



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEE

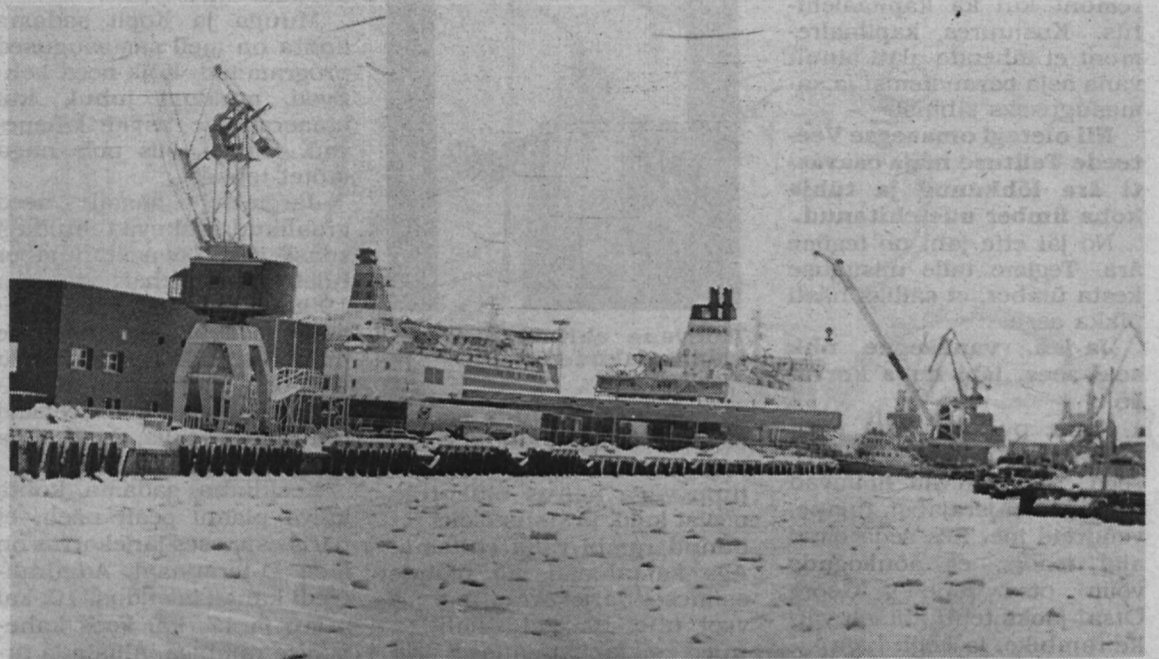
Nr. 5-6 (133-134)

Kolmapäev, 20. märts 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Ehitamisest lk. 2-3
- Puksiirikompaniist lk. 2-3
- Reisiliiklusest lk. 4
- Masina ilust lk. 5
- Eesti laevaregister lk. 6
- Siitpoolt mere sadamaist lk. 7
- Vastukajad lk. 8
- Sadamakirjandus lk. 10
- Suur sadamaplahvatus lk. 11



Tallinna Kesklinna sadam avaneb harjumatu test külgedest. Vaateid seest- ja väljaspoolt Madli Vitismanni foto

Pressiteade

29. veebruaril kella 1 paiku päeval sõitis RAS-i Eesti Merelaevandus täislastis puistlastilaev "Kristjan Palusalu" Kadetrenneni faarvaatris (Taani ja Saksamaa vahel asuv laevatee) punktis koordinaatidega 54°27,7' põhjalaiust ning 12°10,5' idapikkust veealusele liivavallile. Arvatavaks põhjuseks võib pidada erakordselt madalat veetaset selles regioonis, juhtumisel 1 meetri alla keskmise merevee taseme.

Otsekohe teostatud laeva ballasti- ja kütusetankide kontrollmõetmised näitasid, et leket ei ole. Teostatud loodimistulemused näitasid, et laeva korpus puudutab merepõhja 7. trümmi piirkonnas. Laeva seisukord oli stabiilne, kalle 0°.

Laeva ahtriosa tõstmiseks pumbati osa kütust vööripoolsetesse kütusetankidesse.

Vastavalt ilmajaama prognoosile oli oodata tuule suuna muutumist ja seoses sellega ka veetaseme tõusu.

Pärast veetaseme tõusu (8,5 tunniga 55 cm) eemaldus laev iseseisvalt merepõhjast ning kell 21.24 jätkas sõitu.

Laev oli väljunud 28. veebruari hommikul Ventspils sadamast, lastiks 40 050 tonni väetist, ning oli teel Hiinasse.

Kalundborgi reidil teostatud tuukriüle vaatust näitas, et laeval tõsisemaid vigastusi ei ole (ainult värvivigastused laeva põhjal). Seda kinnitati samas ka kohalekutsutud registri esindaja poolt. Pärast kütusevõtmist jätkas m/l "Kristjan Palusalu" reisi.

Tiit Roosileht,
RAS-i Eesti Merelaevandus avalike suhete osakonna juhataja

Tallinna ja Helsingi vahel

Tallinna ja Helsingi vahelise laevaliikluse ja piiriületamise probleemide lahendamise Eesti töörühm kohtus 27. veebruaril Soome samade probleemidega tegeleva töörühmaga.

Milleks niisuguseid töörühmi üldse vaja on?

Tallinna ja Helsingi vaheline laevaliiklus on viimastel aastatel tunduvalt elavnud. Kel vähegi Tallinna sadamatesse asja on olnud, võib kogeda, kui elavaks on seal igasugune askeldamine muutunud. Eelkõige avaldub laevaliikluse intensiivistumine reisirajateveo alal. Ajad, mil võisime peaaegu uhkusega ekskursantidele teatada, et meil Tallinnas on üks vähe-seid regulaarlinil sõitvaid laevu "Georg Ots", mis Soome lahe põhja- ja lõunakalda pealinnade vahel ühendust peab, ja saime Meremuuseumis tolle laeva mudeliltki demonstreerida, on õnneks möödas. Nüüd on meil eriti Kesklinna sadamas ruumi lausa väheks jäänud, et kõiki soovijaid vastu võtta ning korralikult teenindada. Muuga, Linnasadam, Kopli ja teisedki töötavad eelnenud aastatega võrreldes hoolega.

Reisijate lisandumine on kõige silmatorkavam. Tänavu loeti neid RE-s Tallinna Sadam juba 3 982 495, neist 3 561 957 kasutasid terminaalteenuseid (vahe tuleb Muuga kruisireisijate arvel). Kui meelde tuletada, et 1990. aastal oli see arv 612 700, 1992. a. 1 341 400 ja 1994. aastal 2 335 000, siis on möödunud aastane

saavutus märkimisväärne. Umbes 85% reisijaist on tulnud Soomest või läinud sinna.

Kogu see tegevuse intensiivistumine on kaasa toonud ka mitmeid probleeme, mille lahendamiseks ei piisa ainult ühe või mitme laevakompanii või ametiasutuse eraldi pingutustest, vaid hädavajalik on erinevate huvirühmade esindajate koostöö. Eesmärgiks on saavutada ohutum navigatsioon, ladusam passi- ja tollikontroll, majandusliku efektiivsuse suurendamine, sujuv liikluskorraldus maismaal, teabe kättesaadavus — ikka nii, et tekiks mõistlik kompromiss erinevate huvipoolte vahel. Sel mereteel on kaks algust või otsa — üks Helsingis, teine meie pool, ja kitsaskohadki sarnased. Meil on Kesklinna sadama kõrval oluline arvestada ka Muugat kui peamist kaubasadamat ja potentsiaalset reisilaevade vastuvõtjat koos tema muredega.

