

M E R E M E E S

W E E W E E

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 19 (969)

Teisipäev, 18. oktoober 1994

Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Laevaomanike pressi-
konverents lk. 2
- ☛ Kaadriametis lk. 3
- ☛ Pääsenud! lk. 4
- ☛ Elu läheb edasi lk. 5
- ☛ Ärimeeste liivakast lk. 6
- ☛ Jäänud on mudel lk. 7

Ja surm ei jää valitsema

*And death shall have no dominion.
Dead men naked they shall be one
With the man in the wind and west moon;
When their bones are picked clean and the clean
bones gone,
They shall have stars at elbow and foot;
Though they go mad they shall be sane,
Though they sink through the sea they shall rise again;
Though lovers be lost love shall not;
And death shall have no dominion.
/.../*

Dylan Thomas

Andke andeks ingliskeelse originaali äratrükkimine. Aga just seda peab lugema, kes vähegi keelt oskab. Ja meremees ju oskab. Aastail 1914—1953 elanud suure inglise luuletaja värsside eesti keelde tõlkija Paul-Eerik Rummo on ka ise õelnud, et "Need on /.../ omamoodi sõnasõnalised tõlked, jälgimise hõlbustamiseks värssidesse liigendatud."

Ja surm ei jää valitsema. / Alasti surnud need saavad üheks / mehega tuules ja läänekuus; / kui nende luud on katkutanud puhtaks ja puhtad luud läinud, / on tähed nende küünarnukil ja jalal; / kuigi nad lähevad hullult, on nad siis terved, / kuigi nad vajuvad läbi mere, tõusevad nad jälle; / kuigi armastajad kaovad, armastus ei kao; / ja surm ei jää valitsema.



Eesti
Meremeeste
Liidu

AVALDUS seoses reisilaeva "Estonia" hukkumisega

Eesti meremehed elavad raskelt üle kõigi aegade suuri mereõnnetust meie lipu all sõitvatel laevadel. See viis meilt igaühelt tuttava, koolikaaslase, sõbra, kolleegi, kellega koos palju aastaid mereleiba söödud. Langetame leinas pea kõigi laeval hukkunute mälestuseks. See on ränk katastroof väikesele eesti rahvale.

Eesti on vana merekultuuriga maa. Meie meremehi, nende oskusi on hinnatud ja hinnatakse laias maailmas läbi aegade. Oleme veendunud, et ka m/l "Estonia" meeskond täitis kõrge kutsemeisterlikkusega oma kohust viimase hetkeni ja tegi kõik neist oleneva laeva ning reisijate päästmiseks. Suurem osa laevaperest hukkus.

Tekitab masendust, et leidub inimesi, kes püüavad isegi seda tragöödiat enda huvides ära kasutada. Mõned kommertsraadiojaamad, ajalehed, organisatsioonid siin- ja sealpool Läänemerd, spekulierides õnnetuse põhjuste ümber, panid kõigepealt kahtluse alla eestlaste meresõiduoskuse.

Lähiminevikus on muidki mereõnnetusi olnud, ka reisilaevadel, kuid siis ei rutanud keegi üldistusi tegema nende maade meremeeste kohta. Nagu selgus, polegi "Estonia" tüüpi laevade võõriaparellide rike haruldus. Neid on Läänemerele varemgi juhtunud, kahjuks vaikselt sellest nii laevaomanikud kui ka ajakirjanikud. Teame, et meremehed on igal pool maailmas solidaarsed. Oigeaegne teave võimalikest tehnilistest rikestest aitaks vältida samalaadseid avariisid edaspidi. Loodame, et rahvusvaheline komisjon selgitab välja laevahuku tõelised põhjused.

See, et konkurentsi kartvad välismaalased kasutavad ära ka selle võimaluse Eesti meremeeste mustamiseks, on kuidagi mõistetav. Aga et seda teeb ka kodumaine ajakirjandus — see paneb jahmatama ning on valus ja ebaõiglane meremeeste ja neid leinavate perekondade suhtes.

Eesti Meremeeste Liit



Teie Kõrgeausus
hr. Lennart Meri

Eesti Vabariigi President

Lugupeetud hr. president

Eesti Kaptenite Klubi, mis ühendab 271 Eesti Vabariigi kaptenit deviisi all "Ühtsus meresõidu ohutuse nimel" on koos Teie ja kogu meie rahvaga sügavas leinas seoses m/l "Estonia" tabanud katastroofiga, mis tõi endaga kaasa tohutu suure ohvrite arvu.

Meie klubi on Rahvusvahelise Merekaptenite Assotsiatsioonide Föderatsiooni liige (IFSMA), millesse kuulub enam kui 8000 kaptenit 39 suuremast mereriigist ning kus Eestit esindavad ka "Estonia" kaptenid Arvo Andresson ja Avo Piht — meie klubi liikmed.

Kui professionaalid mõistame, millist hiiglasuurt moraalset kahju põhjustas see laevaõnnetus meie maale, samuti on parandamatu hukkunute perekondade mure, aga inimeste tagasi ei saa ning Eesti jääb vaatamata sellele tragöödiale mereriigiks ja sellespärast on väga tähtis viia seoses juhtunuga läbi objektiivne juurdlus, et vältida selliseid õnnetusi tulevikus.

Juhime Teie tähelepanu sellele, et sarnaste katastroofide uurimise kogemus maailmapraktikas, millega me pidevalt kursis oleme, on näidanud, et väga sageli, olles ühte või teiste asjaolude surve all äriliste või poliitiliste eesmärkide nimel, on need uurinud muutunud süüdlase kiireks väljaselgitamiseks, eesmärgiga maha rahustada avalikku arvamust.

Seaduspärasuse järgi on süüdlaseks osutunud ikka kapten — kui kõige enam võimu omav inimene merel ja samas ka kõige kaitsetum soovijate ees leida ruttu süüdlane, et seejärel oodata järgmist katastroofi, kuna reeglina tragöödiat peamisi põhjusi ei soovita välja öelda ja sageli neid ka ei otsita. Loomulikult me ei arva, et kõik eeltoodu kehtib ka antud juhtumi kohta, kuid me usume, et kogunud kaptenite, meie klubi liikmete, lülitamise uurimiskomisjoni koosseisu võiks aidata avastada objektiivset tõde.

Arvestades seda, et uurimise käik, avari põhjuste kindlakstegemine ning sellest tulenevate abinõude tarvitusele võtmine on igal juhul arutluse objektiks kõikides maailma kompetentsetes mereorganisatsioonides (IMO jt.), siis aitaks meie klubi liikme osalemise komisjoni töös realselt valgustada seda küsimust vastavates struktuurides läbi IFSMA, mis lõppkokkuvõttes teenib vaid Eesti Vabariigi kui mereriigi autoriteedi tugevdamist.

Lõpetuseks julgeme väita, et kaptenid ja meremehed Eesti Vabariigis vastavad oma haridustasemelt ja kogemustelt kõikidele maailmas esitatavatele tingimustele, mida kinnitab ka nende üha kasvav nõudmine välismaa lipu all sõitvatele laevadele ja neile on vajalik vaid objektiivne lähenemine laevasõidu ohutuse probleemide lahendamiseks, mis kindlasti avastatakse selle katastroofi uurimise käigus. Sellepärast palume kasutada Teie võimalusi meie palve rahuldamiseks, et meie esindajad saaksid osaleda katastroofi põhjuste uurimisel ja nende kõrvaldamisel edaspidi.

Austusega, Eesti Kaptenite Klubi nimel
Igor Gnezdilov,
kaugsõidukapten,
Eesti Kaptenite Klubi president

Laevaomanike pressikonverents



Esmaspäeval, 3. oktoobril korraldasid "Estonia" omanikud pressikonverentsi. Üritust asjalikult ja kindlakäelselt juhtinud Eesti Merelaevanduse peajurist **Heiki Lindpere** selgitas, miks seda tehakse nii mitu päeva pärast õnnetust: Eesti Merelaevanduse peadirektor, ühtlasi üks "Estline'i" juhatuse esimehi **Toivo Ninnas** määrati algul laevahuku põhjusi uuriva valitsuskomisjoni koosseisu, kuid nüüdseks oli ta loobunud sinna kuulumast, sest esindab ikkagi laevaomanike huve. Nii oli hr. Ninnas vaba oma arvamust avaldama. Selgitanud veel kord "Estonia" laeva kuuluvust — 50% Eesti Merelaevandusele ja 50% Rootsi firmale **Nordström & Thulin** —, rõhutas ta, et nii laev kui meeskond vastasid kõigile rahvusvaheliste nõuetele. Kõik meeskonnaliikmed olid Eesti Merelaevanduse töötajad, keda ka Rootsi pool oli korduvalt kontrollitud. Meeskond polnud sugugi halvem kui *Siljal* või *Vikingil*. "Õnnetuse põhjustest, sellest mida arvame, ei tahaks rääkida. Komisjon, eksperdid teevad selle kindlaks."

Rootsis kõlanud süüdistust Eesti meremeeste aadressil nimetas Toivo Ninnas võitluseks töökohtade pärast, milles sealsed ametiühingud kasutavad ebaausaid võtteid.

Rootsi poole esindajad, **Nordström & Thulini** asedirektor, ühtlasi "Estline'i" asejuhataja **Anders Berg** ja **Nordström & Thulini** tehnikadirektor ning "Estline'i" juhatuse liige **Sten-Crister Forsberg** kõnelesid oma täielikust usaldusest Eesti kaptenite ja meeskonna vastu ning vabandasid Rootsi ametiühingutegelaste esitatud süüdistuste pärast, mida sealne press selleks ajaks juba piisavalt võimendanud oli. Ka nemad ei tahtnud spekulierida oletustega laeva põhjamineku üle.

"Estline'i" siinpoolne tegevusdirektor **Johannes Johanson** selgitas, et "Estonia" viimisel reisil polnud tekil ega masinas uusi kogenematuid inimesi, mõnevõrra oli neid vaid teenindajate hulgas. Ta kõneles ka ebatäpsest reisi- jate nimekirjast. Rahvusvaheline seadusandlus ei näe ette kohustuslikku reisi- jate nimekirja koostamist. Pileteid "Estoniale" müüdi mõlemal maal, ja Stockholmis müüdi pileteid Tallinnas enam eraldi ei fikseeritud. Gruppe puhul võis kirjas olla vaid grupijuht ja temaga kaasas olevate inimeste arv. Väikesed lapsed paluti pardakaartidele kirja panna, aga igapähe oli vabadus seda mitte teha. "Estline'i" nimekirjade ebatäpsus ei ole niisuguse midagi erakordset. An- naks jumal, et teistel reisi-

laevadel ei läheks neid samal põhjusel vaja — need ei ole paremad. Endisaegse reisi- jate totaalse fikseerimise juurde ei tahaks tagasi tulla, aga praegust süsteemi peab parandama.

Kohe pärast õnnetust hakkasime nimekirja täpsustama. 29. septembri õhtuni saime seda tööd teha, siis tuli kaitsepolitsei kontoris sisse, pitseeris kinni kõik meie ruumid. Selle peale rääkis siseminister Ari-

gevdas turvameetmeid ja in- formeeris kõiki reisiparvlae- vadega Läänemerele sõitvaid kolleege.

Laevaomanikud olid palu- nud pressikonverentsile kō- nelema tegevmeremehi: Rein Erlachi, kes algul ligi aasta oli "Estonia" kapten, Roland Lemendiku, kes pikemat aega oli olnud laeva II tüüri- mees ja laevahukust pääse- nud III mehaaniku Margus Treu. Nende jutt oli selge, konkreetne ja usaldustäratav.

