



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

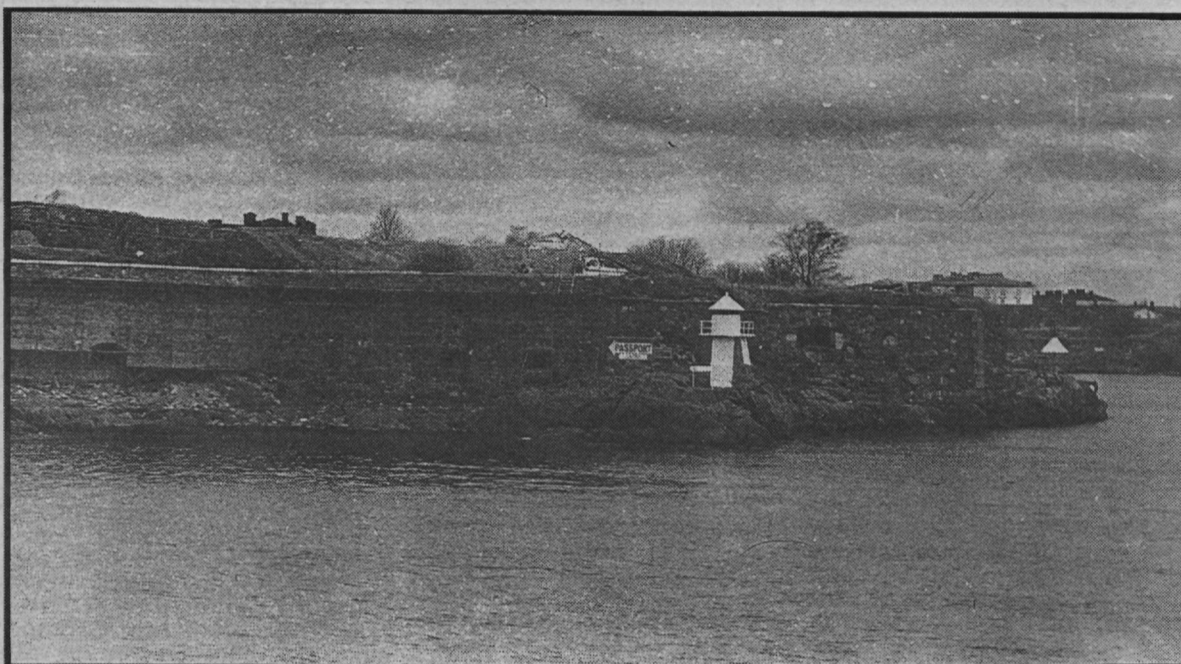
Nr. 10-11 (983-984)

Teisipäev, 16. mai 1995

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Pärnu sadamast lk. 2-3
- ☛ Jõhker turumajandus lk. 6
- ☛ "Estonia" komisjoni osaaruanne II lk. 7-9
- ☛ "Mare Balticumist" lk. 10
- ☛ Miinisadamast lk. 12-13
- ☛ Meremehe saatus lk. 14
- ☛ Ahvenamaa lugusid VIII lk. 15



Kustaanmiekka kitsus Helsinki Lõunasadamasse sissesõidul, kus "Tallink" oma nina ära lõi (lähemalt lk. 11) ja mida Eesti suured reisilaevad edaspidi väldivad (lk. 4-5).
Isi Trapido foto

Eesti sai "Lonna" — kahjuks küll hulga vaesemalt



21. aprilli hommikul võeti Hundipea sadamas veeteede ameti laevade perre vastu uus alus "Lonna". Soomest 4,25 miljoni Soome marga eest sealselt mereametilt ostetud laev on ette nähtud meremärkide paigaldamiseks, kuid teda võib kasutada ka päästelaeva, pukseri ja jäämurdjana.

Veeteede ameti peadirektor **Kalle Pedak** ütles, et "Lonna" on ehitatud 1980. aastal Soomes ja tema üks eripära on aktiivse biopuhastus-seadme olemasolu pardal. See õrn seade filtreerib kõik laevast tulevad heitmed ning merre jõuab praktiliselt puhas vesi. Samas võib puhastivõime välja viia üksainus hooletult WC-sse heidetud suitsukoni või paberitükk. Laeva hind on sellise eeskujulikus korras tööriista kohta

väga odav — seda tänu kahe riigi merendusametite headele suhetele.

"Lonna" on 42,7 m pikk, 12,4 m lai, süvis on 3,8 m, parda kõrgus 5,2 m ning suurim kiirus 12 sõlme. Laeva masina võimsus on 1605 kW — umbes 2000 hj. Ökonoomsuskäigul 11,5 sõlme on kütusekulu 300, täiskiiirusel aga 400 l tunnis.

Laeva kapten on **Rein Peetrisoo**, kes oma aluse üheks positiivsemaks omaduseks loeb väga head manööverdamisvõimet. Tema sõnul võimaldab aluse jääklass seda kasutada ka talvel: Pärnu sadamasse või Väinamerre pääsemisel piisab võimest läbida 70 cm paksune jääkiht. "Lonna" meeskond on komplekteerimisel, sinna mahub paljude soovijate seast 14 inimest —

kaptenil on võimalus parimad välja valida. Peale laevapere mahub pardale vajadusel ka ekspeditsioon: laevas on 27 magamiskohta.

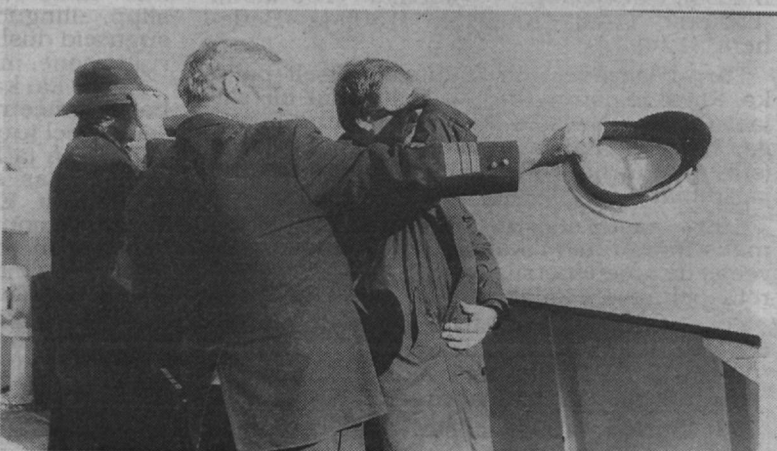
"Lonna" pühitses meremissioni pastor **Jaan Jaani**, peale veeteede ameti töötajate ja juhtkonna viibisid pidulikul sündmusel ka värske teede- ja sideminister **Kalev Kallo** ning ministeeriumi kantsler **Ruth Martin**. Minister ütles oma kõnes: "Mul on väga hea meel, et minu esimesse töö-nädalasse sattus uue laeva saamine, mis on hädavajalik täitmaks areneva riigi kohuseid kogu maailma ees veeteede korrashoiu osas." Ministri meelest oleks kena, kui uute laevade muretsemise traditsioon jätkuks ka edaspidi.

"Lonna" ostmine on spetsialistide sõnul küll tulus tehing, kuid Eesti riik jäi tänu veeteede ameti "ümberstruktureerimisele" ilma mitme miljoni krooni suurusest abist. Juba aastataguste plaanide kohaselt pidid Soome partnerid abiprogrammi raames "Lonnale" juurde ehitama avamere reostuskorje seadme, mille paigaldamine tänu laeva keres selleks juba olemasolevatele avadele on üsna hõlbus. "Tänu" veeteede ameti lõhkumisele peatasid abistajad selle programmi. Kahjuks pole see esimene ega ka viimane kord, kui meie riigis õhinal "oma asja" ajades riigi huvid unustatakse.

Küllike Rooväli



Roolikambris: kapten Rein Peetrisoo, meresõiduohutuse talituse juhataja Vello Muru, peadirektor Kalle Pedak, kantsler Ruth Martin ja minister Kalev Kallo.



Peadirektor Kalle Pedak näitab mütsiga Veeteede Ameti valdusi Hundipeal minister Kalev Kallole ja kantsler Ruth Martinile.

Pärnu sadam läheb Vana-Pärnu karjamaale

26. aprilliks kutsusid Pärnu maa- ja linnavalitsus ning Pärnu Sadam oma sadama tuleviku üle arutlema mitut laadi teadmiste ning huvidega inimesi. Hotellis "Strand" korraldati konverents "Pärnu sadam kui regionaalse arengu generaator".

Tihe tööpäev algas ettekan- nete kuulamisega.

Linnapea Väino Linde tu- letas meelde tõsiasi, et sadam on paik, kust saab algu-

da kokkulepe selle kohta, et Pärnu on silmapaistvate eel- dustega logistikakeskus- transpordisõlm, mis on oluline kogu Eestile, mitte ainult oma piirkonnale. Siin on ole- mas raudtee-, maantee-, õhu- ja meretransport, are- nenud on ka side kui info- transpordi esindaja. Ainult kõiki logistikaharusid hõl- mav süsteem annab suure- päraseid tulemusi, seda on maailmapraktika juba tões- tanud. Hr. Vooglaid arvas ka,

vuse eesmärk peaks olema inimestele parema elu taga- mine. Pärnu sadama edukas tegevus oleks üks eeldus sel- le eesmärgi saavutamisel. Pärnu sadama tagamaaks on pea pool Eesti Vabariigist, seal toodetakse veerandijagu Eesti rahvuslikust kogupro- duktist. Pärnu ja Tartu maa- kond paistavad silma uuset- tevtõluse poolest, teised jää- vad maha.

1990. aasta aprillis tuli Pärnusse Malta lipu all "Vic- toria J" turvast laadima. See oli esimene laev välislipu all. Sest ajast on kaubalaevade arv pidevalt suurenenud.

"Mets on vaese mehe kasukas"

1991. aasta veosekäive oli 72 500 tonni, 1992. a. 201 000 — see oli peamiselt paberipuu väljaveo aasta. 1993. aasta oma 285 000 tonniga näitas kiiret ümar- palgi osatähtsuse suurene- mist ning 1994. a. 437 000 tonnis on võrreldes eelmise aastaga saematerjali osa- tähtsus kolmekordistunud.

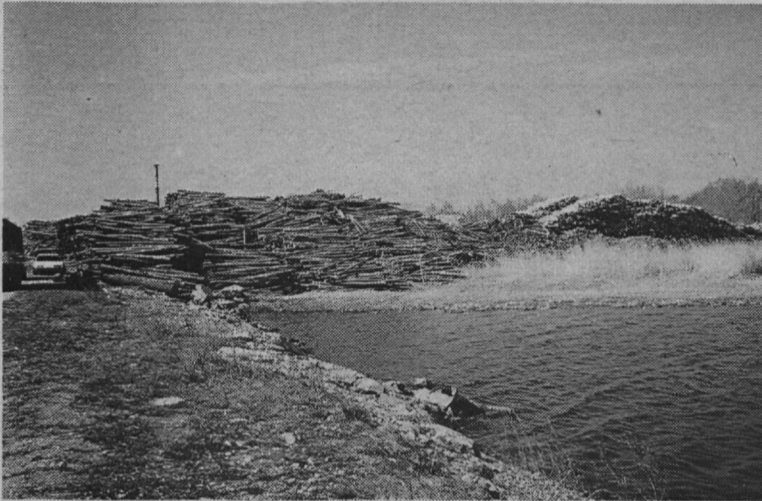
Hr. Kase arvas, et Pärnu sadama arendamine aitaks tasakaalustada Tallinna sadamate domineerimist "meie Liivimaa regioonis".

Kas Pärnus ujuda saab?

Jüri Tenson Eesti Me- reinstituudi Pärnu osakon- nast keskendus oma sõnavõ- tus loomulikult keskkonna- küsimustele. Põhiline oli see, et Pärnu lahe olukord on se- davõrd paranenud, et suvel võib seal ujuda küll. Sadama keskkonnaprogramm on väl- ja töötatud koos linnapro- grammiga. Linna puhasti töö- tab vastavalt euronõuetele. Sadamatööde süvendusma- terjalid muda ja liiv on või- malik mõistlikult ära kasuta- da.

Linnavalitsus on volitatud teatama, et kui turbale present peale tõmmata, siis see ei tolma nii palju.

Hr. Tenson puudutas ka turbaprobleemi. Sadamas olime turbahunnikut vaada-

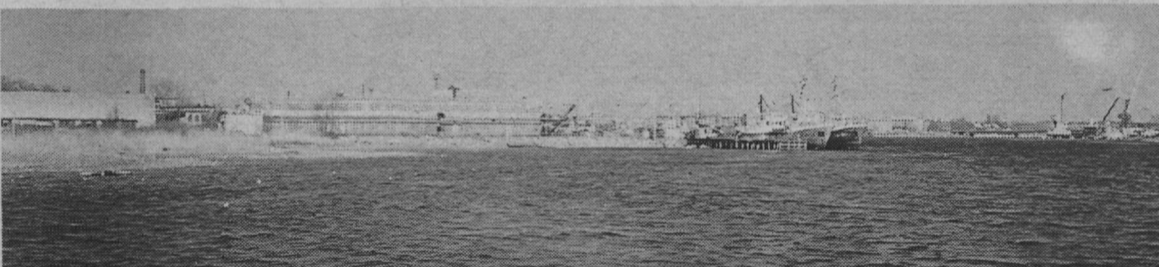


se ja lõpeb laeva tee. Pärnu on sajanditevanune sadama- linn, Hansa Liidu liige 1369. aastast. 1993. aastal mood- dustati munitsipaaltegevõte "Pärnu Sadam", et korrasta- da sadamamajandust ning kujundada nõukogudeaeg- sest kalasadamast normaals- ne mitme funktsiooniga sadam.

1. veebruarist 1995 on lin- navalitsuse otsus aktsiasel- si moodustamise kohta, kus 100% aktsiaid kuulub linna- valitsusele. Praegu on Pärnul oma koht Eesti transpordi- struktuuris.

Konverentsi tööd juhata- nud Ülo Vooglaid arvas, et esmajoones on vaja saavuta-

Tagaplaanil on laevatehas ja see osa, kus sadamal on laienemisvõimalusi.



Kodusadam Pärnu

Pärnu piirkond on olnud oluline laevaehi- tuse, kaubanduse ja kalapüügi piirkond. Pärnu on olnud kodusadamaks paljudele laeva- dele. 1873. aasta Vene laevade nimekirjast leiame ka Läänemere-äärsete sadamalinnade laevade. Kõige rohkem on neid registreeritud Riias. Eesti meresõidukustest on Pärnu kõige arvukama laevastikuga. Pärnu on kodusadamaks tervelt 33 laevale. Neist kaks on aurulaevad: 53-lastine 60 hj masinaga "Per- nau-Riga" ja "Fellin" (70 lasti, 80 hj). Suure- mad olid purjelaevad "Voldemar" (180 lasti), "Eklipitik" (149), "Katarina" (130) ja "Betle- hem" (124).

Pärnu laevadest oli traditsiooniliselt palju ka Riiga registreeritud. Teisel kohal oli siis laevade arvult Narva 23 registreeritud laeva- ga. Tallinn oli alles kolmas, seal oli 20 laeva (s.h. üks aurik). Hiiumaal oli registreeritud 8 ja Arensburgis 2 laeva.

1994. aasta registris on Pärnu kodusada- maks märgitud 11 kauba- ja 39 kalalaevale, veeteede ameti lootsilaevale "EVA-005" ja Me- reinspektsiooni kalakaitse laevale "Piret".

On olnud aegu, kui Pärnu väljavedu on üle- tatud Tallinna oma, näiteks pärast Katarina II külaskäiku 1764. a. Siis vedasid kaupa väl- ja eranditult välismaa laevad.

Möödunud, 1994. aastal käis sadamas kokku 343 laeva, neist 107 Eesti lipu all. Aga kui Vene lippu kandis 117 laeva ja kokku käis kaubalaevu 280, siis meie laevade osa- tähtsus ekspordivedude tegemisel liiga suur vist ei ole.

AS Pärnu Laevatehas

Praegu on mingil määral laoplatse Pärnu Laevatehase territooriumil, kus käib vilgas puidulaadimine. Väravas on silt, mis teatab, et puitu ostab AS Metsaserv, laadimas on fir- ma "Lumi-Forest", millel ilmselt Eesti sada- mates laiem tegevus käsil. Laevatehasest rääkis meeleldi aktsiaseltsi tegevdirektor Ju- han Pihelpuu.

"Meie laevatehas on üks osa endisest "Pärnu Kalurist", ehitatud 1960. aastatel. Siin on ujuvlaevaremonditöökoja, remondikaid, kuni Sauga jõe suudmeni on veel vaba maad, kus saaks ehitada. Meil on 300-tonnise slippi, ellingud, saame teha remonti, mitme- suguseid diisli- ja elektritöid, ka metallkonst- ruktsioone, mahuteid, tõsteseadmeid.

Siinse kai kaudu on välja veetud 30—35 tu- hat tihumeetrit puitu, sadakond meetrit kaid saaks veel juurde ehitada.

Tööd on jätkunud, raskest perioodist kaks aastat tagasi saime üle ja praegu on meil töö 45 inimest. Ellingu graafik on sügiseni täis. Teeme remonti nii kala- kui ka kaubalaeva- dele, nii meie kui välismaa omadele. Oleme teinud dokkimis- ja keevitustöid 3 Soome ja 1 Rootsi laevale.

1993. aasta oli raske jääaasta. Siis tegime siin avariiremonte.

Meil on siin ka väike naftaterminal, aga sel ei ole tulevikku. Plaanis on hakata pilsi- vett vastu võtma ja seda ümber töötama. Meie eelis on see, et me ei lagundanud oma majapidamist ära, nagu "Kirov" seda tegi. Meil on alles sadam, kaid jne., selle tõttu saame ka laevu vastu võtta. Majapidamine on meil 1994. aastal kolhoosi osakute eest oma inimestele erastatud."



"Centrali" laevad.



Briketi ja turba laadimine.

nud ning praktilise meelega meesterahvad arvasid, et kõigepealt võiks ju turbale presendi peale tõmmata, et ei tolmaks nii hirmsasti. Hr. Tensoni sõnavõtetust kuulsi- megi, et mõistlikud "Roheli- sed" olid avaldanud seisuk- kohta, et majandamist ei saa paugupealt seisma panna, samuti turba laadimist kesk- linnas asuvas sadamas, ning soovitanud sedasama. Tul- nud siis sellest läbi linnaval- litsuse teada anda.

Kaubasadam ei ole õiges kohas — see on kesklinnas.

arvas endine linnapea, nüüdne Riigikogu majand- uskomisjoni liige Rein Kask. Ta luges samuti kui eelkõnelejadki üles Pärnu elised ning leidis, et ei ole

Eestis neid arvukaid sada- maid ja lennuvälju vaja. Ra- haprobleem on muidugi kõi- ge raskem ning hr. Kask ar- vas, et riigilt abi ei tule.

Läänemeri on tähtis liiklussoon

Stig Løfberg Taani logisti- ka konsultatsioonifirmast selgitas natuke Euroopa Liidu tegutsemist ning avaldas oma arvamust: seal püütakse Ida-Euroopa maad uuesti plaanimajanduse teele viia, et oma laenukohad kiiremini ja kasudega tagasi saada. Üksnes 13. peadirektoraat tegeleb regionaalse arengu tegeliku planeerimisega.

Hr. Løfberg avaldas arva- must, et Läänes mõisteti al- les hiljuti, et Läänemeri on tähtis transpordisõlm ning see tähendab, et Pärnul on

Pärnu Merenduskeskuses

tähistati 50 aasta möödumist õppekursuste kombinaadi asu- tamisest. Sel puhul tervitati kõiki neid, kes Pärnus merekooli- tust andnud ning seda vastu võtnud.

Merenduskeskuse juhataja Arno Maidla toonitas, et sama- moodi kui varem tegeletakse praegugi merehariduse vunda- mendi loomisega. Praeguseks on madruste-motoristide kur- sused lõpetanud ligi 200 inimest, kes kõik on ka tööd leidnud ning siiani pöörduvad laevaomanikud kaadriotsinguil tihti- peale merenduskeskuse poole.

Praegu valmistatakse suveks. See tähendab seda, et muret- setakse varustust ning remonditakse ruume, et saaks läbi viia päästevahendite kasutamise ning päästepaadivanemate kursusi. See õppelabor oleks esimene Eestis, kus iga inimene saaks tulla ja tutvuda päästevahendite ning nende kasutami- sega, et saaks selgeks, kuidas merel käituda. Keskuse rahval on plaan teenindada kõiki rühmi, mis laevareisile lähevad, ilmtingimata õpilasi. Arno Maidla kinnitab, et kordki pääste- vesti selgapanek annab mingi kindlustunde. Koolitusjuubeli külaliste kiired asjaajamised olid ununenud kohemaid, kui demonstreeriti päästeparve, selles sisalduvat ning paluti en- dal päästevesti selga proovida. Pusimist sellega oli kuipalju!

Veel oli Arno Maidlal teatada, et mais algavad järgmised lae- vajuhtide-mehaanikute kursused kuni 50 Gt mahutavusega laevadele, lisaks on võimalik saada madruse ja motoristi tun- nistus.

Veel teeb pärnakatele mure väikesadamate olukord. Praegu puudub paljudes neist väikseimigi ülevaade sellest, kes välja on läinud, kuhu ja kui kauaks. Nii ei tea isegi otsima hakata. Pärnu jõest tulid aga jälle ühe tundmatu uppunu jäänused välja.

hea moment jalule tõusta. Loota on väiksemate kauba- saadetiste ning väiksemate laevade tulemist Läänemerele, kauba liikumise kiirenemist, mis annab ka väiksematele sadamatele oma võimalused.

Tema arvestus oli ka see, et Pärnu sadama puudumisel tuleks kauba vedamisel maanteid mööda Tallinna sadamatesse 30 miljoni krooni võrra lisakulutusi.

Karjamaale

Peale lõunat käidi kõigepealt ära neis paigus, millest jutt oli. Teejuhiks aktiivselt juhatuses esimees **Arno Kask** ja seletusi andmas kõik asjassepuutuvad.

Möödunud aastal käis sadamas 280 kaubalaeva, lisaks kalalaevad. Tänavu I kvartalis oli 93 kaubalaeva, mis on väga hea näitaja. Praegu olevat kaubapakkumisi rohkem, kui sadamal võimalik teenusi osutada.

Pärnu sadama üks probleem on jää. Nagu ütles Arno Kask, on vajajal asja nii sätitud, et alguses teeb 15 cm jääd, siis teeb sündvesti tormi, mis jää ära lõhub ning sadamasuhu kokku pressib. Sellel talvel tuli rentida Muuga sadamalt jäälõhkuja "Karu", ka pärnakate oma "Rudolf" tegi tööd, aga laevaomanikele ja kaubasaatjatele tuli kopsakalt lisakulusid. Pärnu sadamas käivate laevade reisirid on lühikesed, kaubad odavad — kõik lisakulutused mõjutavad oluliselt majandusnäitajaid. Kui Rootsi-reis kestab 5-6 päeva, aga selle aja sees peab ühe päeva jäälõhkujat ootama, siis hind tõuseb tunduvalt. Mõeldud aastal oli jääaega 33 päeva, see tõi kokku 2,5 miljonit krooni lisakulusid.

Teine tõsisem mure on laoplatside puudus. Enamik puidust ja turbast peab minema otsevariandina. Tulevikus laevatehase kanti pla-

neeritud sadamal peaks ruumi jaguma. Praeguseks on sealsed platsid juba hästi sisse töötatud.

Enne viimast sõda oli Pärnu sild lahtikäiv, siis oli võimalusi rohkem, seal oli 6 laadimiskohta. Pärnust läheb puit Rootsi ja Soome, saematerjal Inglismaale ja Prantsusmaale, turvast viiakse pakitult Hispaaniasse. Tuleviku laienemisvõimalused on kindlasti seotud kohaliku tööstuse arenemisega. Häädemeestel hakati tootma keramsiiti, mida veetakse välja. Kui see ettevõtte saavutab planeeri-

teele läinud.