Nii loodigi 1995. aasta septembris Eesti Teede- ja Sideministeeriumi juurde vastav töörühm, mille juht on asekanter Viktor Palmel ning liikmed asjast huvitatud ametkondade esindajad. Töörühma liikmed on püüdnud välja selgitada ning süstematiseerida probleeme. Oleme need jaotanud järgmiselt: meresõidu ohutus ja laevaliiklus, sadamate töö korraldus, piiriületamine, majandustegevus. Nii meie kui ka Soome pool on vaadanud kriitiliselt nii oma kui ka

naabri tehtut ja vajakajäämissi.

Kõige rohkem on tähelepanu pööratud meresõidu ohutust ja laevaliiklust puudutavale: laevaliikluse korraldus, navigatsioonimärgistus, ohtlike kaupade vedu ja töötlemine, puksiiriteenused, laevaliikluse juhtimine, side, merepäästetööde korraldus jms. RE Tallinna Sadam on teinud suurt tööd Kesklinna sadama rekonstrueerimisel ja väljaehitamisel, ka Muugal on võimalik suurtel merematkelaevadel silduda. *Liiga hästi veel ei ole*. Helsingi ot-sus reisiliikluse osaliseks üleviimiseks Läänesadamasse on teatud määral muutunud olukorda Lõunasadammas, samal ajal toonud kaasa raskusi just nimelt Läänesadammas, kus laevasõidutingimused raskemate ilmasti-kuoludega parimaste killast pole. Meie laevad peavad ikka ümber haalama.

Mis ka tolli ja piirivalve töö keerulisemaks muudab, on laevade saabumise ja lahkumise koondumine küllaltki lühikesele ajavahemikule. Möödunud aastal olid tipp-tunnid kell 11.25-13.30 (kahe tunni jooksul tuli sisse 5 ja lahkus 2 laeva) ning 17.30-18.30, kui ühe tunni jooksul väljus 4 laeva. Muidugi oleks ametiisikutel kergem asju ajada ning tööjõudu jaotada, kui sadamas oleks töö ööpäevaringne, aga laevaomanikke ja reisijaid see vaevalt et meelitas. Kes Tallinna Kesklinna sadamas käinud, imestab kindlasti uute tänavate tekkimise üle

ning üldse paistab valgus igalt poolt läbi. Kuna liikluskorraldus sadama territooriumil on oluliselt kasvanud, on ehitatud välja uusi juurdepääsuteid, parklaid, terminale. See ümberkorraldustöö on Kesklinna sadamas veel pooleli. Üht-teist oleks liikluse osas paremat soovida ka Läänesadammas, suurematele veokitele on väljapääs sadamast küllaltki keeruline.

Töörühmad on arutanud ka viisaküsimust, sest praegu ostureisidele tulevad soomlased ei sobi hästi IMO reisiliikluse (FAL)-konventsiooni merematke- ehk kruisireisijate määratluse alla. Seaduse täpsuse küsimiseks oleks vaja neile grupiivisid vormistada. Töörühma kuulub ka Eesti Välisministeeriumi esindaja ning viisavabade reiside küsimuse arutelul on oma väljund ka riikidevahelistele läbirääkimistele sel teemal.

Omavahel arutati ka laevaliikluse kontrolli (VTS)-süsteemide väljaehitamise seotud ja muud meresõiduohutust puudutavat.

Kui esimestel koosolekutel oli juttu sellest, et Soome reisilaevadel ei ole üldse arvestatud eesti reisijatega ning neile eestikeelset infot ei jagata, siis tagasiteel Helsingist "Silja Festivalil" oli eestikeelne info olemas nii kauplustes, hotiikappidel kui kogu päästetegevust puudutaval materjalil. Ka laeval transleeritav info oli neljas keeles, eesti keel sealhulgas.

Reet Naber

Ehitised on tähtsuse järjekorras

RE Tallinna Sadam tehnikadirektor AARE KITSING, kui palju ehitus- ja remonditööde peale sadamas kulutate?

310 miljonit on igal aastal stabiilselt kulutatud. Riik võtab vastavalt seaduses ette nähtud protsendile oma osa ära. Ja kui maksud ka oleme ära maksnud, siis nii palju jääb veel üle.

See on raha, mille rakendamise põhivahendite taastamiseks või siis investeerimiseks. See on nii kapitaalremont kui ka kapitaalhitus. Kusjuures kapitaalremont ei tähenda alati ainult vana asja parandamist ja samasuguseks jätmist.

Nii oletegi omaegse Veeteede Talituse maja osavasti ära lõhkunud ja tühja koha ümber uue ehitanud.

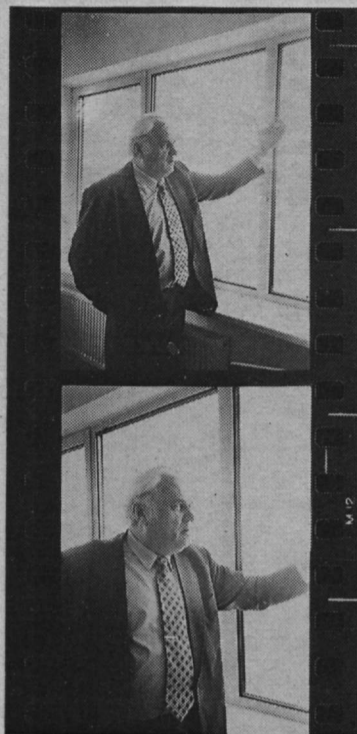
No jäi ette jah, no tegime ära. Tegime talle niisuguse kesta ümber, et säiliks hästi pikka aega.

Ja-ah, vanaaegne õhk seal sees, läbi nelja korruse...

Kaide puhul on ka tegemist pigem rekonstrueerimisega. Uued laevad nõuavad uusi sildumisrajatisi, rampe, vendreid jne. Kes seda omal ajal teadis, et nõukogude võim otsa lõpeb: "Georg Otsa" jaoks tehti lihtsalt väike rambike, ja kogu lugu.

Kas niisugust asja nagu "Silja Line'i" ujuvterminaal ei oleks te ise suutnud ehitada?

Seda ei oleks meil olnud mõtteski ehitada. Et nende



Tulevane ehitustanner on kabinetiaakna all.

laev korralikult tulla saaks, oleks vaja olnud kaldapealne välja ehitada. See on ainuke jupp väga halvas olukorras olevat kaid, ja sinna oleks pidanud rambi välja ehitama. Aga samal ajal me pidime esimeses järjekorras tegema veel uue 10. kai rambi ja uued sildumisrajatised. Nii ei jätkunud raha muu jaoks. Peale selle — "Estline" lubas meile selle raha sadamaksude arvelt laenata. Aga ta ei saanud. Nüüd teeme kogu töö 10. kaiga oma rahast.