Rein Erlach: Laev oli komplekteeritud parimate Eesti meremeestega, nende kvalifikatsioon oli väga hea, mitte mingil kombel halvem kui Rootsi ja Soome lipu all sõitvatel laevadel. Enne selle laevaga liinile asumist käisi- me läbi väga range tehnilise ja teoreetilise kontrolli. Meid inspekteeris nii *Bureau Veritas* kui Rootsi veeteede amet. Andsime ära arvestused ja tehnilise kontrolli testid, mis vastasid kõigile sama liiki laevadele mõeldud nõuetele nii Soomes, Rootsis kui teistes riikides. Mina kui selle laeva endine kapten ja väga kaua merd sõitnud inimene ei saa oma südametunnistust arvestades nõus olla, kui neid mehi süüdistatakse ebakompetentsuses ja õnne- tuse põhjustamises. Kontroll oli väga nõudlik ja kõrgetase- meline. See leidis enne välju- mist, et laev on igati korras selleks meretõöks.

Kaadrikommentaar

RAS Eesti Merelaevandus peadirektor TOIVO NINNAS:

Tahan teha pressikonverentsi, mida ei saanud teha valitsus- komisjoni liikmena. Ei saa ju niimoodi lasta meremehi lalmata.

Kõik "Estonia" meremehed on Eesti Merelaevanduse omad. Ega see küll meile rõõmu valmistanud: neid on ju nii palju, seal- juures on vaja otsida rootsi keele oskajaid jne. Tööle on neid võetud kaht moodi. Ühed otseselt "Estonia" peale, teised, näiteks kapten Andresson, olid meie põhikaader. Neid pole tööle võetud mitte "Estonia" jaoks, vaid nad on läbi teinud pikka-pika teenistuskõigu.

Kuidas on meremehed firma poolt kindlustatud?

Meil on kollektiivlepingus punkt, et meremehe surma korral makstakse välja 15 000 \$ ekvivalent, lisaks toetus lga lapse kohta. Toetus on ka töövõime püsiva kaotuse korral. Kahjuks vä- hendab kõiki neid summasisid tulumaks. Täna oli meil juttu pöör- dumisest Riigikogu poole, et võetaks vastu seadus, mis ei näeks ette selliste toetuste tulumaksustamist.

Laevajuhtkonna palk oli kaunis suur, sedavõrd tugev on ka majanduslik löök perekonnale. On juhtumeid, kui suhted pol- nud paberil vormistatud. Homsest avame kaadrimaetis pide- valt toimiva abipunkti: Igaühe kohta on vaja toimik vormistada. Neil oli ju ka näiteks uppunud vara ja tekib palju muidki prob- leeme.

Varem kogusime (võla avamiseks) kole palju andmeid, kuni vanaemade-vanaisadeni välja. Nüüd on meil, vastupidi, and- meid liiga vähe. Kadunud on passid ja muud dokumendid, ini- mesel on vaja tõestada, kes ta üldse niisugune on.

Reedel, 30. septembril

kesega. Jõudsime kokkulep- pele, et ruumid on õõsel kin- ni, aga hommikul saame tööd jätkata. Järgmisel päe- val olin natuke enne 7 kohal. Ootasime poole üheksani, siis saime paar ruumi lahti. Ma saan muidugi aru, et igaüks teeb oma tööd, aga kaitsepolitsei esindajad vii- sid ära kõik meie pardakaar- did, samuti nimekirjad, mis meil selle seisuga olid olemas. Garanteeritud andmeid saab ainult iga maa poliit- seisist, mis on ka mõistlik."

Et kogu meeskond on sõl- minud kollektiivlepingu, makstakse hukkunud mere- mehe perekonnale lepingus ette nähtud summa, lisaks vastav summa laste puhul. Muidugi kehtib meremeeste ja nende perekondade jaoks ka Eesti Vabariigi pensioni- seadus.

Kõigi võimalike õnnetuse põhjuste hulka on ajakirjan- duses arvatud ka diversioo- niakt. Ähvardusi pole olnud, välja arvatud "üks väga eba- määrane informatsioon eel- mise aasta suvel, et Balti mer- lel võib ühe reisipraamiga midagi juhtuda". See oli "väga ähmane", aga firma reageeris täie tõsidusega: tu-

Roland Lemendik: Auto- teki võõripoolse aparelli ja vi- siiri sulgemist kontrollib elektrooniline kaitseüs- teem. Kui mistahes etapp sulgemise või avamise prot- sessis ei olnud lõpule viidud, siis järgmine etapp selles ei käivitunud. Sulgemisoperat- siooniga tegeles laevas poots- man ja üks meie parematest tekimeestest II tüürimehe jä- relevalle all. "Estonial" oli II tüürimees kaubaohvitseriks.

Võõri sulgemine algas apa- relli sulgemisega. Kui aparell oli tõusnud maksimaalsesse asendisse, läksid hüdraulili- sed kiilud kõigepealt sisse küljepesadesse, seejärel sul- gusid ka ülemised haake- konksud. Iga kiil läks oma

Kaptenikommentaar

Eesti Kaptenite Klubi president IGOR GNEZDILOV:

Kui suured kompaniid hakkavad üksteist pressima, jäävad ini- mesed vahele.

Saatsime omalt poolt pöörumise Eesti presidendile ja mele saatkonnale Rootsi. Saime IFSMA-lt kirja teatega, et nad toeta- vad meid.

Kas kapten ei tohi laevahukust pääseda?

Vanasti oli nii, aga Iga mees otsustab ise. Tema läheb laevalt lihtsalt viimasena.

Reedel, 7. oktoobril

Mitteametlik tõlge Vahe- kokkuvõte

4. oktoober 1994

Praamlaeva "Estonia" õn- netusjuhtumi uurimise ühis- komisjon on 4. oktoobriks 1994 läbi töötanud olemas- oleva informatsiooni ja jõud- nud järgmistele vahejärel- dustele:

1. Komisjon on arvamusel, et kahtlemata oli laeva üm- bermineku põhjuseks vee kogunemine autotekile ja sellest tulenev tasakaalukao- tus.

2. Komisjon on järgnevalt veendunud, et vesi pääses autodekile võõri aparelli juu- rest.

3. Jõuti järeldusele, et võõ- rivisiir on teel eemaldunud. Alumise lukustusmehhanis- mi kereosa on veelalustel vi- deokaadritel äratuntav ning see on leitud murdunud. Käesolevaks hetkeks pole veel teada, kas õnnetus tule- nes metalli "väsimisest" või johtus see kohalikust üleping- est. Külglukustusmehha- nisme pole veel uuritud.

4. Pärast võõrivisiiri eemal- dumist tabasid lainemassid vahetult aparelli. Näib, et lai- nete löögid sundisid lukus- tusmehhanisme tasapisi jä- rele andma ning aparelli pi- sut avanema. See võimaldas mereveel autodekile valguda. Esialgu pole veel kindlaks tehtud, kas aparelli lukus- tusmehhanismid purunesid või nihkusid lukustusasendi- st välja. Pole tõestatud, kas võõrivisiiri kaotusest põhjus- tatud kerevigastus tingis li- salekke.

5. Juhtunu eri etappide vahelist ajalist vältust pole veel välja selgitatud.

6. Esialgu pole veel õnnes- tunud kinnitust leida ühelegi võimalikule aparelli lukus- tusmehhanismi hüdraulilise käivitussüsteemi rikkele, mis võiks selgitada, miks aparelli lukustus teel avan- es.

7. Pole veel selgust, milline teave vahetust õhust oli õn- netuse hetkel kättesaadav sillal ning milliseid meetmeid rakendati.

8. Pole saadud ühtki sig- naali EPIRB avariiraadiopoi- delt. Pole olnud võimalik lei- da kinnitust selle kohta, kas laevalt pääsesid avariiraadio- poid merre või takistas seda tugev külgekalle.

Ühendkomisjoni nimel

Andi Meister
Olof Forsberg
Kari Lehtola

Eesti Meremeeste Liidus

4. oktoobril oli koos Eesti Meremeeste Liidu volikogu, jutuks teadagi "Estonia" ka- tastroofiga seonduv. Kohal oli erakordselt palju volikogu liikmeid. Paratamatult olid kõne all ka siin ja seal pillu- tud põhjendamata etteheited Eesti meremeeste. Tõdeti, et nüüd on küll see hetk, mil annab teravalt tunda ühtse tugeva Eesti meremeeste ametiühingu puudumine. Just see võiks olla organisat- sioon, mis Rootsi ametiühin- gute praeguste ebaõiglaste- le ja küllap ikka omakasu- püüdlikele süüdistustele rin- naga vastu astuks. Paraku pole meremehed ei Mere- meeste Liidu baasil ega ka kuidagi teisiti seni seesugust veel loonud.

Volikogu arutas läbi ja võt- tis vastu pöörumise "Esto- nia" laevahuku asjus.

Mari Vamba

Laevanduse kaadriametis

6. oktoobril kella kümne ja kahe vahel



Telefoni- jutt

Sel ajal said pärast laevahukku esimest korda kokku kõik laevapere allesjäänud liikmed — nii pääsenud kui saatuse tahtel tol õöl kaldal olnud.

Tuttav laevaelektrik, Saaremaa mees, naeratas vastu ja näitas jopetaskus olnud dokumente: pärast seda ligunemist väga hästi säilinud, hiljuti välja antud töödiploomit ja algosakesteks lagunenud madrusetunnistust ning sanitaarraamatut, kus küll nimi alles, aga muud suurt ei midagi. Ühel teisel mehel jälle oli teenistusraamat pärast kuuetunnist ligunemist täiesti algses väljanägemises, ainult et natuke räsitud.

Arutati, mis ühel või teisel

parvel oli olnud hästi, mis halvasti. Leiti, et sellise juhtumi puhul teevad suured reisilaevad päästmisel rohkem kahju kui kasu: aidata nad millegagi ei saanud, aga kogu aeg oli oht nende kruivide alla sattuda. Õeldi, et ainsad asjad, mis aitavad, on päästeparved. Paatidest on vähe kasu — selle lainega viskab kas paadi ümber või mehe vastu paati, nii et ta teadvuse kaotab.

Tõeliselt aidata said helikopterid.

Küsimusele, kas minnakse tagasi merele, vastas üks keskealine mees, et vähemalt hukkunute mälestuseks peab seda tegema. "Kas meie oleme siis need viletsad, kes kartma löövad?"

Merre jäänute kohta arvasid meremehed, et nad tuleb jätta sinna, kus nad on.

E-Liini AS-i personalijuht **Lembit Kasvandik** ütles, et kuigi meeskond on Eesti Merelaevanduse palgal, valib inimesi siiski nende firma, sest nad teevad selle firma tööd, teenindavad nende turiste. Neid asjaolusid, mis sõltuvad nüüd uuesti tööleasumisel psühholoogilisest ettevalmistusest, tuleb väga tõsiselt arvestada. Osa inimesi ütles juba praegu ära, eelkõige seetõttu, et perekonna surve oli suur — ise nad niipalju ei kardagi. Kuigi võib ka nii juhtuda, et pärast seda, kui mõnda aega on merel edasi sõidetud, tekib uuesti hirm, ja kohe halvavalt.

Kõik näpunäited päästevahendite kohta on väga asjakohased, neid arvestatakse edaspidi päästevahendite täiustamisel. Ainult et siin ei sõltu nende firmast midagi — sellekohased nõudmised peaks esitama kas Eesti Veeveede Amet või mõni veel kangem, rahvusvaheline organisatsioon. Näiteks tuleks täiendada SOLAS-i konventsiooni nõudeid. See puudutab juba kõiki meresõitjaid, võtab aga kaua aega.

"Vironia" ettevalmistamisega seoses ütles Lembit Kasvandik, et see laev on nüüd äärmiselt range kontrolli all, mis lähtub kõigest lähemast ja kaugemast riikidest — Saudi-Araabiani välja. Seetõttu jäi "Vironia" Rostockist Turussegi toomine juba kaks päeva hiljaks, nõuded on järjest karmimad.