Veel on lootust hakata välja vedama puidugraanuleid, puidubriketti, aknaid, ehitusmaterjale.

Transiit ei tasuvat Pärnu kaudu ära. Tuli üks suhkrulaev, mis saadeti läbi Narva Venemaale, aga igasuguste kavalate raudteetranspordi nippide tõttu kujunes nii, et enam suhkrulaeva ei ole tulnud.

Pealelõunased töögruppide arutelud olid piirkondliku arengu, keskkonna, sadamamajanduse ja Eesti transpordi infrastruktuuri teemadel. Igas omad osalejad ja jutu- teemad. Viimases grupis esines ka veeteede ameti esindaja **Vello Muru**, kes soovitas tõsiselt järele mõelda raskete talvede puhul sadama lahtihoidmise majandusliku efekti üle. Hiljuti ostetud ex- "Lonna", nüüd "EVA-316" on oma süvise (3,8 m) ja jääklassi (1A, Vene registri L1, mis lubab sõita kergetes jääoludes mittearktilistes vetes) poolest võimeline jäämuret leevendada. Hr. Muru arvas veel, et Pärnust võiks olla tulevikku ka turismisadamana.

Kõige lõpuks esines kohalikele järele (neid ei olnudki nii vähel) sõnavõttega Pärnu maavanem **Toomas Kivimägi**. Kokkuvõttes optimistlik Pärnu sadama tuleviku suhtes, aga kõige tõsisema takistusena sadama arengule tõi ta võimetuse õigeaegselt investeerida.

Miks peaks riik Pärnu sadama vastu huvi tundma? Hr. Kivimägi väitel: — sadam teenindab suurt osa Eestist;

- tagab tööhõive, kohalikele uuringutele toetudes on praegu Pärnu maakonnas 24% tööalalisest elanikkonnast ilma töökohata, samas kui ametlik statistika annab alla 1%;
- meretransport on odav;
- sadam on mõjus infrastruktuuri element, mis toetab ettevõtluse arengut.

Pärnus käis **Reet Naber**



Arno Kask (keskel) huvilistele seletusi jagamas.

tud võimsuse 250 000 t aastas, oleks rohkem vedada.

Laiema turu on leidnud brikett. Pärnu sõpruslinn Södertälje viis oma soojuskeskuse üle briketikütusele ning veab selle sisse Pärnust. Siinsete tootjatega on lepingud sõlmitud 60 000 tonnile. Seni on kaup graafikujärgselt kohale toodud ning vastavalt lepingutähtaegadele

Järeilmõtteid Pärnu konverentsile

Pärnu sadama rahvas oli teinud ära suure töö ja aratanud huvi oma sadama vastu. Nende eesmärgi — saada soodsaid laene investeerimaks sadama laiendamise —, saavutamiseks aitas see üritus vaieldamatult kaasa. Konverentsi käigus tekkis mitmesuguseid mõtteid. Näiteks:

Kas Eestis on liiga palju sadamaid, nii et meil pole neid kõiki vaja.

Sellega oleks nagu ära unustatud, et Tallinna (eriti põhikonkurendina nimetatud Muuga) kõrval on meil mitmeid teisi sadamaid.

Sadam ei ole alati ilmatu keeruline ja suuri investeeringuid nõudev kompleks (nagu Muuga seda tõesti on), vaid ka näiteks ühe sillaga, kasvõi ainult ühe laeva vastuvõtmiseks sobiv rajatis. Teadagi ei ole olulised üksnes suured kaubalaevad (hoidku taevast, kui hakkame mõtlema, et meie meresõit ainult reisilaevandusest koos seisab), vaid erineva suuruse ning otstarbega alused. Need esitavad ka sadamatele erinevaid nõudmisi. Kui aluseks võtta F. J. Wiedemanni sajanõudivanust sõnaseletust, on sadam eelkõige maabumiskoht või lauter. Seal edasi peaks tulema kõik need sillad, kaid, terminaalid jne. Mis omakorda peaks kinnitama erinevate sadamatüüpide vajalikkust. Võib-olla ongi raske sellepärast, et meil peab iga maabumiskohta ainult sadamaks nimetataks, kuid eesti keeles on muudki suure tähenduskoormusega sõnu. Olgu ingliskeelne kas *landig, stage, pier, jetty*, (meile (paadi)sadam, harvem *sild või valgma, harbour, port, haven*, aga võibolla ka *dock ja wharf* — meil ajab seesama *sadam* asja ära. Nagu looduses ikka, on igal oma funktsioon täita.

Praegu on meil ligi paarkümmend väiksemat sadamat, Eesti aja lõpus võis neid koos lauripaikadega paarsada kokku lugeda.

Miks peaks riik olema huvitatud sadamate arendamisest?

See peaks talle, s.t. ausatele riigialamatele kasulik olema. Praktika on näidanud, et investeeringud sadamate arendamiseks on kindlad, aga neil on meie praeguse aja jaoks üks puudus — need tasuvad end ära alles pikema aja jooksul. Samal ajal on merekaubandus ja meretransport üks väheseid väliskaubanduse defitsiiti vähendada aitavaid majandusharusid, see loob eeldused töökohtade tekkimisele merekaubandusega seotud aladel jne. Ega meid toetaks riiklikult sadamate väljaarendamist Soome, Rootsi, Holland, Saksamaa jt. Muidugi, otuses on neis riikides vastu võetud ilmselt vastavalt riigi majanduspoliitika suundumustele. Soome otsustas oma sadamate ehitamist toetada nn. laenukoormusega (7%-se laenu puhul võetakse riigi kan-

da näit. 4% intressidest) ja osa kohalike väikesadamaid välja ehitada riigi kulus. Järelikult on nad panuse asetanud merekaubandusele (mis peaks edendama kodumaist tööstust, pakkudes soodsamaid väljaveovõimalusi ning meelitama ligi transiiti. Hamina on näiteks selle toetusega ehitatud) ning regionaalpoliitika osana saarte ning rannikualade asustuse säilitamisele. Pärnult oleks ilmselt võimalik laenu saada, kui riik selle garanteeriks. Kas garanteerib? See peaks sõltuma äriplaanist. Vähemalt sellel konverentsil jäi mulje, et väga põhjaliku äriplaaniga pole. Eeskuju võib leida "konkurendi" Muuga omast, mis välislaenu ees saamiseks koostati ning korralikult vormistatuna peaks kättesaadav olema. Siinkohal olgu ära öeldud kaua sädamel olnu: Muuga arenguplaani juures olev ajaloo-osa on nii viljakas, et annab silmad ette pea igale nõukogudeaegsele vusserdisele. Pärnakatele paistis minevik tütav olevat, aga samas põhjendada Pärnu lahe reostuse tunduvalt vähenemist sadama käibe kahekordse kasvuga oli natuke liiast. Omavalitsuse juhtidel tasuks natuke mõelda, enne kui öelda.

Pealinna-tasemel ei ole ilmselt otstarbekas kõigile kitsaskohtadele lahendust leida. Kohapeal tuleks kõigi asjaosalistega maha istuda ning mõistlikku lahendust otsida. Kord ei olnud kaugõidukapteni ja mereväekapteni kahe ametkonna vahelise koostöö laabumiseks väljapääsu leidnud. Konverentsil kulus otsustamiseks vaevalt üks kohvipaus. Meeldiva üllatusena sai sel konverentsil kuulda, et Pärnu lennuväli ei ole sugugi tühjalt, nagu arvas see, kes harjunud sealt üksnes Kihnu lennuki peale minema. Selgub, et sinna on tee leidnud arvukad väikelennukid, peamiselt lähiriikidest. Ühe omavahelise jutu lõpp, mis kogemata kõrva jäi, kõlas nii: "Kui aega saad, tule, ma teen sulle lennukiga ühe sõjdu!"

Konverentsil esinejate poolt nii tihti välja käidud küsimus Pärnu sadama vajalikkuse kohta ei paistnud kellegi poolt tõsiselt mõeldud olevat. Hoopis tõsisemalt võetav on pärnakate soov oma eeldusi võimalikult hästi ära kasutada. Pärnu Sadama direktor **Peeter Volkov** rõõmustas konverentsi avamisel, et sadama käekäigust on huvitatud nii palju inimesi. Ju siis tehti ja plaanitav aratavad usaldust. Arvestades seda, et Soome alustas oma sadamate põhjalikku ümberkujundamist juba 1960. aastatel suurte investeeringutega, tuleb kõvasti vaeva näha, et konkurentsivõimeliseks jõuda.

Sadama edukusele aitab kaasa teeninduse kõrge tase, erinevate ametkondade sujuv töö, maksupoliitika ja veel sada pisiasja. Jahklubi ja selle ümber asuv-toimuv näitavad, et tegijail potentsiaali on. **Reet Naber**

Meie meresõitjate tulevik

27. aprillil oli taas koos merehariduskeskuse nõunike kogu, arutlemaks merehariduse põletavate probleemide üle.

Merehariduskeskuse 1996. aasta eelarve kujundamisest ning materiaalse baasi arengust rääkis rektor **Valdur Aret**. Kultuuri- ja haridusministeeriumis on tehtud palju mõtlemapanevaid otsuseid, kaasa arvatud mõningate erialade kaotamine merehariduskeskuse õppeplaani, ilma kooliga kooskõlastamata. Eelarve on koostatud nii, et ei ole loota kooli materiaalse olukorra paranemist ega palkade tõusu. Kulutused ühe kadeti kohta pigem vähenevad kui suurenevad.

1995. a. 7. aprilli käskkirjaga on 1995. aasta diplomioppe üliõpilaste vastuvõtu kontrollarvud järgmised:

Laeva jõuseadmed	40
Sadamamajandamine	40
Tüürimees	40
Kalatoodete tehnoloogia	15
Tehnoloogilised seadmed	20
Kokku	155

Eelarves on kutseõppeasutuste jaoks ette nähtud 40 000 krooni. See oleks siis Karu-kooli jaoks kõik.

Nõunike kogu arutas Eesti Vabariigi valitsuse ja peaministri poole pöördumise teksti.

STCW-95 konventsioonist tulenevaid uusi nõudeid simulaatoritele tutvustas **Rein Loodla**. Lühikokkuvõtte: kui me ei suuda tagada oma meremeeste rahvusvaheliselt tunnustatud simulaatoritteenust, võib juhtuda, et meie välja antud dokumente ei hakata aktsepteerima.

Kuulati Hollandi merehariduskonsultantide M. de Geusi ja T. van Esseni ülevaadet nende tööst. Selle eesmärk on Eesti Merehariduskeskuse tegevuse ümberkorraldamise strateegilise plaani väljatöötamine. Esimesed tulemused kanti nõunike kogule ette. Võrreldi kahe riigi merehariduse korraldust, anti teada, et maailmas on 50 000 laevaohvitseri puudu, pakuti välja omapoold ettepanekud tegevuse efektiivsemaks muutmiseks. Selleks pakuti võimalike kulude vähendamist ning vabanevate vahendite suunamist teisale. Näiteks: lühendada õppeaega maksimaalselt 4 aastani, kaasa arvatud praktika; õppejõudude nädalakoormuse tõstmine, üliõpilaste arvu suurendamine rühmades, sõjalise ettevalmistuse lõpetamine, õppejõudude palkade tunduvalt tõstmine (inglise keeles kõlab: *dramatic wage increase*), kogu personali täienduskoolitus, õpetajate eesti ja inglise keele oskuse parandamine ja nii edasi, kokkuvõtte hõlmab 4 lk. tihedat kirja koos lisadega. Esitatu sai diskussiooni osaliseks. Arvatavasti tuleb neid ettepanekuid hoolikalt kaaluda mitte ainult merehariduskeskuse personalil. Kapitalistlik haridussüsteem on ehmatavalt pragmaatiline.

Reet Naber

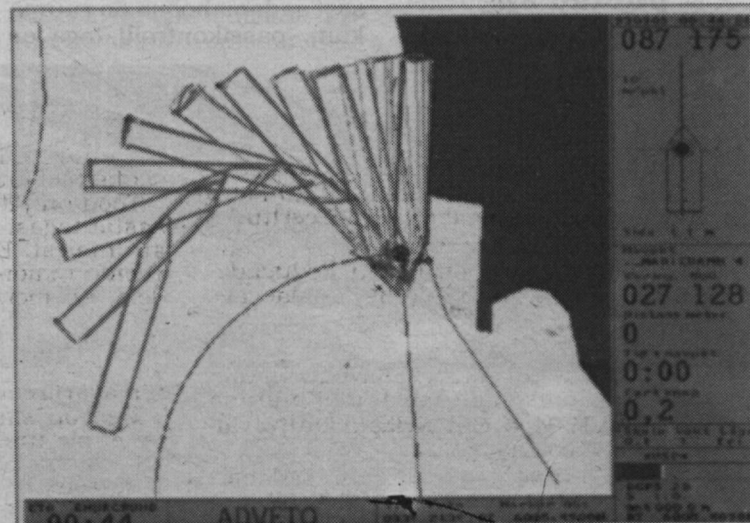
Uued võimalused

Toimetusele saatis kirja "Meremehe" eelmise numbril reportaažis "Vaja Tallinn kohale panna" tutvustatud arvutientusiast kapten **Göran Sjödin**. Ta teatas, et seadistas aprillis navigeerimisarvuti programmi m/1-le "Sally Sun" ning proovis CMIP vektoriseeritud kaartide abil laevajuhtimist Thamesil, Inglise kanalis ja Põhjamerel.

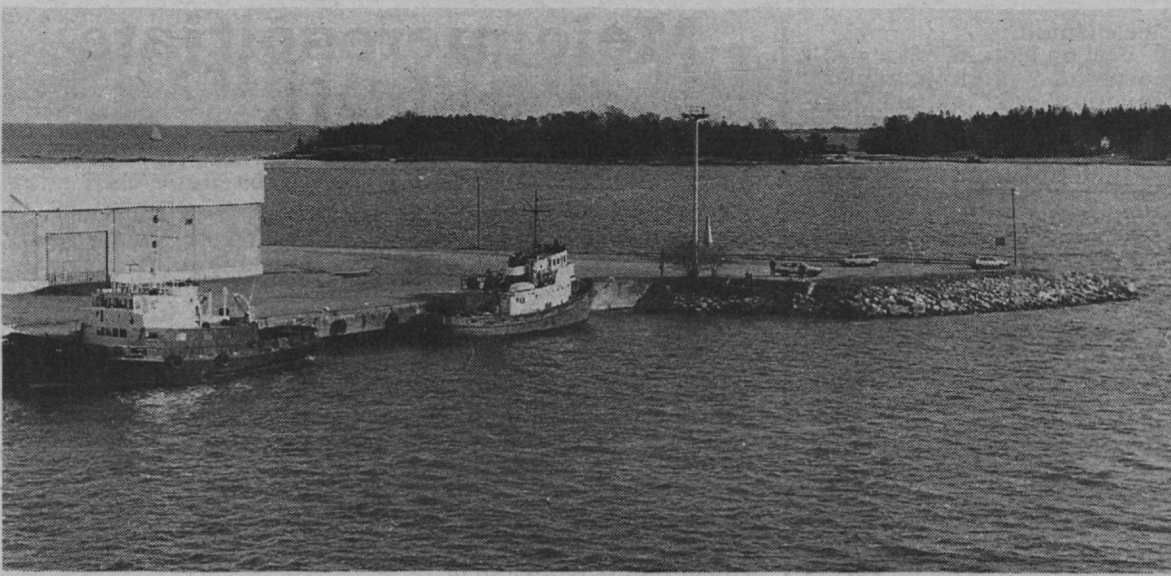
Ühtlasi tutvustas ta seda tüüpi arvuti, nagu "Mare Balticumile" seatud, programmi täiendavaid võimalusi. Võhikust pealtvaataja vast ei oska hinnatagi, mida kõike võimaldab tänapäevane laevajuhtimise riist- ja tarkvara. Lisaks suurele täpsusele reisi planeerimisel, navigeerimisel ja sadamamanoövril suudab arvuti täita ka "musta kasti" funktsioone, seda saab ühendada ARPA-radariga ning võrku võõri- ja ahtiroolikambriga ja masinaruumiga, ühtlasi saab see täita mitmesuguseid salvestus- ja kontrollifunktsioone.

Kapten Sjödin saatis kevadpäikselti teriviti ja kutsus oma uuele laevale "Sea Wind II" Stockholmi ja Turku vahele kõiki neid arvuti pakutavaid navigeerimisvõimalusi vaatama. Ent Eesti meremeeste edaspidise konkurentsivõimelisuse pärast muretundes peaks öieti küsima, kuidas suudab Eestis pakutav mereharidus muutuva maailmaga sammu pidada. Praegu õppivad laevajuhid töötavad ju järgmisel sajandil.

Madli Vitismann



Ümberhaalamine sadamas oleks märksa kergem, kui laeva asendit saaks niisuguse arvutipildi järgi kontrollida.



Alates 1. maist on "Tallink" laevad Helsinki Lääneseadamas. 4. mail oli Lääneterminali pidulik avamine.

Esimesena väljus uuest kohast 1. mai hommikul kell 8 "Alandia". Veel eelmisel õhtul ei teatud Tallinna sadama "Eestin Linjat" kassas sellest vähimatki. Kuisjat ra-

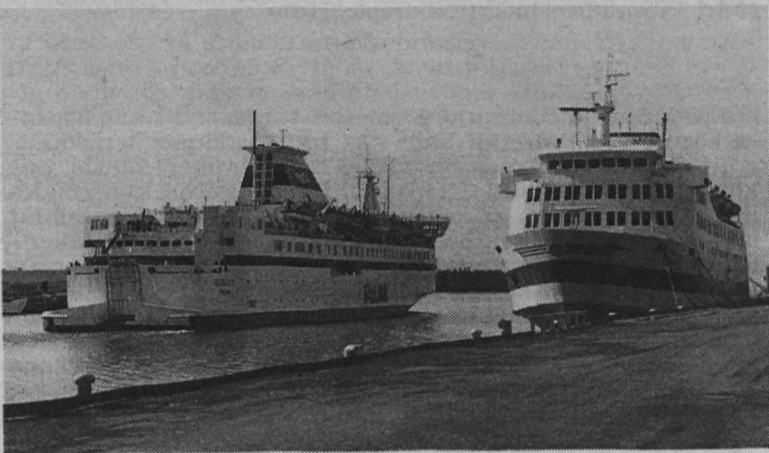
puhkepäev. Kraanad olid kai lõppu rivistatud, nooled ühesuguse nurga all üles suunatud. Nii nagu enne pühi jõuti, nii ka jäeti. Asfalt uutele kõnniteedele oli maha pandud kohati kiirustades, ühe värava all oli kinniajamata kraav ja klaaskoridori all veel ehitusmaterjale ja prahti.

laevale minekut ootavate reisijate lohutuseks (püstijala)kohvik. Otse terminaali ees on bussipeatus.

Aga ka selles terminaalis peab tuhatkond reisijat laevale jõudma 45 minuti jooksul — varem lihtsalt ei lasta. Sadamavärvani on terminalist tubli kilomeeter piki sageli tuulist kaid ning buss viib ringiga üksnes bussijaama.

Laevafirmadele küllap vist hea, sest kes juba kord Lääneseadamasse tulnud, see enam ümber ei mõtle ja Lõunasadamasse teise firma laevale minema ei hakka.

Aga "Siljale" meeldivat töötada ühes sadamas ja seetõttu jäi Stockholmi-laevade kõrvale Lõunasadamasse ka "Silja Festival". Samuti kui "Kristina Cruizese" laevad ja "Viking Express". Arvatavasti meeldiks "Tallinkilegi" töötada ühes ja mitte kahes sada-



Esimesena võttis reisijad uuest sadamast peale "Georg Ots". Kai ääres seisab "Apollo".

hustati, et laev läheb endistviisi vanast kohast. Lääneseadama kaubakai ääres oli stardivalmis ka "Apollo". Siinriibuliseks värvitud ex-"Corbiere" nägi üsna hea välja.

"Georg Ots" viis viimasel aprilliohtul laevatäie volbriõises tujus reisijaid Lõunasadamasse, sai seelselt passikontrollilt mõninga veenemise järel oma 4 õõbijat tagasi ja viis nad Lääneseadamas, kust 1. mai hommikul kell 10.30 esmakordselt välja sõideti.

"Vana Tallinn" saabus uuele sadamakohale tagurpidi pladistades kell 16. Väljus kell 18 veel uemat teed pidi: otse Pihlajasaari tagant nn. Syväväilä kaudu sõjaväesaare Katajaluotoni, kust loots Harmajale tagasi sõitis.

Oli valmis ja polnud ka

1. mail oli Lääneseadamas

Sadamahoones olid aga silidid üleval, kassad, kohvikud ja kioskid töötasid, muidugi ka passikontroll ja toll. Busisiliin töötas, prügikastid ja pargipingid olid paigas. Ka Vene allveelaev oli bussipeatuse juurde potentsiaalsetele küllastajatele lähemale toodud.

Peamine, mis silma hakkas, oli kahemeetrine tsinktraadist tara, mis reisijad kaubasadamast kindlalt lahutab. Koguni sedavõrd, et reisilaeva ainult läbi traatvõrgu näha võib.

Ootesaalis oli avamispidustuste jaoks püstitatud ajutine lava. Sellel pidid "Georg Otsa" muusikud 2. mail varahommikust terminalimuusikat mängima.

On's Lääneseadamas hea või halb?

Reisijaile küllap vist hea, sest sadamahoone on ruumikam, passikontrolli taga on



Nagu pühadeks jõuti, nii ka jäeti.



"Vana Tallinna" esimene sõit ümber nurga.

mas korraga. Helsinki sadamakorraldust annaks aga matkida Tallinnaski: jätta reisisadamasse Stockholmiin, "Silja Festival", "Kristina" laevad ja "Viking Express" ning saata "Tallink" ja "Eestin Linjat" näiteks Kopli sadamasse.

Laevajuhtidele küllap vist hea, sest Lääneseadamas ei ole nii tihedalt reisilaevu kui Lõunasadamasse.

Aga suurest sadamahoone hoolimata on "Tallink" laevadele üksainus kaikoht kolme peale. See tähendab mitut ümberhaalamist igale neist, mis aga raiskab meeskonna aega ja närve ning laevafirma raha.

Mis tal viga?

Olulisim on, et sissesõidul Lääneseadamasse tuleb teha 90° pööre, mis üle 100-meetrise laevade jaoks on riskantne ja täpsust nõudev manööver, ning sadamasse siseneda, ahter ees.

Eestlased ongi nurga taga

Tuultele avatud sadam on ebameeldivam ka ümberhaalamiste ja isegi kai ääres seisamise jaoks. Seetõttu polnud imestada, et esimesena saabunud "Georg Otsa" kapten ja vanemtüürimees tegid oma tutvumiskäigu üsna hapul ilmel.

Pühade tõttu polnud võimalik klaaskoridori päris täpselt sobitada, seetõttu ajas asja ära ühenduskohale vaiba alla peidetud vineerplaat. Ka veevõtukoht ei sobinud.

Pärastlõunaks, "Vana Tallinna" sissesõidu ajaks, oli tõusnud tuul. Tuttava laeva esimest sissesõitu pealt vaatama tulnud Helsinki loots koputas väljendusrikkalt vastu kai terasvendrit ja oma otsaesist ning teatas valjusti, mis ta seesugusest sadamachitusest arvab. Autorambi täpsemaks sobitamiseks vaevu kahe-tunnise peatuse jooksul



Veidi ajalugu: 30. aprillil natuke enne südaööd passitati koridori esimese Eesti laeva külge.

Pühade ajal seisid kraanad rivis, aga tuleb loota, et edaspidigi ei hakkaks magajate õõrahu häirima konteinerite laadimise-LOSSIMISE kolin.