On terve rida asju, mida peame tegema. Et kõike seda korrastada, tegime möödunud aastal sellised paberid, nagu siin Kesklinna sadama kohta näete. Siia järjestasime kiired asjad ja selle, mis nad maksavad, ning siis hakkasime horisontaalil kirja panema, millal, kui palju ja mille jaoks kulutada. Teades, et igal aastal nii 110 miljonit meil Kesklinna sadama jaoks tekib. See paber näitab, et kiirete asjadega saaksime siin sadamas 1998. aastaks ühele poole.

Muuga ja Kopli sadama kohta on meil samasugused programmid. Kõik need kehtivad muidugi juhul, kui maaeralduse asjad lahenevad. Kui ei, siis pole nagu mõtet tehagi.

Järgmisel aastal need graafikud nihkuvad muidugi edasi, veel üks aastanumber tuleb paberilehele juurde. 1998. a. plaan saab täpselt maks ja 1999. aasta omasse ilmub ka midagi. Aga eks elu teeb oma korrektsioone, plaanidesse võib alati konkreetseid muudatusi tulla, kuid ilma põhiplaanita ka ei saa.

Kesklinna sadama kohta käiva plaani pealt näeb, et päris esimeses järjekorras on meil D-terminaal, Admiraliteedi kanali laiendus, 10. kai ramp ja 17. kai koos kahepoolse rambiga. Alustada tuleb ka 12. kaiga. Ja kui 7. kai koos rampidega välja ehitame, siis saame ro-ro-laevad sealt ära tuua.

16. kai ramp on samuti kavas. Nagu ka raudtee re-

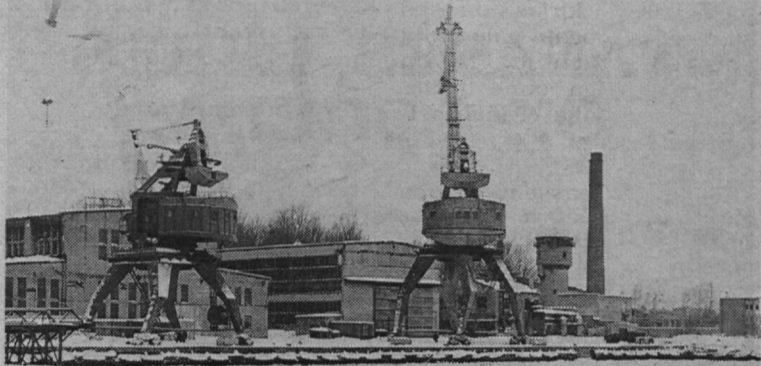
konstrueerimine seoses D-terminaaliga. Suvel tahetakse see ära teha, et Petrooleumi tänavalt hakkab otse sadamasse saama.

Laod on niisuguses olukorras, et peaksime hakkama uusi ehitama. Sealsamas ei ole mõtet seda teha. Uued tuleb ehitada siia poole, akna alla.

Lainemurdjast on ainult nimi alles. Üks pool jääb kaubale, mis ei tohi tilkuda, haiseda ega tolmata — me-

linn jahte täis. Olgugi, et neid on linna sees kallis pildada, läheb meilgi samamoodi. Niisiis tuleks kõigil sadamail koos linnaga paika panna nii see, kuhu tulevad jahid, kui ka see, kuhu jääb sõja-, kuhu piirivalvesadam, ja kus tegeldakse kaubatöötlemisega.

Soomlased tahavad vesilennukite sadama reisisadamaks teha. See on ju mõtetu. Selle asemel, et siit, kus potentsiaal olemas ja võima-



Endiselt Riigi Sadamatehaste ja Veeteede Talituse ühiselt kaal kaovad kraanad ja osa maju.

tall ja muu seesugune. Teisele poole tuleb ehitada uued laod, mis ei häiri linnapilti. Need lõpeksid olmehoonete ja töökodadega.

Meil hakatakse juba ostma jahte ja kaatreid. Mersud on enam-vähem ära ostetud ja kaatriuum on juba lahti läinud. Stockholmis näiteks on

lik kaisid järk-järgult arendada ning töösse kaasata, peaksid reisilaevad järsku sinna minema. Sel juhul tuleks siis siin jätkata kaubatöötlemist või jätta kaid tühjak! Asi on ju selles, et kõik see, mis siin juba olemas, tuleks sinna alles ehitada. Ja see võtab oi kui palju raha.

Ja mida arvate omaaeg-

Mitte üks kopik ei lähe kaduma

AS-i PKL peadirektor HELMUT KANTER, kui suur teie laevastik üldse on?

Ega ta olegi enam suur, paljust oleme juba lahti saanud. Varem sadama käes olnud reisilaevad andis sadam meie palvel linnale — lõpuks andsid need iga aasta miljoni kahjumit. Tankerite asjus tegime Nord-Terminaaliga kahe peale ühise firma. Seal on "Lagedi" ja "Akxi". Ja "Kihnu" ka, mis meid kuulsaaks tegi.

Meie käes on 8 pukserit — Kesklinna sadamas 3 ja Muugal 5, ja veevedaja. Kraana — nüüd on ta nimi "Age" — ja pukseri "Leiger" ostime ära.

Nii et homogeenne laevastik? Muid eriotstarbelisi laevu ei ole?

Kui need olid sadama käes, läks kõik üldkuludesse. Keegi mingit arvestust ei pidanud, et missugune end ära tasub, missugune mitte. No aga ma pean ikka oma peret toitma ja mehed tahavad palka ka. Ma pean majanduslikult omadega välja tulema, seepärast tuleb mõni asi ümber korraldada.

Kas olete nüüd spetsialiseerunud pukseritöödele ainult sadamas?

Meie oma on pukser nimega "Tom T" — 1 sellepärast, et üks "Tom" on maailmas juba olemas, ja renditud on üks ujuvplatvorm, sellega veame puid Rootsi ja Norrasse, vahel Soome ka. Praegu on see Taanis. "Tom" on siin, teda on vaja, sest lootsikaatrid üldse tööd ei tee. Pukserid peavad viima lootsid laevadele vastu. Jäämurdjad toovad laevad sadamavärvasse ja pukserid peavad need siis sisse aitama. Ood läbi triigime sadama akvaatoriumi. Tulevad astronoomilised arvud: kui meie tava-

line kütusekulu on 300 000 kr. kuus, siis veebruaris ostime kütust rohkem kui miljoni krooni eest. Pukserid töötavad ülekoormusega. Aga juunikuus oli ühel pukseril ainult kaks tööd nädalas, ülejäänud aja pleekisid niisama.

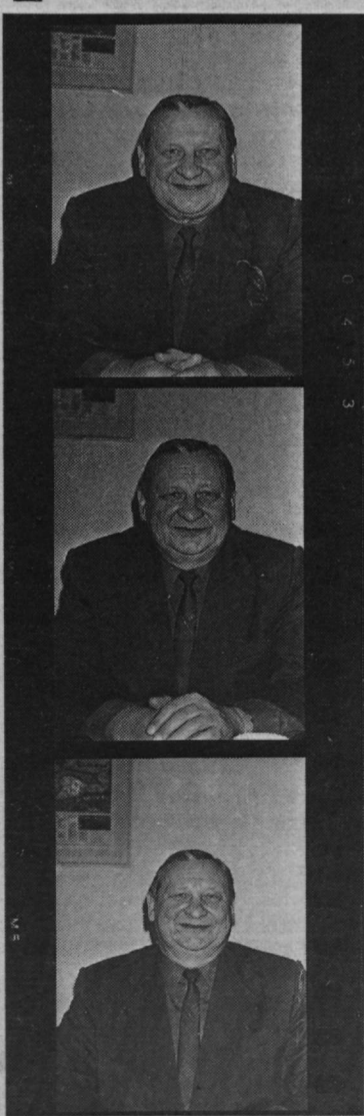
Kui vilja ei tule... Jumal tänatud, kütusetransiit on üsna elav, see annab meile natuke pidevat tööd. Tankerid ilma pukserita hakkama ei saa, ja suured laevad Muugal samuti. Kui tuult ei ole, siis on tugevad reisilaevad nii uhked, et meid ei vaja. Nii võimegi nädal aega ilma tööta olla.