"Estonia" kauaaegne II tüürimees **Roland Lemendik**: Merelaevandus andis igale pääsenud meeskonnaliikmele n.-õ. arvestuskaardi, kuhu igaüks peab märkima kadunud dokumentid, võtmed ja üldse kõik asjad, mis merre jäid. Kaotatu hinnatakse ära ja esitatakse kindlustusele. Merelaevandus annab ühtlasi töendi, et inimene on seoses "Estonia" hukuga dokumentid kaotanud. Dokumentide taastamisega seotud kulud hüvitab laevandus.

Küsin seoses "Vironia" tu-

Toimetusse helistas kaugsõidukapten **Rein Kägi** Rootsist. Ta oli viisakalt öeldes nõrduinud selle laimukampaania pärast, mis on lahti lastud Eesti ja ta meremeeste vastu.

Selge, et kogu süü püütakse veeretada Eesti poolele, et varjata edaspidigi peamiselt Soome ja Rootsi laevahitajate ja -omanike kontseptsioonidel põhinevate ro-ro-laevade ohtlikkust. Ma tean neid laevu väga hästi, nad on ehitatud nii, et väiksemagi õnnetuse puhul upuvad nad nii kiiresti, et mingit inimeste päästmist enam ollagi ei saa. See on laevatüüp, mida kogu aeg on valesti tehtud. Nüüd löövad "Masa Yards" ja "Wärtsilä" lärmi, et meremehed on süüdi, ise aga on selle laevatüübi väljatöötamisega väga tihedalt seotud. Ja muidugi ei räägi keegi selliste laevadega olnud õnnetustest, ka mitte meil siin, mis siis veel teill!

Meilt siin Göteborgist pidas Inglismaaga ühendust üks laevafirma, "Thorlines". Nüüd ostis "Seaways" ta ära. 1966—67 tellis see laevaomanik kaks võõriliugiga laeva.

Nende kahe laevaga tekkis neil klassiühingutega pidevalt probleeme, sest tormine Põhjameri löhkus pidevalt neid luuke. 70-ndatel telliti kaks uut laeva, mis ehitati täiesti ilma võõriliukideta ning neil ei ole võõriosas ka ühtki akent, välja arvatud sillas — selleks, et oleks väiksem oht. Seda, et üks kogenud laevaomanik läks teisele laevatüübile üle, ei räägi keegi.

Olen ise kapten Arvo Andressoniga sillas sõitnud, oli kohe tunda, et ta on tark ja tubli meremees. Aga need nõuandjad! Tema kõrval oli *nautical adviser* üks mu koolivend, see mees ei tea laevasõidust midagi, kuidas küll selline teisi õpetama lasti?

Mis igasugustesse tarkadesse ekspertidesse ja konsultantidesse puutub, siis tuleks meenutada Vahemeres põhja läinud Rootsi laeva "Cenobia". Sel läks laadung liikuma ja laev 25° kreeni. Tulid eksperdid peale, uurisid siit ja sealt, ja andsid targa näoga korralduse kreeni õgvendada. Selleks kästi ballasti teises pardas lisada. Muidugi läks nüüd laev ümber kui kiiktool. Õnneks oli ilus ilm ja meeskond päästeti.

Sooviksin väga, et Eesti lipu all sõidaks edasi oma meeskond, ehk oleks praguses olukorras võimalik leida vahendeid, et laevaliini ainult Eesti jõududega pidada. See oleks kõige parem. Ega "Siljat" või "Vikingit" rohkem usaldada saa kui Nordström & Thulini.

Kuulas Reet Naber

Kaadrikommentaari

Kas pärast laevahukku on ka meresõidust loobujaid, Eesti Merelaevanduse kaadriameti direktor TOOMAS SONGI?

Meremehed ei loobu. Ütlevad, et ongi vaja edasi sõita, ka selleks, et sel kombel mälestada oma sõpru. Aga teeninduspoolel on olnud loobumisi, ka perekonna surve.

Laevapere pääsenud liikmed tulid merest kahe palja käega, isegi nende dokumentid läksid merepõhja.

Uute meresõidudokumentide väljaandmisel on peaosas muidugi veeteede ameti personalibürool. Ent merelaevandus hüvitab kõik sellega seotud kulutused, ka passi saamisel.

Laevapere isiklikud asjad jäid ka kajuteisse?

Kogu kaasas olnud vara hüvitab kindlustus.

Mida pakub firma pääsenutele omalt poolt?

Kel soov, neile võimaldame firma kulul taastusravi Pärnu "Vilkingis". Aitame korraldada laevapere liikmete korterisaamist meile Kallavere majas.

Mida rääkisite päästetutele kinnise ukse taga?

Tahtsime anda inimestele võimaluse kohvitassi taga omavahel olla. Kõnet pidama pole minagi praegu veel suufiline.

Reedel, 7. oktoobril

Passikommentaari

Teil on vist praegu palju tööd, Eesti Veeteede Ameti merenduspersonal büroo peaspetsialist MARE JUURESOO?

Jah, taastame dokumente. Teenistusraamatutega on lihtsam, meil on kartoteek olemas. Aga nende kohta, kes on töödiploimid saanud Leningradist, pole meil alusdokumente.

Kas teate, et "Eesti meremehe teenistusraamat" on nii heast paberist, et pärast kuuetunnist merevees ligunemist ja ärakuivatamist võiks sellega edasi sõita, kui servad poleks väheke rebenenud?

Eks seda ole arvestatud, et võib veidi märjaks saada. Aga kellel küll niisugune teenistusraamat on? Selle peaks ju meremuuseumi andma.

Reedel, 7. oktoobril

Kirjanikukommentaari

Helga Nõu, "Eesti ja rootsi surmad":

Iga õnnetuse puhul otsitakse nüüd süüd ja süüdlasi, see on juba loomulik. Ja esialgu sattus tõesti Eesti (ja eestlased) süüpink. See oli ju Eesti laev. Lokkasid igasugused kuulujutud ja arvamusid ja Eestil kui noorel vabariigil kahtlustati olevat puudulikke seadused ja kontrollisüsteem. Nüüd on aga selgumas, et "süü" tuleb arvatavasti jootada Läänemere laevaliikluse kõikide hiljelettevõtete vahel, laevakonstruktorid kaasa arvatud. Ikka vähem on kuulda süüdlisusi otse Eesti vastu.

"Eesti Ekspress", 7. oktoober 1994

Kirjanikukommentaari

Enn Nõu, "Veelkord Russalka":

Kuskil sügaval Läänemere pimedas põhjas valitseb täielik vaikus ja igavene rahu. Kedagi ei sega enam igapäevased mured, vaevad, lootused ega vihased sügistormid. Kõik nad puhkavad seal koos Russalkal, Moerol ja Estonial. Keegi ei karda seal surma, sest nad on jõudnud elu igavesele poolele.

Nüüd ei sõida suur Estonia enam kunagi ja ilus nimi puhkab sügaval teiste keskel. Keegi ei tohi seda nime enam kasutada. Eesti laevanduse kuninganna on surnud. Elagu uus kuninganna! Mis ta nimi nüüd olla võiks?

"Eesti Ekspress", 7. oktoober 1994



"Dana Regina"—"Nord Estonia"—"Thor Heyerdahl"—"Vana Tallinn".



"Silja Star"—"Viking Sally"—"Wasa King"—"Estonia".

Pääsenud!

"Estonia" tax-free kaupluse müüja Maiga Järvi:

Kui meil on niisugune suur torm, siis me tõstame maha kõik asjad, mis vaja. Torm on torm, seekord ei olnud ka midagi erilist, normaalne torm. Kõigutas muidugi. Heli läks mu kassast mööda, ütles: "Noh, sul läheb kogu aeg airta paremaks!" Mina nimelt ei kartnud tormi, ei oksendanud ialgi. Nägin, kui meie Magnus Andersson, me tore rootslasest šeff, vaatas kõik ukseid üle, mina olin juba lao poolel.

Siis läksime nagu ikka pärast seda messi sööma. Me olime kuidagi väga üleemeelikus tujus, võib-olla isegi liiga heas. Mina olin otsustanud teise vahetuse tax-free osakonnajuhatajaks minna — olin nõusoleku andnud. 7. korruse messis me ei istunud laua taha nagu tavaliselt, vaid seisime püsti, sest seal oli juba näha, et torm on siiski natuke suurem kui tavaliselt. "Regedes" olevad suured toidunõud, kus on kastmed, kartulid ja muu, hakkasid oma pesadest välja tulema. Helve Blumfeldt ütles, et mis te siin itsitate, tehke ruttu, minna ära, ma tahan koristama hakata, näete, et kõik juba kukub.

Anneli Metsallik, endine tax-free müüja oli koos õega peale tulnud, et oma sünnipäeva pidada. Päeval oli sellest kõva jutt ja meil vist lilledki juba ära tellitud, aga lõpuks tuli välja, et nad tahtsid seda hoopis järgmisel õhtul pidada. Mina ei läinud teistega üles 8. korruse puhkeruumi, läksin kajutisse: homme inventuur teha, mõtlesin, et tahan puhata. Nad ikka igal õhtul istusid seal pärast messis söömist, noored kõik koos. Minu kajut on kohe messi vastas. Käisin duši all, mõnulesin seal, läksin voodisse, lugesin natuke. Tegin ristsõnu nagu ikka. Viimati, kui kella vaatasin, puudus kümme minutit ühest. Mõtlesin, et ei, ma ei jää magama, võtan kaks tasepaami sisse — muidu hakkasid kõik kükumist jälgima. Tihipeale kaldus laev väga ühele küljele, siis läbi une kuulad, et kas läheb ikka tagasi. Alati läks. Nende poolteise aasta jooksul on seda palju olnud. Võtsin tabletid ära, kustutasin juba tule. Ja siis, nii kui ma pikali sain, käis korraga pauhh! laevakere tõusis hästi järsku püsti, nii et mina, selle asemel et olla horisontaalselt voodis, olin korraga voodi ja kapi vahel vinklis. Riidekapp oli voodi otsas. Mul oli seal nii hea olla, olin uimane, rohi hakkas juba mõjuma. Mõtlesin, et küll oleks hea siia jääda. Aga siis mõtlesin, et ei, see asi on imelik, sest peaaegu samal ajal — varsti pärast seda — kustutisid kõik mootorid ära ja tekkis hirmus vaikus. Hauavaikus. Vaatasin läbi illuminaatori välja. Seal paistsid poiste jalad, kes ronisid reelingu ääre peal ja hakkasid parve lahti tegema. Mina olin laeva selle külje peal, mis tõusis. Kuulsin läbi akna, et keegi ütles: see on lõpp. Siis oli selge, et laev enam kreenist tagasi ei lähe — algul oli tunne, et läheb tagasi.