Huvilisi oli palju

Esimeste uuest sadamast väljunud laevade reisijaile oli Helsinki sadam varunud suure kastitäre tumepunaseid roose. Küllap oli eelnenud volbriõöl sadamas kõvasti pidutsetud, sest näha võis tühjade šampusepudelite ja täis veeklaasidega ringliikuvat personali.

1. mai hommikul kella üheksa paiku ilmusid terminali esimesed küllastajad, kes ei tahtnud kuhugi sõita. Valgetes üliõpilasmütsides keskealisi ja vanemapoolseid uudistajaid jalutas piki kaid sadamahoone poole paari-kaupa, mõnel koergi kaasas.

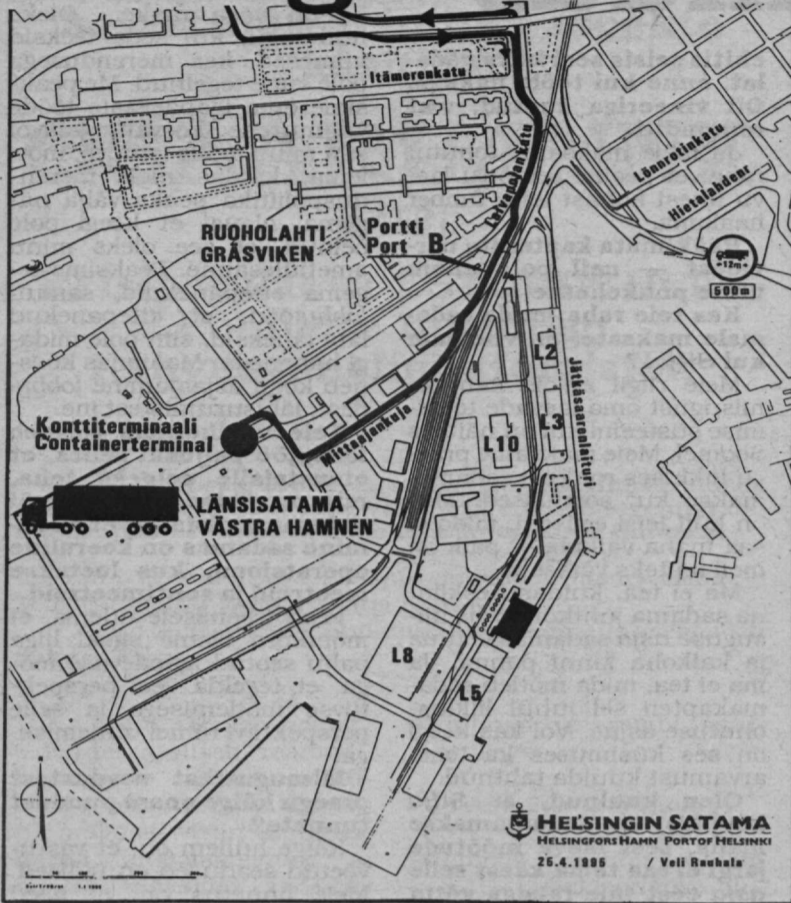
Päeva edenedes võis näha järjest nooremaid ja ka lastega peresid. Autod jäeti Kirbururule, pakiti kärud, lapsed ja õhupallid välja ning asuti jalutuskäigule piki kaid. Õhtuks olid tänu puhkepäevale üsna paljud helsinglased teada saanud, kus Lääneterminal asub.

Madli Vitismann



Pühade puhul seisid kraanad rivis.

Nurga taha



ongi uus terminaal välja ehitatud, sest Olümpiaterminaal on viimased aastad töötanud võimaluste piiril. Samuti kui Lounasadamaid. Liikluse intensiivistumine on kaasa toonud *Eteläsatama* alal turvalisusprobleemid. Euroopa Liiduga liitumine eeldab kontrollisüsteemi ümberkorraldamist ning ka seda ei võimaldanud olemasolevad ruumid. Uus, Lääneterminaal, peaks need takistused kõrvaldama ja muutama ühenduse Kesk-Euroopaga hästisujuvaks nii reisijate- kui ka kaubaveo poole pealt. Helsingi linnapea **Kari Rahkamo** kõne sisaldas praktiliselt samad põhjendused.

4-hektarine *Länsiterminaal* plaaniti 1992. aastal ja sai valmis ehitatud kiiresti. Eesmärgiks on seatud eraldada erinevad liiklusvood, samuti saabuvad ja lahkuvad transpordivahendid. Terminaal on arvestatud kahe tunni jooksul kahe poolteistuhandilise reisijate arvuga laeva vastuvõtmiseks. Kasutatud on kahe vana lao hooned, mis on lihtsa tööstusarhitektuuri traditsioone järgides ümber ehitatud. Ruumi seal nagu oleks (9000



Sedavõrd tiheda liiklusega — kolm laeva üheaegselt liikumas — põhjendatakse Eesti laevade Läänasadamasse üleviimist.



kõige meeldivam elamus ja peab tänama Enn Kreemi, kes selle külastamise (koos giidiga) organiseeris. Ooperiteater on samuti projekteeritud endisesse tööstusrajooni, mingil määral on arvestatud ümbrust, saavutatud on suurepärase tulemus nii sees kui väljas. Minimaalse 50-margase piletihinnaga olevat etendused praktiliselt kõik välja müüdud, see on tõesti üllatav. Ilma etenduse tagi oli teatrimaja elamus.

Kui hästi transpordivahendid liikuma pääsevad, on raske ennustada. Tulekuminekuga jaoks on terminaalil territooriumil rohkem ruumi küll, aga tundus, et linna või magistraalile jõudmiseks läheb veidi närvi jõudu vaja. Bussiga peateele väljasaamiseks kulub ligi 20 minutit, suurte kaubaautode vahel sissepööramiseks õiget paika ja ohutut momenti leida ei olnud ka kõige kergem. Veoautode teenindamiseks on välja töötatud uus süsteem ja tööle on hakanud spetsiaalne firma.

Poleks harjunud kesklinna otse keset elu-melu saabuma, tunduks vast päris normaalne, aga praegu on tõeline kõrvalelõkatu-tunne. *Eteläsadamasse* jäänud laevalitidel on tugevad eelised. Suhtumise-küsimuses jäi silma trepikoja seinale kinnitatud Läänemere maade lippudega seinakaunistus. Ees-

ti lipu värvid tagurpidi. Sadama infojuht vastas selle suunalise küsimuse peale, et selline on kunstniku nägemus.

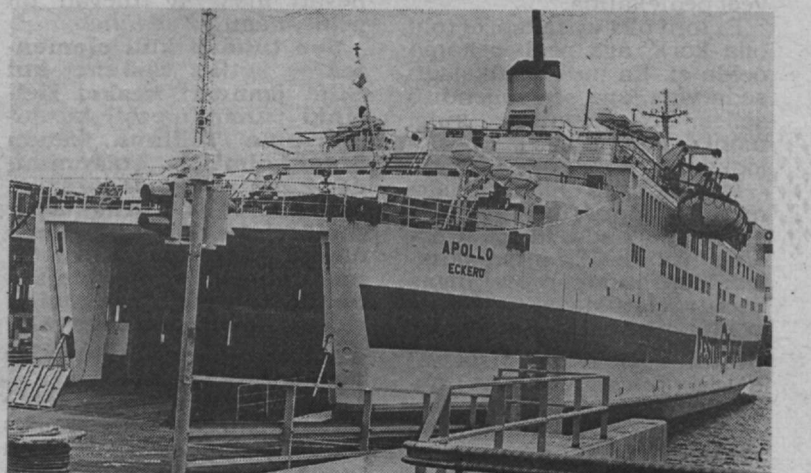
Helsingi sadama 1995. aasta käsiraamatus on kirjas üks reisisadam — *Eteläsatama*, kus 1994. aastal teenindati 6,2 miljonit reisijat.

Länsisatama on mitmeotstarbeline sadam, mis on Helsingi sadamatest suurim, seal on otseühendus kõigi Euroopa maadega. Sadamas on 32-hektariline konteineriterminaal, 1500 ruutmeetri suurune ohtlike ainete laopark ja muid rajatisi.

Möödunud aastal oli impordist 1 180 000 tonni tüki-kaupa, 760 000 t puistkaupa, eksportkaupa oli 1 590 000 t. Kabotaaživedusid tuli 100 000 t, 20-jalaste konteinerite arvestuses töödeldi 205 000 tükki, veoautosid ja -haagiseid 18 000 tk.

"Tallinki" turustusdirektor Hannes Saarsoo tutvustas firma olukorda ja tuleviku-plaane ning arvas, et nende laevadel on teenindus parem kui konkurentidel. Praegune ümberkorraldus on ebasoodus, kuid meie liin on end korralikult sisse sõitnud ning nii loodetakse vastu pidada. Meil küll räägitakse ka 22-margastest edasi-tagasi piletitest soomlastele...

Reet Naber
Isi Trapido fotod



Me pole ainsad — ka "Eestin Linjat" on Läänasadamas.

4. mail 1995 toimus Helsingi sadama Lääneterminaalil pidulik avamine, kuigi laevad olid seal sildunud juba paar päeva varem. Helsingi sadama juhataja **Eljas Muurinen** rääkis oma pidukõnes, et alates 1972. aastast on reisijatevedu pidevalt kasvanud. Vahepeal oli ainult kaks kehva aastat: streigiaasta 1981 ja möödunud, 1994. a.

Tänavu on kasv jätkunud, kahe esimese kuu jooksul 17%. Tallinna sõitjate arv on kasvanud 34%. Arvatakse, et sel aastal ületab Tallinna-reisijate arv Stockholmi oma. See eeldaks reisijate teeninduse parandamist, sest nõudmised kasvavad. Reisijate paremaks teenindamiseks



Helsinki linnapea **Kari Rahkamo** ja sadama ülem **Eljas Muurinen**, lint on läbi lõigatud, kõned peetud.

m²), mõni istumispaik ka. Aga isegi kui kõik ruumid rahvast täis olid, oli parasjagu kõle.

"Sadam kui merekultuuri värv" on laialtkasutatav väljendus, mis rahateenimise tuhinas vahel meelet lähed.

"Tallinki" organiseeritud ajakirjanike-reisil oli Lounasadamast esimene mulje: jagamine meie-teleks on sees Euroopa Liiduga veel konkreetsemaks saanud. Samas: kui ikka väga vaja, saab ka sadamast Soome viisa osta, maksis 180 marka üheks päevaks, kuipalju aitas diplomaatia, ei ole teada.

"Vana Tallinna" väljaminekuajaks sai Läänasadamasse reisijaid parasjagu palju ja see tähendas järjekordi nagu mullu ja muistegi. Mõni saba liikus kiiremini, mõni aeglasemalt, üleoleva näoga välirohelistes piirivalvurid korjasid sabatajate hulgast soomlased välja ja lasid kiiresti "kutsuvierastele" mõeldud väravast läbi. Niipalju piirivalve-kultuurist.

Helsinki linnas oli kaht sorti reklaamilehti väljas: ühed teatasid Tallinna-reiside "muutmise" Läänasadamasse, teised populariseerisid neid, mis "maistuu ja tuoksuu", ehk kolme sorti kondoome. Sama pilt oli Ooperiteatri uue maja ees. Maja ise oli seekordse reisi



Ootesaal.



Läheb hästi kaubaks — "Kaubareisija juht".

Jõhker turundus

RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor TOIVO NINNAS, "Silja Line'st" jääb kõrvalt vaadates mulje, et selle firma ambitsioonid on meie mastaapidega võrreldes õige suured; et nende töötajad ei suhtle siin mitte enda, vaid palju kõrgema taseme isikutega ning et nad kõigepealt teevad midagi ära ja sellega pressivad neile vajaliku otsuse vastu võtmise välja.

Me ei ole harjunud Lääne marketingistrateegiaga. On olemas mõiste *agressiivne marketing*. Siljal ongi see agressiivne. Selle puhul tekib sul tunne, et oled alati neile midagi võlgu. Tullakse kord, tullakse kaks ja kolm korda, ka kõrgete riigiametnike juurde, uhkelt uksest sisse ning tekitatakse tunne, et oled tulijale midagi võlgu. Kõigepealt: ükski kõrge riigiametnik ei ole kohustatud neid vastu võtma, ja kui need seda ei teeks, tuleks siljalastel täiesti ametlikult teed mööda minna. Aga meil tundub niisugune, julgeksin öelda, et läänemaailma ees lõimitamine, tihti kohe nagu veres olevat.

Nii tehakse muudeltgi aladel: Euroopa arengupanga osakonnajuhataja kirjutab kohe peaministrile, ei mingit probleemi... Ja peaminister vastab, reformiminister vastab. Aga nemad pole enam ametis, nende kritiseerimine ei tee mulle au.

Isiku, samuti riigi väärtus sõltub palju ka sellest, kui võrd ta ise ennast austab. Selles ei tohi muidugi niikaugele minna, et suure vea teed ja ennast niiväga ilusaks pead, ehkki tegelikult pole. Aga meie kipume ennast alla hindama. Kui keegi end väga jõuliselt peale pressib, hakkame me pidama end kohustatud olevat tema tahtmist teha. Võiksime ta tegelikult rahulikult kuu peale saata, ja ta saab sellest väga hästi aru. Aga kui ta näeb, et sein hakkab pressimise tagajärjel murduma, tuleb ta veel ja veel, tuleb uksest ja aknast. Meie asjatut piinlikkustunnet kasutavad me kallid Lääne sõbrad ära, eriti need, kes meid paremini tunnevad.

See ongi agressiivne strateegia. Meie olime senini harjunud, et pidi sellele peale määrima, kes sulle midagi tegi. Aga elu on muutunud. Peaksime kõik, ka ametnikud, neid, kes agressiivselt tulevad, agressiivselt tagasi saatma, kui vaja. Ühesõnaga, suunama oma käitumisega neid tegutsema nii, nagu kord tegelikult ette näeb. "Virus" soomlastest direktoril ei tulnud kaua aega pähegi, et ka temal peab töö-luba olema nagu igal teiselgi välismaalasel. Järelikult ei püüdnudki ükski riigiametnik talle seda öelda. Riik peab käituma riigina, see on esimene nõue. Ei kujuta kuidagi ette, et ma näiteks Soomes saaksin kellelegi niimoodi peale pressida. Aga meie laseme endaga sedasi käituda, ja meil on piinlik veel pealekauba.

Ei tohi olla upsakas, ei tohi olla kõrk, aga peab oskama öelda ei. Ka mul on üksjagu seda viga, aga see väljendub selles, et jooksen ise, kuigi mõni teine mees peaks jooksuma.

Mis puutub Siljasse, siis meremajandusringkondades on kõigile teada, et see firma on tohututes finantsraskustes. Mõjunud on muu hulgas Soome elatustaseme langus ja mõnevõrra ka "Estoniaga" juhtunu. Nende luksuslaevadele on ju vaja vastavat publikut. Finantseerimine, laenu tagasimaksmine, protsendid — need on ka rasked asjad. Selleks on vaja tohutu koormust. Minu arvates Silja otsib vastaseid, et tõestada oma aktsionäridele, et

firma on vaenlane, kes segab normaalselt tööd tegemast.

See firma peab hakkama varasid müüma, et praegusest olukorrast välja tulla. Meiegi oleme huvi tundnud, kas "Silja Festival" meile sobiks. Kahjuks ei sobi, sest on liiga pikk ja pötkurid on nõrgad. Tallinna sadamas on see laev ohtlik. Ühel päeval võib ta sõita vastu või sadamavärvaid. Noh, aga see pole justkui minu probleem.

või keda tahes, et neid veeti alt.

Nii et peame harjuma ja vastu ka agressiivsemad olema. Elu on karm, ja kogu see värk ei tohi olla nutulaulu laulmine, et meil on raske, meil oli 50 aastat okupatsioon. Õnnetuid pole kellelegi vaja. Üks Lääne mees ütles mulle väga täpselt välja: tema ei hakka kunagi mingeid vaeseid toetama, parem on rikkaid toetada — siis saad ise rikkamaks; õnnetuid peab toetama Punane

Meriasjanduse tähtsus Eestis ja kuidas seda hindab meie Valitsus ning Riigikogu.

(Riigikoguliikme E. Webermani kõne stenogrammi väljavõtteid Riigi eelarve esimesel lugemisel Riigikogus 23. jaanuaril 1925. a.)

Kuidas reageeritakse meriasjanduse küsimuste et Eestil on omapärasust, — on tarvis

Kuidas reageeritakse meriasjanduse küsimuste ülesvõtmise peale.

E. Weberman (rahvuswab.): Lugupeetud Riigikogu liikmed! (W. Linnamägi, kristl. kohalt: Kui kaua? — üks, poolteist või kaks tundi?) Jah, härra Linnamägi, ma tahan just selle küsimuse kohta rääkida, mille puhul alati küsitakse Riigikogus nii paremalt, pahemalt poolt kui ka keskel: kui kaua tahetakse rääkida? Tahan rääkida sellest rahvamajanduse harust, millel minu käes olewas pakstus raamatus, Riigi eelarwes, mitte wiimane, vaid esimene koht peaks olema. Need wahelhüüded, millega praegu lugupeetud rkl. härra Linnamägi alguse tegi ja missuguseid siin Riigikogus ka enam kuulda on olnud, tõendavad veel kord, et igauhte, kes tahab Riigikogu kõnetoolil puudutada Eesti meriasjandust, Eesti laevandust, Eesti kalaasjandust, võetakse vastu naerulaginaga ning öeldakse talle pilkesõnu. Oli aeg, kus ka meie põllumajandus oli sarnases seisukorras, et naerdi selle üle, kui keegi tahtis näiteks karjatalitamisest rääkida. Mu härrad, jätame ükskord selle seisukoha, mis täielik wõhikuse tundemärk on. Kuis julgeme meie Eesti riigis nagu üleolevalt rääkida merest, mis ometi on meile väga suure tähtsusega?!

Mis ütles meie majandusliste väljawaadete kohta Inglise parlamendi wiitse president.

"Laewandus" 1925, nr. 2.

Sellepärast on Siljal praegu vaja suur enesereklaami ja agressiivset poliitikat. Mul on tõesti kahju, et me sel puhul ei käitu nagu riik.

Muide, mulle meeldib Silja meeste juures, et nad on agressiivsed ja trügivad kogu aeg edasi. Kui lüüakse uksest välja, tulevad aknast tagasi. Sellest võib õppida. Sealjuures käivad nad väga uhkelt ringi, ei nuta, et küll on palju probleeme, kes neid meie eest lahendaks. Ei midagi niisugust, tegutsevad muudkui edasi. Me oleksime niisugusel puhul juba mitu korda rusikaga vastu rinda tagunud ja kurtnud, et oleme pärit nii- ja naasugusest ühiskonnast, ei saa millestki aru, aidake kõik meid. Jah, nende käitumisviisist, millega nad läbi löövad, võib palju õppida. Nende käitumise kohta ei ole midagi öelda, küll aga meiepoolse kohta. Mulle see ei meeldi. Nad tunnevad meid ja tulevad nii peale, nagu peale läheb.

See tundub küll elementaarse eetika vastane, kui Silja jaanuari keskel Helsingi turismimessil kuulutas oma Tallinna kaudu Stockholmis ja Travemündes käimise alguse kuupäevaliselt välja. Ning alles seejärel hakkas siit nõusolekut pressima. Kiirustama siinseid otsustajaid nende tähtaegadega, mille eelnevalt olid omapäi välja kuulutanud. See oli ju vales järjekorras tegutsemine.

Vale järjekord polnud mitte sellepärast, et nad poleks teadnud, kuidas tuleks asju ajada, vaid see oli strateegiline kunst. Kui meie pool poleks lubanud, oleksid nad saanud süüdistada valitsust

Rist ja sotsiaalabi. Oleme harjunud nutma: meil on palju probleeme. Aga kes tahab meie probleeme lahendada? Ei keegi. Austagem kõigepealt iseennast, käitumegem väarikalt. Me ei ole kellegi võlgu. Ei ole kellegi ees süüdi. Vastakem kõigile kui võrdsed.

Mida selle reisisadamas parimal kaikal Silja lipudega monstrumi kohta ütlete?

Ma arvan, et see on tõsine küsimus sadama juhtkonnale ja ka meile: kuidas pääsevad meie laevad tuulega 12. kai äärde? 12. kai, mille toru Eesti Merelaevandus ehitas oma rahaga, on meie jaoks nüüd rivist väljas. Ei tea, miks me niimoodi teeme, see on väga imelik. Ma loodan, et sadam saab selle eest vähemalt head raha.

Paistab, et meie reisisadama kaikal ei maksa suurt midagi, sest see ujuv-

chitis seisis seal kaks nädalat, enne kui tööle hakkas. Oli vineeriga kaetud, vist remonditi.

Ja meie maksame tohutut raha, et peame seetõttu laevu ühest kohast teise ümber haalama.

Rääkimata kaptenite närvidest — neil pole enam üldse puhkehetke.

Kas teie raha, mida sadamale maksate, on viletsam kui Siljal?

Meie riigil ei ole kahjuks niisugust oma laevade toetamise süsteemi kui on näiteks Soomel. Meie maksame praegu liikluses rohkem sadamamakse kui soomlased. Meil on küll teisi eeliseid, mida ei saa maha vaikida — palk on meil näiteks väiksem...

Ma ei tea, kuidas Kesklinna sadama juhtkond võis niisuguse asja sadamasse tuua ja kaalkoha kinni panna. Ja ma ei tea, mida mõtleb sadamakapten sel juhul liiklusohutuse asjus. Või kas keegi on ses küsimuses ka tema arvamust kuulda tahtnud.

Olen kuulnud, et Silja kauples sadamamakse maha, sest laeva mõõtude järgi ei saa tema käest selle asja eest täie rauaga võtta — vastasel juhul oleks see summa võrdne peaaegu et veerandi Eesti riigi eelarvega. Kuigi Eesti laevade eest, mis on väiksemad, võetakse täistariif.

Ei ole konkurentide poliitikkasse tunginud, aga siin on muidugi, millest rääkida.

Jälle riik ei käitu riigina. Aga mis "Tallinna Sadamat" selleks sunnib — on's see neile majanduslikult nii kasulik?

Arvatavasti on. Peab nende käest küsima. Me oleme samuti kõigest nende kliendid — ei tea nende majandusliku olukorda ega finantsseisu.

Niimoodi aga vastanduvad mingil määral sadama kui riigiettevõtte, mis peab riigile raha teenima, ja riigi kui terviku huvid, sest riigile peaks kasulik olema ühtlasi ka oma laevafirmasid soodustada. Või neile vähemalt normaalseid tingimusi hoida.

Olgu riigiettevõtte või mitte, selge on see, et keegi ei hakka maksma selle ettevõtte eest. Ka meid süüdistatakse: olete riigiettevõtte, miks te mõnd konteinerit ilma rahata ei vea. Aga meile ei anna keegi ilma rahata kütust; palgaraha peab samuti teenima. Igaüks peab ise enda eest maksma.

Aga kes peaks olema see, kes kaitseb riigi kui terviku huve?

Kõigepealt Riigikogu, siis valitsus, kus on ju vastavad ministrid igal alal.

Kas Eesti riigil on olemas merenduspoliitika või ei ole?

Olen näinud küll ühe korra seda tehtavat, oli selline asi.

Oli. Aga kui ei ole, siis näpuga peame eelkõige näitama enda peale. Merenduspoliitika on väga raske... Oleks hull lugu, kui seda teeksid inimesed, kes merendusega pole enne tegelnud. Me peaksime oma igapäevaste tööde ja murede kõrvalt, kasvõi siin minu toolis istudes, mõtlema, kuidas meie merenduspoliitika peaks välja nägema, olgugi et keegi pole öelnud, et see oleks minu ametiülesanne. Peaksime tegema ettepanekuid, samuti lobbytööd, et ettepanekud läbi läheksid, siin pole midagi häbeneda. Maailmas koosneb kogu asjaajamine lobbydest, läbisurumistest jne.

Teie valdkonnas seisneb lobbytöö paljuski selles, et otsustajale selgeks teha, mis on üldse mis. Kasvõi sedasama pisiasja, et sildumine sadamas on keeruline operatsioon, kus loetakse meetreid ja sentimeetreid.