Ma ei tea, mida riik mõtleb, kui lubab reisilaevadel meie nigelaid sildu lõhkuda oma võimsate masinate ja põikkruiduga: Rootsist ja Soomes ei ole pukser kohustuslik, ja sellepärast ei pea meil ka olema kohustuslik. Sel ajal, kui me pukserid rendile võtsime, oli reisilaevalde teenindamine kohustuslik. Aga kohe seejärel loobus sadam reisilaevadelt pukseri kasutamist nõudmast. Tõstsid sillamaksu, ega laevakulud ju vähenevad. Uhesõnaga, 1,5 miljonit mõõda pükse.

Tallinna ja Kopli lahes on ju hulk sadamaid. Aga piirkonnad on nii jaotatud, et teie mujale kui Kesklinna sadamasse ja Muugale ei lähe?

Läheme küll, kui ikka abi tarvis. Aitame Kalasadamast. Ja kui meil kibe kätte tuleb, aitavad Kalasadamast mehed jälle meid. Koostöö on hea. Konkurentsi nendega ei ole. Konkurendiks tuleb see "Vaggen".

Keegi ei mõtle, et pukserid kuluvad, ja ei mõtle nende ostmise peale. Kui need praegused meie omaks saa-



Raskustest naeratuselga üle.

vad, siis paneme kõrvale, kogume raha või võtame pangast laenu, ja ostame uue pukseri. Vanu ka ära ei müü, enne kui vanarauaks.

Vahepeal andsime kolm tükki ära — veeandjad ja pilisiveekogud. No see oli omaette peatükk. Need läksid samale firmale, mis pilisiveet separeerib. See firma pani nii hirmsa hinna oma töö eest, 14 \$ tonni pealt. Siis me leidsime teise äraandmise allika: leppisime maantee-ehitajatega kokku ja viisime tsisternidega sinna, kus tee tegemisel oli õlitamist vaja ja valasime maanteetammis sisse. See oli meie jaoks odavam. Meile makstakse pilisivee kogumise eest. Aga nemad tahtsid ümbertöötamise ja äraandmise eest palju rohkem.

Kui suure võimsusega teie pukserid on?

On mitmesuguseid. Üks on 600, mõned 2600 hj. Arvestada tuleb pukseri omadust: tal on teistsugune vint ja ta ei ole kiiruse jaoks mõeldud. Tema on traktori eest. Kere ehitus on tal ju väikese jäälohkuja oma. Süvis on suurtel umbes 3,5, masin asub ikka allpool vett.

Kuidas kujunevad pukseritöö hinnad? Kas konkurendid ka sunnivad hindu korrigeerima?

Kui küsimus on turu võitmisest, ja pukseriteenindus ei ole firma põhitegevus, siis võib konkurent endale hinna kõva allalaskmist lubada. Mida ka teha.

On kinnitatud tariifid. Hinna otsustab valdaja, ehk ki algul taheti, et veeteede amet.

Meil on see süsteem väga keeruline, aga põhimõte seisneb selles, et meie oleksime odavamad kui Helsinki ja Stockholmil pukseriteenistused.

Aga Tallinna sadamates olete kalleimad?

Anneme 40% hinnaalandust siia sadamasse, sinna sadamasse. Tallinki laevadele on eraldi hinnaalandus, kõigile Eesti laevadele on eraldi hinnaalandus. Suuri soodustusi teeme neile, kes meie pukserid sageli tarvivad. Liinitankeritele on hinnaalandus 25%.

Loogiline ka: liinisõitjate puhul saate oma tööd ette planeerida.

Ega see päris nii ole. Meie peame olema ju nagu tulekustutajad. Ja reisilaevade kaptenid on ju koguni nii kapriissed, et kui tulevad reisi tegema, küsivad enne: kes on parajasti pukseri kapten. Ühe mehega võtavad pukseri, teisega ei võtagi.

Kas siis on reisilaeva kapten kapriisne või peate teie tegema mingeid kaadripoliitilisi järeldusi?

Ikka kapten on. Ja kui midagi juhtub, nagu ka juhtunud on, siis ütleb veel, et pukser on süüdi.

Kui palju peab pukseri ette tellima, missugune on valmisoleku aeg?

Suur laev peab tegelikult kaks tundi ette tellima, aga eks meil on alati masinad soojad. Kui õnnetus juhtub, saab pukser 10 minutiga liikuma.

Remondime siis, kui teinekord nädal otsa tööd ei ole. Meie dispetšeril, missugused laevad on sisse tulemas ja kas on pukseritööd ette näha. Kui selgub, et 5 või 10 tundi ei ole, läheb rahulikult kai äärde ja võtab masina lahti.

Plaanilisi remonte tehakse niikuini — pukserid on täpselt nagu teisedki laevad mereregistrari all. Klassiremondit tuleb teha. Tänavu läheb

sest plaanist Katariina kai kauba töötlemiseks kasutusele võtta?

Arvan täpselt nii nagu Robert Lepikson. Ometi mees, kes julgus öelda, et seda ei pea tegema. Mingi 20 miljoniaga ei tee seal midagi. Ja teiseks, kogu kaup tuleks ju vedada läbi Tallinna linna. Aga õigeid teid ega raudteid selle jaoks ei ole.

Sealkandis saaks purjekaid hoida, mitte kaup töödelda.

Kui 7. kai ramp tehtud, saab sellest reisilaevade kai. Siis tuleb ka galerii jupp juurde teha.

13. kai ramp ja pollarid on meil samuti kirjas. Ja siis saab see kõõgats-galerii ka korralikuks tehtud. Ta on küll kole, aga enne 1998. aasta keskpaika ei jõua selleni kuidagi.

Admirali basseini ääres olev veetorn jääb n.-ö. atraktiivsuse mõttes alles. Sealsamas on kaks vana hoonet, mille vahel on telliskivist juurdeehitus. See tuleb maha võtta. Nagu ka too uus piirdeaed. Me jätame endale nii palju maad kaide äärde kui sadamale tehnoloogiliselt vaja.

Merepuleesteele väljapääsu tegemiseks hakkab linn seal lammutama. Me anname selle osa linnale. Plangu taga lõhutakse vaikselt maha, siis võetakse plank ära. Jõuab ehk veel ka muru peale külvata. Linnal on plaan niisugune üllatus teha, ja meil pole selle vastu midagi.