Siis ma andsin endale mingi sisemise tõuke, see polnud mingi kangelaslikkus, vaid eluinstinkt. Tormasin voodist välja kapi juurde. Siis hakkas mul kiire. Kui ma olin kapi ees ja panin riidesse, ütles väriseva häälega tüdruk infost, et on häire ja veel midagi. Ma olin siis niisuguses seisundis, et ei tea, mida. Seejärel kohe ütles sild. Hetkeks haaras paanika, aga see läks ruttu üle. Võib-olla tasepaam aitab — rahustas ikkagi. Panin õsõsõrgi peale retuusid ja sellesama pusa, mis praegu seljas. Hakkasin kingi võtma, ühe sain jalga, aga kapis oli

kõik kinni kiilunud. Mõtlesin: ei, see ei ole nii tähtis, mul on tähtis välja saada. Kõik lahtised asjad kajutis olid lennanud ukse ette. Akna all on väike toega diivan, tugi oli sinna lennanud, aga diivan vajus poolviltu voodi najale. Tänu sellele diivanile sain ma välja, sest laev vajus mulle juba peale. Ust ma ei vaadanud. Äken! Tegin illuminaatori kruvid ilusasti lahti. Keegi on öelnud, et lõin akna katki — midagi ma ei löönud! Hakkasin sealt välja minema, aga ei suutnud, kuigi mahtusin. Meie Heli Belzetskaja, mu töökaaslane tax-free parfumeeriast, oli akna taga ja hakkas koos ühe soome reisijaga, kel polnud muud seljas kui valge särk, üht parve lahti tegema. Ütlesin Heliile, et anna mulle käsi. Heli oli täiesti võimeline liikuma: suured süsimustad silmad, valge nägu — mitte hirmunud, vaid kivistunud nägu. Tema kajut oli 8. korrusel, ta oli ilusasti jopegi selga saanud. Siis ma taipasin, et miks mina jopet ei võtnud, aga selle järele enam ei läinud. Heli andis mulle käe, aga ei suutnud mind välja tõmmata, tal ei olnud jõudu. Ütlesin, et lasku lahti, ja püsisin pingutusega end ise sellest kandilisest aknast välja.

Ma pidin ise ühe parve juht olema. Hakkasin parve nõõri tõmbama, sest tean, et siis see avaneb. Aga soomlane ütles mulle, et ära võta nii lahti, siis me ei saa sellega kuhugi, sest on nii suur ja raske, parem, kui on kinni. Meil oli probleem: vaja nõõri läbi löigata. See oli õppustel alati esimene asi. Aga ei olnud terariista — polnud aega joosta teisele poole, kus olid kapid. Meie juures ei olnud ühtki kappi. Mul hakkas mõte tööle: kajut on siinsamas, vaja minna kääre tooma. Heli ütles: jah, mine too käärid. Vastas: tead sa, jah, aga ma ei jõua enam tagasi, ei jaksa ennast enam välja tõmmata. Sest laev vajus kogu aeg edasi, siis juba aeglaselt. Sel hetkel kukkus mulle pähe vutlar, mille sees on parved. See on asbestist, ei tea, kui raske. Aga sain kõrvale põigata, nii et see mind täie hooga ei löönud. Ainult väike muhk oli peas ja pea uimane. Kuni ma sellega maadlesin — kõik käis nii kähku —, olid Heli, see mees, parv koos reelinguga keeranud mulle laeks peale — reeling oli mu kõrvalt tõusnud mulle pealae peale. Mu kõrval polnud enam midagi, millest kinni hoida, nägin, et ei saa neile sinna enam järele. Ma ei tea, mis neist sai.

Vaatasin ahtri poole, seal oli meie Aarne Koppel, kes koos teiste meestega — ei teagi praegu, kes need olid — tegeles ka ühe parvega. See oli uppua laevakere peal ja juba peaaegu lahti. Ma hüüdsin: "Aarne!" Ja tema ütles: "Maiga, tule siia!" See oli nagu ime: keegi tunneb ära, ütleb, et tule siia. Läksin sinna, küsisin, et kas ma pean sinna sisse ronima?! — "Jaa, mine sisse!"

Olin seal viis tundi, kaelani vees. Parv oli õiget pidi, katvus peal. Pilkane pimedus. Mina ei näinud seda, kuidas laev uppus ega neid siplejaid vees. Parves ütlesid mehed kohe, et laeva enam ei ole. Kuidas ei ole?! See oli minu tite küsimus.

Pärast läks Aarne vist väljapoole ja aitas teisi sisse. Lõpuks oli meid nii umbes kolmteist. Vett tuli kogu aeg juurde. Parve katuses oli kaks auku, teine teisel pool, ja ajuti kallas õndselt vihma, nagu oleks ämbriga valatud. Aga küllap tuli sealt ka merevett.

Kui parv vette läks, oli hirmus kõmakas. Ma ei tea, kui kõrgelt läks. Sinised plekid on mul kõigepealt parvega merre kukkumisest. Aga ka

meres raputas parve hirmsasti. Vahepeal oli normaalne kõikumine, aga siis tuli jälle tratatat, väristas hirmsasti. Hoidsime üksteisel kätest kinni, mõtlesime, et nüüd on lõpp. Aga lõppu ei tulnudki. Sellepärast, et mehed olid väga tublid, ja meil ei tekkinudki parvel paanikat. Kõik rahustasid üksteist: see on nüüd kindel, me oleme päästetud.

Ühel inimesel oli jalaluu katki, see algul oigas, pärast jäi vait. Kõik ümberringi oksendasid, see hais mõjus hirmsasti. Jalad olid mul paljad, ilma sukkadeta. Mul oli meeles, et tuleb sooja hoida, käed olid risti rinna peal, ise nii kõveras kui sain. Jumal andis mulle niipalju, et parves sees jäi mulle lihtsalt käe alla päästevest. Hoidsin seda endä ees kaitseks.

Vett tuli ikkagi juurde. Aarne Koppel ütles, et vesi



tuleb välja saada. Paljud olid letargias, krambis olime kõik, käisid metsikud külmavärinad. Kopsikuid seal pimedas lihtsalt ei leidnud. Tegin veel nalja, et mina olen paljajalu, aga kel on, andku king. Ootasime, et peaks ometi valgeks minema. Minu kõrval oli väga tore abielupaar, madrus Aulis Lee, kellele naine selleks sõiduks oli külla tulnud. Selle mehe psühholoogiline abi oli väga tähtis, sest vahepeal tuli juba niisugune tunne, et ei jõua enam külma välja kannatada.

Oli ka väga hea, et kuulsime: laevad on ümberringi, helikopter lendab, meid ei ole jäetud saatuse hooleks. Paha oli, et meie parve lamp ei põlenud, sest mõni laev võis otsa sõita või kruviga alla tõmmata.

Aarne sai parve katuses ühe augu lõpuks kinni. Nende parvede konstruktsioon on ju teistsugune kui vene omadel. Oppuste ajal ei saanud me "Estonia" parvi kunagi lahti teha, sest neid ei saa pärast enam tarvitamiseks kokku panna. Paatidega harjutati kogu aeg, lasti neid vette; parvi mitte. Teadsime vaid teoreetiliselt, mis ja kus seal olema peab. Hommikul, kui valgeks läks, tulid näiteks kruusid minu jalge alt välja. Keegi veel ütles, et see on hoopis tema jalg — inimesed ei tunnetanud enam oma keha —, aga mina tundsin, et on midagi kergeamat.

Meid päästis see, et meid oli palju ja hoidsime tihedalt kokku, soojendasime üksteist. See on suur asi. Minu nurgas oli ruletilauas töötanud Peeter Järvinen. Hommikul valges nägin: "Oi, sina, Peeter!" Ma andsin päästevesti tema keha ette ka, teiselt poolt hoidis üks mees tal õlgade ümber kinni, tema külmavärinad jäid vähemaks. Aarne kamandas: ärge kartke, ärge kartke, paljud inimesed on niisuguses olukorras ennast surnuks kartnud. Meenus, et kui on väga külm, siis ära mõtle selle peale ja lase ennast lödvaks. Ise ma kartsin õndselt, et ei tea, kui palju mul on selleks ajaks jõudu, kui on vaja parvest välja saada. Siis oli see

juba kõige suurem hirm. Sest kui hommikul valgeks läks, saime aru, et parv meid tõesti hoiab. Selle all oli veel teine parv kinni. Kui see lahti läks, siis oli hirmus raskust. Aga jah, parv pidas lõpuni vastu.

Valges hakkasime kuulma, et helikopterid tulid järjest lähemale. Ma teadsin õppustest, et tuleb näiteks ronida mööda laevaredelit üles jne., aga tundsin, et ei suuda kätega kinni hoida. Teine mõte oli, et kui see lõpp peab tulema, siis tulgu ta ruttu.

Aga tegelikult läks väga lihtsalt. Päästemees tuli ise helikopteri pealt alla. Aarne kamandas naised enne. Meid oli kolm naist, peale minu pr. Lee ja üks venelanna meeskonnast. See mees pani mulle kõik ümber, mis vaja, hoidis minul ümbert kinni ja mina jälle temal, nii et olin ühe jütiga kopteri peal. See oli pärast kella seitset.

Mind viidi "Silja Europale", seal oli fantastiline hoolitsus. Juua anti väga palju suhkruga hapukat, nii tulist vett kui kannatad, süüa algul mitte. Üks inimene andis juua, teine hõõrus käsi, kolmas jalgu. Pandi tekkide sisse, selg oli mul justkui üks temp. Lõpuks soojendas üks naine mu selja oma kehasoojusega ära. See on vapustav, kuidas nad meid vastu võtsid — nagu oma sugulasi, kes on mereft tulnud.

Meist ei olnud sellepärast koju nii kaua teateid, et "Silja Europa" jäi pimedani päästetööd juhtima — ehk keegi veel leitakse —, aga helikopterite lennu tõttu oli seal piirkonnas eetrilevi takistatud, raadiojaamad ei saanud töötada. Ohtul see teade läks.

Minul oli väga palju õnne ja head juhusit. Minust endast olenev niipalju, et aknast välja sain. Aga edasi läks nii, nagu õpitud. Teadsin, et parv on pääsemine. Politsei viis meid Stockholmist lähedale haiglasse, Eesti saatkonna mehed olid kogu aeg meiega. Siis sain koju helistada. Pärast viidi meid Eesti Majja, oli lõuna ja väga tore vastuvõtt. Siis lendasime koju.

Ainuke asi, mis teisiti oleks võinud olla, juhtus siia saabudes. Meid võeti ilusasti vastu, kohal oli valitsuse delegatsioon. Aga meil ei antud võimalust tervituskõnetki ära kuulata, vaid politsei võttis meid kohe oma haardesse ja hakkas üle kuulama. See ei olnud inimlik. Niisugune kõne on üks kord elus, ja kõik veel pärast niisugust sündmust. Viis minutit oleks võinud kannatada.

Aga ma olen sellele mehele, kes minul tunnustusi võttis, väga tänulik, sest ta andis võimaluse ajakirjanikest pääseda. Me ei pidanud sellest kadalipust läbi minema. See oli temast väga kena. Ja ta laskis mul ka lihtsalt rahulikult kõik ära rääkida, nii nagu asi oli. Ma rääkisin seal ja räägin siin ainult seda, mida ma ise näinud olen. Ainult et tunnustusele ei saanud ma alla kirjutada, sest prille polnud ja ma ei saanud kirjapandut läbi lugeda. Ta luges mulle siis ette, ja ma kirjutasin alla, et olen tema kirjapandu ära kuulanud.

Prillid, dokumendid ja kõik muu peale mu enda ja selle pusa on merepõhjas. Kas ma meresoõdist ei lööbu? Ei, ei ialgi. Kodused on muidugi šokis: kuidas sa üldse võid nii mõelda! Mul on lapsed, 13 ja 17 aastat vanad, poiss ja tüdruk. Emale ütlesin, et kui mu saatust on see a l surra, siis seal ma ka suren. Igaüks sureb seal, kus ta peab surema. Mina usun raudselt saatusesse. Mul võib s i n telliskivi pähe kukkuda või autoõnnetus juhtuda.

Kui nüüd merele tagasi lähen, on psühholoogiliselt muidugi teistmoodi. Olen rohkem valvel, enam häiritud, kui torm tuleb. See tunne, et meiega ei saa midagi juhtuda, on kadunud.

