



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

W E E W E E

Nr. 21 (971) Neljapäev, 1. detsember 1994

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ "Estonia" vöörivisiir lk. 5
- ☛ Sideseadmed merel lk. 6
- ☛ Helsinki sadam lk. 7
- ☛ "Estline" Rootsi ajakirjanduses lk. 8-10
- ☛ Raamatud laevahukust lk. 11



Novembris andis ajakirjandusele rohkesti kõneainet "Mare Balticum". Lähemalt lk. 2-4. Isi Trapido foto

21. novembril tähistas Eesti merevägi oma 76. aastapäeva

piduliku rivistusega Miinisa-damas. Pidulikust sündmusest võttis osa kaitsejõudude ülem Aleksander Einseln, samuti mitmed mereväeveteranid.

Merejõudude juhataja Roland Leit võõrustas kohale-tulnud veterane, koosistumisel oli neil nagu tavaliselt palju põnevat oma meremehe- hefeest jutustada.

Reet Naber

Ainult Eesti Vabariik sai diplomi välja anda

Toimetus sai kirja Austraalias elavalt Edmund Otsalt. Ta kirjutab, et kümnekonna laevaohvitseriga Sydneys loevad nad "Meremeest" ja eriline rõõm on näha, et Eesti laevastik suureneb.

Ka kirjutab ta, et sai omale "Eesti Vanemehaaniku Diplomi" MK 0000050. "Mul oli Merekool 1934.a. lõpetatud, kuid diplom oli välja võt-mata, kuna puudus mere-praktika suurte HP-jõudu-dega masinas sõites. Nüüd on praktikat küll ja küll — kuid ainult Eesti Vabariik sai diplomi välja anda. Nüüd on Eesti vaba — saatsin oma paberid ja sõidud Eesti Vee-teede Ametisse ja sain seal Diplomi. Siinses kohalikus ajalehes ilmus sellest kirjel-dus ühes fotoga.

Maikuus, kui elu ja tervist on, tahan veelkord Eestisse tulla."

Soovime seda meegi.

M/I "Mare Balticum" ette võetud tehnilised ning ohutusosalased abinõud

Sertificat

Ettevõetud paranduste ning ümberehituste järel Turku Laevatehases 9. oktoobrist 8. novembrini on laev kogu ulatuses üle vaadatud kõigi rahvusvaheliste, riiklike ja klassifitseerimissertifi-kaatide seisukohalt.

Komandosild ja ohutus

* Navigatsioonivarustus, manöövrikontroller, sidevahendid ja muud esmatähtsad sõlmed on ümber ehitatud ning ümber paigutatud nn. "Pilot-Copilot" seadmeks

* Sidevahendid on kontrollitud ja komplekteeritud vastavalt GMDSS (Global Marine Distress Safety System) piirkonna A2 nõuetele. See nõudmine on rahvusvaheliselt kehtiv alates 1999. aastast.

Tüürimehed on saanud tunnistused (GOS — General Operator Certificate), mis lubab sõita ja kasutada seadmeid ilma raadiotelegrafistita. Sellegipoolest on laeva meeskonnas raadio-telegrafist.

* Elektrooniline süvis, differendi ja kreeni kaugjälgimissüsteem on varustatud kontrolliga nii autotekil kui ka sillal.

* GPS, täiendav ultralühilaineraadio ja mobiiltelefon on varustatud pideva vooluallikaga lisaks ettenähtud avariivarustusele.

* Samasugune lisaenergiavarustus on kogu valjuhääldivõrgus ja asendab varasemat patareitoidet.

On välja töötatud hädaolukordades tegutsemise plaanid ning meeskond on välja õpetatud neid täitma.

* Välja on töötatud uued tulekahju ja ohutuse korral tegutsemise eeskirjad vastavalt IMO standarditele. Uued tegutsemis-õpetused on kättesaadavad nii eesti kui ka inglise keeles, lisatakse rootsikeelsed. Meeskond on saanud igakülgse etteval-mistuse ning seda on kontrollinud nii "Bureau Veritas", Rootsi Meresõiduinspeksioon kui ka laeva kindlustaja (SKULD).

Päästevahendid

* Kõik päästevahendid on varustatud automaatse hädatulega, see vesti tüüp on heaks kildetud USA rannavalve ning Rootsi ja Soome ametkondade poolt (Rymaco RT-94/ACR-L-3). Vestid on testitud Turku merekoolis. On olemas spetsiaalsed pääste-vestid imikute ja väikelaste tarvis.

* Laeva endistest 63 päästeparvest on 18 uuesti komplekteeritud. Ülejäänud 45 on täiendatud ja 8 uut parve on muretsetud.

On tellitud kaks liugjaama päästeparvedega 800 reisijale ja laevale plaanitakse need paigutada 1994.a. detsembris.

Peale selle on "Estline" otsustanud piirata reisijate arvu 525- le, seega oleks kõiki pardal olijaid võimalik päästa "jalgu mär-jaks tegemata".

* Kõik 6 päästepaati on põhjalikult parandatud, ümber ehita-

tud ja proovitud. Uuendatud on kogu päästepaadivarustus.

* Uuendatud on ja töötamist uuesti kontrollitud kogu varustu-sel, mis käib päästepaaside juurde (taavetid, päästeparvede talid jms). Kõik otsad päästepaaside juures on uuendatud.

Ohustusteave ja tuleõrjehoiatused

* Kogu ohustusteave pardal on uuendatud kolmkeelse teks-tiga: eesti/rootsi/inglise või IMO heakskiidetud rahvusvaheliste sümbollitega.

* Kõik kajutid on varustatud kolmkeelsete evakuaatsiooni-juhenditega.

* Kogu tuleõrjearustus on komplekteeritud vastavalt 1. ok-toobrist 1994 kehtima hakanud nõudmistele ja kontrollitud; sealhulgas on muretsetud vahtkustutid autotekile.

* Spetsiaalsete suitsus töötamise komplektide arvu on suurenda-tud 6-lt 12-le. * Sprinklersüsteemid on üles seatud alkoholi- ja värvilattu (nõutav alates 1. oktoobrist 1994).

* Kontrollitud on laeva 207-st vahtkustutist 141, ülejäänud 66 kustutil oli proovitempel korras. On saadud ettenähtud tagava-ralaengud.

* Üles seatud on nõutav autonoomse energiarvarustusega (3 tunniks) avariivalgustus.

Vöörivisiir, vööriramp, ahtrivärvad ning lootsiluuk

* Vöörivisiir on ümber ehitatud tavalliseks laevatänaviks koos rammvaheselnaga. Varasem vöörivisiir on kinni keevitatud ja tugevdatud ühendustega laeva korpusega üheks tervikuks vastavalt klassiühingute eeskirjadele. Kevitatud ja tugevda-tud on ka varasem vööriramp, varustatud rammvaheselnaga. Ümberehitust on jälginud ja heaks kiitnud "Bureau Veritas".

Seega vastab laev ka Rootsi Meresõiduameti nõudmistele, mis on esitatud ilma ilmapliiranguteta laevadele.

* Ahtri- ja pardavärvade indikaatorlambid komandosillal on saanud lisaks helisignaali.

Stabiilsus

Laeva dünaamiline püstivus, avariipüstivus ja kandevoime on oluliselt paranenud, sest:

* ahtrilossa on ehitatud nn. sponsonid (spetsiaalsed platvor-mid) ja "pardisaba".

* juurde on ehitatud laeva topelt põhja osas veekindlad va-heselinad.

Kõik ümberehitused on tehtud koostöös Rootsi Meresõidu-ametiga ja heaks kildetud "Bureau Veritase" poolt.

Resultaate on igati kontrollitud ning on leitud, et tagajärjed on head:

* A/A max on tõusnud 85%-lt 97%-le (IMO nõuab olemasole-valt parvlaevadelt 95%);

* aluse metantsentriline kõrgus (GM) on tõusnud 1,389 m-lt üle 2 m.

«Vironia» → «Mare Balticum»

**Kolmapäeval,
9. novembril
kell 8 õhtul**

"Mare Balticumi" kapten ERICH MOIK, nagu näha, saite mastist ikkagi jagu?

Ma sain kõigest jagu, sain absoluutselt kõigest jagu, millest tahtsin.

Korstnat ei tahtnud ümber teha?

Ei tahtnud. Leidsin, et täitsa ilus vaadata. Valget ei tahtnud, ja midagi muud ei osanud välja pakkuda. Kunstnik oli ta niisuguse ette näinud. Noh, natuke hallikam oleks ehk võinud olla.

Rääkige nüüd sellest, kui esimest korda seda laeva nägite.

Esimest korda oli see laev väga-ilus-laev: punast värvi, "TR Line" küljel. Tulin sisse — ehmatasin ära. No muidugi, minu ettekujutus oli "Estonia"... Kuna on sõsarlaevad, siis lootsin sarnasust. Aga ei midagi niisugust. Tol korral ma masinas ei käinud. Kiitsas, roostes, ebasobivad värvitoonid. Meie meelest olid päästevahendid juba siis sellises seisukorras, et neid ei saanud kasutada. Üldiselt — ma ei olnud rahul. Noh, aga me polnud omanikud, me käisime ainult vaatamas. Sild oli ka pooltühi, ega midagi head olnud. Mis mulle päris hea mulje jättis, oli 4. tekk. Ja muidugi, kui ta oma visiri Trelleborgis üles tõstis ja kui seal ikka vett kohinal välja jooksis — tunne ei olnud eriti hea.

Hiljem käisime rootslastega paar korda teda vaatamas. Nägime veelust osa, tekkis arvamus kogu asjast. Vaatasime, kuidas kajuteid oli koristatud — kuidas laev oli sakslastelt rootslastele üle antud. Ei saa öelda, et see paha oleks olnud, päris korralikult oli koristatud: isiklikud kajutid olid korda tehtud. Mitte mingisugust lohkust, ei lõhkumist ega midagi. Kahjuks rootslaste kohta ei saa seda öelda. Niisuguseid kajuteid, nagu nendest maha jäid, ei ole ma ka jälle tüki ajal muidugi näinud, välja arvatud kapteni kajut, mis oli päris puhas.