Peab iseenele ülema, et mõnikord oleme siiski liiga palju seotud igapäevase tööga, et tegelda veel perspektiivse mõtlemisega ja selle perspektiivi nimel võitlemisega.

Missugustest seadustest praegu kõige enam puudust tunnete?

Kõige hullem on, et vastu võetud seadused on üldised. Meie õnnetus on, et need pole kohandatud sellele, mis meie valdkonnas on eripärast. Näiteks olgu või töö- ja puhkuseeasus. Paljude seaduste täitmine viiks merel absurdini. Meie lipu all sõitmine läheks kallimaks kui näiteks Küprose lipu all ning meil saaks vähem palka kui seal. Kui me oma seadusi ei kohenda, siis ühel päeval on eralaevafirmadel kasulikum Eestiga hüvasti jätta. See päev pole enam kaugel.

Probleemid ei teki mitte kellegi lollusest, vaid sellest, et seadused on universaalsed, aga ei saa kuidagi meie alaga kokku minna. See on tõsine küsimus, mida 20. aprillil arutas ka laevanduse juhatus. Loodi vastav komisjon, mis hakkab seaduste muutmise ettepanekuid tegema. Oleme täiesti kindlad, et peame seda ise tegema.

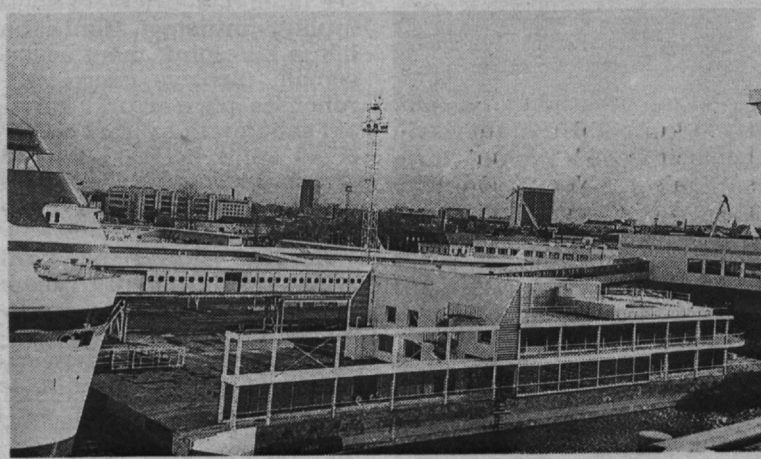
Ametiühingutega võime vaielda lõpmatuseni — praeguste seaduste rikkumiseta läbi ei saa. Seadus näeb ette, et võib olla 200 ületundi aastas, aga merel ei saa sellega hakkama — laevad jäävad seisma. Välislaevade meeskonnad saavad palju palka, aga väiksel laeval on näiteks ka ainult kapten ja vanemtüürimees... Meil on vaja laevavapere seadust, mis määraks ära kõik meremeeste kohustused ja õigused. Niisuguseid eelnõusid on ka esitatud, aga need on seisma jäänud.

Või veel üks näide. Kui võtame Eesti lipu alla ühe laeva, siis saame kohe 18% maksu juurde. Teeb asja mõttetuks. Me ostame laeva maailmaturu hinnaga ja ei saa ometi maailma minna konkureerima alusega, mis on 18% kallim. Kümne miljoni laeva puhul on see 1,8 miljonit dollarit. Sel ei ole ju mõtet. Niimoodi hakkame samasuguseid variserlikke tempe tegema kui nõukogude ajal. Ostame laeva parem näiteks Küprose lipu alla ja pärast võtame charterisse.

Riigifirma pole meil muidugi seda õigust, et öelda: lähem mingi muu lipu alla, kus meil on mugavam, mehed saavad rohkem palka ja omanik maksab vähem raha ära. Aga arenevad erafirmad saavad sellest varsti aru, kui polegi juba saanud.

Kõik mõistavad, et need asjad tuleb ette võtta ja korda seada, muidu ei ole meil siin mõtet jagelda.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Parem pool reisisadamast — "Silja" laev ja ujuvterminal.

M/L ESTONIA
28. septembril 1994 toimunud
katastroofi tehnilisi aspekte
käsitlev

OSAARUANNE

(järg)

Reisiparvlaeva ESTONIA Huku Põhjuste Uurimise Rahvusvaheline Komisjon

Käesoleva osaaruande lugemisel tuleks silmas pidada selle piiratud ulatust ning vältida järelduste tegemist õnnetuse põhjuste kohta enne lõpliku aruande ilmumist.

* Kui pole märgitud teisiti, siis on kõik aruandes esinevad kellaajad antud Eesti aja järgi (UTC + 2h).

** Kaalu (massi) ja jõu ühikutena on SI-ühikute asemel kasutatud tonne.

2.4 Muud tähelepanekud
Pardal ajutiselt remondimadrusenena töötav praktikannt märkas 1994. a. augustis pragusid visiiri kinnitustalade külglaadistuse ja hingede pukside vahelistes nurkkeevitustes.

Tema poolt märgatud praod asusid keevisõmbluste alumises osas, visiiri kinnitustalade külglaadistuse ja hinge pukside vahel, hingekonstruktsiooni tekipoosel küljel. Üks pragu oli umbes 100 millimeetri pikkune, ja teine, lühem, asus parempoolsetes hingekõrvades. Üks umbes 60 mm pikkune pragu asus vasakpoolse hinge ühes kõrvas. Suletud visiiri puhul ei olnud pragusid näha.

2.5 Rammvaheseina ja vöörirambi asukoht

ESTONIA vööriramp paiknes umbes 4,2 meetrit vööri pool kohast, kus see oleks pidanud olema rammvaheseina ülalpoolse pikendusena vastavalt 1960. a. SOLAS-konventsiooni nõuetele, mis kehtisid laeva ehitamise ajal.

Sel ajal kehtinud Bureau Veritase nõuetes ei sisaldunud täielikult SOLAS-i rammvaheseina ülemise pikenduse kohta käivad nõuded. Seega ei olnud SOLAS (1960) nõuetele vastav rammvaheseina ülemise pikenduse paiknemisele kohaldatav pikkuspiirang — 5 protsenti laeva pikkusest — Bureau Veritase reeglites nõutav. Siiski oli reeglites olemas viide, et klassifikatsioonühingu peakontor võib nõuda, et rammvaheseina ülemist osa pikendataks pakitecini.

Laeva ehituse spetsifikatsioon on pealkirja all "Osaline rammvahesein" öeldud: "Kavandatava sõiduplirakonna jaoks S.M.A. (Soome Meredministratsiooni) poolt ei ole nõutav." Laevatehaselt ülevõtmisel ardisid Soome võimud laevale Reisilaeva Ohutuse Tunijistuse vastavalt SOLAS-ile. Soome Meredministratsiooni esindajate osalemise ulatust laeva ehitamise ajal veel uuritakse.

SOLAS-konventsiooni 1981. a. Parandustes ning IACS (Rahvusvahelise Klassifikatsioonühingute Assotsiatsiooni) 1982. a. Ühtlustatud Nõuetes esitatakse üksikasjalikumad nõuded

vööriluugi ja -rambi seadmetikele.

3 Analüüs ja hinnang
3.1. Vööriviisi kinnituseadmete kandevõime hinnang
3.1.1 Projekteerimise alused ja klassifikatsiooniühingu nõuded

3.1.1.1 Üldised nõuded
Visiiri oli ehitatud vastavalt Bureau Veritase 1977. aasta nõuetele. Käesolevas uurimises ei ole nende nõuetele vastavust üksikasjaliselt tuvastatud.

Vastavalt tol ajal kehtinud B.V. nõuetele pidid lukustusseadmed võimaldama vööriluugi "kindlalt sulgeda". Ei olnud antud mingeid kindlaid meetmeid lukustusmehhanismide kontrollimiseks. Konstruktiiivsete tugevduste olemasolu nõuti üldsõnaliselt ainult klampide, hingede ja tõsteseadmete puhul.

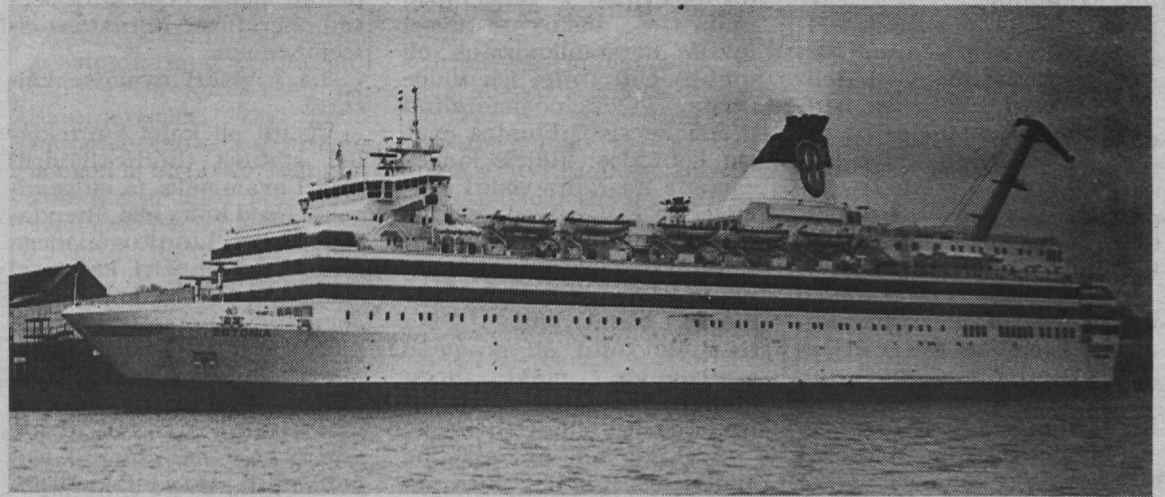
Kaks B.V. visiiri montaaži jooniseid uurinud ametniku märkust kinnitavad, et "lukustusseadmed peavad olema riiklike instantside poolt heaks kiidetud" ning et "Laeva konstruktsiooni lukustusseadmete, silindrite ja hingede kohalik tugevdamine peab rahuldama laeva inspektorit".

Ro-ro laevade vööriviisi projektkoormust on seoses uute andmete ilmsikstulekuga pidevalt uuritud, ning ESTONIA ehitamise ajaks ei olnud see veel piisavalt kindlaks määratud.

3.1.1.2 Bureau Veritase reeglitega kehtestatud nõuded vööriviisi projektkoormusele

Bureau Veritase reeglid ei täpsustanud visiiri vertikaalsetele ja horisontaalsetele pindadele rakendatavaid jõudusid. Laevatehase poolt arvatud koormused põhinesid rakendatud jõul ja ulatusid kuni 536 Tonnini vertikaalselt ja 381 Tonnini horisontaalselt. Nende jõudude füüsikaline tagapõhi ei ole teada. Siiski kuulusid rakendatud jõud samasse suurusjärku kui teiste klassifikatsioonühingute poolt samal ajal rakendatavad.

Laevatehases sooritatud arvutuste puhul rakendati koormusi ühtlaselt kõigile viiele kinnituspunktile, kaasa arvatud hinged, mille tulemuseks oli arvutuskoor-



mus 100 Tonni kinnituspunkti kohta. Kuivõrd koormuse kohta ei olnud täpseid nõudmisi, puudusid Bureau Veritase reeglites ka juhised koormuste arvutamise meetodi kohta.

Kohaldatud protseduuride tulemuseks ei olnud välisjõududega staatilises tasakaalus olevate jõudude kombinatsioon. Koormuse jaotus on staatikaga määratu. Üksikasjalisem koormuste jaotuse arvutus oleks koormuseks ühe lukustusseadme kohta andnud umbes 135 Tonni. Vajalik rakendatav jõud määrati hiljem täpselt kindlaks ja IACS 1982. a. Ühtlustatud Nõuetes antud väärtuse järgi oleks arvutuskoormus iga luku kohta tulnud umbes 200 Tonni.

Iga lukustusseadme projektkoormust kasutati iga seadme koormust taluva minimaalse ristlõike määramiseks. Selleks kasutati tavalist lubatud pingete meetodit. Arvutusi ei esitatud Bureau Veritasele analüüsimiseks. Arvutuste meetodikas kasutatud varutegur oli umbes 3 purunemispiiri suhtes.

3.1.2 Põhjaluku konstruktsiooni tugevus

Põhjaluku mehhanism purunes kinnituskohades vöörpiigitekil. Purunemine leidis aset plaatkõrvades, mis toetasid juhtpuksi ja vastavat tugipuksi, ning keevisõmbluses pesa ja tugipuksi ümbruses.

Purunenud kõrvad toodi laevavakilt üles ning nende purunemispindu ja materjali on nii metallograafilisest kui ka tugevuse aspektist uuritud. Seda uurimust käsitletakse põhjalikumalt lõpparuande lisas. Kõigi arves-

tuste kohaselt purunesid kõrvad vähetsükilise ülekoormuse tingimustes. Purunenud aasade üldpilti võib näha fotol 13. Keevis oli purunenud osaliselt õmbluse kohalt ja osaliselt keevise ja juhtpuksi materjali eralduse kohalt. Keevisõmbluste paksus oli umbes 3 millimeetrit.

Erinevate arvutuste kohaselt on põhjaluku konstruktsiooni kandevõimet hinnatud 80-150 Tonnile. Arvutustes on arvesse võetud kõrvade purunenud pindade ristlõiget ja ka keevisõmbluste oletatavat panust.

Tegelik purunemiskoormus võis olla väiksem, kuna kõrvad võisid puruneda ka ükshaaval. Juhtpuksi ja tugipuksi vahe oli umbes 100 millimeetrit, samas kui visiiri vastava kõrva paksus oli 60 mm. Kõrva tegelik asend lukustusriivil võis mõjutada seda, mis sugune kõrv kandis suuremat osa koormusest ja seega võis puruneda enne teist. Visiirikõrva deformatsioon viitab sellele, et tugipuksi üksikkõrv purunes esimesena.

Laevatehasest saadud informatsiooni võib mõista nii, et lukustusseadmed olid valmistatud eraldi ning seejärel keevitatud vöörpiigi tekile. Konstruktsiooni keevitamisel oli kasutatud tavalist keevitamistehnikat, kuivõrd puudus detailne joonis andmetega keevitamise kohta.

Et rahuldada laevatehase projektarvutusi, pidanuks kõrvadel olema suurem minimaalne ristlõige või pidanuksid keevitused moodustama täiskoormust kandva ühenduse, kui sealjuures oleks kasutatud õiget tootmistehnoloogiat.

Sellest võib järeldada, et lukustusseadme ristlõige ei

vastanud projektkoormusele.

3.1.3 Külglukkude tugevus

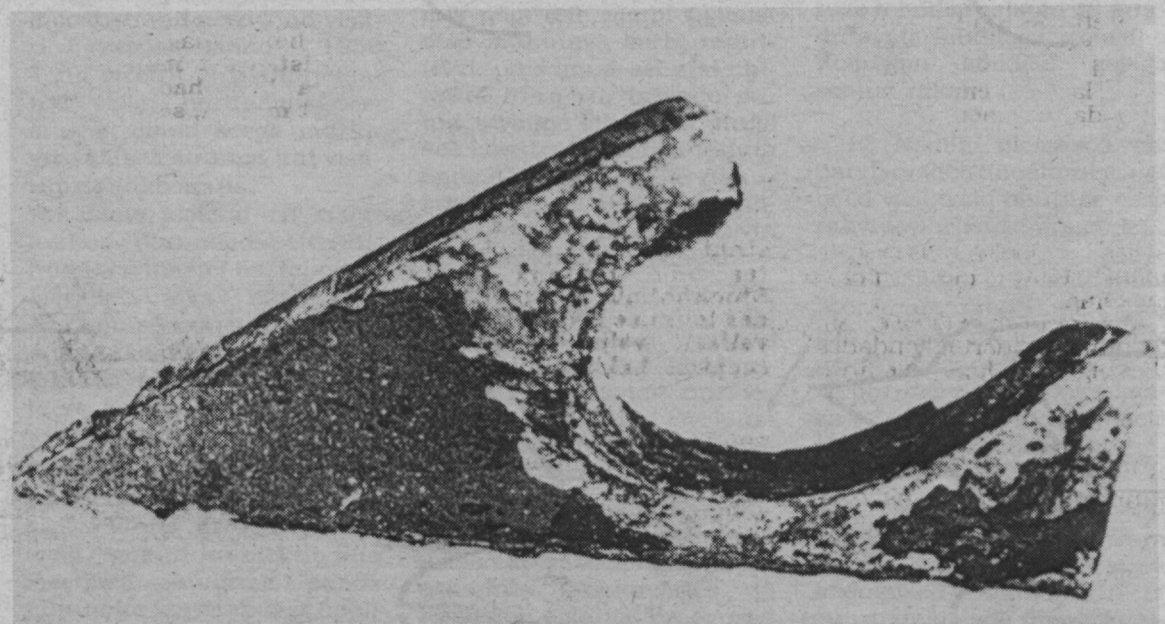
Külglukud purunesid kõrvade ja visiiri ahtripoolse plaadistuse liitekohalt. Ei ole leitud üksikasjalisi jooniseid, mis näitaksid kõrvade täpseid mõõtmeid või nende visiiri plaadistusele keevitamise üksikasju. Kõrvade aluspikkus oli umbes 380 millimeetrit, mõõdetuna kinnituse jäänustelt visiiril, võrreldes üldpaigutuse joonistel näidatud 480-ga.

Kõrvad rebiti visiiri plaadistusest välja koos osaga plaadistusest, neist jäid järele nelinurksed augud kärisevad murdumispindadega. Kõrvad jäid vrakile. Ühe kõrva alumist pinda võib näha fotol 14. (ei avaldata — Toim.)

Visiiri ahtripoolse plaadistuse paksus oli 8 millimeetrit. Laevainspektori nõudel oli lukustusseadmete konstruktsiooni kohalikuks tugevuseks lisatud kõrvade taha veel kaks vertikaalset jäikusribi. Muid tugevdusi kõrvade taha paigaldatud ei olnud.

Külglukkude kandevõimet ei ole võimalik lõplikult välja arvutada, kuivõrd see on staatikaga määratu. Jõudu, mis on vajalik selleks, et tõmmata kõrv visiiri küljest lahti hingede telje ümber pöörlemise suhtes tangentsiaalses suunas, on siiski hinnatud umbes 90 - 120 Tonnile.

Siit järeldub, et piisavalt üksikasjaliste tootmis- ja monteerimisinstruktsioonide puudumise tõttu ei olnud arvatud projektandevõimet. Koormuse ülekandmiseks kõrvadelt visiiri korpusele oli rakendatud vaid minimaalseid meetmeid.



13. Põhjalukustusseadme purunenud kõrva detailid

3.1.4 Lukustusseadmete heakskiitmine

Rambi ja lukustusseadmete tootja saatis Soome Me-readministratsioonile kirjalku palve, et teda informeeritaks, missuguste joonistega Administratsioon soovib tutvuda. Administratsioon vastas, et joonised tuleb Administratsioonile esitada ainult juhul, kui tekib kahtlusi seoses rakendatavate nõuete tõlgendamise ja Administratsioon eeldas, et tavapärasel ülevaatusel sooritab klassifikatsiooniuuring. See kirjavahetus viitab rambi ja selle juurde kuuluvate osade valmistaja joonistele, mitte laevatehase koostejoonistele. Ei ole leitud tõendeid, et Administratsioonile oleks eriliselt läbivaatamiseks mindeid jooniseid esitatud.

Üldpaigutuse jooniseid kontrollides tegi Bureau Veritase inspektor märkuse, et riiklikud instantsid peaksid lukustusmehhanismide paigutuse heaks kiitma. Ei ole leitud mindeid tõendeid selle kohta, et laevatehase oleks need joonised Soome Me-readministratsioonile esitanud.

Laevainspektori kommentaar üldpaigutuse joonise kohta sisaldas ka märkuse, et lukustusseadmete taga asuv kohalik tugevdus peaks rahuldama järeleavaatust teostavat inspektorit. Paistab, et inspektori nõuet järgiti ja inspeksiooni toimikutes on märges, et nõutud kaks vertikaaljäikusribi on visiiri plaadistuse esiküljele keevitatud.

3.1.5 Tekihinged

Visiiri kinnitustalade otsakõrvadesse kinnitatud hingepuksi kandevõime oli 350 Tonni iga hinge puhul. Siia tuleb juurde arvata ka keevisõmbuste arvatav panus. Kõige nõrgem lõik oli

kõrva vastas ja hõlmas ka nurkkeevitust hingepuksi ümbruses. Visiiri tõstmisel tekkiv normaalkoormus oli umbes 150 Tonni iga hinge kohta. Eelpoolmainitud praod keevisõmbustes asusid kohtades, millele langes esmane koormus visiiri avamisel ja sulgemisel tekkiva tuulekoormuse näol ja eriti juhul, kui käituri erinevast liikumiskirusest tingituna ilmnis teatav vääne. Oma asukoha tõttu oli pragudel minimaalne mõju kogu konstruktsiooni eestpoolt tulevate koormuste taluvusele.

Hingekõrvade purunemine leidis aset tõmbel. Purunemispinnad näitavad, et purunemine leidis aset monotsüklilise ülekoormuse tingimustes. Hingede puksiid kõrva ja keevisõmbulisi on metallograafiliselt ja tugevuse seisukohast uuritud. Uurimistulemused lisatakse lõpparuandele.

Peetakse võimalikuks, et hingede purunemist põhjustanud jõud tekkisid siis, kui visiiri kinnitustalad hakkasid kokku puutama ülemise tekiga visiiri põhjakonstruktsioonide kokkusurumise tagajärjel. Seejuures tekkinud kangisüsteem ja visiiri vastu võõrpiigi tekki tagumisel tekkinud inertsi jõud olid enam kui piisavad selleks, et hingesid lahti tõmmata.

3.1.6 Käsilukkude panus

Kummalgi küljel asetsevad käsitsi suletavad lukud koosnesid kahest plaatkõrvast ja aaspoldist, mis pöörles kõrvade vahelisse asendisse ja kinnitati. Käsilukkude kandevõimeks on arvatud umbes 70 Tonni kummalgi. Kui käsilukud oleksid olnud suletud, oleksid nad visiiri lukkude üldist kandevõimet teataval määral suurendanud. Fakt, et nende kasutamise kohta ei ol-

nud mindeid instruktsioone, näitab siiski, et neid ei peetud operatiivse lukustusüsteemi osaks.

3.1.7 Visiiri avamise käituriid

Visiiril oli kaks suurejulist käituriid (hüdrosilindrit) visiiri avamiseks ja sulgemiseks. Need kaks olid ühendatud visiiri kinnitustaladega umbes 1,3 meetri kaugusel hingedest ja monteeritud tugevdatud horisontaalsetele platvormidele laevakere eesmise osas. Käituriid olid hüdrauliliselt ühendatud solenoid-tüüpi juhtklapiga, mis oli kogu aeg suletud, välja arvatud juhtudel, kui visiiri liigutati.

Kui visiir hakkas merejõudude mõjul avanema, langes koormus ülalt ka käituriitele, mis takistasid avanemist. Merejõudude rakenduskeskmest lähtuv kangisüsteem tekitas suure tõmbejõu käituriitele. See jõud tõmbas vasakpoolse käituri laevakerest välja, ilma et see oleks olnud väljalükatud asendis, kuna sellesse suletud vedelik kandis jõu üle seadme madalale kinnitusele. Vertikaalset jõudu, mis käituriid toetava konstruktsiooni löikele purunedes laevakerest välja tõmbas, hinnatakse umbes 700 Tonnile, arvestades ka jõu ebasümmeetrilist rakenduspunkti. Käituriid on põhjalikult uuritud ja uurimistulemused lisatakse lõpparuandele.

Parmpoolse käituriid tihendid purunesid ega lasknud vedelikul koormust üle kanda. Selle käituriid varras oli seetõttu väljalükatud asendis ja käituriid jäi visiiri liikumise alguses faasis laevakere külge.