III mehaanik Margus Treu: Kella ühe ajal nägin läbi monitori autotekil kontrollkäiku tegevat vahimadrust. Natuke enne veerand kahte kuulsin kahte või isegi kolme — kaks oli kindlasti — tugevat lööki. Mu kõrv on harjunud masinat kuulama. Laine lööb kuidagi pehmemalt, need löögid olid teistsugused. Mõtlesin, et ega autod ole liikuma hakanud, aga kaamerapilt võõri poolt näitas, et sealt tuli autotekile vett. Autode liikumist ei märganud. Olen veendunud, et need inimesed, kes laadisid, tegid oma tööd korralikult. Olin ise walkie-talkie kaudu kuulnud, kuidas vanemtüürimees pööras madruste tähelepanu sellele, et merel on kõva tuul ja tuleb eriti hoolikaks olla.

Kohe oli ka ettekanne silda: autotekil on vesi. Kõik neli masinat töötasid normaalselt. Kreen oli paremasse poorti. Sillast küsis vanemtüürimees, kas on võimalik muuta kreeni ja hoida laeva tasakaalus. Püüdsin võtta merevett vasakusse tanki pardakingstoni kaudu, aga kreen seda enam ei võimaldanud. Siis tuli küsimus, kas on võimalik pumbata magevett ära üle poordi, aga kahjuks oli see võimatu.

Jutt, et masinad kohe seiskusid, ei ole õige. Veekindlad seinad olid sulgunud ja masinaruum jäi kuivaks. Kui kreen suurenes ja õlisurve kukkus, toimus vasakpoordi masinate stoppamine. Kell võis olla 1.25. Proovisin veel kord käivitada vasakpoordi masinad. Seejärel lülitusid välja parempoordi masinad. Abimasinad töötasid. Siis saabus paadihäire. (Häire meeskonnale mr. Skylight üks ja kaks oli olnud veidi varem; paadihäire tähendab, et meeskond ei saa oma jõududega hakkama ja reisijad evakueeritakse — toim.) See võis olla poole kahe ajal. Enne seda saatsin ära vahimotoristi ja süsteemimehaaniku, nad ei olnud seal vajalikud. Ise jäin veel masinasse.

Siis, kui abimasinad välja lülitusid, käivitatusid 8. tekil avariidiisid. See, et laevas oli pime, pole õige. Kui teil enne põleb kümme lampi, ja pärast ainult kaks, siis tundub hämar. Laevas põles avariivalgus. Teatasin silda, et masinad seisavad, abimasinad on välja lülitunud, siirdun masinaruumi šahti kaudu 8. tekile avariidiisli tööd kontrollima. Kreen oli juba peaaegu 90°. Kui üles sain, töötas avariidiisil normaalset ja valgus oli olemas. Inimesi oli tekil üllatavalt vähe; mõtlesin, et jumal tänatud, suurem osa inimesi on juba päästetud. Laev vajus veel enam kaldu, valgustus läks akude peale. Siirdusin ahtrisse päästeparvede juurde. Mul ei olnud päästevesti. Siis tuli tugev laine, ja enne kui jõudsin parve vette lükata, viis see mu merre. Kaua ma meres ujusin, ei tea. Sain paadi peale, kus oli inimesi. Ja siis nägin, et laev vajus põhja, ahter ees. Visiiri ees ei olnud, see puudus.

3,5 tundi olin paadis, abi tuli küllalt kiiresti. Meid päästis Rootsi õhujõudude helikopter. Kui ma viimasena sain helikopteri pardale, oli kell kolmveerand viis.

Tahaksin tänada kõiki päästjaid, inimesi Utö saarel ja Turu haiglas, kes püüdsid meid igati aidata.

Kuulasid Mari Vamba ja Madli Vitismann

Elu läheb edasi

Pressiteade

"Estline'i" uus reisilaev "Vironia" (endine nimi "Diana II") ehitatakse ümber
3. oktoober

Seoses m/l "Estonia" katastroofiga seotud asjaoludega ning varasemate vöörivisoori intsidentidega Rootsi ja Soome reisiparvlaevadel, mis nüüd avalikustatud, on Eesti Merelaevandus kui laeva kasutaja otsustanud kooskõlastatult Estline AB ja Nordström & Thulin AB m/l "Vironia" (endine "Diana II") ümber ehitada.

Laevavööri visoor suletakse alaliselt ning sellega välditakse täielikult kõiki võimalikke riske, mis on seotud vöörirambi senise kasutamisega. See tähendab, et kõik laadimis- ja losimisoperatsioonid toimuvad läbi ahtrirampide.

Rannavalvekommentaar

Esimestel laevahukujärgsetel päevadel, 29. ja 30. septembril, toodi merest üle 400 jahtumsvastase türbi, hauskareid, tormilaternalid, 3 kasutatud raketti, 2 päästepaadi piisupumpa, 3 veekindlat lampli, 28 apteeki, ligi 300 päästevesti jms. lahtist vara. Veel leiti 7 päästevesti konteinerit, 11 katkist päästeparve, 2 komplektset avanemata päästeparve, 2 "Estonia" päästerõngast ning üks "Isabella" ja üks "Mariella" oma, lisaks 6 päästepaati.

"Keegi ei tohiks öelda, nagu poleks meremehed püüdnud reisijaid päästa. Kirjutage ometi sellest!" paluti mereandide nimel kirja toimetusele andes.

"EVA-200" tüürimees PEEDU SAMMALSOO, nädal hiljem: Käisime ringi, aga tormine ilm ei lubanud tööd teha. Sonari lasime sisse, aga objekte ei leidnud. Meie otsimisiõik oli Tahkunast Osmussaareni. Leidsime 3 päästepaati ja 3 päästeparve. Parved olid katki — tükkideks. Päästepaadid olid vasaku parda omad.

Mida tuleks edaspidi teha? Parvlaevade reisijail napib teadmisi, samuti ettevalmistust oma elu eest võitlemiseks. Meie laiuskraadil on vaja nn. hüd-roüllikondi. Päästepaadid on sellistena ajast ja arust, peaksid olema katapulteeruvad. Praegusest õnnetusest peaksid tule-nema olulised täiendused päästetehnikas.

Detsembris tuleb kokku Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni erakorraline koosolek — just mereohutuse asjus.

"Vironia" eesti kapten on kriitiline laevaomanike suhtes, kes lasid laeva nii alla käia.

"Dagens Nyheteri" korrespondendi Nils-Erik Ekstrand'i intervjuu kapten Erich Moigiga 6. oktoobril 1994.

"Nimesilt "Vironia" on peaaegu ainuke asi laeval, mis on heas korras. Üldiselt on see allakäinud laev, võiks öelda, et oma aja ära teeninud vana küna. Ja see ei ole küll mingil juhul eestlaste teene," ütles Erich Moik, kes on laeva kapteniks määratud.

Tal on täielik õigus teha palju ja kõva kriitikat Rootsi omaniku, Nordbankeni kohta. Sest just nemad on lasknud laeva sellisesse haletusväärse seisukorda vajuda.

"Me olime rabatud, kui tulime "Dianat" üle võtma; hämmastav, kuidas võib Rootsi lipu all sõitev laev olla nii viletsas seisukorras," rääkis ta Rostocki tuulisel kail, sest omanikud olid laeva külastamise ära keelanud, vähemasti pressil.

"Diana" kehv seisund ei olnud ka enne saladuseks mulle ega fotograaf Kristina Erikssonile, kes ise oli tundide kaupa "Diana" autotekil olnud, sest vööriluuki ei suudetud üles tõsta. Ja oma kajuti duširuumis oli ta pidanud pahkluden pesuvees seisma, sest see ei voolanud ära.

"Laeval on palju ja tõsiselt vigu, eriti masinaruumis, ja kui üks näide tuua, siis merevektorud on kõik roostes.

See näitab, et kui Nordbanken võttis "Diana" pankrottiläinud Viking Line'ilt üle, ei mõelnudki nad seda endale jätta, vaid sellest lahti saada," arvas Moik.

Lahtiseletatult: laeva korrashoiuks ei kulutatud kroonigi, vaid püüti sest vanast kümnast niipalju raha välja pigistada kui võimalik.

Eesti meeskonna kriitika oleks nagu Marxi poolt kirja pandud, kuid see on ülevaade tänase, 1994.a. Läänemere parvlaevaturu olukorrast, üks nädal pärast "Estonia" katastroofi.

Viking Line'i pankroti järel prahtis Nordbanken "Diana II" saksa reederile TR-Line (Hamburgis). Laev on liiga suur Rostocki—Trelleborgi vahele käima ja seepärast sõlmiti poole aasta eest leping "Estline'iga".

"Me oleme vaene maa ja ei

saa arvestada uue laevaga, mis maksaks kümme korda rohkem kui "Vironia"," ütles Moik.

Ta on kibestunud Rootsi kriitikat Eesti meremeeste pihta, eriti ametiühingute poolt lendu lastust.

"Räägitakse pikalt ja laialt rootsi standarditest ja teadmistest, kuid unustatakse, et laevaõnnetuse uurimine alles käib. Eesti meremeestele makstava palga summa on ainuke, mis neid rootslastest eristab, te olete rikas maa ja saate rohkem maksta. Ja sellegipoolest on meremeeste palgad Eestis kaks-kolm korda kõrgemad keskmisest."

Kui Erich Moik oskaks rootsi keelt, oleks ta ilmselt öelnud: "Te, rootslased, ärge võtke suud täis!"

Lühendatult tõlkinud
Reet Naber

Direktorikommentaar

Kuidas iseloomustaksite "Vironia" seisukorda pärast seda, kui käisite Turkus teda vaatamas, RAS Eesti Merelaevandus peadirektor TOIVO NINNAS:

Laev pole halb, on lihtsalt must ja kulunud. Oli kaks aastat pankrotivarana panga omanduses, nüüd tuleb seal pikapeale ümberehitusi teha ja sisustust uuendada. Mööbel on kulunud, tuleb suuremal hulgal välja vahetada. Ruumide ümberehitus lähtub sellest, et nüüdne liin on pikem, seni oli laev kohandatud lühemale liinile.

Korpus on väga hea, aga näiteks masinaruum on must ja korras ära. Meeskonna messis oli näiteks urgitsetud noaga istme kallal nagu mõnes bussis — panen imeks eelmise meeskonna suhtumist oma laevasse.

Kolmapäeval, 12. oktoobril



Rahvusvaheline Transportitöötajate Föderatsioon ITF viis 1994. aasta

suvel omal algatusel läbi uued uuringud Inglise balkerite "Derbyshire" hukkumise asjaolude täpsustamiseks.

M/l "Derbyshire" uppus 1980.a. septembris Taivani saarest kirdes 25°50' N, 133°33' E taifuunis "Orchid", ilma et oleks jõudnud häda-signaali anda. Elu kaotas 44 meremeest. Laeva oli ehitatud 1976. aastal Swan Hunters, seega oli hukkumise ajal alles 4 aastat vana. Oli registreeritud Inglise lipu all, pardal oli inglise meeskond, järelevalvet teostas Lloyd' Register, opereeris üks Inglismaa autoriteetsemad laevaomanike perekondi, Bibby. Seega ei mingit tegemist ettekujutatava laevaga, mis võiks põhja minna: sõidab mugavuslipu all, on paras roostekätkar, millel on sunnitud sõitma paljud maailma meremehed.

Enam tähelepanu laevade konstruktsioonile

Tekib õigustatud kahtlus, et sellise laeva nagu "Derbyshire" hukkumise tormis piidid põhjustama fundamentaalsed vead selle laevatuubi konstruktsioonis.

Ametlik laevahuku uurimiskokkuvõte (Formal Investigation) avaldati 1987.a. ja põhjusena toodi loodusjõud, taifuun "Orchid".

Küsimusele, mida teha, et sellistaolised õnnetused ei korduks, sealt vastust ei leia.