Nagu "Vanal Tallinnal" omal ajal?

Seal olid reakoosseisu kajutid väga kehvast seisust — kõik, nii 1. kui 2. tekk, kus olid meeskonna kajutid. Siin oli siiski natuke parem. Teenindajate poolel olid korras, aga sõidumeeskonna omad — nii et murra jalad ära.

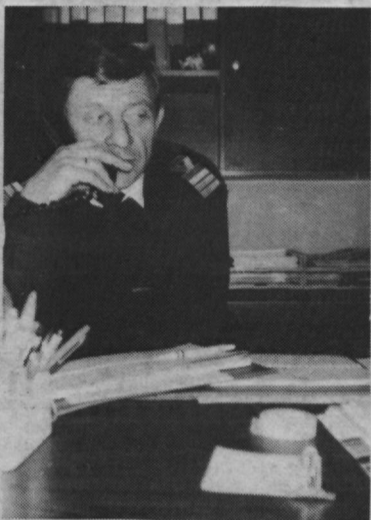
See, et Rootsi kapten sõita ei tahtnud, oli mitu päeva hiljem, lipp oli vist juba ära vahetatud. Ta lihtsalt ehmatas ära, kui nägi tegelikku pilti oma laeva seisukorrast. Tahtis nii ruttu laevast maha minna kui saab.

Seda me talle lubasime: võid kohe jalga lasta. Aga kuna tal oli kontrakt Nordström & Thuliniga, siis pidi natuke sõna pidama. Lõppkokkuvõttes läks ta ära ikkagi üks ööpäev enne laeva väljaminekut. Teda pani pead vangutama, millises seisukorras laeva otsas ta istus ja milline oli tegelikult see

pomm, mis jäi lõhkemata. Sest kui ikka oleks juhtunud mõni tõsisem avariil jahutusvee torudega — soolane vesi —, mis olid küllaltki läbi roostetanud, siis oleks pääsemislootus olnud null. Klappid ei pidanud — aga kui klappid ei pea... Ma olen olnud niisuguses olukorras "Transtoniaga", kui meil oli esimene või teine seisak. Mõnu on vähe, aga see oli kai ääres...

Miks siis rootsi kapten ei teadnud oma laeva seisukorda?!

Polnud aega! Kui ta 24 tundi ööpäevas on järjekindlalt pinges all, sellest 19 tundi on sõiduaega. Igas ööpäe-



Kapten Erich Moik.

vas... Vabandage väga, mina küll ei peaks sellisele tempole vastu. Ei siis jätku aega laeva seisukorda jälgida.

Laevaomanik tegi nii pingelise graafiku?

Mitte omanik, vaid rentija ehk operaator. Tema on see, kes maksab ja tema paneb laeva tööle, teenima.

(Järsku kõlavad üle laeva tugevad signaalid.)

See on häire. Õppehäire, uppuma hakatakse. Paadihäire — laev maha jätta. Kolm... viis, kuus, seitse signaali. Kiiresti päästevest selga ja minema.

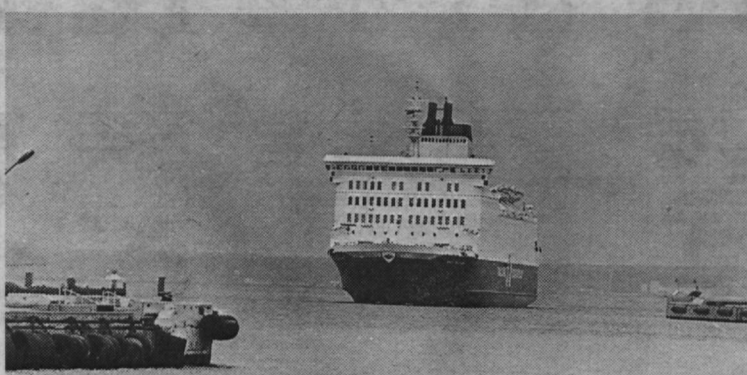
Ega ma ei taha midagi paha ütelda, aga "Diana II-1" oli probleeme palju. 2100 päästevestist üle 500 praagiti välja, päästeparvi jäi 53-st 18 tükki alles. Sai põhimõtteline otsus vastu võetud tulevikus loobuda üldse päästepervedest ja osta liugteed nagu "Sally Albatrossil".

(Valjuhääldest kostab: õppepaadihäire, õppepaadihäire.)

Üks jaam koosneb 8 päästepervest 50 inimesele, ehk kokku 400 inimesele. Inimene läheb, päästevest seljas, liugteed pidi alla, ja kohe parve sisse. Kõik päästevestid vahetati juba uute ja moodsamate vastu, millel tulid küljes.

Asi oli ikka igasuguse kontrolli alt väljas. Ei olnud avariitulesid, võtsime 90 tükki, panime üles. Ja olen kindel, et neid tuleb veelgi võtta. Aga iga tüki maksab küllaltki palju. Laevaomanik peab küllaltki suured rahad mängu panema.

Päästekotid siiski olid, termokostüümid ka. Aga termo-



Esimene sissesõit kodusadamasse 9. novembril.

Isi Trapido foto

kotid olid niisuguses seisukorras, et viska või kohe minema.

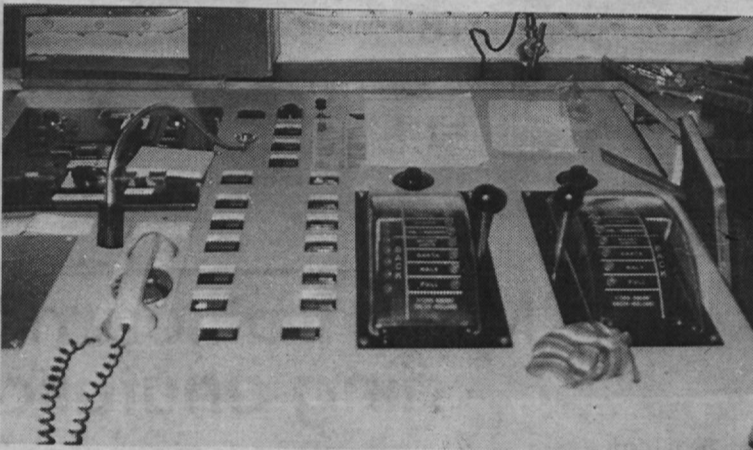
Kas olid siis nõnda-öelda jalajäljed messi laes?

Ei, eelmise meeskonna kohta ei ütleks nii väga pahasti. Nemat püüdsid ikka tööd teha. Aga laevaomaniku poolel — kus oli vaja raha sisse panna, hoolt kanda, kus sellest sõltus reisija ohutus, ühesõnaga seal, kus inimene ei saanud midagi lihtsalt oma kahe käega ära teha — oli asi täielikult käest ära lastud. See, mida seebi, lapi ja harjaga saab teha, oli korras. Aga torude vahetus ja klappid — see kõik on ju raha.

Oleks see olnud meeskonna viga — teine jutt. Aga kuna praeguse hetkeni pole keegi ametlikult "Estonia" meeskonda süüdistanud, siis nõutakse meilt samuti kui nõuti neilt.

Aga siis tuleb välja, et Rootsi meresõidumetil on hoopis erinev nõudlikkuste aste eestlastest meeskonna ja rootslastest meeskonna jaoks?

Mina konstateerin ainult fakte, räägin tõsiasjust, mida olen näinud. Ega need ole ühed ja samad inimesed, kes meid ja rootslasi kontrollivad. Ka võib rootslane minna kontoris rääkima — ja



Juhtimiskangidest vasakul on paljurääditud signaalid laeva kontuuri avanemise kohta — nüüd lisaks ka vilistavad.

Iga asi, millest praegu räägime, tähendab raha. Evakuatsiooni suunanäitajad, IMO nõutud kleeped seinas — mitte midagi sellist ei olnud.

Laeva omanik oli pank. Aga mis on pank? See pole spetsialist. Kuid pank oleks siiski pidanud midagi ette võtma: lõppkokkuvõttes sõidavad selle oma töötajad ka sama paadiga...

Olete nüüd saanud tugeva mahvi, kontrollitakse igal sammul.

See on normaalne. "Estonia" kontrolliti täpselt samuti. Mitte mingisugust vahet.

Mõnd asja võetakse ehk suurema tõsidusega — seni võeti formaalsemalt?

Ei, ma ei saaks öelda. Kapten Erlach oli meil siin neli päeva kõrval, rääkisime ka sellest. Nõudmised on ühed ja samad, mingit vahet ei ole.

vadega merelemineku on ohutu ja kindel. Parvlaevad on laevanduses absoluutselt vajalikud, inimesi peab julgustama nendega sõltma, nagu nad teevad seda teistes piirkondades. Meil siin on praegu eriti keeruline. Aga parvlaevad on meie tootjad, ja kui su tootjaga midagi juhtub, ei saa teda nii kergesti maha jätta.

Mele töös lelab käsitlemist kõik parvlaevadesse puutuv: konstrueerimine, opereerimine, varustus, organisatsioon nii kaldal kui ka merel. Me teeme loomulikult koostööd ka meremeeste ametiühingutega, kes laeval töötajaid esindavad. Oleme seda regulaarselt teinud. Aga eriti olukorras nagu praegu oleks vaja ühtekuuluvustunnet.

ber ehitada. "Estonia" olid kõik laiad sirded koridorid. Meeskond õpib laeva muidugi igas mõttes selgeks, aga baaris käinud reisijal võib praegu tõesti oma kajuti leidmisega raskusi olla. Meeskond õpib laeva tundma ja päästma eelkõige selleks, et osutada abi reisijatele. See puudutab nii kaptenit kui nõudepesijat, selles asjas on nõudmised mõlemale ühesugused.

Kuidas meeskond praegu tundub?

Eks elu näitab. Esimesed paar korda näitavad ära, kes on kes. Aga millegipärast on tunne, et meil on siin inimesi, kes on otsustanud jätta merega hüvasti, ainult ei ole veel uut töökohta leidnud. Neid ei ole palju, ehk 20—30 protsenti. Esimesed tormid panevad midagi paika.

Mis tundega ise sõitu lähete — kõik on ümberringi iga võimaliku vale liigutuse suhtes nii hirmus valvsad?