Sellele käituriidile algselt, enne tihendite purunemist rakendunud jõudu ei ole võimalik hinnata, kuid ilmselt

oli see väiksem kui piirväärtus 700 Tonni.

3.2 Rambi lukustusseadmete tugevuse hindamine

Suletud asendis oli ramp kinnitatud kuue lukustusseadmega — kahe lukustuskonksuga ülemises osas ja kahe lukustusriiviga kummalgi küljel.

Ülemised lukustuskonksud olid suletud asendis, seda kinnitavad videopildid käituriidest ja kangide mehhanismist. Siiski pole olnud võimalik kindlaks määrata, kuidas konksud purunesid. Konksu kandevõime ülempiiriks võis olla koormus, mille juures metall konksu ja varva kokkupuutekohas hakkas voolama. See koormus on umbes 20 Tonni. Oletatavasti libises varb konksu tagant ära, kui konksu materjal hakkas voolama, sest konksu otsa kõverus oli väike.

Külgmised lukustusriivid ulatusid kinnises asendis karbitaolistesse konstruktsioonidesse, mis olid keevitatud rambi küljaladale. Keevituste purunemise tagajärjel rebiti need karbid lahti. Ühe karbi lahtirebimiseks vajalikku jõudu hinnatakse umbes 20 Tonnile. Alumine vasakpoolne karp lahti ei rebenenud, kuna oletatavasti ei olnud lukustusriiv selles karbis täielikult kinnitatud. Jääb veel küsimus selle lukustusseadme seisukorrast õnnetuse ajal, kuid õnnetuse üldisele käigule see mõju ei avaldanud.

Kinnitusseadmed purunesid järk-järgult seetõttu, et jõud rakendus esmalt vasakule küljele. Rambi otsale mõjuval jõul, mis tekkis kokkupuutest visiiriga, oli lukustusseadmete suhtes ebasoodne kangisüsteem, mis võimendas lukustusseadmele mõjuvat jõudu. Kontakt-

jõudu, mis oli vajalik visiiri tekil asuva kaitsekarbi jäikusribide deformeerimiseks, hinnatakse umbes 50 Tonnile.

3.3 Visiiri ja rambi purunemise võimalik kulg

Jõudude jagunemine visiiri kinnituskohadel on staatikaga määratatu. Visiiri ja laevakere kinnituskohade tugevuse arvutus lõplike elementide meetodiga, mis arvestaks kogu konstruktsioonide elastsust, lubaks teoreetiliselt arvutada jõudusid igas kinnituskohas eraldi, kui mõjunud välisjõud oleksid teada. Kuivõrd välisjõudusid ei ole võimalik määrata ja nende suurus ja asukoht varieerusid kiiresti, siis ei ole igale kinnituskohale mõjunud jõudusid eraldi võimalik välja arvutada.

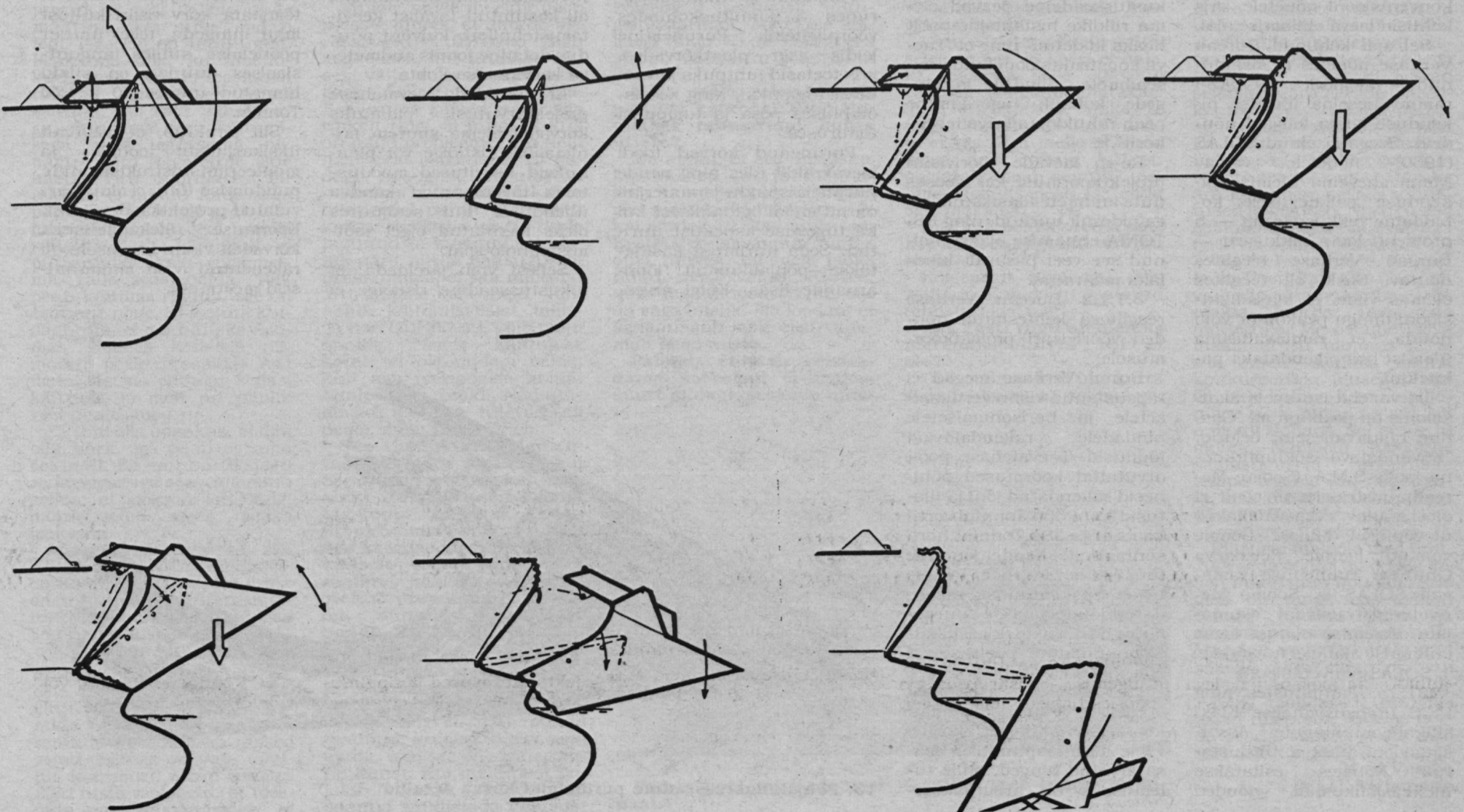
Kõige tõenäolisem sündmuse kulg purunemise käigus on vigastuste iseloomu ja arvutuste põhjal rekonstrueeritud. Joonis 15 (14 — Toim.) illustreerib allkirjeldatud sündmuse kulgu.

Kolm lukustusseadet võisid järele anda ükskõik misuguses järjekorras. Võimalust, et kõik lukustusseadmed andsid järele ühekorraga, peetakse väikeseks, arvestades iga lukustusriivi kontrollimatut manguvabadust ja konstruktsiooni elastsust.

Pärast põhja- ja külglukkude purunemist takistasid visiiri käituriid visiiri edasist avanemisliikumist. Merejõudude suure õla tõttu rakendus käituriid kullaldane jõud, et neid laevakerest välja tõmmata või sisemiselt purustada.

Pärast lukkude ja käituriidte purunemist sai visiir oma hingede teljel vabalt pöörleda. Vigastuste puudumine visiiri tekil asuval toel viitab sellele, et visiir ei tõusnud

14. Võõrvisiiri eraldumise võimalikud etapid



kordagi täiesti avatud asendisse. Tunnistajate ütlused teravate tagumishelide kohta võõriirikonnas ja vee ülespaikumise kohta visiiri ja teki vahelt viitavad sellele, et visiir pöörles mõnda aega üles-alla. Selle aja jooksul peksles visiir vastu oma kolme alumist tugipatja, millest peamiseks on visiiri võõrtäav, mis oli kokkupuutes jäävõõriga. Võõrtäav eraldus visiirist, kuna löökide toime keevisõmblused rebenesid. Visiiri jõuline pekslemine põhjustas võõrtäavi eraldumise visiirist märkimisväärse ülespoole suunatud kiirusega, tekitades sealjuures umbes kahe meetri pikkuse terava löögijälje visiiri esiküljele, nagu võib näha fotol 10.

Pärast massiivse võõrtäavi eraldumist visiirist ei olnud enam ühtki tugevat kohta, mis oleks vertikaalsele pekslemisele vastu seisnud, ning visiiri põhjaosa deformeerus ja suruti umbes 0,2 meetri jagu kokku, kui see peksles vastu kahte ülejäänud tugipatja, kaitseplaadistuse väljaulatuvat osa võõrpiigiteki ümbruses ja kinnitussarvi.

Kuivõrd visiir tänu põhjaosa kokkusurumisele asetses normaalsest madalamal, hakkasid visiiri kinnitustalad käima vastu peatekki, põhjustades hingede suuri üles- ja ettepoole suunatud jõude, mille tagajärjel hinged purunesid. Samal ajal peksis visiir selle liikumise käigus ka vastu esivaheseina alumist osa eest tahapoole, mis suurendas hingedes ettepoole tõmbavat jõudu.

Selles faasis oli visiir ikka veel normaalsele lähedases asendis, sest käiturite kinnituskõrvad olid fikseeritud teki asuvates avaustes. Selle faasi jooksul jätkas visiir vertikaalset liikumist, nagu nähtud mitmesugustest vigastustest, näit. vasakpoolne fikseerimissarv rebis visiiri ahtrivaheseina suure augu. Visiiri kinnitustalade põhjaplaadistuse ahtripoolse osa ja tekil asuvate hingede kinnituste vigastustest on samuti ilmne, et visiir peksis tahapoole tugevasti vastu laevakeret. Visiiri tekiplaadistuse ahtripoolne osa peksis samuti vastu laevateki serva, enam-vähem ühtlaselt kogu laiuse ulatuses vasakult paremale.

Hilisemas staadiumis, võib-olla vee kogunemise tõttu visiiri sisemusse ja laeva pikiõõsumisest tekkinud inertsjõudude tõttu, hakkas visiir kalduma ettepoole niisuguse jõuga, et tõstmiskäiturite kinnituskõrvad hakkasid teki plaadistuse auke rebima. Selle järkjärgulise ettepoole suunatud liikumise käigus puutus visiiriteki asuva kaitsekarbi ahtripoolne sein kokku rambi ülemise otsaga. Kuivõrd merejõud mõjusid võõrile vasakult, pöördus visiir teatud määral paremale, põhjustades seega kontakti keskendumise vasakule küljele.

Visiiri jätkuva ettepoole nihkumise jooksul peksleva liikumise käigus jätkasid tõstmiskäiturite kinnituskõrvad aukude lõikamist teki plaadistuse, ja tekil asuva kaitsekarbi ahtripoolne sein hakkas tõukama rambi üle-

mist osa. Seejärel andsid järele rambi lukustusseadmed. Ülemised kinnituskõrvad võisid lahti tulla konstruktsioonile rakenduva löökkoormuse tagajärjel, mis tekkis vasakpoolse käituri väljatõmbamise tagajärjel või hiljem, kui käitur visiiri üles-alla liikumise mõjul selles piirkonnas siia-sinna hüpples. Mõlemad rambi käituriid purunesid vardapoolsete otsete kinnitustest.

Seejärel ei olnud enam midagi, mis takistanuks rampi tema enese massi mõjul ettepoole kukkumast, ja ramp avanes, toetudes visiiri sise- ja välimisele pölvvarastele. Visiiri edasilikumist takistasid ikka veel läbi teki ulatuvad visiiri käituriid kõrvad. Sel ajal tungis vesi rambi külgedelt autotekile, nagu märkas ka vahimehaanik, kuigi ramp oli ikka veel näiltselt ülestõstetud asendis. Selles järjus oli visiir ilmselt veega täitunud.

Visiir jätkas ettepoole liikumist ja käiturite kinnituskõrvad, hiljem ka käiturite vardad, lõikasid augud teki plaadistuse ja hiljem ka eesmisel vaheseina. Selle liikumise käigus juhtis ramp visiiri ette- ja tahapoole, kuna ramp toetus visiiri pölvvarastele ja visiiri pikivaheseinte vahele. Vasakult lähtuvad merejõud põhjustasid visiiri ja rambi vasaku külje tugevaid kokkupõrkeid, põhjustades rambi kahe vasakpoolse hinge purunemise.

Veel hilisemas staadiumis võis visiir langeda ettepoole ja põrgata vastu pinnikujuulist võõri ülemist serva, mis põhjustas uusi kahjustusi visiiri alaosa. Selles staadiumis juhtis nüüd juba peaaegu täiesti avatud ramp ja parempoolne käitur ikka veel visiiri liikumist. Kui käitur lõpuks laevakerest lahti tõmmatud oli, kukkus visiir ettepoole. Kui lained vastu visiiritekki löid, põrkus visiir tagasi, vastu laeva pinnikujuulist võõri ja libises pärast seda allapoole, põhjustades ulatuslikke deformatsioone ja mitmesuguseid kriimustusi visiiri võõriosa plaadistusele.

Selles staadiumis oli ramp täiesti avatud. Rambi alumise osa vigastustest nähtub, et see põrkus vastu võõrpiigitekki.

3.4 Purunemise käigus mõjunud jõud

3.4.1 Üldised tähelepanekud

Algselt visiirile mõjunud jõud tekitasid visiiri hingede telje suhtes visiiri avamismomendi. See oli võimalik juhul, kui visiiri ülemisele osale rakendusid merejõud, s.o. kui suurem osa visiirist oli laine sees. Vastavaid merejõudusid ja lainetuse tingimusi on põhjalikult uuritud ja simuleeritud. Seda on kirjeldatud lõpparuande lisas.

Vigastustest ilmneb, et merekoormused tulid eelkõige eest ja võõrist vasakult, põhjustades purunemise kulgemise — visiir avanes ja pöörles hingede telje ümber. Alternatiivne purunemiseviis võis olla niisugune, et visiiri kinnitused said viga suurest külgkoormusest, mis murdis visiiri laevakere küljest lahti.

Siiski peetakse seda varianti vähem tõenäoliseks.

Ei ole võimalik absoluutse täpsusega kindlaks määrata, missugune mere poolt tekitatud jõud oli vajalik visiiri lahendamiseks. Kõigi kolme lukustusseadme purunemiskoormus oli 100 Tonni iga konkreetse luku kohta, kui visiir pöörles hingedel.

Vertikaalset jõudu, mis oli vajalik, rebimaks vasakpoolset tõstmiskäiturit laevakerest välja, hinnatakse umbes 700 Tonni. Siiski pidi jõul olema hingede telje suhtes väike momendiõlg. Parempoolse käituri tihendite purustamiseks vajalik jõud võis olla kuni 700 Tonni.

Lukustusseadmete purustamiseks vajalike jõudude ülempiir vastab hingede telje juures vastavalt momentidele 900, 450 ja 450 Tonni-meetrit, mis tekkis ajaliselt ühekorraga, ükshaaval või osaliselt kattudes. Käituriid purustav moment oli maksimaalselt 900 Tonni-meetrit kummalgi küljel, ja võis tekkida mõlema puhul samaaegselt. Parempoolse käituri purunemiseks vajalik moment võis siiski olla märgatavalt väiksem tihendite purunemise tõttu. Käiturite väljatõmbamiseks vajalikud jõud tekkisid aga alles siis, kui alumised lukud olid purunenud, kuna hingede sõrmede ja kinnituslukkude riivide lõtkud ja kokkusurutud vedelik põhjustasid ilmselt teatud viivituse.

Maksimaalne avanemismoment, mis põhjustanuks lukustusseadmete samaaegse purunemise, oleks seega umbes 1800 Tonni-meetrit. Kuid arvestades konstruktsiooni elastsust ja lukustusriivide lõtku, võis purunemine siiski olla pigem järkjärguline ja tegelik purunemismoment seega tunduvalt väiksem. Käiturite järkjärguliseks purunemiseks vajalik maksimaalne moment oli sama suur kui lukkude puhul.

3.4.2 Võrdlus projekteerimisnõuetega

Algses projekteerimistöös kasutatud projektkoormused arvestasid 536-tonnise vertikaalse koormusega, mille mõjuraadius oli 5,05 meetrit, miinus visiiri mass — 55 tonni —, mis mõjus 4,9 meetri raadiuses ja horisontaalkoormus — 381 tonni —, mille õlg oli 2,86 meetrit hingede teljest allpool. Koos moodustavad need jõud visiiri avamismomendi 1350 Tonni-meetrit. Ülalkirjeldatud visiiri purunemiskoormus ei olnud seega märkimisväärselt suurem kui visiiri projektkoormus.

Aastate jooksul on visiiri lukkude purunemist ette tulnud ka mitmetel teistel parvlaevadel. Üks näide on peaaegu-sõsarlaev DIANA II, mille lukustusseadmed osaliselt purunesid reisi Läänemere lõunaosas rasketes ilmastikutingimustes jaanuaris 1993. Lõpparuandes käsitletakse ka mitmeid teisi aset leidnud tõsiseid juhtumid, samuti ka efektiivsete meetmete puudumist nende juhtumite kogemustest õppimiseks.

Komisjon on märkinud, et

projektkoormusele esitatavad nõuded on järkjärgult suurenenud, ning eelkõige, et IACS on 1982. aastast tunduvalt tõhustanud projektkoormusele ja selle arvutamise metodoloogiale esitatavate nõuete rangust.

3.4.3 Kriitiliste jõudude tekkimiseks eeldatavad meretingimused ja kiirus

Alumiste lukkude ja seejärel hüdrauliliste käiturite purustamiseks vajalik merejõud võis tekkida laeva kiiruse ja merel valitsevate tingimuste koosmõjul. On läbi viidud põhjalik koormuste simuleerimine mitmesuguste meretingimuste ja laeva kiiruste juures, mida üksikasjaliselt käsitletakse lõpparuandes. Meretingimuste aluseks on võetud katastroofi ajal valitsenud statistiliselt tõenäolised tuuletingimused. Kavatakse hinnata ka merepõhja topograafia võimaliku mõju lainete moodustumisel.

Kokkuvõttes oli projektkoormusega samasse suurusjärku kuuluv hüdrodünaamiline koormus vägagi tõenäoliselt küllaldane, purustamiseks visiiri lukustusseadmeid. Niisugused, või isegi suuremad merekoormused võisid tekkida valitsevate tingimustes, kus laeva kiirus oli 14–15 sõlme ja vastulaine võõrile vasakult oletatava kõrgusega umbes 4,2–4,5 meetrit, laineperioodiga 8–9 sekundit.

3.5 Rammvaheseina ja võõrirambi asukoht

3.5.1 Reguleerivad nõuded ESTONIA rambi konstruktsioon ja õigesti paigaldatud rammvaheseina ülemise pikenduse puudumine olid iseloomulikud paljudele 1960-ndatest kuni varaste 80-ndateni ehitatud parvlaevadele. See konstruktsioon ei vastanud nõuetele, mille kehtestas juba SOLAS 1948. Ei ole veel selgunud, kas aastate jooksul kujunenud praktika aluseks oli rambi käsitlemine rammvaheseinana või rammvaheseina ülemise pikenduse nõude täielik ignoreerimine.

Kaasaegsete nõuete järgimine, mis puudutasid pakiteki ulatuvat rammvaheseina ülemise pikenduse olemasolu oleks tunduvalt suurendanud laeva võimalusi visiiri kaotusele vaatamata pinnale jääda.

3.5.2 Projektiga seonduvast

Projektkonstruktsioon, mis nägi ette rambi ülemist otsa mahutava karbi visiiriteki, oli samuti sel ajal ehitatud ro-ro parvlaevade puhul tavaline lahendus. Kuigi see konstruktsioon ei kujuta endast mingit reeglite rikkumist, olid sel siiski saatuslikud tagajärjed, kui ESTONIA visiir eraldus laevakerest.

4 Järeldused

Uurimistulemusi silmas pidades ja asjakohast tehnilist informatsiooni uurides on komisjon tulnud järeldustele, et õnnetuse toimumisele aitasid kaasa mitmed projekti iseärasused ja tingimused. Muid sellelaadseid faktoreid vaadeldakse lõpparuandes. Kokkuvõttes on komisjon oma töö praeguses järjus järeldanud, et

- Laev kaadus ümber, kuna

suur hulk vett tungis autotekile, püstuvus kadus ja seejärel tungis vesi ka kajutiteki kidele. Läbi kogu laeva laiuse ulatuv autotekk aitas sündmuste niisugusele arengule kaasa.

- Ilmastikutingimused õnnetuse ajal olid rasked. Niisuguseid meretingimusi on ette tulnud vaid ühel või kahel korral selle aja jooksul, mil laev on teinud reise Tallinnast Stockholmist.

- Võõrvisiiri lukustusseadmed purunesid antud kiiruse, laeva kursi ja rasketes ilmastikutingimustes visiirile rakendunud hüdrodünaamiliste koormuste tõttu.

- Visiiri lukustusseadmed olid valmistatud väiksema tugevusega, kui vastavad arvutused ette nägid. Arvatakse, et see erinevus sai võimalikuks seetõttu, et seadmete teatud osade kohta puudusid piisavalt üksikasjalised valmistamis- ja monteerimisinstruktsioonid.

- Pärast lukustusseadmete purunemist peksles visiir enne laevakerest eraldumist raskelt vastu täävikonstruktsiooni. Seda tagumist panid selgesti tähele nii reisijad kui ka laevapere liikmed.

- Võõrvisiiri purunemine põhjustas rambi avanemise rambi ja visiiri vahelise mehaanilise seotuse tõttu, mis tulenes projektist. Sellel projekti lahendusel olid õnnetuse käigule saatuslikud tagajärjed.

- Laeva ehitamise ajal kehtinud klassifikatsiooniühingu projektnõuded võõrliukidele polnud nii üksikasjalikud ja ranged kui hilisemal.

- Laeval ei olnud SOLAS-nõuetele vastavat rammvaheseina ülemist pikendust. Vastavalt ehituse spetsifikatsioonile ei nõudnud riiklik administratsioon niisuguse pikenduse olemasolu. Ramp ei vastanud niisuguse rammvaheseina pikenduse nõuetele.

- ESTONIA ehitamise ajal olid laevaehtajate üldised teadmised hüdrodünaamiliste koormuste mõjust suurte laevade konstruktsioonidele piiratud ja täielikud teadmised sellega seotud probleemide kohta ei olnud kättesaadavad ühelegi laeva ehitamisega seotud instantsile - administratsioonile, laevatehasele, laeva käitajatele või kaptenitele.

5 Soovitused

Olles tutvunud kõigi õnnetuse tehnilisi asjaolusid puudutavate faktidega, soovib komisjon kõikidel asjaga seotud riikidel

1. Nõuda olemasolevate parvlaevade täiustamist, et need vastaksid ohutuse osas rahvusvahelistele nõuetele;

2. Nõuda, et parvlaevade võõrikonstruktsioonid projekteeritaks nii, et ühe piirdekomponendi, näiteks visiiri, purunemine ei tooks kaasa laeva ohutusele saatuslikke tagajärgi, ja

3. Nõuda, et lühima võimaliku aja jooksul ro-ro parvlaevadel viidaks sisse niisugused täiustused, et suurte tekiade üleujutamine ei kujutaks endast ohtu laeva püstuvusele.



"Mare Balticum" võtab ilmet

Lubatud ümberehitused "Mare Balticumil" jätkuvad. Laeva püütakse muuta mugavamaks just selle liini vajadusi arvestades. Aprillis sai valmis tekireisijate salong pagasikappidega IV tekil. V tekil on suur pood. Sinna on koondatud nii parfüümid ja tehnika kui ka joogid, maiustused ja sigaretid. Ka jäätisekapp on nurgas. Nüüd on ruumi kaupa nii välja panna, et oleks võimalik kõigest ülevaadet saada ja ruumis ostukorviga liikuda. Sissepääs on ühel pool, väljapääs kasade juurest teisest uksest. Senistest poekestest tehakse konverentsiruumid.