ITF-i mereohutuskomitee aruandest läbiviidud uurin-gute kohta selgub, et laeva hukkumise põhjustas konstruktsiooninõrkus 65. kaare piirkonnas. Sellest ahtri poole jääv eluruumide sektsioon eraldus laevast juba pinnal ning uppus peaaegu momentaalselt. Uurimused kinnitavad, et 65. kaare piirkonnas on nõrk koht ka viiel selle laeva sõsaralusel, kaptenite teatel on seal tekkinud pragusid.

Ka vööriosa eraldus laevast ja uppus eraldi. See viis järeldusele, et "Derbyshire'i" hukkumise tegelik põhjus oli

jäme konstruktsiooniviga, kuigi ametlikus ettekandes on kinnitatud, et laev on ehitatud Lloyd's Registeri heakskiidetud jooniste järgi ning vastas igati talle esitavatele nõuetele.

On püstitatud hüpotees, et sellise konstruktsiooniga laevad, nagu ka teised väga suured laevad, kannatavad eriti suurte pingete läbi, mis tekivad laevapikkuse 0,25 osas vöörist ja 0,20 osas ahtrist. Seda hüpoteesi kinnitavad "Derbyshire'i" viie sõsar-laeva andmed.

ITF-i korraldatud uurin-gud üle 4000 m sügavusel sonari ja videotehnika abil sundisid ka Inglise valitsust vastu võtma otsuse korralda-da täiendav ametlik uurimine, et laevahuku kohta kogu töde välja selgitada.

Miks see uurimine ette võeti?

Statistika andmeil on puistlastilaevad ühed ohtlikumad: Lloyd's Registeri ja Londoni Underwriters Institute'i andmeil juhtub nendega suhteliselt sagedamini õnne-

tusi, mis lõpevad laevahuku-ga.

1975—1990 hukkus 279 puistlastilaeva, kokku ligi 6 miljonit brt. See moodustab 27,4% kõigist sel perioodil

hukkunud laevadest, keskmiselt 17 balkerit igal aastal.

1990.a. oli registreeritud 5156 balkerit, need moodustasid 7% kogu maailma kaubalaevastikust ning andsid 57% kogu hukkunud laevade arvust, 35% hukkunud laeva juures oli põhjuseks konstruktsiooniviga.

Selle aja jooksul hukkus 700 meremeest, viimane suurem kaotus oli Hiina laeva "Apollo Sea" hukkumine Lõuna-Aafrikas selle aasta 20. juunil, kus elu kaotas 39 meremeest.

Statistika andmeil oli 1980—1993 hukkunud puistlastilaevade keskmine vanus 18,26 aastat, aga "Derbyshire" oli ainult nelja-aastane.

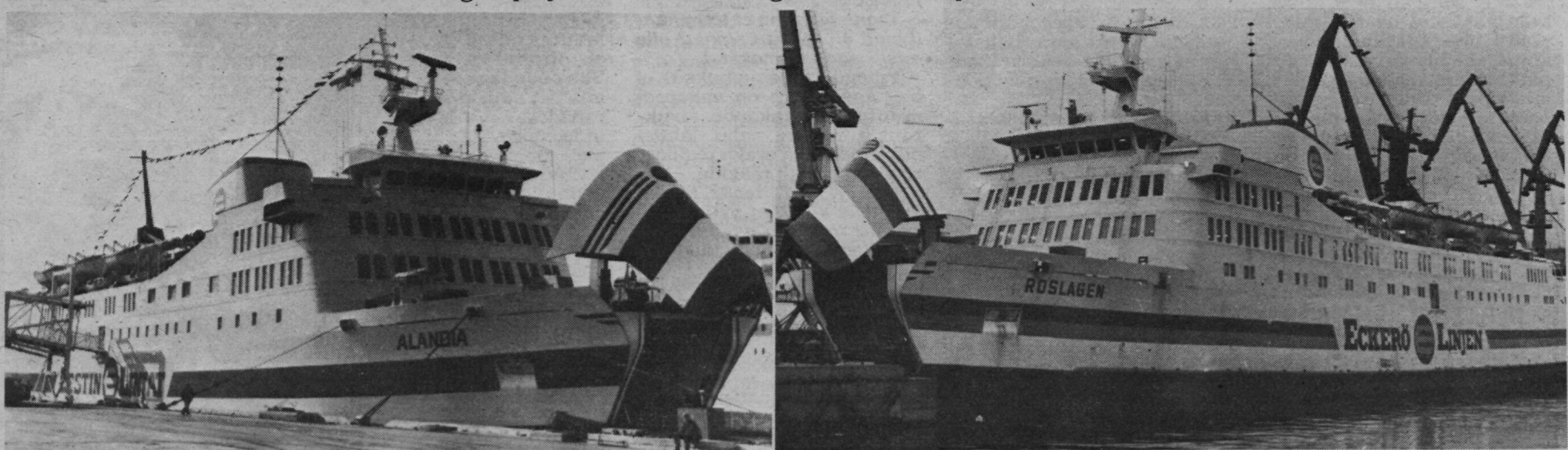
Ette võetud aktsioon oli ITF-i üks ambitsioonikamaid projekte, pööratakse tähelepanu sellele, et laevahukk ei

saa alati olla põhjendatud "force majeure"-iga, eriti kui hukka saab inimest. Inimelude ohutuse tagamise eest astubki ITF välja, soovitudes tõsiselt uurida laevade

konstruktsiooni vastavust oludele, kus neid kasutama hakatakse, nende korpuse materjali piisavat kvaliteeti, jälgida, et klassifikatsioonihingud ei teeks liialt järeleandmisi kerekonstruktsiooni osas.

Oma kaaskirjas uurimiskokkuvõttele märgib ITF-i peasekretär David Cockroft: "ITF-i motiivid olid: suurendada avalikkuse huvi mereohutuse vastu ning õhutada väga suurte laevadel töötavate kõigi maade meremeeste tähelepanu pööramist laevade ohutusele, teadvustada selliste laevadega töötavatele agentuuridele nende laevade nõrku kohta ja hoiatada mugavuslipumaid, et vastust ei saa veeretada ainult loodusjõududele."

ITF-materjalide põhjal
Reet Naber



«Eckerö Linjen»- «Eestin Linjat»- «Alandia»

«Eckerö Linjen»: «Roslagen»

Isi Trapido fotod

Nädala pärast

Neljapäeval, 6. oktoobril pärast tööpäeva lõppu teatas "Nordström & Thulin" Rootsi raadios soovimatusest tegelda reisilaevandusega, sh. ka "Vironia"-projektiga. Ohtustes Rootsi televisiooni uudistes lisati veel, et Eesti poolele on see otsus üllatuseks, aga nendega räägitakse homme, s.t. reedel. Infoagentuuride vahendusel jõudis see uudis veel reedeste ajalehtede esikülgedele. Järjest tugevneva tuulega sügisõhtus võis kujutleda "Vironiat" tormisel merel eikuhugi teel oleva laevana.

Järgmisel päeval peetigi Stockholmis "Estline'i" juhatuse koosolek. Tallinnas ei osatud sel ajal veel midagi kindlat laevaliini jätkamise kohta öelda.

Tallinna Sadama peadirektor **Peeter Palu**, kas mõni välismaine laevafirma võiks sellele liinile asuda?

Ei oska öelda, kõik on võimalik.

"Estline'i" kaikoht on ju tühi, kas keegi võiks sellele pretendeerida?

Oleme alati öelnud, et võtame kõik vastu.

Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja **Rein Meindok**, millal te "Nordström & Thulini" loobumisest kuulsite?

Eile õhtul Soome televisioonist. Hommikul tuln tagasi.

Kas peate võimalikuks liini Eesti jõududega säilitada?

Kui raha on, siis on ka laevad. Kui raha pole, siis pole ka laevu.

Eesti Merelaevanduse finantsdirektor **Leo Harik**, kas peate võimalikuks, et Eesti võiks "Estline'i" Rootsi poole ära osta?

Põhimõtteliselt on see võimalik. Ega rootslastelgi see kõik oma raha eest olnud, neil on ju samuti laen.

Madli Vitismann

Direktorikommentaari

Millist lähtutakse laeva ostmisel peale selle, et on saadaval? RAS Eesti Merelaevanduse peadirektor **TOIVO NINNAS**:

Laeva valikul on mitu kriteeriumi. Meie oludes paneb väga suured piirangud jääklass. Teine tingimus on küllalt suur kiirus ja kiirusevaru, et öö jooksul päralt jõuda. Kolmas tingimus: et inimesi mahuks küllalt palju peale. Ning et Stockholmis-reis kestab kauem kui Helsinki-sõit, on vaja, et inimesed leiaksid laevas tegevust: on vaja baare, saunu, laste mängupaiku jm.

Manöövervusvõime on enamasti kõigil reisilaevadel hea, aga pikkuse peab valima Tallinna sadama järgi. Ei saa ju osta pintsakut, mis selga ei mahu, kuigi meeldib. "Estline'i" sadamakoht pole just kõige parem. On olemas projekt selle kai ümberhitamiseks Stockholmiliini jaoks, kus praegu seisab "Georg Ots". Võib ju osta hea laeva, aga mis sest kasu, kui ta sadamasse ei mahu.

Alles seejärel hakatakse hinna üle kauplema.

Nordström & Thulin

Stockholm, 7. oktoober 1994

Kallis hr. Ninnas

Väga traagiline katastroof m/1-ga "Estonia" on põhjustanud Rootsis äärmuslikke ja ebaõiglasi reaktsioone. Nüüd ma pean Teid informeerima sellest, et sel taustal on Nordström & Thulin AB direktorite nõukogu otsustanud lõpetada meie osavõtu Eesti ja Rootsi vahelisest reisijateveost.

Me saame muidugi aru, et see võtab teatava aja, kuid me teeme kõik, mis võimalik, et leida teid ja võimalusi, et teha üleminek nii ladusaks kui võimalik.

Ma tahaksin Teid tänada selle väga hea koostöö eest, mis on meie kompaniide vahel välja arenenud nende raske töö aastate jooksul.

Siiralt Teie

Nordström & Thulin AB
Ronald Bergman

Esmaspäeval, 10. oktoobril vastas "Meremehe" küsimustele RAS Eesti Merelaevanduse peadirektor **Toivo Ninnas**.

Millal saite "N & T" äraütlemisest teada?

Neljapäeval helistas "N & T" sekretär ning küsis, kus ma õhtul olen ja millal koju jõuan. Ütlesin, et jõuan koju Eesti aja järgi kell 8. Sel päeval oli pangalaenukoosolek, mis lõppes küll varem, nii et poole kaheksa paiku olin merelaevanduses. Dispetšer ütles, et mind oli taga otsitud, "N & T-l" olevat hädasti vaja. Anti teade peilerile, aga see oli mul tööil lausahtlis. Helistati pank, aga koosolek oli mitte pangajuhataja juures, vaid puhvetiruumis, nii et pangas keegi telefonitõru ei võtnud. Nii et teada sain kell pool kaheksa, kui helistasin ise Rootsi "N & T-le".

Selle aja peale oli teade olnud Rootsi Raadios ja tuli parajasti TV-uudistes.

Arvan, et nad kavatsesid mulle teatada kell 6 Eesti aja järgi, seega natuke enne, kui andsid teate eetrissse. Otsuse võtsid nad vastu kell 2 päeval Rootsi aja järgi.

Õhtustes Rootsi teleuudistes öeldi, et Eesti partnerile on see üllatuseks, aga me räägime temaga homme.

Jah, nii see oligi. Kui koju jõudsin, helistasid mulle "Aktuaalne kaamera", "Postimees" ja teisedki. Ei osanud neile eriti midagi öelda, sest olin uudist ise alles mõni minut varem kuulnud. Helistasid härrad Johanson ja Lindpere, kes kuulsid uudist Soome TV-st.