Mis mul karta. Ma olen inimene, kui teen vea, siis teen vea, ainult et siis pean suuteline olema oma viga tunnistama. Mida enam pingul oleme, seda enam vigu teeme, hakkame astuma vales rütmis.

Naantalise selgus, et asi läheb nagu peab, kõik see ei ole nii hull. Kontrolliti ju, kas me ei tee põhimõttelisi vigu: piltlikult öeldes, kas läheme üle tee seal, kus on *sebra*, või kus tahes. Kui tuletõrjehäire ajal peab ventilatsiooni välja lükkama, siis seda lihtsalt peab tegema. See on põhimõtteline asi. Kui hakkad vees olevast inimesest eemale keerama, siis ei keera ahtrit inimese peale, muidu satub vintide alla — see on põhimõtteline. Kui päästeõppusel üks inimene leidmata jääb, siis see ei ole põhimõtteline. Iseasi, et ka niisugusest puudujäägist peab oma järeldused tegema.

Kas te rootsi keelt olete juba õppima hakanud?

Esialgu plaanisin Rootsi liinil olla 2—3 kuud. Eks näis. Ma kaotasin selle liini peal kõik oma sõbrad. Ei julge midagi lubada. Aga seda olen öelnud, et selle liini ma panen käiku, laeva panen käiku. Annan parima, mis ma oskan anda. Ja kui ikka ei istu, lähen ära. Millegipärast on mul väga kehv tunne igal ööl sealt üle sõita.

Merel ei ole ju puid ja kive, mis väga konkreetselt tee ääres meelde tuleksid, et just see on see koht?

Puid ja kive ei ole, aga vaatad kella ja tead.

Aga on muidki probleeme. Rootsi liikumine ei ole kerge. Laev on ilma stabilisaatoritega, kuipalju ta loksutab, teab vaid vanajumal taevast.

Kas avareisiks on ilus ilm tellitud?

Ei, mispärast ilus ilm. Vastupidi, tahaksin, et need inimesed, kes on kutsutud, näeksid, missuguses olukorras tegelikult meretööd tehakse.

Küsis Madli Vitismann

Enne esimest väljasõitu käis kai peal värvipoti ja pintsliiga pootsman ning tõmbas kaile trübud — on laeva-juhtidelgi oma stoppsjoon(ed).

Kell 22 sõitis "Mare Balticum" esimesele Stockholmireisile.

Külaliskommentaari

"Mare Balticumi" avareisile mineku ajal oli pardal ka Rootsi Laevaomanike Liidu esindaja Håkan Gezelius.

Meil on Rootsi Laevaomanike Liidu komisjon parvlaevaoperaatorite jaoks, õigemini öelda, tehniline komitee. Kogu Põhjamaade laeva-

omanikud on ühinenud komiteesse, mida nimetatakse "Compass". Kõik meie komiteed teevad pidevalt tööd ja konsulteerivad ka teiste komiteedega, et leida lahendusi kõiki puudutavatele probleemidele. Teeme kõik, et panna inimesed uskuma, et parvlae-

Nüüd, peale "Estonia" katastroofi, on vaja koostööd.

Me võitleme selle eest, et laevandusäri areneks ausates tingimustes (*fair*). Et ei tehtaks autuid tegusid, et konkurents oleks aus ja mõistlik. Laevaomanikud ei saa opereerida väljaspool kogu laevandusbisnisi, kõigil on oma reeglid.

Reel Naber

Sõidame — lõpuks ometi!

Stockholmi reisiliin pidas vahet poolteist kuud. 11. novembril asutati esimesele reisile pärast "Estonia" hukku. "Mare Balticumil" oli paarsada reisijat, nende hulgas paarkümmend kutsutud külalist, kümmekond Eesti ja mõnevõrra rohkem Rootsi ajakirjanikke. Liinisõitu alustas kapten Erich Moigi laevapere.

näidata, kuidas tuleb päästevestiga ümber käia.

Järgnes pidulik õhtusöök. "Mare Balticumi" restorani proovikivi. Väikese kriginaga küll, aga hakkama saadi. Kuigi, nagu kuulda võis — vähe puudus, et praadideks varutud härg oleks enneaegu otsa saanud.

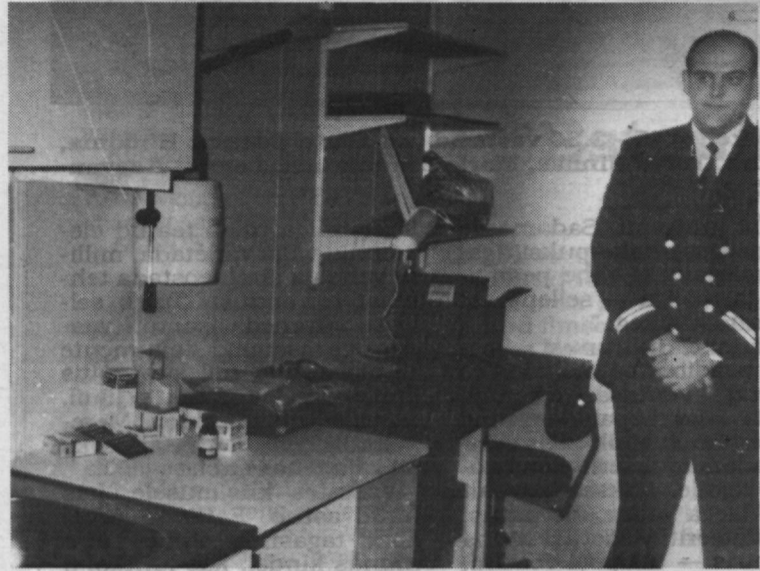
Pärast südaööd koguneti konverentsisaali, et vaikides

oodata, kuni laev seisma jääb. Vaikus pärast masinate seiskamist "Estonia" huku kohal oli otse haigettegev. Sellesamas vaikusel siirduti tekile, et lillede ja pärjaga päästeplaadi allalaskmise juures olla. Meri oli vaikne, prožektorid põlesid, kaameramehed askeldasid, tekk oli rahvast tihedalt täis ega kõlunud — miski ei meenutanud otseselt toda õuduste ööd. Siiski paistis igaüks omi mõtteid mõtlevat, ja enamasti vist ühtviisi — kui hirmus võis too öö sellel kohal olla.

Hommik laeval oli aga reibas, hoolimata tihedast udust Stockholmi saarestikus. Nii tihedast, et roolikambrit võis laeva võõri vaevalt näha. "Mare Balticum" sättis end seni tühjalt seisnud kaikhale ja rootsi külalised jätsid hüvasti.

Laeva avareisi puhul tulid tervitama Stockholmi Sadama esindajad (lillekimbuga) ja tollimehed (tollieeskirjadega). Kohale tuli ka Eesti suursaadik Margus Laidre. Rõõmustas koos perega, sest arvas, et laevasõit on eestlastele hea kodune asi, lendamine olevat selle kõrval üksnes hädaabinõu.

Madli Vitismann



Hetk ringkäigult: "Enne ei olnud siin midagi. Aga üks töömees ja kaks tohtrit..." Dr. Aivar Kaur demonstreerib oma ja Peeter Loidi kätetööd — uut arstikabinetti.

Enne teeasumist tehti laevas ringkäik, mis keskendus kahele peamisele sõlm-punktile: autotekile all ja paaditekile ülal. All selgitas vanemtüürimees Jüri Lember laevanina ümberehitust ning juhtis tähelepanu võõr-rambile, mis oli valgeks värvitud, et toonitada — siitkaudu enam tõesti ei näida. Ülal olid näha värskelt remonditud päästeplaadid ja lahtine päästeaparv, mille juures sai kõik vajaliku ära näidata.

Kell 6 koguneti baari laeva sisseõnnistamisseremooniale.

Kell 7 kutsuti laevaraadio kaudu kõik reisijad restoranidesse-baaridesse, et linti loetud õpetussõnade saatel



Kohal! Kapten Moiki õnnitlesid Stockholmi sadama (keskel) ja tolli (vasakul) esindajad.

Kõrvale ja silmale

on suitsu täis, katsuge sealt võimaluse korral mitte läbi minna. Aga kui vaja on, kasutage madalat roomamis-asendit. Järgige laeva meeskonna korraldusi. Meeskond juhatab teid kogunemiskoh- tadesse, kus päästevestid selga pannakse. Tõmmake vest üle pea, nii et see ripub üle õlgade. Ujumispadjad peavad asetsema eespool. Alumine kinnitusrühm tõmmatakse ümber üle selja ja pannakse rinna ees vesti peal kinni. Jälgige, et rihm jääks õhemale osale vesti paremal küljel. Pingutage rihma nii, et vest on kindlalt seljas. Kinnitage ülemine kitsam rihm. Vesti esiküljel on lamp, mis süttib vees automaatselt. Vesti küljes on ka vile, mida puhudes saab endast märku anda. Laeval leidub laste päästeveste. Päril väikeste laste päästeveste on laeva infoletis.

Lõpetuseks mõni sõna tuleohutusest. Ärge kunagi voodis suitsetage, ärge kunagi visake sigaretti üle parda — tuul võib selle kergesti laevale tagasi kanda. Ärge visake sigaretti kunagi paberikorvi, kasutage ainult spetsiaalseid tuhatoose, mida leidub laeval igal pool.

Nädal pärast avareisi võis laevas näha uut tegelast nimiga mr. Safe. Enne ja pä-

rast pääsemisõpetuste jagamist ja päästevestide demonstreerimist tuupis see naljakas mitm kõlgis laeva monitorides oma kõmisevasse pähe seitset paadihäire signaali, õppis kasutama päästevesti ja tulekustutiit ning välja roomama suitsusest ruumist. Seda õpetlikku, aga sellegipoolest lõbusat videoklippi vaadates muigasid esialgu kõik. Tõsi, saja esimeseks vaatamiskorraks on too klipp ehk juba tüütuks muutunud, ent selleks ajaks peaks reisijagi suutma lausa une pealt paadihäirele reageerida sama hästi kui too naljakas mr. Safe.



...ja kapten Karl Karell imiku oma.