Vii teki konverentsisaalis on avatud tumepruunide laudade ja tumeroheliste toolidena pub. Suurt baari remonditi parasjagu ning vahetati mööblilist. Sametist baaritoolid said mururohelise villase katte. Esialgse kava kohaselt peaks laeva uus ilme valmis olema suvehooaja alguseks.

Madli Vitismann



Teabepäeva õppe- ja treeninglaeval "Arzamass"

Korraldab Eesti Merelaevandus 5. mail ajakirjanike harimiseks. Viimase enam kui pole aastaga on selgeks saanud, et kui asjast midagi ei tea, on meremehi üsna lihtne põhjata. Meie suurim laevafirma võttis kätte ja püüdis ajakirjanikele selgitada, mida kõike üks inimene peab olema õppinud ja harjutanud, mis diplomid ja sertifikaadid saanud, enne kui ta merele tööle läheb ja tohtu vastutuse laeva, kauba ning reisijate eest enda peale võtta tohib.

Veel ühel teabepäeval tahetakse ajakirjanikud viia päris lätete juurde, merekooli "Arzamassil" käimisest lähemalt järgmises lehenumbri.

"Kotermann"

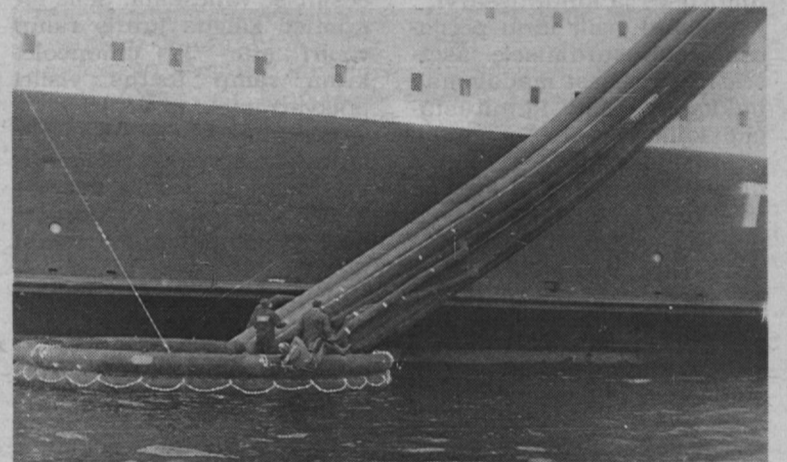
Tallinki aprillikuine ajaleht selgitab firma reisibüroo kaheks jagunemist: ühest osast sai turustusosakonna koosseisu kuuluv vastuvõtuteenistus ja teisest iseseisev aktsiaselts *Reisiteksper*. Esimese tööst on ka pikemalt juttu.

Veel kirjutatakse uuest piletimüügibüroost Helsingi kesklinnas. See avati naistepäeval ja pakuti naistele 10 marga reise. Naised olid terve päeva sajameetrises järjekorras seisnud ja uus büroo seotõttu kohe tuntuks saanud.

"Kotermann" on käinud ka vaatamas Eesti laevade jaoks ehitatud terminaali Helsingi Läänesadamas ja usutlenud "Donata" kaptenit pärast viimast Travemünde-reisi. Tallink Finland OY müügijuht räägib pikemalt, mida head veel suurema hulga reisijate laevameelitamiseks ette võetakse ja on kindel, et tulemas on edukaim suvi, mis kunagi olnud. Reisijamuljeid on "Mare Balticumilt".

"Piibujuttudes" on kõneks kalasõjad ja eriti see viimane, nähtuna 2010. aasta kooliõpiku tekstina. Muu hulgas: "Kuna eluaegsetel headel naabritel puudus vastase peletamiseks militaarne sõnavara, siis karjuti, mida osati — eestlased hüüdsid *saldejumps* ja *labrit*, lätlased *tereteretere* ja *kura-dikurat*."

Mari Vamba



Aivar Kauri fotod liugtee lahtikerimisest «Mare Balticumil»

Pomm laevas?

"Mare Balticumi" kapten ERICH MOIK, millal pommiärvardusest teada saite ja mida ette võtsite?

Teada saime reede, 21. aprilli pärastlõunal, enne väljaminekut. Hoiatus oli laupäevaks-pühapäevaks. Stockholmist poolt oli nii rambi kui ka trepi juures väljas politseivalve. Nemat vaatasid, et kes juba sisse tuli, see enam välja ei läheks — et ei jätaks pommi laeva. Toll tugevdas kontrolli autode ja nendel veetavate kaupade üle. Aga muidu laskime asjadel oma teed kulgeda.

Reede õhtul kogusin siin omad kokku ja mõtlesime plaani valmis — mida ja kuidas peaksime tegema, mida ei peaks tegema. Laoruumis kontrolliti üle kõik kaubad, et saabunud kastides mingit pommi ei oleks. Need ruumid on allpool veeliini ja kui seal midagi juhtub, siis juhtub kõvasti. Neljandal tekil vaadati remondimaterjalid läbi. Aga ega neljandast seitsmenda tekini oleks suurt midagi juhtuda saanud, maksimaalselt — tulekahju. Selle likvideerimiseks on aga kõik vahendid olemas.

Laupäeva hommikul tulid suured saksad kohale: härrad Johanson, Kalmus, ka kaitsepolitsei. Ega midagi uut välja mõeldud; plaan, mille me laevas olime teinud, läks käiku. Koos kaitsepolitsei ja koortega tegime esimese ning autoteki ülevaatus ja pommiotsimise. Meeskond tervenisti võttis asjast osa, teades, et see on õppus. Järgmine samm oli see, et reisijad ja kaup toodi tugevdatud kontrolli alla laeva. Selle aja peale oli ametlik teade pommiärvarduse kohta raadios juba kõlanud. Nii et asi oli üldteada.

Välja läksime pool tundi hiljem. Panime kinni esimese teki veekindlad ukсед. See tegi reisijate liikumise ebamugavamaks, muud midagi. Läksime "Silja" ja "Vikingi" vahel Stockholmist välja — Hanko all saime nendega kokku. Ega nemad teadnud midagi — see on minu asi, kus ma lähen. Nad ei küsinud ka.

Poole nelja ajal öösel üks daam ütles, et teil on võõris pomm. Kui küsiti, kust ta seda teab, oli vastus: ma tegin nalja. Hommikul hakkasime daami otsima, et saaks ta kätte, võtaks vähemalt midagi ette, aga ta kadus meil käest. Eks ta rikkus oma jutuga meil öö ära, ei lasknud magada. Olin isiklikult kohe päris verine ta peale.

Vaatasime muidugi ka laeva läbi. Näiteks, kas need ukсед, mis on kinni plommitud, on ikka korras jne. Midagi näha ei olnud. Eks siis ootasime, millal see pauk käib. Ei käinud. Tänapäevani söidame.

Iga niisugust ähvardust, nagu meile tehti, peab tõsiselt võtma, reisijate ohutuse me peame tagama. Reisijaid me ei informeerinud. Kontor pakkus välja, et teatada reisijaile, ja kes tahab, mingu maha. Keeldusin sellest ettepanekust, ja ütlesin, et kui seda teete, lasen kõik reisijad ja kogu kauba maha panna, otsime laeva uuesti läbi ja siis hakkame otsast peale inimesi laeva laskma. Selle peale nad loobusid oma mõttest. Ma ei saanud ju sada protsenti kindel olla, et keegi mingil kombel pommi siiski laeva ei jäta ja ise maha ei lähe. Ma poleks tahtnud teiste inimestega ja selle pommi laeva jääda.

Uhtegi tagasiantud piletit esmaspäevase seisuga teada ei

(järg lk. 14)

Laupäeva, 22. aprilli hommikul rabas kõiki uudis "Tallinki" karilesõidust. Pärast keskpäeva alanud Soome TV erisaated andsid uudisele värvi: telepildis võis näha kopterilt filmitud haavatud laeva pukserite vahel. Taus-taks pääsenud reisijate kriitika eesti meeskonna pihta päästetööde halva korralduse pärast. Vaid sportlik eakam proua tunnistas naeratades, et talle oli see unustamatu kogemus.

Laevapere pidas kriitikat ülekohtuseks. Arvati, et tuhande reisija hulgas leiab ikka mõne rahulolematu. Arvati, et teleuudistesse valitigi just neid. Lisaks süüdistuste pareerimisele leiti üht-teist koomilist, mida reisijate juures tähele pandud, ja ka kiideti neid.

Nagu õppehäire koos reisijatega

Nii arvas üks tüürimees-est tagantjärele, sest kõik olevat laabunud just nii, nagu õpitud. Laevalt evakueeriti kõik 1005 reisijat ja enamik 119 meeskonnaliik-mest. 46 laeval olnud autot lossiti Sompasaaris.

Kõik pääsesid põhimõtteli-selt kuiva jalaga: kõik paadid lasti alla, tõrkeid ei olnud. Ka päästeparved lasti vette, aga kui selgus, et kiiret pole, neid ei kasutatud. Selle asemel tegid päästepaadid mitu reisi ja appi tulid ka kõik sadama-sadama olnud väikelaevad.

Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja Jaan Kalmuse sõnul hindas Helsinki merepäästkeskus "Tallinki" laevapere tegutsemist oskuslikuks. Samas pälvis tänu ka merepäästkeskus, mis suutis päästetöödele kiiresti kaasata kõik laevad, mis juhtusid sadamas olema.

Üks asjatundja kommenteeris juhtunut samal päeval nii: "Kapten vastutab igal juhul, loots leiab endale kindlasti vabanduse."

Sündmuste ajaline järgnevus

Kell 8.02 — Laev lahku-b kai äärest, loots T. Heiskanen pardal. Nähtavus 2 kaabeltaud. Kustaanmiekka väinast väljumiseks oli kokku lepitud, et kõigepealt väljub "Alandia", siis siseneb "Silja Serenade" ja siis väljub "Tallink". Nähtavus halvenes enne väina.

"Silja Serenade'iga" mindi lahku vasakute parrastega umbes 1 kaabeltau kauguselt, kuid seda laeva udus näha ei olnud.

8.40. Oldi väinas sees ja tüürpoordiga riivati kallast, mille tagajärjel tekkis gene-

"Tallinkil", järgmisel päeval

raatoriruumis auk. Hakkas sisenema vesi. Anti ära vasak ankur, aga ei suudetud vältida kokkupõrget kaldaga. Enne pörkemomenti anti täiskäik tagasi, et vähendada pörke tugevust. Töötati võõrikruviga vasakule. Kiirus oli 9,5-10 sõlme.

8.42. Elekter kadus. Masinast kanti ette, et uputab generaatoriruumi. Häire — päästevahendid valmis panna. Anti teada Harmaja lootsijaama.

Teadaanded laevaperele eesti keeles, reisijatele eesti, inglise ja soome keeles.

8.53. Paadid valmis. Üldhäire laeva mahajätmiseks.

8.55. Anti "Mayday".

10.10 Lõpetati evakueerimine, paanikat ei olnud. Evakueeriti paatidega, vette hüppama kedagi ei sunnitud. Kõik päästeparved lasti vette, appi tulid pukserid. 18 meeskonnaliiget jäi laeva.

12.30. Laev pandi Sompasaari kai äärde. Kindlustus-firma "Pohjola" juhendab pumpamist. Abimasinaruum on uputatud ja ka peamasinaruumis on vesi. Kõige suurem kreen 10°. Augu suurus ei ole teada.

Lootsi arvamus: põhjus oli

hale Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse osakonna esindajad.

"Teatasime piirivalvele, siis kantslerile ja ministrile, seejärel peaministrile ja valitsuskomisjonile. Kuni saime teada, et kõik reisijad on päästetud ja ütlesime valitsuskomisjonile, et võite nüüd koju tagasi minna," rääkis üks asjaosalisi.

Ei läinud, läksid hoopis lennukile. Kella kahe paiku saabusid Sompasaari sadamasse siseministeeriumi kantsler, Eesti suursaadik ja vist kaitsepolitsei esindaja.

Komisjon siseministri eesistumisel, mida esialgu nimetati õnnetuse asjaolude väljaselgitamise ja edasise tegevuse koodineerimise komisjoniks, muutus ajakirjanduses hiljem valitsuskomisjoniks. Võib-olla seetõttu, et asjaolude väljaselgitamine on kaubandusliku meresõidu koodeksi kohaselt veeteede ameti kohustus, seega teede- ja sideministri haldusalas. Ning edasist tegevust, s.t. reisijate kahju korvamist ja laeva liinile tagasi-toomist saab koordineerida eeskätt laevaomanik. Ka see

mürisevad kompressorid. Laev oli ümbritsetud reostustõkkega, võõris oli vesi selle sees üsna laiguline ning vette visatud sorbendivorstid pruunid. Kõrvalkai ääres olid päästepaadid päästevesti-kuhjadega.

Laeval ei olnud omast käest elektrit ega vett, kaldavooluga oli seal külm ja hämar. Ülatekile olid toodud konteinerkäämlad. Generaatoriruumis loksus masuudine vesi. Treppidel ja koridorides kaeti remondi ootel vaipu, laost veeti kaupa välja. Koostati nimekirja neist, kes pidid Turkusse remonti sõiduks laeva jääma ja neist, keda koju tagasi taheti saada.

Vanemmehaaniku juures tehti remondiplaane, kapteni juures uuriti juhtunut.

Mida nad rääkisid

Kõik laevapere liikmed, kellelt küsitud, kinnitasid, et nad on toiminud n.-õ. määrustikupäraselt. Esmalt anti eestikeelne teadaanne meeskonnale, alles seejärel eesti, inglise ja soome keeles paadihäire reisijatele.

Et tegu polnud laeva mahajätmisega, vaid reisijate evakueerimisega, ei jätkunud iga päästepaadi jaoks küllalt oskajaid mehi. Osa nn. sõidumeeskonda jäi laeva, nende asemele paluti hakkajamaid meesreisijaid. "Eesti Ekspressis" avaldatud fotol võib näha, et päästevestis meeskonnaliige erineb teistest päästevestis inimestest üksnes selle poolest, et tal on radio käes. Sedagi mitte kõigil.

Aega oli piisavalt. Seetõttu ei olnud vajadust tormiredeleist alla ronida, aga kes palusid, need selle võimaluse said. Muidu võis astuda loot-siuksest, toetudes abistavale käele. Laev otsiti kolm korda läbi, et keegi maha ei jääks. Pangadaam jõudis uuesti alla minna, et võtta kaasa valuutavahetuse raha, kolmas tüürimees oli jõudnud kokku pakkida laevapere dokumendid. Keegi ei olnud üleriieteta. Reisijate käitumine olnud korrektne ja probleemideta. Kõik olnud asjast huvitatud, ühtki hirmunud nägu polevat näha olnud. Osa reisijaid polevatki tahtnud baarist lahkuda. Paanikat ei olnud — oli valge ja kiiret polnud.

Päästepaate ja -veste laevale tagasi tuues kurdeti, et üks päästeülikond on suveniiriks läinud. Samas peatus kail auto, mille juht tõi laevale tagasi kaks päästevesti.

Madli Vitismann

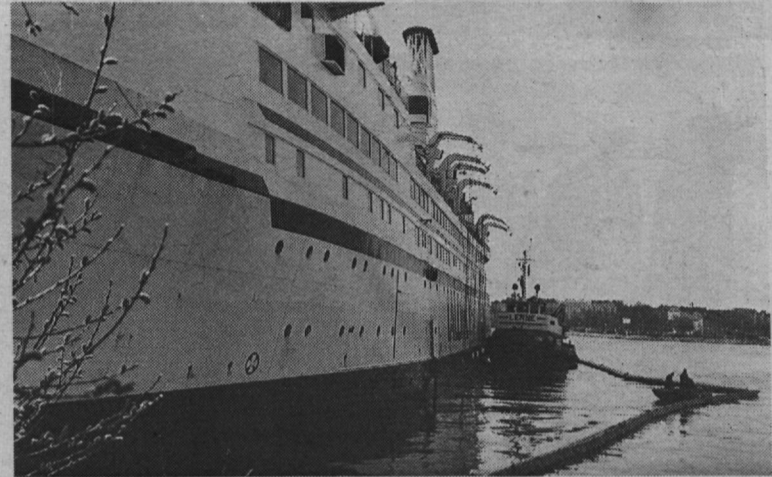


Kail kompressorid, laev vas remondiolud.

udu ja tema arvestusviga manööverdramisel. Meetmed: auk vaja kinni panna, vesi välja pumbata ja laev remonti viia.

Asjaosalised ja huvireisijad

Juba kell 9.30 saabusid laevale Soome Meresõiduameti esindajad. Asjast teadasaanud Eesti laevandusjuhid kiirustasid kohe graafikujärgsele tiiburile, mida neid oodates mõnevõrra kinni peeti. Hiljem jõudsid ko-



"Lenne" pumpas vett välja, päästepaate toodi tagasi.

pole siseministeeriumi tegevusväli. Seega muutub merenduses ebapädevate siseministeeriumi kõrgametnike lennusõit huvireisiks maksumaksja kulul.

Mis seal näha oli

"Tallink" seisis Sompasaaris õige veidi kreenis parema pardaga kai poole, vasakul abilaev "Lenne" ja paremal

Päästepaadid päästevesti-kuhjadegs oli vaja laevale tagasi tuua.



ei olnud sugugi vaimustatud. Reisiliiklus peab ju toimuma graafikukohaselt ja väikeste eranditega igasuguse ilma-ga. Seepärast saab seal olema raskem kui Lõunasadamas.

— koostööd lootsiga?

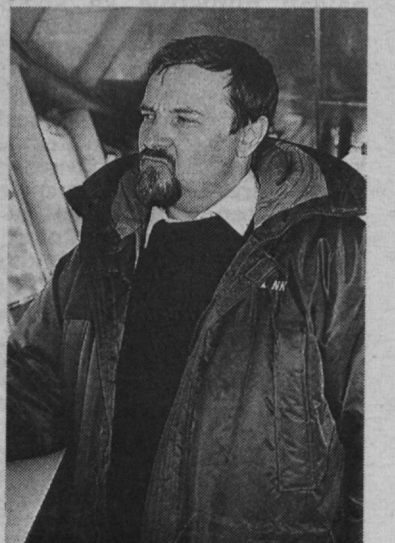
Ma ei saa rügelit-pretensioone esitada sellele lootsile, kes meil siis töö oli. Ta on kogenud ja tasemel loots ega olnud meie laevas esimest korda. Ütius, et ei juhtu sellel, kes midagi ei tee, peab vist ikka palka.

On teil ka varem juhtunud?

Ei ole. See oli esimene kord ega taha soovida mitte kellelegi, et see esimene kordki juhtuks. Aga kõik teavad, ja see peab palka just transport-dis, et kõik, mis liigub, on ohtlik ning seetõttu on sajabrotsen-dilist garantiid kõige raskem anda.

Kas liugteega oleks kergem olnud?

Ma kujutan ette, et liugteega oleks reisijate evakueerimine olnud kindlasti kiirem ja mugavam. Seda enam, et me ju ei sundinud inimesi vette hüppama, aega oli ning evakueeriti rahulikult. Kes reisijatest mahtusid paati, lasti paadiga alla. Väike osa reisijalist laskus siis juba ligi tulnud ujuvvahenditesse mööda päästereedeid. Suure osa inimesi evakueerisime, kui oli juba täiesti selge, et laev ei vaju ära. Avasime lootsiliugi ja inimesed astusid autokleit otse ujuvvahendite peale. Loomulikult oleks kaldteega mugavam olnud, sellele saab mitmest küljest ligi tulla. Lootsliuk on ikkagi kitsas, see on ju ainult üks. Sinna saab korraga üksainus ligi tulla, aga kaldtee alusele parvele saab ligineda mitmest küljest, nii et see oleks



länud kiiremini. Aga eks me saime hakkama ka nii.

23. aprill

Madli Vitismann

Kaptenikommentaar

"Tallinki" kapten TARMO OJAMETS, kuidas hindate — laevapere tegutsemist reisijate evakueerimisel?

Laevapere tegutses täiesti tasemel. Selleks aitas kaasa see, et iga nädal, nagu ette nähtud, on laevas õppused. Viimane õppehäire oli vähem kui ööpäev enne — reedel, Tallinnas. Tulemus on ju näha sellest, et kõik inimesed pääsesid vigastusteta, keegi ei sattunud vette. Kõik toimus rahulikult, paanikata. Ei saa kuidagi oma kolleegide kiitmat-jätta.

— Soome merepäästkeskuse tegevust?

Soome merepäästjate ja kõigi kohta, kes selles operat-sioonis osalesid, ütlen ainult

tänusõnu, sest nende abi oli ka täiesti tasemel. Viisime oma päästepaatidega ära osa rahvast. Need, kellele päästepaatides kohta ei jät-kunud, oleksid pidanud parvedesse minema. Aga nad viidi ära osalt Soome alustega ja et asi juhtus kaldale väga lähedal, siis tegid ka meie päästepaadid 2-3 otsa. Kõigile, kes appi tulid, minu poolt suur tänu.

— edaspidist sõitu Läänesa-damasse?

Navigatsiooni seisukohalt on Läänesaadamasse sõita kindlasti palju raskem. Pöörde pärast ja seetõttu, et see sadam on palju rohkem tuultele avatud kui Lõunasadam. Eks aeg ja elu näita, aga Soome lootsid, kellega sellest juttu oli,

Uue ministri kahekõned mereväega



"Sulev" astus teenistusse

4. mail heisati Miinisadamas pidulikult lipp sõjalaeval "Sulev". See on üks kahest möödunud aastal Saksaamaalt kingiks saanud *Kordorist*, mis tegi läbi põhjaliku remondi ja nüüd eelkõige tänu omadele meestele võis rivvi astuda.

Laev ehitati 1970. aastal miiniraaleriks, mida vastavalt aparatuuri lisades kasutati hiljem luurelaevana. Meil on ta mõeldud miinilaevaks. Aga mitte ainult. Kaitseminister **Andrus Öövel**: "Kui Eestit peaks tabama veel midagi niisugust nagu 28. septembril 1994, siis me mitte ainult pole valmis päästma, vaid ka suudame seda. Usun, et just nimelt see on meid ümbritsevas muutuv Euroopas ja muutuv maailmas kõige tähtsam ja kõige sisulisem ülesanne. Meil ei ole vaja kangelastena surra, meil on vaja kangelastena elada, et tagada rahu ja turvaline elu nii Eestis kui ka teistes Euroopa riikides. Mehed, jõudu teenistuseks!"

Seejärel kamandati lipud ette, tuli muusika. Siis: "Heisata mereväe lipud!" Hümn. Hünni sisse laevakellad. Piduliku hetke järel tehti ringkäik laevas.

— Meil on siin kombinatsioon igasugustest seadmetest, mis pärinevad nii Poolast, Saksast, Venest kui ka Eestist.

Minister: Kui palju ta tunnis kütust neelab?

— Alla tonni. Kui sõidame optimaalselt, siis nii 850.

— Tal on kaks 2000 hj masinat. Kiirus on 19,5 sõlme, kätte olen saanud 21. Aga ega üle 19 ei tasu käia.

Järgnes kõnelus kütuse hinnast. Laevaga tutvudes oli minister põhjalik, rionides mööda sõjalaeva kitsaid reideid üles roolikambrisse ja alla meremeeste olmepoolale. Seal oli ruumi napilt: paari-kaupa kolmekorruselised koid, tillukesed kapid ja nagid.

Pärast laevaga tutvumist näidati ministrile ka kogu muud Miinisadamas asuvat mereväestaabi majapidamist. Minister esitas asjalike küsimusi ja sai asjalikke vastuseid. Järgnevas on kogu ringkäigu jooksul tema kahekõne-partnereiks eelkõige mereväe juhataja mereväekapten **Roland Leit** ja staabiülem kaptenleitnant **Veljo Pärli**, Paldiski miinide kohta annab selgitusi leitnant **Schwede** ja söökla probleemidest räägib proua **Sokand**.