Admirali basseini nurgas peaksid hakkama seisma suured jahid. Mida suuremad ja kõrgemad mastid, seda uhkem. Mitte selle pärast, et see sadamale tulu

tooks, vaid et linnakodanikel oleks ilus vaadata ja nad tõesti näeksid, et elavad mere ääres.

Ühe plangu võtame siin kohe maha ja paneme võrk-aia asemele. Silutud maa tagant näeb paari kuu pärast juba Ahtri tänavat.

Toitlustus- ja lõbustus-asutusena võiksid siin seista vana "Admiral" ja "Viktorija" nagu praegugi. Või miks mitte "Hocus-Pocus" (juba lätnud — M.V.). Purjeka "Vega" võiks siia tuua, sobiks väga. "Suur Tõll" sobiks ka, aga ei mahu.

Clayhilli kanali juures on üks vana ait alles. Selle ja Lootsi tänava vahel on üks väga atraktiivne ja huvipakkuv kvartal. Kas see ei oleks võinud ka sadama territooriumil olla?

Oleks ju võinud. Aga see on sadama ja kesklinna vaheline ala. On ikka rohkem linna asi see kujundada ja käiku anda.

Aga praegune variant ilmselt ei taga selle kvartali säilimist. Ei ole selle vaatlemise võimalust.

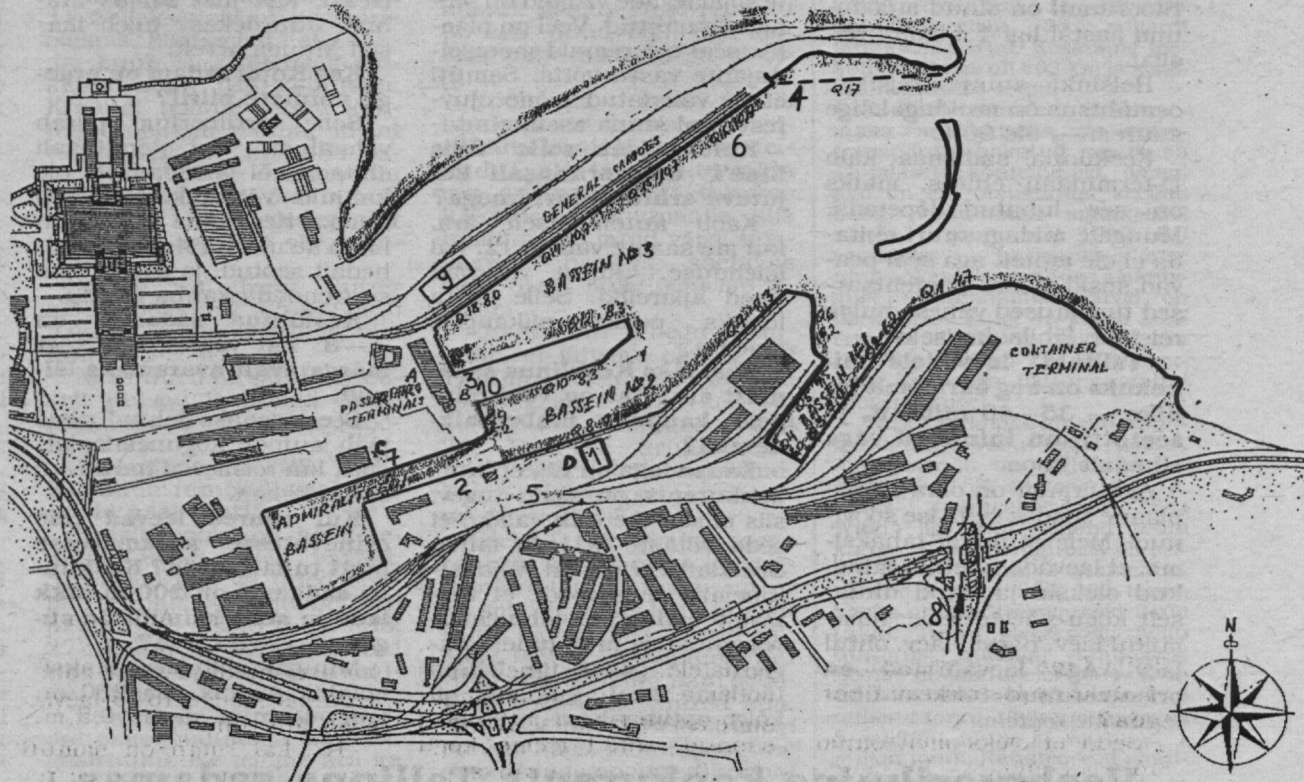
Eks sinna kaubanduspinnad tulevad. Linn renoveeriks ja siis türiks selle pinna välja. Muidugi ei saa ta kulutatut tasa, aga midagi peab ka linnakodaniku heaks tegema.

Ühe vana kraana säilitame. Värvime üle ja säilitame — mis sadam see muidu on. Teised kobakad võtame maha; kui keegi ära ostab, siis veetakse meritsi välja, kui ei, siis lähevad vanarauaks.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Tallinna Kesklinna sadama 10 tänavust ehitust

Kuud:	Ja	Ve	Mä	Ap	Ma	Ju	Ju	Au	Se	Ok	No	De
1. D-terminaal					26,4							
2. Admiraliteedi kanali laiendus				4,5								
3. 12. kai ramp ja kaldapealne											10	
4. 17. kai												10,4
5. Raudtee rekonstrueerimine		2,3										
6. 16. kai ramp												11,9
7. C-terminaali II järk							1,2					
8. Petrooleumi tänava läbisõit							1,8					
9. Laokompleks (laenuga)												15
10. 10. kai ramp				9								
Projekteerimine ja reserv Kokku												1,2
Remont												78,8
Seadmed												25,2
Kõik kokku (miljonit krooni)												9
												113



meil kolm laeva Tallinnas dokki. Seal on odavam pan-na pukser väiksema laeva kõrvale. Remont ise on kallis.

Kuidas kaimaksuga on?
Seda me ei maksa. Muugal on renditud ujuvkai. Kesklinna sadamas seisame seal, kus ruumi. Läheb selle arvel, et teeme neile palju odavat tööd.

Kas teile pretensioon on ka olnud?

1. mail saab meie firmal neli aastat tööd. Pretensioon pole selle aja jooksul olnud. Ei ole meie ühelegi laevale haiget teinud ega ühelegi inimesele ka. Laevad on meil kindlustatud, samuti see, kui teeme mõnele teisele laevale häda. Meil on ikka kogemustega kaptenid ka, see loeb palju.

Mis meeskondadesse puutub, siis selleks, et uut meest võtta, peab eelmisele küll telliskivi pähe kukkuma. See on ju omaette väga mõnus töö: oled meremees, saad korralikku palka (madrus saab üle 3000 kr — koos leivarahaga, mis on 700 kr), oled ööpäeva tööl ja kolm vaba. Ühes vahetuses on neli meest: kapten-mehaanik, tüürimees-mehaanik, pootsman ja madrus. Omal ajal sai merekoolis niimoodi õpetatud, et tulid välja kapten-mehaanikud. Mõned on ka kaugõppes juurde õppinud. Eks edaspidiseks peame raha koguma ja koolilt vastava kursuse tellima.

Meil ei ole eriti pensionieas mehi. Aga häda on hoopis muus — eestlastest kapteneid ei ole. Üldse on valdavalt tööl venelased — nagu nad siin omal ajal töötasid, nii jäidki.