Laeva pühitsemisel

kõneles meremeeste pastor Jaan Jaani:

Auväärt laevaomanikud, auväärt kapten. Meremehed. Täna ehitame üles purunenud silda. Eestlased on oma laevu ikka pühitsetud, ainult vahepeal olime selle unustanud. On ka arvatud, et oleme raskete katsumuste järel araks läinud. Aga eestlased on mererahvas ja ei karda merd. Meil on mere vastu austus, me vaatame mere poole armastusega. Jumalasõna ütleb, et kui jumal ei ehita maja, siis majaehitajad näevad vaeva ilmaasjata. Samamoodi on laevaga: kui jumal ei hoiu laeva, siis jäävad meremehed hätta. Pühitsemise läbi palume õnnistust laevale ja inimestele, kes siin oma igapäevast leiba teenivad. Selle õnnistuse läbi soovime meremeestele, et nad turvaliselt jälle koju, oma lähedaste juurde tagasi jõuaksid.

Soovin laevaomanikele, meremeestele ja reisijatele rohket Jumala õnnistust ja loodan, et meil seisab ees aeg, mil näeme tugevat silda Eesti ja Rootsi vahel.

Rootsi Riigipäeva spiker Birgitta Dahl:

Oleme kogunenud, et veel kord näidata austust nende inimeste vastu, keda enam ei ole; et näidata kaastunnet nende omastele. Oleme tulnud selle nimel, et sidemed Eesti ja Rootsi vahel taastuksid, areneksid ja tugevneksid. 1985. aastal olin esimest korda Eestis koos oma abikaasaga. Tema ja ta vanemad olid nende hulgas, kes 50 aastat tagasi üle mere põgenesid.

7. juunil 1990. aastal avatud laevaühendusel oli ka sümbolne tähendus. Oli möödunud 50 aastat okupatsiooni algusest; ühtlasi oli see vabanemisprotsessi algus Eestis. Ma tean, et Rootsi eestlaste tõukejõud selleks tööks ei olnud üksnes majanduslik huvi, vaid ka soov kaasa aidata oma vana kodumaa arengule. Vaatamata kõigile raskustele on see tee jäänud avatuks ja aidanud palju kaasa sellele, et kontaktid Eesti ja Rootsi vahel on arenenud. Veel valusamaks tegi viimast õnnetust see, et kõik juhtus just siis, kui Rootsis tähistati paadipõgenike tulemist 50. aastapäeva. Paljud, kes olid aidanud luua seda teed, jäid ise ohvritena kadunuks. Soovin südamest nii omalt poolt kui ka Rootsi Riigipäeva ja rootsi rahva esindajana, et

Eesti ja Rootsi vahel jätkuksid head suhted ning et laevaühendus aitaks kaasa Eesti riigi hüvangule.

Eesti Riigikogu asepiiker Edgar Savisaar:

See on nüüd juba kolmas laev Tallinn-Stockholmi liinil. Selle liini laevasõidu ajalugu sisaldab kõiki neid probleeme, edasiminekuid ja tagasitõukeid, mis olnud.

Juba 1991. aastal, kui veel sõitis "Nord Estonia", said Tallinnas õnnetul kombel hukka kaks Rootsi ametiühingutegelast ja kostis hääli, kas ikka tasub



Kõneleb Birgitta Dahl.

laevaliiklust jätkata. Liini omanikud kõhklesid, sest piletitte müük langes poole võrra. Aga mõlema poole valitsused leidsid siis, et see ei ole ainult ühe laevakompanii ja laevasõidu küsimus, vaid kahe riigi ja rahva suhete küsimus — et Eestile on see tee Põhja- maadesse. Rootsil aga tee maale, millel on pikaajalised ajaloolised suhted.

Mälestame hukkunuid ja tunneme kaasa nende omastele. Usun, et see kohutav õnnetus paneb meid rohkem kokku hoidma ja aru saama meie suhete tegelikust väärtusest. Viimased kaks kuud on olnud väga rasked; "Estonia" hukkumine on meile raske teema. Seda enam, et põhjused on veel teadmata.

Peame väga tähtsaks proua Birgitta Dahli külas- käiku Eestisse just nendel päevadel. See demonstreerib sõbrakätt üle Läänemere.

Soovin meremeestele 7 jalga vett küllu alla ja — olgugi see arhaism — tuult purjedesse.

Enne pärja vettelaskmist

Meremisjoni pastor Jaan Jaani:

"Me algame seda mälestus- hetke Jumala Isa, Poja ja Püha Vaimu nimel.

Oleme jõudnud paigale, kus inimesed võitlesid "Estonia" pardal elu ja surma peale. See oli valus ja vaevaline hetk meie meresõudajaloos. Me ei või iialgi teada, mida tundsid need inimesed pimedas meres. Oli leina, valu, nuttu. Oli üks teekond, mis lõppes teadmatuses. Ja oli väga vähe neid, kes võitsid sel hetkel surma. Mõtlesin, mida täna siin peaksin üt- lema, ja leidsin, et kõige parem jutlus sel raskel paigal on vaikimine. Saame teha vaid ühte: hukkunute mälestust kalliks pidada ja need lilled merre heita."

Seejärel luges meremeeste pastor 130. Taaveti lau- lu: "Põhjatumas sügavuses..."



Restorani administraator Irina demonstreerib täiskasvanu päästevesti...

Iga "Mare Balticumi" väljasõit algab Hans Laidwa häälega kolmes keeles:

Veekindlad ukсед autoteki all jagavad laeva kaheks veekindlaks osaks. Igast sellisest laevaosast viib trepp üles päästekohtadele 7. tekil. Jälgige nooli, mis on nii jalgade kui silmade kõrgusel. Nööled on nähtavad ka pimedas. Iga kajutiukse siseküljel on skeem, mis näitab, kus asub lähim väljapääs. Võimaliku tulekahju korral suletakse laeva tulekahju- ja suitsuüksed. Ka need on pimedas nähtavad. Kui ruum

Pressiteated

Tallinn, 19.11.94 kell 21.20

"Mare Balticum" katkestab reisi Tallinn—Stockholm

Seni veel väljaselgitamata põhjustel toimus m/l "Mare Balticum" väljumisel Tallinna Reisisadamast laeva pealevõjumine sadama põhjavärava kaiehitistele, millega seoses laev sai vigastada ning oli sunnitud katkestama reisi Tallinnast Stockholmi. Ohtu reisijatele ja kaubale pole.

Laev pöördub sadamasse tagasi pealevõjumise põhjuste uurimiseks ning vigastuste iseloomu ja remondivõimaluste väljaselgitamiseks. Reisi jätkamisest teatame täiendavalt homme.

20.11.1994 kell 00.25

"Mare Balticumi" reisijate majutamisest ja edasisest transpordi võimalustest

"EstLine" teatab, et kõik "Mare Balticumil" viibivad reisijad majutatakse kas laeva või hotellidesse. Transpordi hotelli garanteerib "EstLine".

Homme hommikuks on tellitud kaks "Estonian Air'i" lennukit, et transportida inimesed Stockholmi. Lennukid väljuvad kell 8.00 ja 8.10. Transport lennujaama "EstLine'i" poolt.

Samuti on võimalus minna autodega "Corbiere'iga" ja edasi "Silja Line'iga". "Tallinkiga" on kokkulepe olemas, "Silja Line'iga" saame ühenduse hommikul.

Tallinn, 20.11.94 kell 00.45

"Mare Balticum" — reisi katkestamine Tallinn—Stockholm 19.11.94

Tehniline komisjon koosseisus

— **Enn Neidre**, Eesti Merelaevanduse peakapten, komisjoni esimees

— **Toomas Hüüdma**, EML tehnikadirektor

— **Väino Suure**, EML superintendant

— **Hiid Lepalaan**, klassifitseerimisühingu "Bureau Veritas" esindaja Eestis

— **Erich Moik**, kapten

teostas laeva ülevaatuse seoses antud juhtumiga ning tegi järgmised esialgsed järeldused:

— laeva vööri parémpoolses osas ülalpool veeliini on vigastused, mille kõrvaldamiseks on vajalik lühiaegne tehaseremont;

— laev kaotas juhitavuse ilmselt vööri põikkrui automaatika vea tõttu;

— 20.11.94 hommikul suundub laev lühiajalisse remonti Balti Laevaremonditehasesse Tallinnas;

— reisijatele ning kaubale mingit ohtu pole.

Laev on teel sadamasse ning saabub kai äärde orienteeruvalt kell 01.15.

Hilinemine kai äärde tulekuga oli seotud vajadusega laeva põhjalikult kontrollida.

Reisiliini töö jätkamise ajast teatame 20.11.94 õhtul.

Kell 01.30

"Mare Balticum" — reisi katkestamine

Laeva põikkrui automaatika oletatava vea selgitamiseks on vastu võetud otsus sõltumatu ekspertiisi teostamise vajalikkuses, kutsudes selleks teiste klassifitseerimisühingute esindajaid.

Laeva tehnilist teenindamist teostab "Estline'i" Rootsi-poolne partner, firma *Nordström & Thulin AB* ning mainitud ekspertiis toimub nende esindaja juuresolekul.

Tallinn, 20.11.94 kell 6.10

"Mare Balticum" — reisi katkemine

Laev saabus Tallinna Reisisadamasse kell 1.45. Laeval toimetati hotellidesse 14 inimest ja laevale jäi õõbima 98 inimest. Autoteki losimine lõppes kell 6.00.

Edasisõidu võimalus on organiseeritud "Estonian Air'i" kahe charterlennureisiga. Osa reisijatest jätkab teekonda Stockholmi läbi Soome, lahkudes Tallinnast selleks reisilaeve "Corbiere'iga" kell 8.00. Reisilaeval "Mare Balticum" teostasid tuukrid veevaluse osa uuringuid ning esialgsel andmetel vigastusi ei avastatud. Kell 8.00 siirdub reisilaeve "Mare Balticum" Balti Laevaremonditehasesse. Laeva tehnilisest seisundist ja liinile tagasi pöördumisest saame anda täiendavat informatsiooni 20.11.1994 keskpäeval.