Kuidas te hindate seesugust teatamise viisi?

Ei tee see neile kui äri-meestele suurt au.

Lugenuid pressiteate lüürikat, jäi mulje, et tegu polekski nagu majandustegevuse, vaid millegi muuga.

Reedel olin seal ja rääkisin asjaosalistega. Neile mõjub muidugi ka see, et tegemist on firmaga, mille aktsiad on iga päev börsil. Mulle jäi igatahes arusaamatuks see hirmus kiirus. See ei ole liivakastimäng, et teatada: enam ma sinuga ei mängi.

See tähendab lepingu järgi aastast etteteatamisega. Selles kirjas, mille nad meile saatsid, ei ole öeldud, mis ajast nad välja lähevad. See-



Nordström & Thulin AB

Pressiteade

laevakompanii vastutab oma reisijate turvalisuse eest.

Teeme kõik võimaliku kindlustamaks, et tagajärgedega, millega tuleb silmitsi seista pärast sellist tragöödiat, tulla toime vähima vaeva ja bürokraatiaga. Tehakse kõik võimalik, et kindlustussummad maksaks kiiresti välja. Meie personali kohustus on vastata katastroofi puudutavatele küsimustele ja teha kõik võimalik informatsiooni kiireks ja täpseks edastamiseks.

Katastroofi üleelanud "Estline'i" töötajad on olnud õnnetusest alates pidevas šokiseisundis. Kui juhtus see, mis ilal ei oleks pidanud juhtuma, polnud meie informatsioon piisav. Mõningaid meie avaldusi on tõlgendatud ka kui solvavaid, ehkki me pole seda niimoodi kavatsunud.

Juhtunut ei saa kunagi teha olematuks, ent väljaõeldut saab ehk võib-olla ka unustada. Lubage mul südamepõhjust vabandada.

Juhtunut arvesse võttes oleme jõudnud järeldusele, et me lihtsalt tunneme: me ei saa enam jätkata reisijatevedu Eestisse ja tagasi.

Oleme oma otsusest informeerinud meie Eesti-poolset partnerit "Eesti Merelaevandust". Loodame leida lahenduse, mis kindlustaks liikluse turvalise jätkumise Rootsi ja Eesti vahel, samuti töö meie töövõtjale.

Tahaksin ka tänada Eesti riiki, et see võimaldas meie

laevakompaniil viimase viie aasta jooksul osa võtta Eesti tihedamast sidumisest Rootsi ja Vaba Maailmaga, mida eestlased nimetavad oma eluteeks.

Olin viisteist aastat vana, kui Rootsi andis välja Balti põgenikud, ega ole osanud arvata, et elan ajani, mil näen Eestit vaba maana.

Loodan ja palvetan, et meie Eesti sõbrad mõistavad, miks me ei saa pärast juhtunut reisijatevedu jätkata. Teeme kõik meist ole-neva, et "Eesti Merelaevandus" või mõni teine kompanii saaks reisijateveo üle võtta.

Samal ajal ei suuda ma mõista, kuidas Rootsi ametiühingute esindajad said nii madalale langeda, et seadsid kahtluse alla hukkunud ja teadmata kadunud Eesti kolleegide kompetentsuse.

Kompanii juhatuse otsustas täna, et N & T lõpetab ka parvlaevaliikluse Gotlandile, kui vastav kontsessioon 1997. aastal kehtivuse kaotab. Praegu peetakse seda liini Rootsi laevandus- ja navigatsiooniameti nimel.

1850. aastal asutatud N & T on üks maailma vanimaid laevakompaniisid. Olen seal töötanud peaaegu 40 aastat, mille jooksul olen alati juhitud kvaliteedi ja ohutuse nõudeid.

Juhtunu tundub siiani ebatõelise painajaliku unenäona.

"Estonia" hukkumine ja nii paljusid inimesi kahjustanud tragöödia ei unune kunagi. Kell 20.46

Ärimeeste liivakast

pärast polegi mul selge, miks oli vaja niimoodi teha.

Kas Eesti on võimeline seda liini oma jõududega säilitama?

On kindlasti.

Võib arvata, et ka Lääne laevakompaniide huvi on suur, sest liin on sisse sõidetud.

Liin on sisse sõidetud küll, aga ees on oodata madalset, kuni inimesed selle mõttega ära harjuvad.

Mida te otsustasite, kas saada ise hakkama või...?

Me ei ole veel otsustanud, siin on väga palju konkreetseid küsimusi. Rootsi partnerid tahaksid seda raha, mis nad siia sisse on pannud, terminaali ehitamiseks ja muusse. See on hulk raha, mis on kulutatud enne, kui "N & T" Eesti Merelaevandusega tuttavaks sai. Tol ajal oli Eesti-poolne partner "Estline-Eesti".

Toona oli juttu, et terminaali hind on "Nord Estonia" viie aasta sadamamaksud.

Praegu sadamamaksu ei ole. Aga Eestis on vahepeal muutunud maksude struktuur ning on palju lahtisi otsi, mida vaja eraldi reguleerida ja selgeks rääkida.

Kas "N & T" teade tähendas talle seda, et pidite muu kõrvale jätma ja asuma tegelema selle kul kõige pakilisema asjaga?

See polnud päris nii. Meil oli juba varem reedeks juhatuse koosolek kokku kutsutud.

See tähendab, et oleksite nii või teisiti reedel Stockholmis sõitnud?

Jah, piletid olid meil taskus.

Selle peale tundub, et "N & T" liivakastist pöördumist oleks kohane olnud eetrissse anda täpselt üks ööpäev hiljem.

Nojah, eks meiegi oleksime võinud öelda, et astume mängust välja.

Kelle oma on nüüd hukkunud laev merepõhjas?

See on kindlustusfirma oma. Me kirjutasime alla ühisele paberile, et palume meie laev kompenseerida ning et loobume oma omandist. See-ga on laev ja kõik probleemid, mis merepõhjust üles tulevad, kindlustusfirma lahendada.

Kelle oma on nüüd "Vironia"?

"Vironia" eest on mõlemad omanikud sisse maksnud

13,5 miljonit Rootsi krooni. Kui üks pool ütles laevast lahti, ütles ta ka oma rahast lahti. Turumajanduses on sellele mõeldud, et niisugused äkilised lahtütlemised ei ähvardaks. Siin on ju tegemist suurte rahadega. Ja inimestega. Meil on tööle võetud kaks "Vironia" meeskonda, tööta jäi üks "Estonia" meeskond. Neile inimestele on ju vaja palka maksta. Lisaks töötab hulk inimesi Tallinna terminaalil, hulk Stockholm terminaalil. Ega neid kõiki saa korraga lahti lasta.

Kelle oma on «Gotlandslinjen»: «Nord Neptunus»

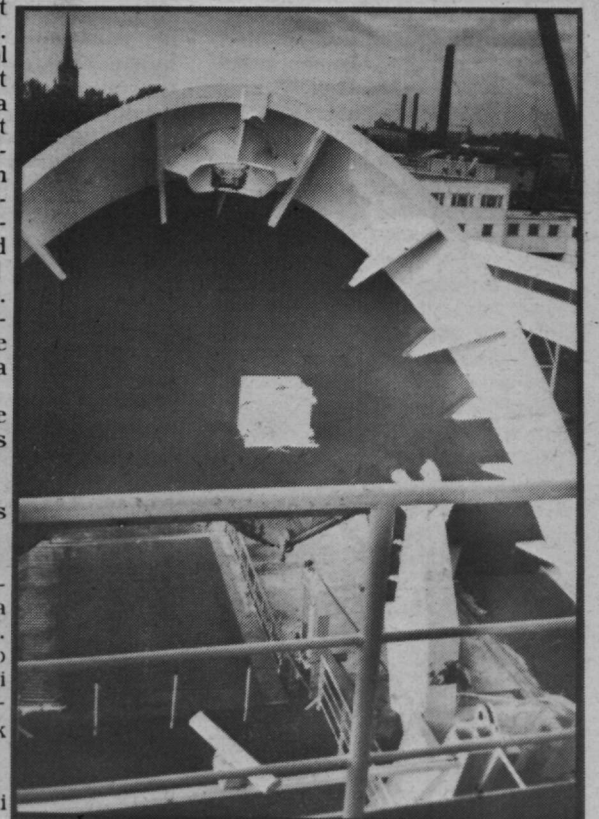
Tallinna-terminaal Stockholmis Frihamnenis?

See on ehitatud täpselt samuti kui sinne sadamahoone. Sadama jaoks, avansina sadamamaksude eest. Sealne leping on küll tunduvalt selgem ja tekitab vähem probleeme.

Teil muidugi meremeeste kvalifikatsioonile etteheited ei ole?

Ei ole. Pole ju põhjust arvata, et nad ei teinud oma parimat, et siis selle eest maksta oma eluga.

Madli Vitismann



Jäänud on mudel

Eesti Meremuuseumi teadur Urmas Dresen:

Ülejärmisel päeval pärast laevahukku toodi Eesti Meremuuseumi "Estonia" mudel, mille valmistas haavapuust mõõdus 1:100 loots Olev Roes.

Mudel oli "Estline'i" tellimus, et seda laevas eksponeerida, aga valmimine jäi hiljaks — nüüd jäi see välja ostmata. Tavaliselt tehakse sellist mudelit paar kuud. Meremuuseum ostaks selle

nüüd ära, aga hind pole esialgu jõukohane. Ometi oleks selle õige koht muuseumis.

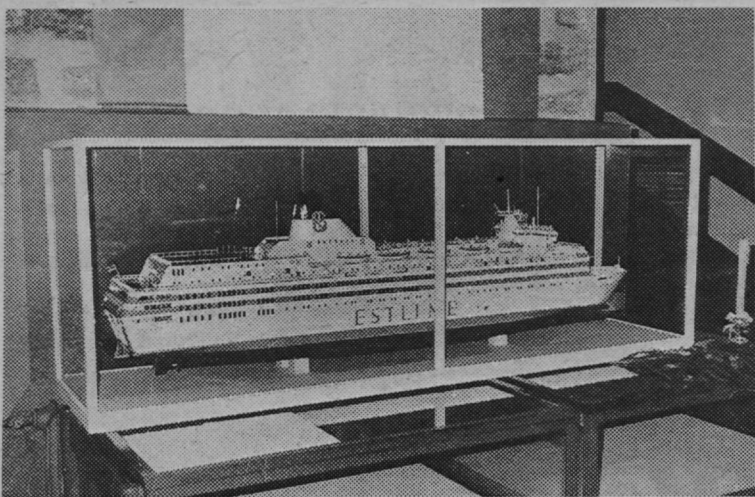
Laevaga läksid põhja kaks meremuuseumi mudelit, mis olid "Admirali" pubis. Üks oli Sir Francis Drake'i purjekas "Golden Hind", valmistajaks vene meremees Tallinnast, kalalaevnik. Teise, Donald McKey ühe kiiremaid klippeid "Sovereign of the Seas" oli valmistanud Riia mudelimeister. Mõlemad mudelid

olid suhteliselt uued, 80-ndate algusest, "Golden Hind" seejuures ilusamini tehtud.

Kõik meremuuseumi nüüdisaegsete laevade mudelid on Olev Roesi tehtud. Ta on piinlikult täpne, ka detailides.

Mudell juures põles leinalindiga küünal, keegi külastajaist oli sinna ka lilled toonud.

Madli Vitismann



Merel hukkunuile

Meri annab, meri võtab. Võtab sageli raskelt ja halasamatult. Niikaua kui on sõidetud merd, on juhtunud laevaõnnetusi, kas vähemate või rohkemate inimohvritega. Üks raskeim neist on sõidatav «Estoniaga» juhtunu.