Saite laevad koos kaadriga?

Lausa meie kohus oli need mehed *trudoustoitada*, kui laevad rendile saime.

Vähemalt kodakondsus meie kaptenitel on. Üks väga tragi poiss on, korealane, räägib eesti keelt nagu õmb-le kohe.

Kui motivatsioon on, siis õpitakse keel muidugi ära.

Isegi vene valitsus lubas üle 54-aastastel kaptenitel inglise keele korduseksamit mitte teha...

Kui palju kontorid rahvast on?

Ei ole palju: 4 dispetšerit, 1 *nastavnik*, 2 raamatupidajat, 2 mehaanikut, 1 varustaja ja kolm meest juhtkonnas.

Kas on plaanis puksereid juurde muretseda?

Need lähevad järjest kallimaks, ehkki mingeid väga olulisi täiustusi välja ei mõeld. On küll üks uus sort, veealuste "möökadega". Need laevad võivad pöörelda nagu vurrid kohapeal. Aga talvel jääs need ei kõlba. Ja meil just suvel suurt tööd ei ole. Nii et meile need ei kõlba.

Meil ongi suhteliselt uued pukserid, 7-10 aastat vanad. Need on tarvis privatisseerimise käigus välja osta.

Sadamale teete tööd ainult kutsumise peale?

Sadam tellib ja maksab, kui meid on vaja akvatooriumi puhastama. Ise siin initsiatiivi üles ei näita. Küll aga näiteks tulekahju korral — meil on võimas vahukustutus peal, niisugust ei ole linnalgi.

Miks teid siis merepäästeõppustesse pole kaasatud? Keegi ei taha maksta, ja te ise ka ilmselt mitte?

Aga päästetöödele läheme kohe, kui vaja. Neid juhtumeid on ikka olnud.

Kõige toredam, et korra päästisime iseennast. Tormiga tõmbas trossi puruks, aga 2500 t metsa oli peal, ja läks Sõrve sääre juures karile. Kogu meie laevastik oli seal. Hirm ka, et järsku tuleb siin suur laev sisse.

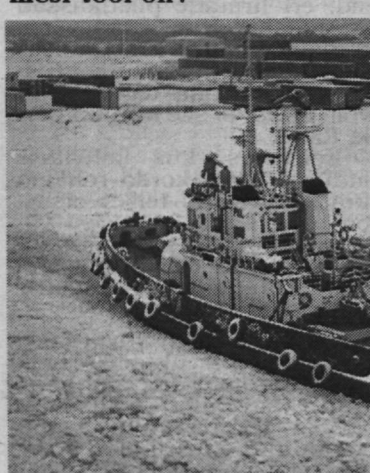
Sõrves on tööta mehi küll, kogusin poole päevaga 25 meest ja viisin väikese paadiga sinna peale laadungit maha loopima. Ehtne saematerjal oli, ütlesin, et saavad tasuta endale, kui pärast üles korjavad. Ja pakkusin kahekordset tunnitasu, see on siis 60 kr. tunnisi, kui laev õhtuks nii palju tõuseb, et minema saab.

Oi, nad vihtusid! Aga jäid muidugi nälga — kellel see võleib kaasas oli. Läksin siis ja tegin maapoe tühjaks. Aga saime hakkama. Selle järel läks öösel kohe tormiks ka. Viisime aluse Lätisse dokki, see oli kõige lähemal, ja tegime ta jälle korda.

Kas selle Saaremaa rannavetes kinni jäänud "Gert-rudi" juures ka käisite?

Ei. Nende bilanssihind oli 60 000 kr. Poleks tasunud sinna ja tagasi sõitagi. Need on niisugused õhutallajad inimesed, kel mere suhtes mingit vastutustunnet ei ole ja tahavad saada kohe kähku pururikkaks.

Kui palju teil üldse inimesi tööl on?



Talvel saab pukserite kütusekulu kuusumma ühe nulli lõppu.

Kui alustasime, oli 300, nüüd on koosseisus 145. Osa laevu läks ju koos meeskondadega ära. Vanasti oli muidugi ka vahetuses rohkem mehi. Meie oleme selle asja pingumale tõmmanud.

Kuidas on pukseritel olmetingimused?

Kui mees magab kolm päeva naise juures puhtas voodis, siis neljandal peab tööd tegema. Kaptenil on ikka eraldi kajut diivaniga, vanemmehaanikul ka. Üldkajut on samuti, nii et tegelikult võis vabalt 9 mehega merele minna. Magada said, aga üks väga pead-jalad koos. Higist haisvad tööriided sealsamas, pesemisvõimalused väikesed.

"Tomil" on 9 meest, üks neist madrus-kokk. Aga teistel tehakse ka ikka sooja toitu, lõunaks kindlasti kolm käiku. Head lihtsat rasvast toitu. Eks vast valitakse välja, kes paremini teha oskab. Leib, või, vorst, tee on alati saadaval; lõunast jääb ka midagi järgi. Nii see elu käib.

Meie anname raha, 700 kr maksustamata palgalisa.

Tsentraliseeritud varustamist ei ole, kapten korraldab, kes täna liha, kes midagi muud ostab.

Kas teil on oma ööpäevaringne dispetšitalitus?

Jah, ja laevad on radiofitseeritud. Millest see firma loomine öieti alguse sai? Tema n.-ö. gnoseoloogilised juured on selles, et see sai tehtud kõige erksamal interliikumise ajal. Kõige paremini oli organiseeritud sadama laevastik oma raadiosidega. Koordineeriti streike ja kogu tegevust nagu taheti. Oli vaja need organisatsioonilised alused lõhkuda. Side jäi siis ju kohe minu kätte, juhtimine ka. Igaüks oli õnnelik, et ma ta tööle võtsin. Saba oli jalge vahel, ei enam olnud aega interliikumise tege-mist heta.

Kas nelja aastaga on argitöö täiesti stabiliseerunud?

Jah, see on rööbastes ja enam-vähem stabiilne. Mitte üks kopik ei lähe kaduma. Alguse tegi raskeks see, et merelaevandus oli 1 400 000 võlgu ja raha ei liikunud. Pean inimestele palka maksma, aga nemad ei tasu teatud töö eest. Sest neile omakorda polnud makstud.

Palju asju peab tunneta-ma. Noh, ausust enam ei ole. Näiteks palutakse midagi teha. Teed ära, veel hinnalandusega. Siis aga pakutakse sulle mingit 80. aastate tariifi ning lõpuks tuleb uus ülemus, kes su üldse pikalt saadab.

Kui ma jalad alla saan, siis ma niisuguseid natuke ikka kiusan ka.

Eks me või seda juttu jät-kata aasta teisel poolel. Siis hakkavad perspektiivid välja paistma. Praegu on neist liiga vara rääkida.

Mari Vamba,
Madli Vitismann

Laevafirmad on orienteerunud ühele tootele

RE Tallinna Sadam tootmisdirektor YRJÖ SAARENEN, kas saite möödunud aastal oma kolm miljonit reisijat täis?

Läbi "Tallinna Sadama" terminaalide läks neid 3,6 miljonit. Orkestri ja lilledega tervitasime kolme-miljonendat reisijat.