Tallinn, 20.11.94 kell 16.15

M/L "Mare Balticum"

Laev väljus Tallinna Reisisadamast täna hommikul kell 8.10 Balti Laevaremonditehasesse, kuhu saabus kell 11.15. Vigastuste inspekteerimise järel alustati koheselt remonditööd, mis planeeritakse lõpetada 23.11.94. Laeva vigastused olid ülalpool veeliini, seega mingit veeleket ei ole.

Avariipõhjuste väljaselgitamine toimub vastavalt Eesti Veeteede Ameti poolt kehtestatud korrale.

Reisijaid, kes on ostnud pileteid lähipäevade reisidele, palume kontakteeruda "Estline'i" kassadega Tallinnas või Stockholmis. Koostöös "Tallinki" ja "Silja Line'iga" püüame rahuldada vältimatute reiside korraldamise Tallinna ja Stockholmi vahel lähipäevadel.

Kaubaveod Tallinna ja Stockholmi vahel jätkuvad endise graafiku alusel kaubalaevaga "Bore Song".

M/L "Mare Balticum'i" esimest reisi planeerime 23.11 õhtul Tallinnast Stockholmi.

E-Liini AS

Stockholmis, 22.11.1994

Täna toimus Stockholmis E-Liini aktsiaseltsi juhatuse koosolek.

Arutati "Mare Balticumi" avariijuhtumiga seotud asjaolusid. Otsustati, et liiklus jätkub alates kolmapäevast, 23. novembrist. Jätkatakse planeeritud ümberehitisi laevavõimaluste moderniseerimisel.

Laevaliini nime ei muudetud.

Juhatus arutas ka muid jooksva töö küsimusi, sealhulgas 1995. a. liiklust.

E-Liini AS

Sõidab — ei sõida



Pressikonverentsil 20. novembril kell 2.45—3.30 vastasid (vasakult) Toomas Hüüdma, Yrjö Saarinen, Alar Kask, Enn Neidre, Toivo Ninnas, Marje Braunbrück, Lembit Kasvandik, Erich Moik.

Õisel pressikonverentsil reisisadamasse osalesid: Eesti Merelaevanduse peadirektor **Toivo Ninnas**, peakapten **Enn Neidre**, tehnikadirektor **Toomas Hüüdma**, E-Liini AS liiklusdirektor **Yrjö Saarinen** ja müügiosakonna juhataja **Marje Braunbrück** ning kaptenid **Alar Kask** ja **Erich Moik**.

Kapten Kask jutustas lühidalt, mis oli juhtunud. "Väljudes sadamast vajas laev vasakpoolse sisemise muuli peale, põhjustades vigastuse ülalpool veeliini. Laeva kiirus tol hetkel oli 2 sõlme. Väljudes kai äärest, sain aru, et laev ei reageeri nii nagu vaja. Oma tegevusega püüdsin ära hoida kokkupõrke "Orjakuga". Peale selle ohu mõõdamist sain aru, et laev ei suuda välja pöörata. Andsin tagasikäigu. Oli karta, et vett hakkab tulema laeva sisse. Pumpasin välja vööri, et tõsta auk kõrgemale. Saades aru, et otsest ohtu ei ole, läksin 30. ankrupaigale. Sillas olevad instrumendid näitasid mulle, et kõik käsud on täidetud, kusjuures laev sõitis teistmoodi kui vaja. Ruum pitseeriti kinni kohe

pärast juhtumit. Sadamasse tulime sisse kahe puksiiriga, töötasin ainult kahe peamasina ja rooliga — sellepärast nii kaua tulimegi."

Kuulnud juhtumust, kutsus peadirektor kohale ka *Bureau Veritas*e esindaja Eestis Hiid Lepalaane ning kapten Erich Moiki. Siis minid sadamapukseril komisjoniga reidile. Pukseri pardalt tehti laeva väline ülevaatus. Konstateeriti vigastusi vööris ja ahtris — ülalpool veeliini. Kui oli selge, et absoluutselt mingit ohtu inimestele ja kaubale ei ole, otsustati laev sadamasse pukseerida.

Et nii merelaevandus kui *Bureau Veritas* on selle laevaga seotud, otsustati võimalikult ruttu kohale kutsuda täiesti erapooletuid asjatundjaid, samuti *Nordström & Thulini* spetsialistid, sest just Rootsi-pool tegeleb laeva tehnilise korrashoiuga.

Eelmisel nädalal laeva juhtinud kapten Moik ütles, et siis polnud mingit märki, et laeval midagi viga oleks. Kogu seadmestiku kohta on olemas tehniline dokumentatsioon, on valmistajatehase juhend selle kohta, millise

intervalliga tuleb teatud elemendid välja vahetada, millise vaheaja järel teostada tehnilist teenindust. Tuleb sellesse süveneda, samuti vaadata varasemaid dokumente — aja kohta, mil laev sõitis Trelleborgi—Roctocki liinil, ütles tehnikadirektor. Merekölbulikkuse taastamiseks on vaja tehase abi.

Vastates küsimusele, kas nüüd astub "Estline'i" juhtkond tagasi, ei olnud Toivo Ninnas kindel, kas juhtkond saab laeva automaatikale sellega midagi teha, et tagasi astub.

Mari Vamba, Madli Vitismann

Vanemloots **Jevgeni Sulai**:

Viga oli tõenäoliselt automaatikas. Kapten tegutses parimal viisil; mina püüdsin aidata. Laev käitus ettearvatult, nagu purjus inimene. Meie tegime üht, tema käitus teisiti. Aga taga on niisugune tohtu jõud... Pidime vältima "Orjakule" pealevõjumist. Oleksime teadnud, milles asi, aga ei teadnud. Laev su käes läheb ei tea kuhu, ei tea miks. Seepärast sõitsime välja, mitte tagasi.

Öö laeval

INFORMA



"Mare Balticumi" informaaor **TRIIN LAURI**, kas reisijad olid rahulikud?

Jah. Sillast anti meile infot, meie andsime selle edasi reisijatele.

Kella kümne paiku oli teada, et laev tuleb kai äärde pool kaksteist, aga tegelikult tuli peaaegu kell kaks. Kas selle ootamise vältel ei ilmnenud rahutust?

Selles mõttes küll, et algul hüüdsime välja sadamasse jõudmise kellaaja, aga see lükkus edasi. Kuid see ei sõltunud enam meist.

Võib kujutleda, kuidas reisijad sättisid end kottidekohuritega kella poole kahteistkümneks valmis, et laevast väljuda.

Lugu oli nii, et esimese eh-

matusena panid paljud end kirja hotelli minemiseks. Hiljem mõtlesid paljud ümber, nii et tegelikult õõbis enamik inimesi laevas. Leiti, et pole vaja endale sellest probleemi teha. Edasisõit oli siitsamast, kuigi ka hotellis olid bussid vastas. Süüa sai näiteks messis. Aratasime nad hommikul, süüa sai alates poole kuuest ja kell seitse lahkuti laevast.

Täna?

Oli neid, kes tänasid. Oli ka neid, kes ei tänanud.

Võis kujutleda, et sel ajal kui reisijate saatjad närvitsesid terminaalil, E-Liini kontoris tirsesid telefonid ja faks keris paberit, tuli teilgi siin sedasama teha, lisaks reisijate küsimustele vastata.

Oligi nii, et kell veerand viis saatsime viimase kliendi magama ja pool viis oli tellitud esimene äratus.

Põhjust karta teil siin ei olnud?

Olukord laevas oli kindlasti rahulikum kui olukord maal.

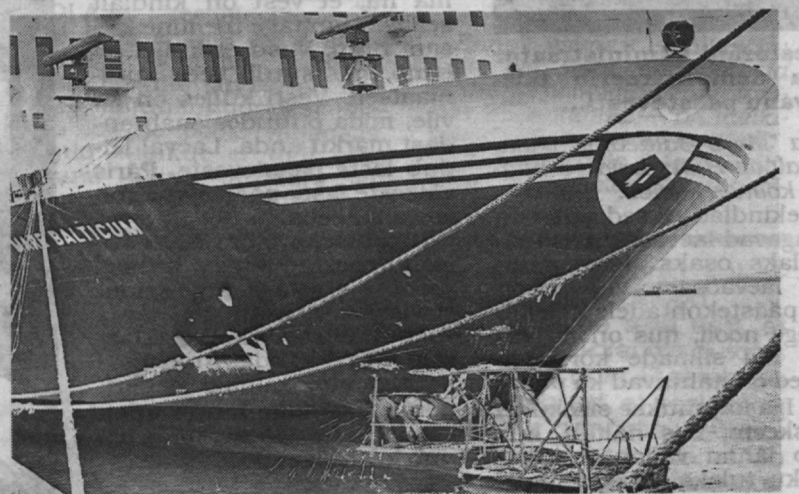
Kas kohtasite kedagi, kes töötas, et enam jalga laevale ei tõsta?

Ei kohanud, aga vihaseid leidus. Oi neid, kes algul käisid meid riidlemas, pärast aga ütlesid aitäh.

Igaühel olid Stockholmi saabumiseks omad kokkulepped — kes vastu tuleb, kuhu edasi sõita jne. Võib arvata, et telefonid oli teil siin tulikuuma.

Telefonikõned olid tasuta, järjekord oli kogu aeg.

Madli Vitismann
Isi Trapido foto



21. novembril käis Koplis Balti Laevaremonditehasel parandamine täie hooga.

Pressiteated

Stockholmis, 22.11.94

Otsus reisiliiklusest lahkumise kohta, mille Nordström & Thulin AB juhatuse koosolekul 6. oktoobril 1994. a. vastu võttis, on kehtiv.

Otsuse tõlgendamine vajab siiski täiendavat selgitust.

Nordström & Thulin AB lahkub "Estline'ist" siis, kui kooskõlastatult Eesti-poolse partneriga, Eesti Merelaevandusega, leitakse sobiv asendaja, kes on võimeline tagama Eesti ja Rootsi vahelise laevaliini jätkamist.

Kuni sellise lahenduse leidmiseni jätkab Nordström & Thulin AB täie jõuga oma tööd kui võrdväärne osapool.