Seoses sellega on üles kerkinud küsimus mälestusmärgi püstitamisest m/l «Es-

tonia» hukkunuile Tallinnas, Suure Rannavärava mäele. Hiidlased tahavad püstitada mälestusmärgi laeval hukkunud lastele.

Sellesarnaseid mälestusmärke on püstitatud paljudes riikides. Üks ilusamaid neist on minu arvates «Rus-salka» Tallinnas. Paljudes mereriikides on olemas aga ka mälestusmärgid «Hukkunuile merele». Mälestuseks neile inimestele ja laevadele, kes aegade jooksl on leidnud oma haura vetesügavustes. See on koht, kuhu igaüks võib tulla ja asetada nende mälestuseks oma leinakimbu.

Küsimus mälestusmärgi püstitamiseks hukkunud meremeestele kerkis Eestis üles 1935. aastal. On teada, et selle aasta 4. detsembril pöördus Eesti Veeteede Valitsus vastava ettepanekuga Tallinna linnavalitsuse poole. Asukohana sooviti näha Suure Rannavärava mäge. Linnavalitsus oli ettepanekuga nõus, kuid asukoha suhtes sooviti veel mõelda.

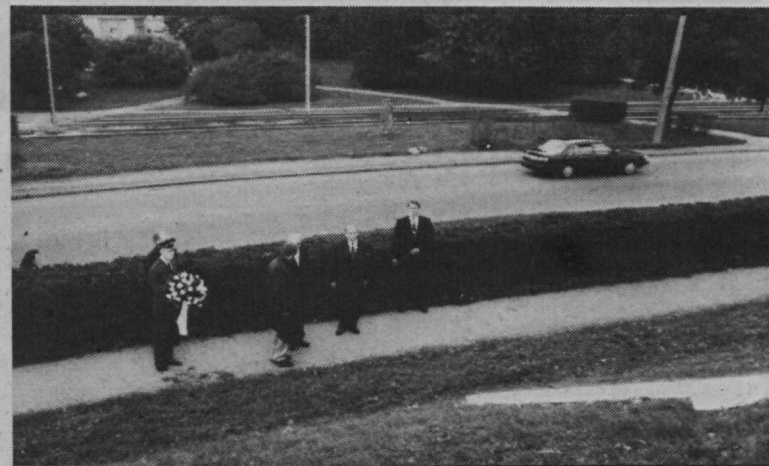
Mõte küpses. Sihtasutuses «Meremuuseum» toimus mitu sellealast nõupidamist ning moodustati seitsmeliikmeline korraldav komisjon eesotsas Veeteede Talituse direktori E. Avikuga. 22. novembril 1937 avaldati üleskutse raha kogumiseks. Mä-

lestusmärgi püstitamiseks arvati vaja minevat vähemalt 15 000 krooni. 7. juuliks 1939 oli kogutud 13 626,6 krooni. Kas jõuti välja kuulutada kavatsatud konkurss mälestusmärgi kavandi saamiseks, ei tea. On vaid teada, et 1940. aasta augustis anti kogutud raha üle nõukogude võimu poolt loodud Eesti NSV Meretransporditöötajate Ametiühingule.

1966. aasta 6. aprillil moodustas Eesti Meremuuseumi juures tegutsev meresõprade ring eritoimkonna hukkunud meremeeste mälestuse jäädvustamiseks. Peagi aga leiti, et mälestusmärk tuleb püstitada mitte ainult hukkunud meremeestele, vaid kõigile merel hukkunuile. Seda toetasid tollal kõik merendus- ja kalandusorganisatsioonid ning kultuuriministeerium. Asukoha leidmiseks sai Eesti Vesiehituse tollase juhi S. Roosma aktiivsel kaasabil sõidetud Tallinna lähel.

Küsimuse lõplikuks lahendamiseks külastasid tolleage korra järgi komisjoni esindajad koos kultuuriministri asetäitja P. Uusmani ja Eesti Merelaevanduse parteikomitee sekretäri M. Makaroviga EKP KK sekretäri A. Vaderit. Idee kiideti huumanaseks ja vajalikuks. Raha kogumiseks luba ei antud ja ka mälestusmärgi püstitamise soov kadus kuhugi EKP KK lauasahtlisse.

Reisilaeva «Estonia» tra-



Tallinna linnavalitsus leidis hukkunute mälestamiseks paiga Eesti Meremuuseumi kõrval Rannavärava mäe nõlval.

giline hukkimine on taas tõstnud mälestusmärgi püstitamise idee päevakorda. Eesti Meremuuseum ja Eesti Meremeeste Liidu volikogu, kus seda küsimust on arutatud, leiavad, et meie oludes ja meie võimaluste juures peaks see mälestusmärk olema laiema tähendusega kui ainult üks laev. Kas alljärgnevalt loetletud mõned laevad ja neil hukkunud ei vajagi mälestamist?

1696 — «St. Johannes»,
1852 — «Juliane Clementine»,
1857 — «Hioma»,
1906 — «Arcturus»,
1913 — «Rock City»,
1931 — «Liro»,
1939—1941 vähemalt 28 laeva, sealhulgas tuntumad,

nagu «Kassari», «Hiimadab», «Eestirand»,

1948 — «Liina»,
1951 — «Lydia Koidula».

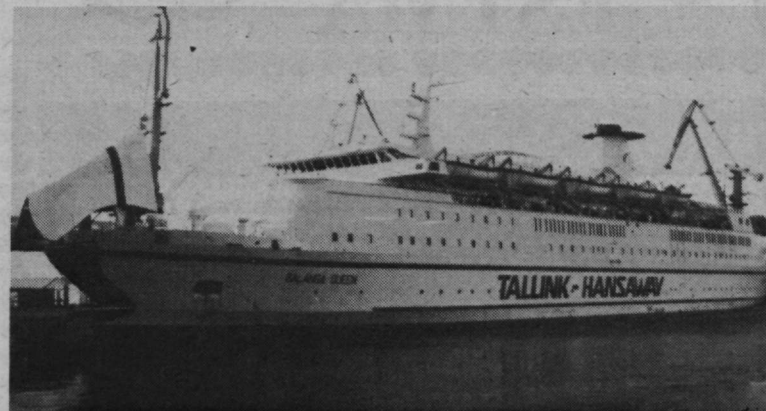
Kuhu püstitada selline mälestusmärk? Arvan, et kindlasti mere äärde, kohta, kuhu igaüks kergesti juurde pääseks. Olgu see Paljassaare tipp, Maarjamäe nõlv või mõni kolmas koht. Seal peaks olema ruumi hukkunud laevade ja teadaolevate inimeste nimede äratoomiseks.

Tahaks loota, et ajalehe lugejad avaldavad ka oma arvamust.

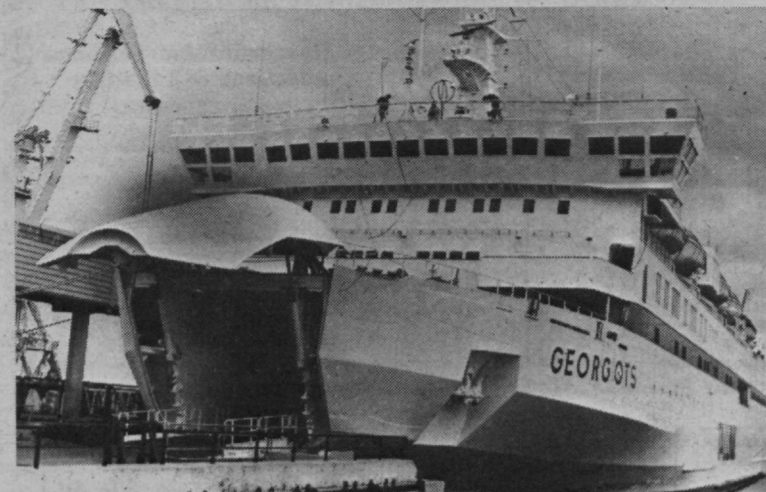
Eesti Meremuuseumi direktor,
Eesti Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna



«Ahvenamaalaste mälestuseks, kes on haura leidnud meres.» Mälestusmärk Mariehamnis, meremuuseumi kõrval.



«TALLINK»: «Balanga Queen», Tallinn — Travemünde



«TALLINK»: «Georg Ots», Tallinn — Helsinki

Otstarbekas

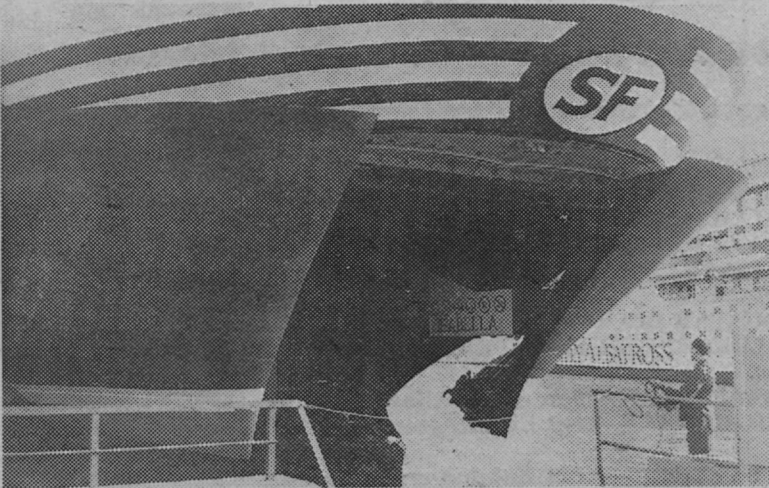
Kõigil neil Läänemere reisilaevade fotodel, mis esimese raputuse peale "Meremehe" toimetuse sahtlist välja pudenesid, on laeval *ninad viltu*. Mis sest, et kuuluvad eri firmadele eri riikides, ühendab neid taotlus säästa (laadimis-lossimis)aega, seega käituda majanduslikult otstarbekalt — reisijateveol.

Seetõttu ei peaks asjasse puutuma süüdistused, nagu ei oskaks just Eesti meremehed võõriliuke käsitseda. Ent need süüdistused on samuti sünnitanud taotlus käituda majanduslikult otstarbekalt — tööjõuturul.

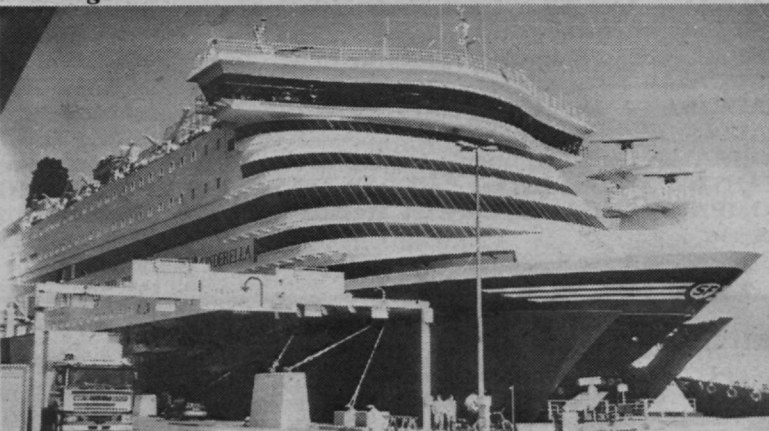
Esimene süüdistus öeldi välja Rootsi laevamehhanikute ametiühingu nimel. Eestis vabandamas käinud Rootsi Meremeeste Liit ühendab aga tekimehi ja on tuntud sotsiaaldemokraatliku hoiaku poolest. Ega saa keegi hästi läbi ei laevajuhtide ega mehhanikute ametiühinguga.

11. oktoobril alustati Stockholmliini taas — kaubalaevadega.

Isi Trapido ja Madli Vitismanni fotod



«Viking Line»: «Isabella» Tallinnas



«Viking Line»: «Cinderella» Stockholmis