Sadamas

— Aeg on nende hoonete kallal oma töö teinud. Karniisid hakkavad kergelt pudeneda, aga need saaks ära parandada.

M: Millal hooned on ehitatud?

— Tsaari ajal alustati. Ilusasti põletatud tellis.

Kui tuln siia, põles üksainus pirn — õnneks oli elekter

ku ka mereväe väljaõppe korraldamiseks Paldiskis. Aga võib-olla pole see päriselt nii.

— Miks peaksime otsima kõrvalt teisi spetsialiste ja saatma neid Paldiskisse õpetama, kui võime siin oma ohvitseride, staabi- ja allohvitseride oskusi kasutada. Võib ju terve mereväe Tallinnast ära viia. Aga siin on baasi vaja. Me peame olema valmis blokeerima Tallinna.

— Maaväe väljaõppe on täiesti teistsugune.

M: Loomulikult. Aga eks Paldiskis oleks see ka võimalik? Seal on ju Põhjasadam, ka osa Lõunasadamast. Eraldada teile osa hooned...



Mereväekapten **Roland Leit** (keskel) paremal käel on staabiülem **Veljo Pärli**, vasakul kaitseminister **Andrus Öövel**. Ministri vasakul käel on mereväekapten **Tarmo Kõuts**.

ikka olemas. Kahe maja peale oli 270 akent purustatud. Ei kanalisatsiooni, ei kütet — mitte midagi. Vahtasime kõik maa-alused torustikud välja.

M: Mida arvate plaanist teha siia kaubasadam?

— Iga tonni peale peab olema 6 m³, need kaid pole selleks ehitatud. On tehtud tulpade peale. Siin on väga palju tegemist, enne kui korda saab.

Kus mereväelasi õpetada?

M: Kas arvate, et kogu see territoorium peaks olema merelaevastiku käes?

— Jah, meil on siin ruumi areneda. 15—20 aastat ei vajaks me mitte kusagil mujal muid ehitusi ega akvatooriumi. Meie kontseptsiooni järgi peaks meil 2015. aastaks olema umbes 1200 meest mereväe, sellest 700 kuuluma rannakaitsepataljoni. Siin saame neid paigutada ja välja õpetada. Kõige tähtsam Eesti mereväe jaoks on miinikaitse. Siin on majad töökodadeks, miinirelvastuse väljaarendamiseks, nende valmistamiseks. Järgmise maja saaksime teha õppekompanii — õpperuume kui selliseid praegu ei ole. Piirivalvel on ka raskusi üleajateenijate õpetamisega, nii et võiksime seal teha ühise õppekompanii.

M: Kui räägime sellest, et Paldiskisse peaks tulema kaitseväge õppekeskus, kas see neid ülesandeid endale ei võtaks?

— Meie mehed peavad harjutama laevadel. Siin on see kerge. Tulevad laevamehed, võtavad õpilased kaasa laevale, vaatavad masinas või mujal kõik korralikult järgi.

M: Nii et te arvate: mereväe õppekeskus Paldiskisse ei tule?

— Vähemalt lähemal ajal mitte. Meil pole nii palju spetsialiste, et neid mitme koha vahel killustada.

M: Peab väga tõsiselt arutama, kuidas seda asja korraldada, sest praeguseks olen ma aru saanud, et kolonel **Sirel** on teinud ettepane-

sügavusel suurt purustust ei tee, aga väikese laeva võib siiski ära lõhkuda. Purustusjõud ja laine läheb vee all suuremaks, peegeldub põhjast tagasi, ja see on küllalt ohtlik.

M: Kas nende lõhketööde käigus on ühtlasi võimalik ka allveelaevade kohta infot hankida?

— Selleks on vaja palju tehnikat ja väga suurt analüüsi. Rootsis olles nägin, et nemed teevad seda küll. Spetsiaalse sonariga vaadatakse põhi läbi. Saadakse palju jälgi, ja kui neid analüüsida, siis võib küll andmeid saada.

M: Mõtlen seda, mis on rootslaste tegelik huvi: mine lõhata või saada andmeid allveelaevade kohta?

— Ikka miinilõhkamine.

— Nende jaoks on see väga hea võimalus rahu ajal võrras kohas proovida oma tehnikat ja inimeste väljaõpet.

— Kui sakslased ja poolakad kuulsid miinidest, pakkusid mõlemad end lõhkama. Aga rootslastega olid juba läbirääkimised.

— Möödunud aastal uuriti ainult 6 ruutkilomeetrit viies paigas ja leiti 1,1 miini. Kui uuriks 6000 km², oleks ilmselt kümneid miine veel.

— Teise maailmasõja ajal pandi Soome lahte ligi 9000 miini, umbes 6000 on üles leitud. Iseseisva riigina peame oma vete eest vastutama ja need ära puhastama.

Sööklas

— Toitlustame mereväelasi



"Sulevi" lipuheiskamisel seisis rivis ka Mereväelaste Kogu.

Võimalik on. Aga kas ka otstarbekas? Seda peamegi uurima. Kuidas meie väikest raha kõige otstarbekamalt kasutada.

Miinid

— Kui on fotografeeritud, siis peame andma kõik andmed leitud miinide kohta rootslastele: millise diameetriga need on, milline on metalli paksus, missugune lõhkeaine võib sees olla. Et nad teaksid, kuidas neid lõhata.

M: Kui palju miine rootslased kavatsevad lõhata?

— Praegu on teada seitsme ringis. Kõiki nad võib-olla ei hakkagi lõhkama, tuukritega koos vaatavad.

— Lepingus seisab, et need, mis leiti möödunud aastal, lõhatakse. Neid on kokku 11.

— Paldiski rajoonis on neid viis. Peamine ülesanne on Paldiski faarvaater puhtaks teha. Aga nad lähevad ka Osussaare ja Naissaare rajooni. Seal on töö raskem, sest sügavused on suuremad.

— Kalameeste traali jäämine või ankru vastu minemine võib miini plahvatama panna, nii et need on ohtlikud küll.

M: Kui miin vee all plahvatab, siis milles see väljendub vee peal?

— 200 kg lõhkeainet 37 m

ja kokku panema, et saaks siin niipalju süüa teha...

Trepil Mereväelaste Kogu liikmetega

— See härra siin on meil suur entusiast meresele alal, tema arvab, et niikaua, kui ei ole meresidet, ei ole ka mereväge.

— Sideta ei ole mereväel ju silmi!

M: Side on kahtlemata kogu kaitsevägele tähtis probleem.

— Ei taha enne surra, kui merevägi on taastatud. Aga tänapäeva noored ei taha teenida, jooksevad ära.

M: Läheme vaatama, kuidas noored teile elavad — kas nii halvasti, et peavad ära jooksuma!

Pärast kasarmu külastamist

M: Selge, et need, keda nägime, on inimesed, kes tahavad tööd teha. Iseasi, et neile tuleb sisemäärustik selgeks õpetada. Pole minu asi neile õpetada, mida nad peavad tegema, kui keegi teist sisse tuleb.

— Nad ei saanud praegu üldse aru, mis toimus.

Teel värava poole

— Meil on kokkulepe firmaga. See on õppelaev "Korall", millel on labürindid tuletõrje- ja päästeõppusteks, basseini tuukrite väljaõppeks ja päästeparvedega harjutamiseks. Toimuvad 10-päevased kursused. Aga ühe mehe väljaõppe maksab 3800 krooni. Meil on nendega kokkulepe, kaitseministeeriumi nõusolekul muidugi, et laev seisab maksuvabalt meie kai ääres, vastutasuks õpetab tasuta meie mehi.

M: Milllega see laev muidu tegeleb?

— Õpetab samu asju kaubalaevastiku meestele.

M: Selge, selle peale oleksin pidanud ise tulema.

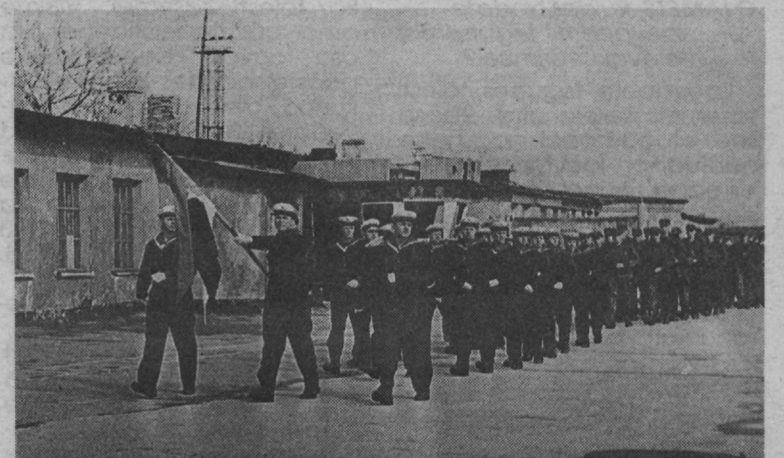
— Ujuvtookojal ei lasta enam kesksadamas seista. Võib-olla oleks ministeeriumi loal võimalik seda samamoodi kasutada: seisaks tasuta meie kai ääres ja teeks meile ilma rahata päästevahendeid ning kontrolliks neid? Ning kiireloomulisi remonditöid teeks ka ehk omahinnaga või alandatud tariifiga.

M: See on mõistlik mõte.

Mul on rõõm näha, et siin on kõikjal mehed, kes tõesti tahavad oma tööd teha. Peame väga põhjalikult läbi mõtlema, kuidas olemasoleva eelarve piires teha kõike efektiivsemalt.

Kõige lõpuks ütles mereväe juhataja, et on püüdnud härra kindralile mereväekontseptsiooni ette kanda, aga sellega ei olnud veel päris rahu. Nüüd on üht-teist ümber tehtud ja uus minik hr. Einseini juurde ees. Kui kontseptsioon heakskiidu leiab, tahetakse see ka kaitseministrile esitada.

Mari Vamba Madli Vitismann



Eesti merevägi marssis pidulikult mööda Vene mereväelt päritud lagunenu majadest.

Septembri keskel kirjutas "Õhtuleht" uputatud vrakki-dest ja metallifirmast "NEWT" Miinisadamas. Nüüd on rohkem kui pool aastat möödas ja vanaraua-firma "NEWT" on hakkama saanud ühe vrakiga. Ometi käib sadamas pidevalt töö. Milles siis asi?

Leping

vrakkide ülestõstmiseks ja vanametalli äravedamiseks on sõlmitud kolme osapool vahel. Norra firma "NEWT" on kohustunud laevad mul- lu üles tõstma ja tänavu 1. juuliks lammutama. Pool sadamat on selle töö tegemi- seks renditud "NEWTile", kusjuures see firma võib Miinisadama vrakkidest puhas- tamise ajal sealsamas tegel- da ka põhitegevuse — vana- metalliäri.

Vanametalli müügist saa- dav tulu on jagatud kristli- kult: 96% sellest saab lepin- gu teine osapool "EMEX", et maksta "NEWTile". 4% peaks saama kolmas osapool, sada- ma valdaja Kaitseminis- teerium. Lepingujärgsed õigused on jagatud umbes samasuguse proportsiooni- ga, kohustused pigem vastu- pidi. Jääb mulje, et riigi pool- lel pole lepingu ettevalmista- mise ajal juristi olnud.

Ruumid ja territoorium on "NEWTile" antud aasta lõpu- ni. Kaitseministeerium ta- gab ööpäevase relvastatud valve — Miinisadamas asub Kaitsejõudude Peastaabi me- reväebaas. Territooriumile viib ka raudteeharu. Selle

Relvastatud valve all

värvat saadetakse "NEWTi" palve peale avama mereväe- baasi sõdurpoiss.

Lepingu oskuslik täitmine

on näha sealtpoolt, kust ta on oskuslikumalt sõlmitud. Sadamas oli ülemöödunud nädalal juba kuues laev ("Baltiiski-27") vanametalli laadimas, ometi on Miinisada- dam vabanenud alles ühest vrakist, ülejäänud on "NEWTi" ja "EMEXi" põhitegevus: rongid ja autod toovad tasuta rendile saadud maale ja kai- dele vanametalli juurde, seal see tükeldatakse ja laaditakse laevadele.

Leping seda ei sätesta, kuid üks teine rahaline suhe on seal küll: kui "NEWT" ei lõpe- ta tööd tähtjaks, tuleb maksta 1 kaimeetri eest vii- vist 100 krooni nädalas. Küllap praegu kogutaksegi raha pikaajaliseks viivise maksmiseks, sest kaimaks on tavaliselt suurusjärgus 5 dollarit ööpäevas 1 kai- metri eest.

Lepingu täitmise kontroll

peaks olema kaitse- ministeeriumi asi. Peale 4% vanametalli müügitul- lust, millest tundmatuks jääda sooviva ametiisi-

teeriumile kirjalikult ette kandma.

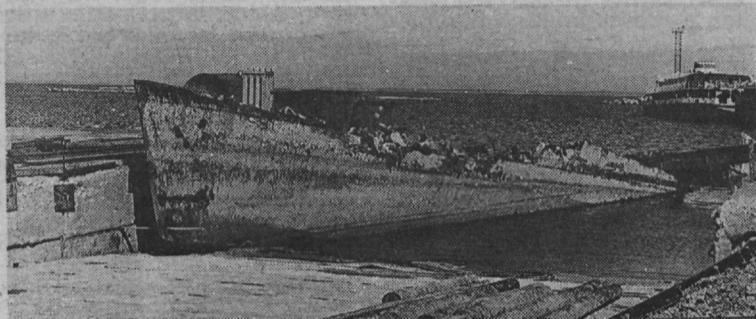
Praegu on metalli väljaveo- sadamaks muudetud Miini- sadamas uputatud vrakkide tõttu pidev reostusohut ning miski ei sunni "NEWTi" vrak- kidega tõhusamalt tegelema. Suveks on Eesti merevägi saanud kuue riigi laevasti- kelt pakkumisi külla tulla, aga Eestil pole võimalik teiste riikide sõjalaevu oma sõja- sadamas vastu võtta. Kui mõni neist oma nina ära lööks, tuleks suur rahvusva- heline skandaal.

Miinisadamas peab ruumi olema ka selleks, et juhul, kui vajame rahvusvahelist abi, oleks meil koht, kus seda vastu võtta, sest see tuleb eeskätt meritsi. Aga meil on pooles sadamas vana-

rauaäri ja teises pooles vee- alused vrakid.

Vahest on asi selles, et le- pingu sõlmijad kontrollivad iseennast? Kõnealusele le- pingule on alla kirjutanud firma "NEWT" poolt Harald Olsen, "EMEXi" poolt direk- tor Robert Lepikson, kes nüüd on kaitseministeeriumi kantsler, ja kaitseministeeriumi poolt Kaitseleidu Fondi direktor Andres Rekker, kes nüüd on kaitseministeeriumi keskkonnakaitseõunik. Seega kaks lepingu osapoolt kolmest on istunud ümber kaitseministeeriumisse le- pingu täitmist kontrollima ning nemad peaksid teadma, kelle kätte jõuavad metalli- äri igakuised aruanded, kelle arvele laekub 4% müügist saadud raha ja kuhu kaob metalli laadivate laevade kai- maks.

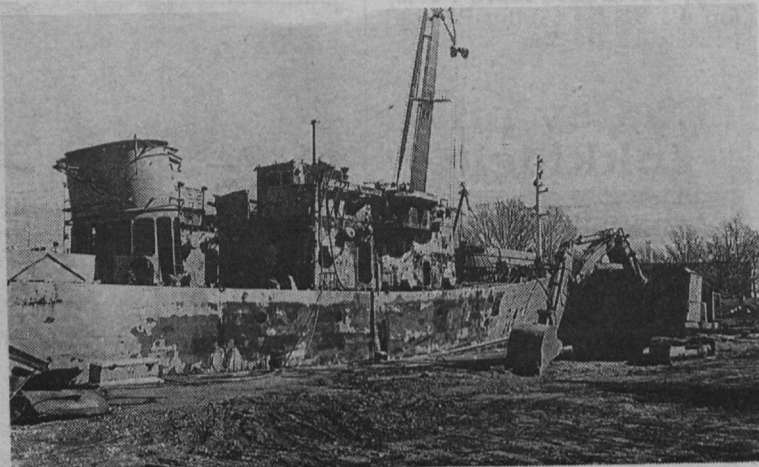
"Õhtuleht", 9. mai
Liina Velland



Laevavrakkidega paistab olevat aega küll.

Iga niisuguse laeva eest peaks üksnes kaimaksuna laekuma tuhande dollari ringis, ainult kellele? Lastioma- nikule või sadamavaldajale?

ku teatel ei teadvat mida- gi isegi kaitseministeeriumi pearaamatupidaja, peak- sid metallifirmad iga kuu tööjärjest kaitseminis-



Ülemöödunud nädalaks oli ühest vrakist saanud kuues laevatäis vanametalli.

Piki kaid

Mereväebaasi valdusi Miinisadamas näitas ja kom- menteeris peaspetsialist laeva jouseadmets alal Volde- mar Alev:

Siin on mitmesuguseid aluseid — nii vee all kui ka vee peal. Selle esimese eest ei jaksanud omanikud maksta, tuli rublainflatsioon. Seisis; mehed läksid minema, sest palka ei makstud, ja laev up- pus ära.

"Abu-Dag" oli enne meid. Omanike finantsraskuste tõttu jäeti laevuke maha; praegu tegeleb keegi selle mahamüümiselega. Talvel oli pealishitus veel olemas, aga nüüd on maha lõigatud.

See tagumine seal on raudbetoonkonstruktsiooniga ujuvhotell, mis oli algselt ühiselamu. Otseses kasuta- mises oleks see olnud allvee- laevnike puhkebaas. Aga eraettevõtjad jõudsid vahele ja arvasid, et võiks teha heas korras ujuvhotelli. Et niisu- gune toob linna turiste juur- de. Aga ei — turist, kes niigi tuleb siia laevaga, ei taha ometi linnas olles taas laevas ööbida.

See on ka arvatavasti kas meie või Leningradi koope- raatorite, noorte ärimeeeste

sünnitis. Kahjuks meie terri- tooriumil. Ühelegi neist kol- mest firmast pole arvet esita- tud, pole püütudki.

Meie jaoks on tähtsaim, et mereväe alused ujuksid. Sin- na peame kogu oma raha sisse panema. Neid sinseis- vaid aluseid ei saa me enda- le kaela võtta ja neist midagi tegema hakata, ehkki kai- maksu võlg lubaks need vist juba endale saada. Me ei saa hakata äri ajama. Ehkki see raudbetoonalusega seal on perspektiivikas. Saarlased või kes tahes saaksid sellest midagi teha.

Meie mereväega on niisu- gune paradoks, et Balti riiki- de seast on meil kõige pikem merepiir ja kõige väiksem laevastik. Leeduga on vastu- pidi. Ja Läti seal vahel. Neil on 28 alust. Seal läheb asi natuke kiiremini.

Vene sõjaväe äraminekul oleks palju nende laevu, mis nüüd on ära uputatud, või- nud jääda vee peale, kui me oleksime olnud nõus neid vastu võtma. Nagu ajakirjan- dusest oleme lugenud, on meie kaitsejõudude ülemal kindral Einselnil kontsept-

sioon, et vene värki me ei võta, meid aitavad meie lu- gupeetud sõbrad Läänest. Siia on paljud korras, lausa remondist tulnud miinitraa- lerid ära uputatud.

Lääs on varmas lubama, aga lubaduste täitmise aeg on tal väga pikk. Ja minu arusaamist mööda on nii, et kui vene karu kõhatab, istub Lääs kohe maha ja pakib oma lubadused mitme lehe võrra jälle allapoole.

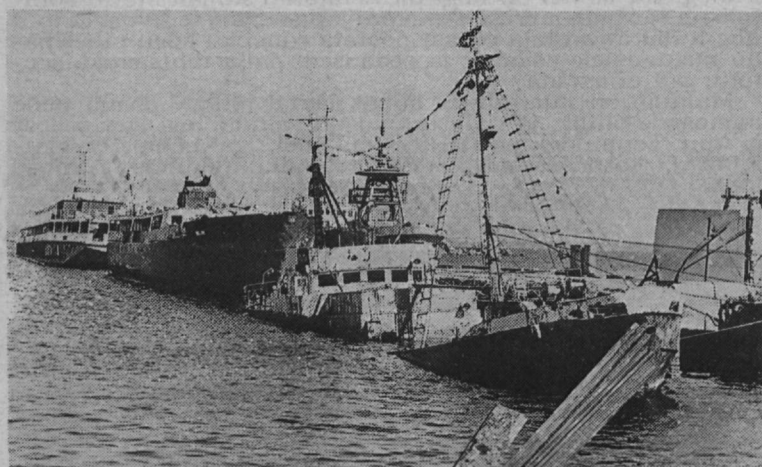
See oht jääbki, et ega meil suurt lootust Lääne abile ja toetusele ole. Ainus, mida te- hakse, on poliitiliste küsi- muste tõstatamine rahvus- vahelistes organisatsioonides, Balti riikide olemasolu rõhutamine.

Olen ehitanud kalurikol- hoosi "Majak" sadamat. Kai on seal tipp-topp: 1100 või 1300 m raudbetoonkaid, mille ehitamine läks mak- sa 3,2 miljonit rubla. Sü- vendasime akvatooriumi 5,5 m sügavuseks, farvaatri toi- me sadamasse. Need kõik on kohutavalt suured tööd.

Kõik kaid tuleb taastada, ümber ehitada, remontida. Tuleb rohkesti raha sisse panna, kui seda teha kogu Miinisadama ulatuses. Seal on praegu 30 ha akvatooriumi, 650x550 meetrit. Kul- laauk, kuhu tuleb kohuta- valt raha matta. Kusjuures kaitsejõudude käes ei hakka see raha sisse tooma.

Ja ega kaitsejõudude baas peagi sisse tooma, vaid ga- ranteerima laevastiku tehni- lise hoolduse, säilivuse, lae- vastiku aktiivse tegevuse juhtimise merel. Baasist peaks lähtuma kogu Eesti merejõudude koordineerimi- ne. Siin peaks toimuma nii laevade meremeeste kui ka merejalaväe väljaõpe. Minu meelest peaks merejalavägi olema üks peamine osa meie kaitsejõududest — igal pool tuleb ju kohe varsti meri vastu. Ja kui kõik meie kaitse- jõudude mehed oleksid me- rejälaväelaste tasemel, po- lekski vaja mitut pataljoni.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Eri uppumisstaadiumis eri omanike laevad Miinisadamas.

"Õhtulehe" kahtlus kinnitust leidmas

23. märtsi "Õhtuleht" on toimetuseartikkelis "Andres Tarandi valitsuse kummaline matemaatika" refereerinud 21. märtsi "Meremees" rannavalve loomise ja likvideerimise kohta kirjutatut. Üks "Õhtulehe" järeldusi on: "Ühe ümberkorral- duste eesmärgi oleme siis esitanud: nõukoguliku süsteemi uusloomise, mis peaks Eesti taas sobitama enne SRÜ kui ELi konteksti."

Et Eesti piirivalve on SRÜ omalt midagi õppinud, võis kuul- da üle poole Soome lahe. Nooruke hääl teatas heas eesti, hal- vas inglise ja rahuldavas vene keeles seda, mida pidasime mi- nevikuks: "Pogranpost Pakri. Sudno, desjat mil severneje Pakri, otvetsaitel!" Samamoodi andis endast teada "Majak Naissaare".

Hämmastav, et just neilsamal kahel aprilliõhtul, kui püü- likke piirivalvureid võis kuulda eetrit risustamas, ei vaevu- nud teised piirivalvurid Tallinna sadamas laevalt tulnud rei- sijalt passi küsima.