NORDSTRÖM & THULIN AB

Tallinn, 23.11.94

Meie andmetel korraldab Eesti Veeteede Ameti juurduskomisjon (esimees K. Noor, osalesid ka sõltumatud eksperdid inglise klassifikatsiooniühingu Lloyd's esindaja Kari Kohonen ja Venemaa Registri Tallinna Inspeksiooni esindaja Leonid Vasjutin) m/l "Mare Balticum" 19.11.94 avariijuhtumi tehnilise ekspertiisi, kusjuures tuvastati vööripõtkuri automaatika juhtimissüsteemi elektrilise käivitite rike. Sõltumatud eksperdid, mõlemad eraldi, avaldavad oma lõplikud otsused hiljem, mille alusel EVA juurduskomisjon teeb oma lõpliku otsuse. Tehnilise rikke olemasolu oli vaieldamatu.

Antud rike on kõrvaldatud, vööripõtkuri tööd testiti ning ta on töökorras. Vööripõtkurit kasutatakse laeva manööverdusvõime suurendamiseks sadamast väljumisel ning sadamasse saabumisel.

Balti Laevaremonditehas lõpetab laeva ülalpool veeliini saadud vigastuste remonditööd, mida teostatakse klassifikatsiooniühingu BV järelevalve all, täna hiljemalt kl. 16-ks. Seejärel laev suundub reisisadamasse, kuhu saabub orienteeruvalt kell 18, et alustada reisi Tallinn—Stockholmi liinil.

Tallinn, 23.11.1994 kell 16.25

Balti Laevaremonditehase teatel venivad seoses ilmastikuolude muutumisega m/l "Mare Balticum" remonditööd ning tööd lõpetatakse orienteeruvalt kell 19.00.

Vastavalt muutub ka laeva saabumisaeg Tallinna Reisisadamasse ja samuti laeva väljumisaeg Tallinn—Stockholm liinile.

Tallinn, 23.11.1994 kell 21.45

Seoses üha halvenevate ilmastikutingimustega ja ilmaennustusega keelas Balti Laevaremonditehase sadamakapten m/l "Mare Balticum" väljumise tehase akvatooriumilt kuni ilma paranemiseni.

Reisijate kohaletoimetamine Stockholmi organiseeritakse "Estonian Air'i" charterlennuga väljumisega Tallinna lennuväljalt kell 8.30 24.11.94. Kaubaveo- ja sõiduaudote suhtes püüame leida optimaalseima võimaluse nende toimetamiseks Stockholmi, mille kohta võetakse vastu operatiivsed otsused homse päeva jooksul. Osaliselt on see võimalik läbi Helsingi (m/l "Vana Tallinn" ja "Silja Line'i" laev), osaliselt m/l "Bore Song" 24.11. öhtul, kui ilm lubab. Seoses ülaltooduga väljendame sügavat kahetsust reisijatele ja klientidele põhjustatud viivituste ja ebamugavuste eest.

E-Liini AS

"Kapten Alar Kask, kas pealevõjumine on eufemism — nii arvasid ajakirjanikud?" "Oelgem siis, et see on kontakt kaiga."

"Mare Balticum" sõitis lõpuks reisisadamast välja 25. novembril sõiduplaani järgi.



"Estonia" vöörivisiiri tõstmise

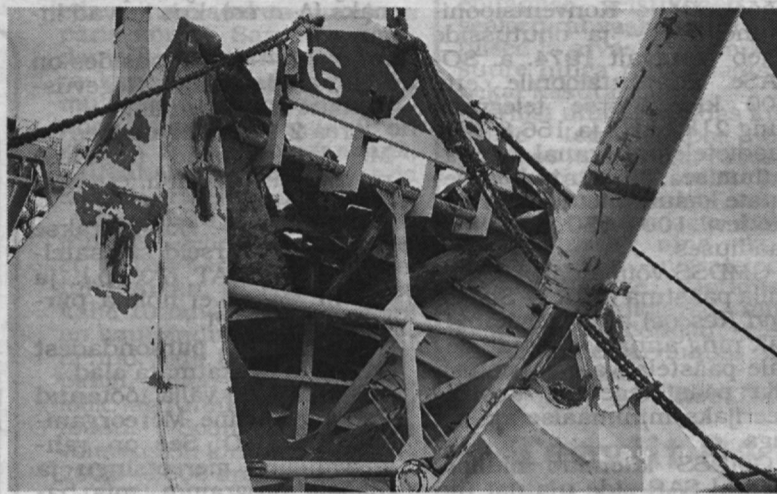
juures oli ka Tallinna Sadama kapten Eduard Hunt. Tema tehtud fotodelt võib näha õnnetuste põhjustanud visiiri seisukorda pärast ülestõstmist. Visiiri välisosa on deformeerunud ilmselt kukkumisel pilmvööri peale, selle tagajärjel on ka sees konstruktsiooni deformatsioon. Sellepärast tuli esialgu "Nordica" pardal ettevalmistatud plaat koos tõstekonksudega ümber ehitada.

Murdunud metalliosad olid selle ümmarguses osas vertikaalläbimõõdus vaid 25 mm, horisontaallõikes 60 mm.

Eduard Hunt arvab, et plahvatuse-versioon on välistatud. Lõppotsustused ja -järelused jäävad loomulikult ekspertide teha ning komisjon võtab need kokku.

Vöörivisiiri väljatõstmise fotosid võib näha Eesti Meremuuseumi fuajees.

Reet Naber



Rahu lahkunuile, jõudu jääjaile

26. novembri pärastlõunal heideti "Estonia" hukkamispaigal "Georg Otsa" pardalt vaiksesse vette lilli; meremehed tõstsid päästepaadist merre pärja kõigilt meilt, kes me alles oleme.

Laevalael kõrge puuristi ees pidas üle seitsmesajase rahvahulga osavõtul mälestusjumalateenistust nelja riigi — Rootsi, Soome, Läti ja Eesti — kirikute oikumeeniline esindus. Teenisid peapiiskopid Gunnar Weman,

John Vikström ja Jaan Kiivit, eestpalvet ütlesid Unto Päivinen Soome õigeusu kirikust, Rein Õunapuu Eesti rooma-katoliku kirikust, Joosep Tammo Eesti vabakirikute nimel ja Janis Vanags Läti evangeelsest luteriusu kirikust.

Meie Isa palve luges peapiiskop Einar Soone; see kõlas mitmes keeles kaasa.

Mari Vamba

Lootsitunnistusega Bahama saartele

"Balanga Queeni" kapten HANS LUHT, kuuldavasti pidite 14. novembril lootsiüksami andma.

Eksam oli Lübecki Veeteede Ameti kolmeliikmelise komisjoni ees. Üks komisjoni liikmeid oli loots, kes samal hommikul oli jälginud, kuidas Travemündesse sisse

sõidan. Poolteist tundi pidin saksa keeles seletama sisseõidu reegleid, poide ja tulede asetust, kursse ja nõutavaid kiirusi, kitsaskohtadest läbisõidu järjekorda ja rahvusvahelisi kokkupõrke vältimise reegleid. Joonistati paberile paar situatsiooni — pidin selgitama, kuidas neid

praktikas lahendaksin.

Samal öhtul sõitsin ise-seisvalt Travemündest välja, lootsita sõidu õigus kehtib "Balanga Queeni" liiniloleku aja lõpuni. Kui asun "Ambassadorile", tuleb kolm korda lootsiga sõita, et ta veenduks, et tunnetan oma laeva. Seejärel tuleb teha uus taotlus ja lootsita sõidu õiguse luba pikendatakse.

"Balanga Queeni" rendiaeg ongi juba lõpukorral.

30. novembril sõidame 24-liikmelise laevapere ja 22 viimase reisijaga Travemündesse, seal Kanaaridele punkerdama ja siis Bahama saartele. Seal anname laeva üle ning sõidame lennukiga Florida—New Yorki—Helsinki kaudu tagasi. Koju peaksimme jõudma 21. detsembriks, saame nädala puhkust ja alustame enne uut aastat "Ambassadoril".

Madli Vitismann



Möödunud talvel Porkkala lähistel karile sõitnud Soome reisilaev "Sally Albatross" pukseeritakse Itaaliasse.

Ühes La Spezia laevaehitustehases jätkatakse remonti. Laeva siseruumid saavad uue sisustuse, mis vastab Kariibi mere kruuisturu nõuetele. Kogu remondi maksumuseks arvatakse 300 miljonit Soome marka, millest enamuse maksab kindlustus. Firma "Kloster Cruise" võttis laeva neljaks aastaks ajalepingule. Laev hakkab sooritama alates tuleva aasta juulikuust kolme- ja neljapäevaseid kruise väljumisega Miami.

Tulekahju ja karilejooksu üleelanud laevale antakse nimeks "Leeward".

31. aug. 94 ja 26. okt. 94 "Lloyd's Listi" põhjal

Eduard Hunt

Põhjamaa palmid Miamisse



Jalutustekk palmide, basseni ja "Riviera" baariga.

Isi Trapido foto

SKULD

õpib elama õnnetustega



"Skuld" on mõne aasta eest Rahvusvahelise P&I Klubi liikmeks saanud peamiselt Põhjamaade tonnaaziga tegelev kindlustaja. Harukontorid on tal Oslos, Kopenhaagenis, Stockholmis, Bergenis, Pariisis, Hongkongis.

Rahvusvahelise P&I liikmeks olek tähendab seda, et koos 13 ülejäänud P&I klubiga ollakse merekindlustusturul domineerival positsioonil.

Viimasel ajal on "Skuldi" puudutanud kolm suurt õnnetust: "Scandinavian Star" 1990, "Braer" 1993 ja nüüd "Estonia". Vaevalt selline kogemus ühelegi firmale meeldiks, kuid eelnevad kogemused on kindlasti kasuks ka "Estonia" juhtumit käsitlemisel.

"Skuld" suutis pärast katastroofi kiiresti koostada juhised tegutsemiseks Tallinnas ja Stockholmis. Mõne tunniga oldi valmis tegutsema ning hakkama saama ka pressi küsimustele vastamisega.