Kesklinna sadamas oli plahvatuslik reisijate juurdekasv, 52%. Neid oli 1,5 korda rohkem kui eelmisel aastal — tollane number oli 2,3 miljonit.

Mõningal määral käib reisijaid ka Muuga sadama kaudu. Et aga mitte kõik ei tulnud laevalt maha ega läbinud sadamat, siis võib öelda, et Tallinna sadamate territooriumil on olnud möödunud aastal ligi 4 miljonit reisijat.

Helsinki suuna reisijate osatähtsus on muidugi kõige suurem — üle 90%.

Kesklinna sadamas käib D-terminaali ehitus, maiks on see lubatud lõpetada. Muugale midagi suurt ehitada ei ole mõtet, aga seal peavad siiski olema elementaarsed tingimused vähese hulga reisijate läbilaskmiseks.

"Tallinki" laevadele minnekuks on aeg äärmiselt lühike — 35–40 minutit, ja seetõttu on inimesed väga tihedalt koos.

Aga firmad on oma sõiduplaane seades seda ise soovitud. Meie muidugi tahaksime, et laevade tulekud-minekud oleksid jaotatud ühtlaselt kogu päeva peale: hommikul laev, päeval laev, õhtul laev. Aga laevafirmad on orienteerunud rohkem üheleinsale tootele.

Soomest lähtuvale turukruisile?

See orienteeritus ühele tootele, mis on mõistetav, sest müüb ja toob kasu, tekitab palju peavalu nii laevajuhtidele, tollile kui ka piirivalvele ja sadamatöötajatele. Aga kuna laevafirmad ei tagane oma seisukohtadest — see on ilmselt üks hästi töötav turuniis —, siis peab sellega leppima.

Samad probleemid on ka Helsingis, kus just käisin kolleegidega rääkimas.

Mis plaanid on Admirali-teedi basseini jaoks?

Kui sealne laiendus saab valmis — loodetavasti mais —, tulevad sinna kindlasti katamaraanid. Ka väiksema sõjalaevade visiidid on sinna ette nähtud. Veel on plaanis seal suuremaid meresõidujahate vastu võtta. Samuti ei ole välistatud mõne ujurerestorani sinna asetamine.

Kuidas jääb selle "Silja Line'i" ujuterminaaliga kujutava arhitektuuri-imega?

Kaob automaatselt ära, kui me saame valmis 12. kai laienduse, kuhu tulevad uued aparellid. Selle aasta lõpuks peaks niikaugelt jõudma.

Süsi läks Kesklinna sadamast ära. Kas on veel mingeid kaupade ümberpaiknemisi?

Kaupadega on nii, et kuna konkurents on siiski tugev, siis ei saa me eriti valida, et seda võtame ja toda mitte. Spetsialiseeritus on välja kujunenud sedamoodi, et vastavalt sadamate tehnilistele võimalustele ja muudele tingimustele peaks iga kaup töötlemale seal, kus see on kõige optimaalsem ja tehnoloogiliselt sobivam, nii et klient' ja sadam mõlemad saaksid sellest kõige rohkem kasu.

Vilja tõesti ei saa töödelda mujal kui Muugal. Aga nafta on ka Koplis — "ScanTrans" töötab seal möödunud aastal hästi. Puidu ja söega tegeldakse nii Muugal kui ka Koplis. Peale muu on tähtsad ka transpordikulud kauba sadamasse kohaletoomisel, oleneb ju, kui kaugel üks või teine sadam on.

Konteinerite üldmaht oli ligi 40 000 TEU-d; sellest läks Kesklinna sadama arvele 26 000 ja Muuga sadama arvele 13 000. Konteinerite töötlemine jääb ilmselt ikka ka Kesklinna sadamasse, isegi, kas just samas mahus. Juurdekasv tuleb ilmselt Muuga arvelt.

Kas Koplil sadam on praegu võimete piiiril?

Selle territoorium piirab võimalusi. Uut terminaali ehitada või laiendada ei ole kahjuks võimalik. Nii Koplil kui ka Kesklinna sadam on linna struktuuridega väga tihedalt seotud, ja see ei luba suurendada kauba mahtu.

Kesklinna sadamas on 7.–8. kai juures endisest märgatavalt avaramaks läinud.

See lagedaks tehtud plats jääb autode kogunemisplatsiks, kui reisilevad hakkavad sinna käima.

Kui suured laevad teie erinevatesse sadamatesse õieti tulla saavad? Kesklinna sadamas on 200 m pikk laev ju sees käinud. Ja sügavus on vist 9 m?

Muugal tohib laeva maksimaalne pikkus olla 280 m, laius 40 m ja süvis 16,5 m.

Need võivad olla kas või 150 000-tonnised. Aga suu-remaid, kui Taani väinadest läbi lähevad, niikuini ju sisse ei too, see on loomulik.

Paldiski sadamasse tuleva laeva pikkus võib olla kuni 140 m, laius 20 m, süvis 8,4 m. Teoreetiliselt võivad sinna tulla kuni 10 000-tonnised laevad.

Kopli sadamasse mahuvad laevad, mis pole pikemad kui 170 m, laiema kui 20 m ja süvis kuni 8,6 m.

Mida tänavuse jäise talve kohta ütlete?

See on tavaline, keskmise tugevusega talv. Harjumatu tundub sellepärast, et ammu pole niisugust olnud.

Kuidas peaks valmistuma nendeks võimalikeks tavalisteks talvedeks?

Laevaomanikud ja prahtijad peaksid selgelt ette kujutama, et sellised talved on võimalikud. Et talvisel ajal prahtida, on vaja tugevamaid, jääklassiga laevu, mis võiksid iseseisvalt, karavani moodustamata, sõita.

Teiseks, jäämurdjate töö korraldamine peaks käima paremini, selleks on ilmselt ka vaja, et neil oleks üks peremees.

Kas jäämurdjate otsest korraldajatel oli tänavu selleks küllalt oskusi ja kogemusi? Ilmselt tehti ka vigu. Näiteks selline väike detail: jäämurdjal ei tohi liiga palju laevu sabas olla.

Teades jäämurdjate töö maksumust ja sadamate kaubakäibe võimalusi: kas peate võimalikuks, et lähitulevikus on peale Tallinna sadamate lahti veel teisigi Eesti sadamaid?

Jäävabadest sadamatest

ei ole mõtet rääkida, sest Eesti asub just sellises geograafilises laiuses. Rääkida võib läbi aasta laevatatavatest sadamatest. Riigiettevõtete sadamad on kõik sellised, muidugi vastava jäämurdjate korraldamise puhul.

Paldiskis vahepeal töö hääbus. Sinna peaks suunama vastava jääklassiga laevu.

Tuli välja, nagu renditaks Kanada jäämurdja sadamale, mitte riigile.

Olukord oli selline, et tekkis rahulolematust jäämurdmise suhtes. Otsisime ka mujalt, Murmanskist näiteks. Aga see Kanada off-shore laev Inglismaal oli kõige kindlam. Tegelikult oli neid seal koguni kaks tükki, ühesugused.

Teade jäämurdja leidmise kohta edastati kohe jäästaabile, aga seal asi ei edenenud. Olime sunnitud ise selle otsuse vastu võtma.