Sõjaväekommentaar

Mereväe staabiülem kaptenleitnant VELJO PÄRLI:

Sõjavägi on olemas, et võidelda välisvaenlase vastu. Oma rahva vastu seda Lääne-Euroopas saata ei saa. Seetõttu teeb piirivalve-, s.o. siseministeeriumi laevastik kõiki ettevaatlikuks. Eesti piirivalve järgib Vene malli — ei ole ju vaja kõiki läbisõit- vaid laevu teada. Nende poole on mõtet pööruda ainult siis, kui on vaja kellelki midagi paluda, näiteks mõnd paati otsida.

Ka sõjavägi vajab ametiühingut

Kahes viimases "Eesti Ekspressi" numbris on toodud näi- teid vägivalda kohta Eesti sõjaväes. Kas Rootsisis sellist probleemi ei ole, kaptenleitnant VELJO PÄRLI?

Dedovštšinat Rootsisis ei ole. See oli sõja ajal ja järel, kui sõ- javäes oli palju neid, kes olid seal kaua olnud. See juuriti karmide karistustega kiiresti välja. Niisugune näide, nagu oli 27. aprilli "Eesti Ekspressis", oleks Läänene vastuvõtmatu, sest sõjavägi peab õpetama võitlema välise vaenlase, mitte kaaslase, oma rahva vastu.

Ajateenijat ei saa ka lõputult koormata. Läänemaades on ajateenijatel ametiühingute nõudel 42 tundi teenistust nädalas.

Madli Vitismann

Veel üks ametiühing

20. aprillil kogunes 19 meremeest, et algatada Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu loomine. Valiti algatusrühm: Aivar Kaur, Jüri Lember, Arvi Rohumaa, Margus Treu ja Andres Vihmar.

Otsustati välja töötada organisatsiooni programm, lähimad eesmärgid ja põhikirja kondikava, määrata kindlaks asutamiskoosoleku aeg ja koht ning teatada sellest laevadele; uurida organisatsiooni tegevuseks vajalike ruumide rentimise võimalusi ning võtta ühendust teiste samalaadsete organisatsioonide esindajatega, et kasutada nende kogemusi ja infot.

Algatusrühmaga saab ühendust võtta aadressil Tallinn, Rävälä pst. 4, tuba 905, "Memento Mare". Telefon 42 93 54 (Ander Paerorg) ja faks 42 56 24.

Ebalev pilk lokkidele

Kaptenikommentaar

Kuidas suhtutakse pikkade juustega noormehesse Rootsi reisilaeval, kapten STEN LEWANDER?

Juusteprobleem oli Rootsis hulk aega tagasi. Mood muutub vastavalt sellele, kuidas maailm muutub. Kui tulid biilid, siis rootslased ütlesid: oh õudust, kui koledad need pikajuukselised välja näevad! Siis mood muutus ja pikkadest juustest loobus esimesena sõjavägi, sest need segavad tegetsemist. Vastavalt sellele on muutunud ka nõudmised.

Tänapäeval pole oluline, oled sa pika- või lühijuukseline, peasi, et puhas ja korralik. Reisilaeval on vormiriietus,

ja kui sa näed välja korralik ja su juuksed on korras, võid ka pikkade juustega olla. Kui näiteks punkar tuleb laevale tööle, peab ta ikkagi vormi kandma. Punkar ollakse tavaliselt koos sõpradega, laeval oleks ta üks. Muidu ei keela keegi meestel kõrvarõngaid kanda või huuli värvida, kui nad tahavad. Peaasi, et oleksid puhta ja korraliku välimusega.

Madli Vitismann

Austraalias loetakse Eesti merelehte

Austraalias elav Edmund Ots (vanemehaanik, nagu ta kirjale alla kirjutab) saatis meile väljalõike sealsete eestlaste ajalehest "Meie Kodu". 1. veebruar 1995. See on kapten Evald Kase pikk artikkel "Eesti merendusleht "Meremees". Mõtteid kaubalaevandusest". Meie lehes ilmunu põhjal teeb autor ülevaate paljudest Eesti meresündmustest ja probleemidest, ning lisab ka omapoolseid arutlusi.

Kõige alguses nimetab kapten Kask kolme merelehte tegijat, kõik puha naisinimesed. "Imestan, et sellisel meeste tegevusalal — merendus — on naised nende häälkandjad-tegijad. Selgituks olgu öeldud, et neil naistel näib olevat mereharidus. Nõukogude ajal käisid mitmed eesti naised merekoolides. Enne Teist maailmasõda, 1940, oli Eestis ainult üks dipl. naislaevajuhtkondlane — prl. Laas /.../".

Tänane südamest Austraalias kodu leidnud meremehi, kes meist nõnda hästi mõtlevad!

Toimetus

Üks traditsioon jälle jätkatud

"Eesti laevanduse aastaraamatu 1995" ilmumine oli 3. mail paljudele merendustegelastele põhjus meremuuseumisse kokku tulla, sündmuse üle rõõmustada ja tegijaid tänada. Tegijad tegutsesid Eesti Meremeeste Liidu egiidi all ja moodustasid töörühma eesotsas Rein Raudsaluga, liikmeiks Olev Leino, Reet Naber ja Kalle Pedak, toimetajaks Enn Kreem, autoreiks pea- ja muidu direktorid, rektorid ning muud spetsialistid.

Muuseumi direktor ja Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna rääkis ajaloost. Aastaraamatuid-kalendreid anti välja juba sajandi algul. Laevanduse aastaraamat ilmus ka aastail 1936–1938. Tol

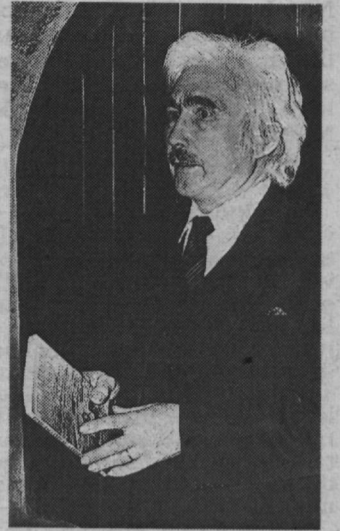
korral kolmest numbrist kaugemale ei jõutud, tuli anektsioon ja okupatsioon. "Hiljem ei olnud väljaandmine muidugi mõeldav. 1960. aastate lõpus rääkis väljaandmisest. Öeldi, et ei saa niisugust asja teha, perioodiliselt ilmuvat hoopiski mitte. 1948. aastal oli üks veel Rootsis ilmunud. Tahan loota, et nüüd jätkub raamatu väljaandmine igal aastal."

Rein Raudsalu ütles, et aastaraamatu väljaandmise üle on mõeldud juba mitu aastat, aga pole seni tegemiseni jõutud. Mõõdunud aastal hakkas asi siiski ilmet võtma. "Et Eesti Meremeeste Liit on põhikirja järgi organisatsioon, mis tahab ja peab eesti rahva hulgas teadvustama Eesti mereriigiks ole-

mist ning tutvustama mereasjandust, siis arvati, et kõige õigem olekski liidul see raamat välja anda. Koguti rühm entusiaste, kes pöördusid võimalike autorite poole, ja nii see läks. Sellise raamatu väljaandmine ei ole muidugi kuigi lihtne ega odav. Seetõttu tänane väga neid, kes meid rahaliselt aitasid. Nüüd ei ole ka sponsorlus teatavasti enam moes. Niisiis loodame, et raamat on neile ettevõttele, mille reklaami raamatus avaldame, tõesti heaks tutvustuseks ja oleme sel moel nendega tasa. Loodame, et raamat neile meeldib.

Loomulikult hakkab kogumiku kohta palju märkusi tulema. Kaht olen juba kuulnud — enne seda, kui raamat üldse lahti löödi: miks nii õhuke ja miks ei ole kõvad kaaned. Aga ka sisulised märkused on teretulnud, sest meil on plaanis tööd jätkata. Kui tuleb keegi, kes paremini teeb, siis anname otsa lahkelt käest ja aitama kaasa. Pean ütleva veel ühe rõõmustava asja: raamat tuli kaks korda suurem kui planeerisime, ja oleks võinud ka kolm korda suurem olla. Järelikult on, millest kirjutada, ja on, kes tahab kirjutada."

Enn Kreem väitis, et tema jaoks oli aastaraamatu koostamine tingitud ka Eesti meremeeste mõnitamisest pärast "Estonia" laevaõnnetust, kusjuures osa Eesti ajakirjandusest tegi selle kaasa. "Eestlane arvab ikka, et naabri aias on rohi roheline, kirbud kaunimad ja tirtsud targemad. Selles abitus meeolus tõusiski uuesti mõte, et on vaja taastada laevanduse aastaraamat. Sisuliselt ei ole see mui-



Raamatuesitluse avas Eesti Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna.

dugi veel kindlalt välja kujunenud. Diskussioon selle üle, kellele see raamat on üldse määratud, käib veel. Tean, et näiteks Olev Leino arvab: see on ainult meremeestele. Ise unistan, et seda loeksid keskkooliõpilasedki, järelikult peaks olema rohkem belletristikat. /.../ Uhtlasi tänan töörühma liikmeid — neid töomesilasi, kes väga palju aitasid, eriti kapten Raudsalu, kelle energia on olnud ammendamatu."

Tänavuse aastaraamatu eelkäijad olid näha muuseumivitrinist.

Mari Vamba
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Vasakul muheleb toimetaja Enn Kreem, paremal otsib autor Mati Oun, kuld kortsus, raamatust oma nime. Toimuvat jälgivad kaptenid Roland Leit ja Rein Raudsalu.

Meremehe saatatus

"Eesti Päevalehe" 25. märtsi 1995. a. numbris ilmus lühike notiits:

Uppus koera päästmisel

Kanadas Belleville'i lähedal uppus 80-aastane eestlane Karl Küll.

Ta vajus läbi nõrga jää, kui ta katsus päästa oma vette kukkunud koera. Karl Küll oli rannast kümne meetri kaugusel, kui ta jääst läbi vajus. Koer päästeti hiljem teiste kohalerutanud inimeste poolt.

Karl Küll oli aurulaeval "Merisaar" teiseks tüürimeheks, kui ma 14-aastasena 1939. a. suvel veetsin isa juures laevas oma viimase rahuaegse koolivaheaja. Varsti pärast kojutulekut algas teine ilmasõda, ja "Merisaare" uputasid sakslased 1940. aasta juulis.

"Merisaart" ründava allveelaeva kapten oli Otto Kretschmer, *Kriegsmarine* kõige edukam allveelaevade komandör Teises maailmasõjas. Selle peale vaatamata, et ta eesti kaubalaeva kahe torpeedoga tulistas, ei suutnud ta seda hukutada, sest suur lainetus takistas allveelaeva võrtekil asuva kahuri kasutamist, mis põhjustas vahilolevat ohvitseri U-99 logiraamatusse sisse kandma: "See oli täiesti ebaõnnestunud päev (völlig verfahren Tag), mis ei tohi korduda."

Tahes tahtmata keerlevad mõtted selle meremehe saatuse ümber, kes eluga pääses kahest sõjaaegsest rünnakust keset ookeani, ja lõpuks jättis oma elu, püüdes oma koera päästa, rannast ainult kümne meetri kaugusel...

Erik Schmidt



II tüürimees Karl Küll ja kapten August Schmidt võtavad päikesekõrgust "Merisaare" komandosillal.

Mereklubist

Eesti Merelaevanduse peadirektor TOIVO NINNAS, liigub kuulds, et Mereklubi on antud või antakse lähemal päevil nn. Štšekotini ametiühingule.

Kuuldus on vale. "Tormilind", kuhu Mereklubi kuulub, läheb müüki, aga klubi viiakse laevanduse bilanssi. Ja laevandusel on soov anda see üle organisatsioonile, mis hakkab tegelema meremeeste puhkuse, spordi ja muu seesugusega. Omal ajal mõtlesime selle organisatsiooni all Eesti Meremeeste Liitu (kirjalik ettepanek tehti 22. juulil 1993 — M. V.), aga see pole asjaga hakkama saanud. Mõkutas ainult selle ümber paar aastat.

Nüüd on tahtjaid kaks: Štšekotini ametiühing ja meremisjon. Mingit otsust veel ei ole ja enne sügist ka ei tule. Juhatusel on mõlemad avaldused olemas.

Madli Vitismann

Pomm laevas?

(algus lk. 10)

olnud. Peal oli 580 reisijat — täiesti normaalne hulk. Kas keegi aimas midagi, ei tea. Minu juures on käinud ainult üks ajakirjanik, rootslane. Tema avaldatud artikkel on väga heatahtlik, seal on öeldud, et kapten ja meeskond võtsid kõik ohutusmeetmed kasutusele.

Ei ole kuulda olnud, et maailmas üldiselt oleks reisilaeval pommiahvardust tehtud.

Asi on väga lihtne. Maja on põhimõtteliselt üles ehitatud tugipostidele, teatud kohad on nõrgad, ja kui seal midagi teha, hakkab ehitus ise lagunema. Aga et laev põhja lasta, tuleb panna neli-viis-kuus pomm, kõik tugevad, ja kõik allpool veeliini. Tavalisel inimesel ei ole see jõukohane. Ja niisugustes kohtades ei saa ka nii palju võõraid märkamatuks jääda, et pomme panna. Tulekahju võib niiviisi ju tekitada, aga siis peab ka vastava tuulega ilma otsima.

Väljastpoolt, "kollase allveelaeva" pandud pommi ei saa laeva seest otsida...

Ka see oleks ju võimalik, aga mis efekti see annab? Pealegi, sõidu ajal on väljastpoolt pommi paigaldada üsna võimatu — mul läheb siis ju kohe sõidukiirus maha, kui keegi külge hakkab, vahutamise parda ümber muutub. Kummaski sadamas pole see panek ka eriti tõenäoline. Lisaks on sellise pommi panek kallis ja risk on liiga suur. Praeguses rahvusvahelises olukorras pole see mõeldav. Võib olla kuitahes suur konkurent, aga sellise asja peale ta välja ei lähe.

Ainult hull lüüaantik võib pommi enesega kaasa tuua ja sellega koos õhku lennata. Aga kui ka nii oleks — laeva see ei

uputa. "Estonia" vett täis võtmine ja pommikahjustus kahe sektsiooni uppumatusel laevas on põhimõtteliselt kaks ise asja.

Meie elu laevas on niigi üles ehitatud küllalt suure kontrolli all olevana, meresõit on kord juba selline tegevus. Ei tohi ühe hullu ähvardaja pärast pöörata edaspidi kogu tähelepanu niisugustele asjadele ja peamised, palju tähtsamad, seetõttu ära unustada.

Muidugi on inimrohkes kohas laeval lõhkev pomm neile inimestele ohtlik, ja seda tuleb igati vältida, aga laev sellest ei upu. Lennukiga on natuke teine asi. Iga mootori seiskumine või korpuse vigastus võib seal allakukkumise põhjustada.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Kaldakommentaar

Kas sööstite pommiahvardusest kuulates kohe laevale, et hakata seal vägesid juhutama, RAS-i Eesti Merelaevandus turvateenistuse pealik AHTO KELNIK?

Ei sööstnud. Laeva turvamehed on õppinud mitmesugustel kursustel, nad on saanud piisava väljaõppe, et näiteks pommi ära tunda. Ega nad muidugi pärisapöörid ole, aga võib-olla õnnestub neil ka sütik ära võtta. Ent kuidas jälgida reisijaid ja kaupaa n. ohtlikes tsoonides ja mida seejuures eriti silmas pida, seda on nad Päästeameti kursustel teada saanud. Ja ka laevas tehakse sedalaadi õppusi.

Madli Vitismann

Plahvatus "Talranna" laevaremonditehases

Volbriõl tehtud tulevärgile, mis vastu hommikut Pirital "Salocentri" mahapõlemisega lõppes, järgnes 1. mai lõuna paiku kõva kõmakas Tallinna kesklinnas. Kell 12.45 politseisse helistanud valvurionu teatas, et juba kell 12.18 lendas õhku aktsiaseltsi "Talrand" boileriruum endise 36. laevaremonditehase territooriumil.

Kohe sõitsid sündmuskohale politsei ning tuletõrje- ja päästeametite töötajad, kes nentisid, et kahe maja vahel asuv ühekorruline boileriruum on muutunud risuhunnikuks. Koos boileriruumiga olid segi paisatud ka pesuruum ja osa riitruumi sisseadest: nii mõnigi vectoru või kraanikauss oli aknast välja vupsanud. Parasjagu põrutada oli saanud ka kõrvalasuva mehaanikatsehi sisseade, kuid ruum oli siiski üsna terveks jäänud. Kellegi käsi oli tsehi seinale riputanud kena punase venekeelse loosungi: "Okonoomika ja hoidlikkus: tootmise alused". Sealts loosungi all oligi eterniiti, kive ja kaikkaid tsehi lennanud. Kas vägevast põrutusest või (politsei arvates) töömeeste laiskusest lae alla ronida, näitas firma seinale olev elektritablooga kell veel Moskva aega — kogu tundi aega ette. Tuletõrjajate esialgsete tähelepanekute kohaselt oli keegi kenal pühapäeva hommikul boileri küdemas pannud ja ise kuhugi jalutanud. Boiler ei saanud oma ülesandega aga vee puudusel hakkama ning lendas ribadeks. Vaatamata põhjalikule rusuhunnikus sobramisele ei leidnud politsei ega ka demineerijad mingit jälge pommist või muud sorti pahatahtlikkusest. Onnekombel ei olnud töölisi plahvatushetkel hoones — seetõttu ei saanud keegi vigi. Huvitav on muidugi see, et õnnetusest teatati politseile alles ligi pool tundi hiljem: ju siis otsiti esialgu võimalikke ohvreid ja süüdlasi omal käel.

Küllike Rooväli



Kahe kõrgema hoone vahel asuvas boileriruumis toimunud plahvatus purustas ehitise põhjalikult. Sellel pildil on näha katusesse tekkinud auk.

Eestlased võeti

tolliis pommiga kinni

Stockholm. Suurel neljapäeval võeti kinni kaks meest Eestist, kui nad saabusid "Estline" parvlaevaga Tallinnast Vabasadamasse. Autost leidis toll pomm, mis koosnes kahest lõhkeainepulgast ja ühest patarelagregaadist. Keskealsed mehed on seitsaastik olnud vahistatuna Kronobergi eeluurimisvanglas.

"Mehed on teatanud, et pomm pidi neid kaitsma rühmituste vastu, kes neid Eestis olid ähvardanud," ütles tollikriminaali juhataja Tore Ragnäs.

"Metro", 28. aprill, esiküljeuudis

Suurel neljapäeval konfiskeeris toll isegi lõhkeained, mis kahel Eesti kodanikul olid autos kaasas, kui nad tulid parvlaevaga Tallinnast Stockholmi Vabasadamasse.

Põhimõtteliselt oli see pomm, mis mees oli pardal. Ainus, mis puudus, oli lõhkekapsel. Mehed väitsid, et nad ei teadnud, et pomm oli nende autos, aga nad võeti kinni ja vahistati hiljem salakaubaveo tõttu.

"Dagens Nyheter", 29. aprill, "Suurenenud salakaubaveo idast"

Tallinnas toimub mereõiguse teabepäev

23. mail toimub RAS Logistikas Majas Veeteede Ameti mereõiguse teabepäev.

Teabepäeva eesmärk on tutvustada õiguslikke ja teisi probleeme, mis on seotud laevaostu-müügi lepingutega, laeva registreerimisega Eesti Laevaregistris, laeva kindlustusega, samuti laeva-perede komplekteerimisega. Tutvustatakse laevahüpoteki ja registreerimisega seotud probleeme vastavalt kehtivale asjaõiguseadusele. Veeteede Ameti peadirektoril on ette valmistatud ettekanne meretranspordi tariifipoliitika kohta. Ettekandes käsitletakse teemasid, mis puudutavad kehtivaid sadamatasusid ja sadamatasudele soodustuse rakendamise

korda. Teemade ring peaks huvi pakkuma laevaomanikele, lacvu agenteerivatele firmadele ja sadamatele.

Teabepäev annab huvitavale võimaluse tutvuda merendusvalaste rahvusvaheliste konventsioonidega, millega Eesti Vabariik on ühinenud ja rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate nõuetega laevadele.

Teabepäeval jagavad oma teadmisi Eesti Vabariigi tunnustatud mereõiguse tundjad ja Veeteede Ameti spetsialistid. Korraldajad loodavad teabepäevast laialdast osavõttu, kuna teemade ring on huvitav ja Eestis kui mereriigis seni väga vähe puudutatud.

Eesti Veeteede Amet õnnitleb

Uno Borki

65. sünnipäeva puhul ning tänab tehtud töö eest

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 15. mail:

Muuga sadamas
 "Leswig" — (Saksa lipuga) — laadib turvast
 Praam "077" — (Vene) — laadib metsamaterjali
 Puksiir "Arn" — (Honduuras) — laadib metsamaterjali
 "Kapitan Milovzorov" — (Vene) — laadib paberit
 "Oha" — (Vene) — lossib kakaoube

Kesklinna sadamas
 "Hasterland" — (Taani) — laadib alumiiniumi

Kes meil käivad

"Isola" — (Honduuras) — laadib vaske
 "Keret" — (Vene) — laadib vineeri
 "Clover Trust" — (Panama) — lossib naftakoksi

Kopli sadamas
 "Constance" — (Hollandi) — laadib ümarpuitu
 "Koda" — (Vene) — laadib paberit
 "Hernes" — (Küpros) — laadib ammooniumfosfaati

Paldiski sadamas
 Andmed puuduvad



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd



MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. mail:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kamsarist Point Comforti
 "ALEKSANDER ABERG" — teel USA Läänerannikult Bandar Imam Khomeini
 "PAUL KERES" — Lianyungangis
 "KRISTJAN PALUSALU" — Anconas
 "GUSTAV SULE" — teel Bordeaux'st Uusikaupungisse
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Algecirasest Dordrecht
 "HAAPSALU" — teel Kaliningradist Houstonisse
 "VILJANDI" — teel Kaliningradist Torontosse
 "RAKVERE" — teel Kopenhavnist Helsingisse
 "NARVA" — teel Cartagenast Fall River'sse
 "VALGA" — teel Puerto Cortesest Altamirasse
 "KUNDA" — Rouenis
 "PALDISKI" — teel Mangalorest Pasajesi
 "MAHTRA" — Peterburis

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" — teel Bandjulist Abidjani
 "KEHRA" — remondis Riias
 "AEGVIIDU" — teel Sao Francisco do Sulist Agadiri
 "KUIVASTU" — teel Tallinnast Las Palmasesse
 "KUUSALU" — San Pedros
 "PARILA" — Madrases
 "RAKKE" — teel Rio de Janeirost Recife'i
 "VALKLA" — Batas
 "PIHTLA" — Maccios
 "NAISSAAR" — teel Rotterdamist Port Harcourti
 "VAINDLO" — Piombinos
 "FRISOHAVEN" — Abidjanis
 "MUHU" — Antwerpenis
 "ABRUKA" — teel Rouenist Alžiiri
 "VILSANDI" — teel Ventspilsist Alexandriasse
 "KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Bremenhavenisse
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Helsingist Antwerpenisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse
 "KESSULAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
 "VIIRELAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
 "MANILAI" — teel Felixstowe'st Vanasadamasse
 "SUURLAI" — Vanasadamas
 "HEINLAI" — Vanasadamas
 "PAKRI" — Killingholmes
 "ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Karlstadi
 "AEGNA" — Riias
 "KABALA" — teel Gävlest Pasajesi
 "MOHNI" — teel Bollstast Almeriase
 "RAPLA" — teel Loviisast Gunnesi
 "TORMA" — Norrköpingis
 "SOODLA" — Pietarsaaris
 "KLOOGA" — teel Antwerpenist Gaetasse
 "TRANSESTONIA" — Århusis
 "DONATA" — Muugal

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juunis

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

Toimetuse postiaadress:
 EE0001 Tallinn,
 Pikk 70, "Meremees"
 NMT-telefon 8-25-238 088.

«Printall»
 Tellimuse nr. 2411.

Toimetaja
 MADLI VITISMANN