"Skuldil" on oma peakontoris Oslos keldrikorrusele sisse seatud nn. hädaruum. See on varustatud mitmesuguste sidevahenditega: faksi ja telefoniga, on kaabelteleviisioon ja lühilaineraadiosaatjad-vastuvõtjad. Kohe teate saamise momendist on seda ruumi võimalik kasutama hakata. "Scandinavian Star'i" juhtum oli selgeks teinud, et kõige olulisemad on esimesed tunnid ja päevad. Firma esindajad on väljendanud arvamust, et kui nad on tegelnud hukkunute omastega, on see aidanud ka laevaomanikke. Kokku on loetud üle 460 ajakirjanike kõne, millele tuli laeva hukkamise järel vastata.

Peamiseks ülesandeks on ikkagi nõudmistele väljaselgitamine ning kompenseerimise korra väljatöötamine.

Firma esindajaks olevat advokaadibüroo "Heta", kompensatsiooninõuete kogumisega tegeleb advokaadibüroo "Kaasik & Co".

Norske Skuld Assuranceforering on kindlustanud ainult "Estonia" reisijad.

Reet Naber

Sideseadmeist mereotsingul ja -päästel

GMDSS — *Global Marine Distress and Safety System* — ülemaailmne merehädade ja ohutuse süsteem tuleb Eestis kasutusse alates 1995. aastast vastavalt SOLAS'e täielikule heakskiidule (**SOLAS** — *Safety of Life at Sea* — Rahvusvaheline konventsioon inimelu turvalisuse tagamisest merel kehtib novembrist 1988).

GMDSS on loodud globaalse sidevõrguna, toetamaks otsingu- ja päästetegevust maalt, õhust ja merelt, et kiirendada hädas olevate aluste päästmist. Konventsiooni alune häda- ja ohutusside näeb vastavalt 1974. a. SOLAS'e konventsioonile ette 500 kHz Morse telegraafi ning 2182 kHz ja 156,8 MHz raadiotelefoni (kanal 16) kasutamise. Nimetatud sageduste kasutamist piirab nende levi 100–150 meremiili raadiuses.

GMDSS võimaldab leida ja tulla päästma (**SAR** — *Search and Rescue*) alust viivitamatult ning annab lähemal olevale päästelaevale võimaluse olla päästetegevuse koordineerijaks minimaalse ajakuluga.

GMDSS laiendab olulisel määral SAR side ulatust üle maailma, kasutades VHF (*Very High Frequency* — ultrahäälaine), MF (*Medium Frequency* — keskaine) ja HF (*High Frequency* — lühilaine) lainepikkusi ning satelliitsidesüsteeme koos digitaalse selektiivväljakutsega (**DSC** — *Digital Selective Calling*).

DSC võimaldab hädas olevat alust kiiresti edastada informatsiooni olukorra kohta kaldabaasi sidejaama lihtsustatult ja kaitstult. Kaldajaam, võtnud väljakutse vas-

tu, saab lihtsalt tagasiside laevaga läbi SAR sidevahendite.

Lisaks sisaldab GMDSS täisautomaatse raadiosüsteemi nimetusega "NAVTEX", mis võimaldab kaldajaamal saata mereohutuse teateid (sisaldavad navigatsiooni- ja meteoroloogilaseid hoiatusi ning SAR informatsiooni) kõigile laevadele, mis asuvad kuni 400 miili kaugusel kaldajaamast.

GMDSS reeglite järgi (täielikuks katmiseks) on ookeanid jaotatud neljaks piirkonnaks (A-*area*), kus laevad liiguvad:

Area 1 — kaldabaasides on VHF kaldajaamad (tegevusraadius 20–30 miili).

Area 2 — kaldabaasides on MF kaldajaamad (tegevusraadius u. 100 miili, ei sisalda piirkonda A1).

Area 3 — kasutatakse geostatsionaarseid sidesatelliite INMARSAT (70° p.l. ja 70° l.l. vahel, ei hõlma piirkondi A1 ja A2).

Area 4 — piirkondadest A1, A2 ja A3 katmata alad.

GMDSSi on välja töötanud Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO. See on rahvusvaheline mereotsingu ja -pääste programm, mis baseerub rahvusvahelisele koostööle ja toetusele, vastutades õnnetusjuhtumite eest kogu maailmas. Võtmeosa selles programmis on COSPAS/SARSAT otsingu- ja päästesatelliitsüsteem, mis koosneb neljast USA ja Venemaa polaarorbiidil olevast satelliidist ning rakendus 1985. aastast. Need satelliidid on varustatud automaatselt hädakontrolli teenistusega hädasagedustel, sisaldades 406 MHz saatesageduse EPIRB (*Emergency Position*

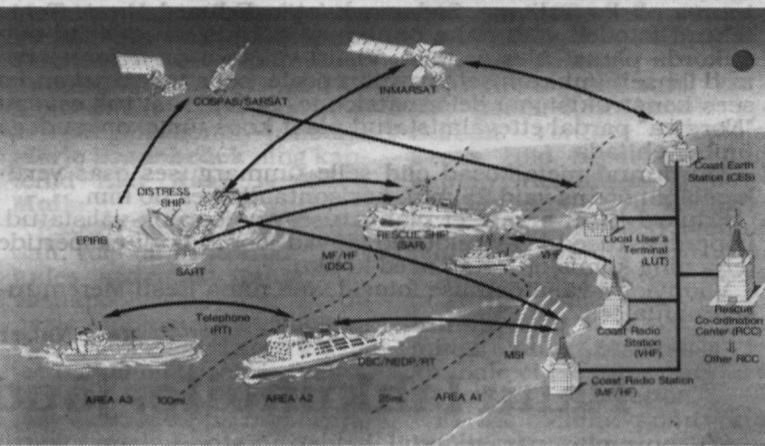
Indicating Radio Beacon — hädalokorra positsiooni indikaator-raadiopoi) jaoks.

Et võimaldada kiirrotsingu- ja päästeoperatsioone, on 406 MHz satelliit-EPIRB ehitatud hädasignaali edastamiseks COSPAS/SARSAT satelliitvõrku, kui ta on hädalokorras aktiveeritud. Satelliidi kaudu kantakse hädasignaali üle baasjaama, mis võib kiiresti laeva asukohta ükskõik millises maakera punktis kindlaks määrata. Õnnetuse asukoht transleeritakse viivitamatult piirkondlikku kontrollikeskuse ning avariikohale kõige lähemasse õhu- või merepääste koordinatsioonikeskuse.

LAS'e 1974. a. konventsioonile peab GMDSS alates 1988. aastast sisaldama ka SART süsteemi, mis näitab "ellujäänud" paadi (parve) või tema emalaeva õnnetuskohata (asukohta). Alates 1. veebruarist 1995 on SART kohustuslik kõigile reisi- ja kaubalaevadele. Laevadel alates 300 Brt peab olema üks, alates 500 Brt — kaks tükki. SART põhilised funktsioonid:

— On ehitatud nii, et aktiveerub ainult peale hüdostaatilise päästiku avanemist ja 9 GHz radari signaali vastuvõtmist.

— Reageerib 9 GHz radari-le 12 otsimissignaali, mis



Sidevahendid süsteemis.

See alustab viivitamatult päästetõid.

Raadiopoid peavad vastama IMC/CCIR, RTCM ning COSPAS/SARSAT nõuetele.

SART — *Search and Rescue Radar Transponder* — merehädade ja -ohutuse saatja/vastuvõtja. Vastavalt SO-

EPIRB-poi.

indikatsiooni lähenemisel 9 GHz radari-ga.

Tegevuskaugus: — SART töötab täpselt, kui laevaradari kõrgus on 15 m, viimased 5 meremiili. SART töötab täpselt ka siis, kui lennukiradari võimsuse tipp on kuni 10 kW ja kõrgus 3000 jalga — viimased 30 meremiili.

Peale kollektiivsete päästevahendite — paatide ja parvede — on olemas ka individuaalsed päästevahendid — päästerõngad ja päästevestid. Päästevestid peavad IMO reeglite kohaselt olema varustatud tuledega, mis peavad andma 0,75 cd valgust pidevalt 8 tunni vältel ning neil peab olema teatav ülespoole suunatud valgusnurk.

Kõik ülalootletud seadmed ja vahendid on käesoleval ajal Eesti Vabariigis saadaval.

Mereside AS



"EVA-208" moodsat roolikambril uuendavad hüdrograafialituse juhid Vaido Kraav ja Raivo Portsmuth — kõik on olemas, ka arvuti, ainult raadio ei taha vedu võtta.

Security '94

Turvamess "Eesti Näituste" Sinises paviljonis oli põhiolemuselt elektrooniline. Rohkem oli väljas varustust, mis peaks su maist vara kaitsma, tunduvalt vähem sellist, mis inimest ennast kaitseks. Kogu selle vilkuva, piiksuva, klõbiseva, jonnakalt jälgiva väljapaneku seas oli ka ÜKS merenduslik väljapanek.

"TopSail" paistab jonnakalt oma päästeveste propageerivat. Muidugi, nad müüvad neid ka, aga kasvõi mõnel, kes esmakordselt seda mere-rahva tarbeeset näeb, peaks midagi ka meelde jääma, kui paadiga sõitmine ees. Eriti arvestades seda, et disainerid on püüdnud kõik need vestid lisaks otstarbekusele atraktiivselt kujundada: vastavalt igähe mailsele võib osta kas ühevärilise või

tribulise või lapilise või muidu kirju. Need värvilisemad olid pildiraamatus. Väljas olevad olid tagasihoidlikumad. Üks vest oli toodud näitusele "Mare Balticumi" pealt, kus kõik vanad vestid olid välja vahetatud. Soome toode Soome materjalist, ekstra selle laeva jaoks varustatud ka lambiga, mida muidu Läänemeres ei nõuta, piisavat helkuritest küll. Soome "Rymako" esindaja Kari Lampen ja "TopSaili" esindaja Hjalmar Konno olid tublid seletajad, kui ligi astusid ja küsisid.

Oleks küll tahtnud natuke suuremat reklaami näha, kasvõi koos laevafirmadega, sest õnnetus on veel selgelt mees ning merereisile minek paljudele kohedustekitav katsumus. Ma kujutan

Uus laev

7. novembril sõitis Hundi-
pea sadamasse Eesti Veeteede Ameti uus rannavalvelaev "EVA-208". Soomes ehitatud moodsa laeva roolikamber sai sedamaid uudistajaid täis ja sel ajal, kui piirivalve ja toll kaupa n.ö. vastu võtsid, demonstreerisid laevamehed huvilistele veeteede ameti ametnikele veekahurit, pumpeid ja navigatsiooniseadmeid. Uus laev sarnaneb "Meremehes" nr. 12/13 lähemalt tutvustatud "EVA-315-ga".

Madli Vitismann

ette, mis märuli oleks korraldanud mõni *la la* "Benetton"-firma. Meie mereadministratsioonilgi ei teeks paha natuke mereohutust propageerida. Turismimessil olen näinud Alar Volmeri videoid ümbermaailmapurjetamisest, seal on kõik vee peal ja muist vee ääres olijaid päästevestidega. Sealsamas brošüüris reklaamitakse täispuhutavat päästevesti 150 N kui katsetatud ekstreemolukordades, sealhulgas Whitebreadi purjetamisel. Soomes on *Merenkulkuhallitus* (Meresõiduvallitsus) teinud vahvalt humoorikad päästevestide kasutamise reklaamklipid — ka sellised tõmbaksid tähelepanu.

Tore, et "TopSail" ikka väljas oli. Sest silma ei hakanud ka midagi, mis näiteks ohutu navigeerimist võimaldaks või soodustaks. Kui oli, siis tagasihoidlikult, väga tagaplaanil ja märkamatu.

Reet Naber



Eesti Veeteede Amet on välja andnud "Teataja" nr. 5/6

Põhiosa võtab enda alla *Laevaavari ametkondliku juurduse juhend*, mis määrab kindlaks laevaavariide liigitamise, juurduse ja arvelevõtmise korra. Lisatud on *Laevaavari arvestuskaart*, *Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kood laevaavari tagajärgede ja põhjuste kohta*.

Teine ulatuslik dokument on *Ohutu mehituduse tunnistuse väljaandmise juhend*.

"Teatajas" on ka *Laevade arvestusliku kogumihutavuse GTA arutamise kord*, *Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO teated*, mis peamiselt puudutavad mais IMO mereohutuse komitee istungjärgul ja SOLAS konverentsil vastu võetud täiendusi laevade ohutu ekspluaterimise korraldamisel, kiirlaevade ohutusmeetmeid, erimeetmeid mereohutuse tõhustamiseks ning parandusi SOLAS 74/78 reeglite juurde, ning muid täpsustusi.

On ka *Rahvusvahelise signaalkoodi parandused*, mis jõustuvad 1. jaanuaril 1996, ja muid teateid.



Ohtlike kaupade vedu

Eesti Veeteede Ameti väljaandne "Ohtlike kaupade vedu" on koostatud eesmärgiga teha kättesaadavaks dokumendid, mis alates 1. juulist 1994 reguleerivad ohtlike kaupade vedu ja nende käsitlemist sadamates. Need on ohtliku kauba sadamas vastuvõtu, töötlemise, hoistamise ja väljastamise eeskiri ja ohtliku kauba lastikirja juurde kuuluvate dokumentide kasutamise kord. Väljaande lisas on toodud viimatimainitud dokumentide nõuetekohases moodus (A4) näidised. Nende koopiad kollakal või valgel paberil on kasutatavad ohtliku kauba lastikirja vormistamisel.

Elloletatud materjalide kasutamise lihtsustamiseks on väljaandesse võetud ka tõlged rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo eeskirja (*IMDG Code* — *International Dangerous Goods Code*) nendest lõikudest, mis käsitlevad ohtlike ainete klassifitseerimist ja ohtliku kauba mereveodokumentide vormistamist. Tõlkesse on võetud ka kõik nende lõikude kohta käivad ja seni teadaolevad muudatused, mis jõustuvad 1. jaanuarist 1995 ja avaldatakse *IMDG Code'i* täiendatud väljaandes 27-94.



AS MERESIDE

Vana-Posti 7,
EE0001 Tallinn
tel. 372-2-444 777
fax 372-2-6 313 131

- Navigatsiooniseadmed,
- mere-kommunikatsiooni vahendid,
- kontrolli- ja jälgimisseadmed,
- ohutusseadmed ja vahendid
- Konsultatsioon, müük, paigaldus, hooldus.

Informatsioon Eesti Veeteede Ameti väljaannetest

Seoses täiendavate tiraažide ja uute teatmike väljaandmisega on võimalus tellida Eesti Veeteede Ameti järgmisi trükiseid:

* "Eesti Veeteede Ameti Teataja", 1993.a. aastakäik, 5 vihikut. Tellimuse maksumus 90 krooni.

* "Eesti Veeteede Ameti Teataja", 1994.a. aastakäik, 6 vihikut. Tellimuse maksumus 120 krooni.

* "Veeteede Ameti töötajate, Eesti Merehariduskeskuse töötajate ja kadettide ning mere- ja jõelaevade juhtkonna vormirüütelus ja eraldusmärgid". Mitmevärvilise illustreeritud albumi hind on 50 krooni.

* "Klassifitseerimata laevade tehnilise järelevaatuse kord". Eeskirja hind on 15 krooni.

* "Ohtlike kaupade vedu". Kogumiku hind on 15 krooni.

Eesti Veeteede Ameti arveldusarve väljaannete eest tasumiseks on N.22117765 Hansapangas (panga kood 767). Varem kasutatud a/a N.141144 Eesti Sotsiaalpank on suletud.

Austatud firmajuht!

Et Sinu töötajad ei loeks koosolekuil vanu lehti, telli kontorisse värske, 1995. aasta

«Meremees».

Aastatellimus maksab 40 krooni, Tellimisindeks kataloogis 69859.

Täname südamest m/1 "Soodla" ja m/1 "Narva" mere-mehi, kes meie valusat leina jagasid ja meid toetasid, kui pidime saatma viimsele teekonnale "Estonial" hukkunud kalli abikaasa ja isa

VELLO RUBENI

Lesk ja pojad

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
30. novembril:

Muuga sadamas

"Amur 2515" (Vene lipuga) — lastib turvast

"Volga 4006" (vene) — lastib malmi

"Ivan Tevosjan" (Vene) — lastib vilja

"Sokmovski 3055" (Vene) — lastib väetist

"Kivatš" (Vene) — lossib suhkrut

"Arctic Pioneer" (Taani) — lossib kauba

Kes meil käivad

Kesklinna sadamas

"Angyalfjöld" (Eesti) — lossib pigi
Kopli sadamas

"Kandalakša" (Vene) — lastib metsa

"Šušenskoje" (Vene) — lastib väetist

Paldiski sadamas

"Volksi 42" (Vene) — lastib vana-metalli

Liinilaevad liikusid graafiku järgi



ESTLINE



ScanTrans



TALLINK

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ESTMA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
30. novembril:

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Hongkongist Groote Eylandtisse

"ALEKSANDER ABERG" — teel Muugalt New Orleansi

"PAUL KERES" — teel Kalundborgist New Orleansi

"KRISTJAN PALUSALU" — teel Point Comfortist New Orleansi

"GUSTAV SULE" — Dublinis

"ALEKSANDER KOLMPERE" — Klaipėdas

"HAAPSALU" — teel New Yorkist Bilbaosse

"VILJANDI" — Kaliningradis

"RAKVERE" — teel Helsingist Århusi

"NARVA" — teel Rio Hainast New Yorki

"VALGA" — Santos

"ANTSLA" — Hongkongis

"KEILA" — Skikdas

"KUNDA" — teel Empedoclest Södertäljese

"KADRINA" — teel Batast Leixoes'i

"PALDISKI" — Antwerpenis

"LOKSA" — Mormugaos

"MAHTRA" — teel Las Palmasest Bandjuli

"SOMPA" — teel Raumasest Hodeidah'sse

"KEHRA" — Viana do Castelos

"AEGVIIDU" — Libreville'is

"KUIVASTU" — teel Jeddah'st Bombaysse

"KUUSALU" — Vitorias

"PARILA" — teel Karwarist Marina di Carrarasse

"RAKKE" — Loviisas

"VALKLA" — Casablancas

"PIHTLA" — teel Nouakchottist Sao Francisco do Sul

"ORJAKU" — teel Tallinnast Porto Margherasse

"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Tallinna

"VAINDLO" — teel Bandirmast Terneuzeni

"FRISOHAVEN" — teel La Nouvelle'ist Alžiiri

"MUHU" — teel Oskarshammist Patrasesse

"ABRUKA" — teel Peterburist Rotterdami

"VILSANDI" — teel Peterburist Roueni

"KAPTEN KONGA" — Helsingis

"KAPTEN VOOLENS" — teel Helsingist Antwerpenisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse

"POOTSMAN KIBUS" — Vene—Balti sadamas

"KESSULAI" — teel Vanasadamast Rotterdami

"VIIRELAI" — Antwerpenis

"MANILAI" — teel Antwerpenist Vanasadamasse

"SUURLAI" — teel Vanasadamast Århusi

"HEINLAI" — teel Vanasadamast Rostocki

"VOOSI" — Pajjassaare sadamas

"PAKRI" — teel Pajjassaare sadamast Newporti

"ANGYALFJÖLD" — Vanasadamas

"AEGNA" — Ventspilsis

"KABALA" — teel Skelleftehamnist Livornosse

"MOHNI" — Sfaxis

"RAPLA" — Kantvikis

"RAUGI" — Ventspilsis

"TORMA" — Sevilias

"SOODLA" — teel Elefsisest Rijekasse

"KLOOGA" — teel Alast Naupliasse

"TRANSESTONIA" — teel Københavnist Helsingisse

"ELBLAG" — Muugal

"DONATA" — teel Muugalt Felixstowe'sse

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub veel tänavu

Toimetuse aadress

EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.

Valvetoimetaja on kohal teispäeviti kell 15–16, sel ajal telefon 44 48 39

«Printal»

Tellimuse nr. 5857

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Head lugejad, andke andeks, kui pole viimastel nädalatel meile helistada saanud — vana merekooli maja, kus asume, pannakse nüüd kell 16 väljastpoolt tabalukuga kinni. Ehkki maja on teist kuud täiesti kütmata, katsume teispäeviti tund aega, kella 15–16 siiski telefoni juures olla.