Jäämurdja rentimine ei ole odav lõbu. Praeguses olukorras on võimalik, et "Karu" läheks appi väikestele sadamatele, Kundale ja Pärnule. Aga küsimus on muidugi rahas. Kanadalane jääb praegu Muuga sadamat kindlustama, "Karu" pidigi minema Kundasse.

"Karu" on muidu Muuga sadama bilansis ja toob ainult kahjumit. Vastavalt veeteede ameti käskkirjale saab Muuga sadam küll osa jäämurdetasust, kuid see ei kata laeva kulutusi.

Tugeva pakasega on muidugi tähtis, et sadama basseinis oleks jää suuremal või vähemal määral purustatud. Seda tööd teevad pukserid.

Mari Vamba, Madli Vitismann

Veebruarikuine konkurents Tallinna sadamas

	Reisijaid kokku	Tavareisijaid	Merematketel	Autosid	Turuosad Helsinki-liinil	
					Reisijaid	Autosid
"Tallink"	35 304	9365	25 939	1535		
"Georg Ots"	44 580	14 214	30 366	2414		
"TALLINK"	79 884	33%	23 579	34%	56 305	33%
"Apollo"	25 285	6 749	18 536	1917		
"Alandia"	3 397	941	2 456	202		
"EESTIN LINJAT"	28 682	12%	7 690	11%	20 992	12%
"Silja Festival"	70 525	15 236	55 289	2965		
"Wasa Queen"	50 324	10 871	39 453	1913		
"SILJA LINE"	120 849	50%	26 107	38%	94 742	55%
"Mare Balticum"	11 879	10 702	1 177	1409		
"Nord Neptunus"	638	638		151		
"ESTLINE"	12 517	5%	11 340	17%	1 177	12%
Kokku	241 932	68 716	173 216	12 506		
Helsinki-liinil	229 415	57 376	172 039	10 946		

* Lähteandmed saadud Tallinna Kesklinna sadamast



Sadamahoone akna all on positsioonid jagatud.

Talvel töötab Tallinna reisiasam ühes suunas: laevad saavad hommikul ja sõidavad ära õhtul. Tipptund algab paraja tööpäeva lõpul: kell 16.30 sõidab ära "Alandia", 17.30 "Georg Ots", kell

18 "Wasa Queen" ja "Apollo" ning 18.30 "Tallink"; kell 19 lahjub "Mare Balticum". Talvisel tööpäevaõhtul pole reisijaid nii palju, et sadamahoonesse ära ei mahuks. Rahulikult toimivad

lille- ja prillipood, pangaboksid, eri firmade piletikassad ja ajaleheputka. Mõnevõrra rohkem inimesi vaatab sisse "Liivi" kauplusesse ja nimetusse poodi, mille tegevusloal võib näha, et see kuulub UE-le Rade.

Kohvikus, kus kohvitass maksab kaks korda rohkem kui sama saali teises otsas, on vähe linnaskäimisest väsinud reisijaid jalgu puhkamas. Pigem eelistavad nad oma õlletoobi rüübata baaris püstijalu.

Mitte kuigi rahvarohkes sadamas on ühtaegu nelja liiki turvajaid: korraga satuvad vaatevälja politseinik, ESS-i vormis valuutavahtuspunkti turvamees, teise panga rinnasildiga turvamees ja noorhärnad, kelle olekust paistab, et nad ku-

Toode müüb, eriti hästi suurel valgel laeval

Veebruarikuist Tallinna sadama kaudu reisimist vaadeldes torkab eriti hästi silma, et ainus laevafirma, kes toimetab reisijaid punktist A punkti B, on "Estline". Soome-liinidel on sääraseid reisijaid ainult veerand, kolmveerand on merematkelised.

Eri laevafirmadel on selle toote, toidu- või õllekäru lükkava või, veelgi enam, laevalt üldse mitte väljuva põhjanaabri osakaal erinev. "Tallinkil" on tavareisijate ja merematkeliste suhe 30%–70%. "Eestini Linjat" veab veidi vähem tavareisijaid: 27%, seevastu merematkelisi on 73%. Ent "Silja Line'i" vastav suhe on 22%–78%. "Silja Line'i" kruisireisijaid on 39% Tallinna Kesklinna sadamat läbivate reisijate koguarvust, 41% Helsinki-liinil sõitjate koguarvust ja 55% Helsinki-liinil merematkeliste koguarvust.

Seejuures veavad need valged sinise kirjaga laevad üle poole reisijast ja ligi poole autodest turuosa piiril. Loodetavasti suureneb "Tallinki" reisijate koguarv ja osakaal tublisti seoses "Vana Tallinna" naasmisega liinile. Ent Soome-liini 75% merematkelisi on kindlasti huvitatud jätkuvalt alkohoolsete jookide koju kaasa viimise võimalusest. Samavõrd on eeskätt Soome laevafirmad huvitatud neile selle võimaluse andmisest.

Madli Vitismann

Terminaalitrende



Allkorruse ootesaalis neile millegipärast ei meeldinud.

"Vana Tallinn" tuli äsja Poolast remondist. II mehaanik EERO VETIK, laeva peamasinate vahetamine ei ole vist päris tavaline asi?

Seda juhtub laeva elus jah kõige rohkem üks kord.

Aga meil on ka 30-aastaseid laevu, kuid selletemaliskurtmist pole nende puhul kuulda olnud.

See laev on ehitatud ajal, mil oli hirmus naftakriis. Iga firma püüdis siis midagi ette võtta: näiteks vanadest masinatest teha niisuguse masina, et see peaks raskele kütusele vastu. See konkreetne projekt ei olnud tegelikult hästi läbi mõeldud, oli näha, et masin ei kannata niisugust koormust.

Aeg on edasi läinud. Need 70-te aastate alguse neljaktillised masinad olid oma aja kohta tehtud tehnika viimase sõna järgi. Aga praegu on juba sajandi lõpp. Ja see masin on poolakatel täiesti kaasaegne.

Olete te selles laevas kaudu olnud?

Ei ole. Kui "Ookean" lõhki läks, tuln seal ära. Tase on siin muidugi hoopis teine. Erinevus kalalaevast on suur. Esiteks, distsipliin on tugevam. Ja teiseks, meeste oskus on ka ikka suurem.

Oeldakse, et välismaa meremeestel on masinate teistsuguse suhtumine: et tööjõud on kallid, on meeskonnad väikesed, ja mees- tel ei jäägi muud üle kui n.-õ. takka anda. Ise mingeid remonte ei tee, kui midagi tarvis, tellitakse kaldalt mees koos varuosadega. Kas teil on ka masina- meeskond küllalt väike, või väheneb see uute masinate panekuga?

Need ajad on nüüd igaveseks möödas, kui olid tõesti suured meeskonnad, aga ei saa öelda, et meil see kõige väiksem oleks.

Süsteemimehaanik, keda kõik kutsusid onu Matiks ja kes koos "Estoniaga" põhja läks, ütles kord niimoodi: mida inimene on teinud, seda peab inimene parandada ka oskama. See on see töömehe uhkus. Isegi halvasti tehtud asja puhul, mida näib võimatu ole-

Nii ilus uus masin

vat parandada, mõtleb: kuidas ma siis sellega hakkama ei saa.

Selle kohta võin ma ka ühe näite tuua. Kui me võtsime selle laeva rootslaste käest vastu, oli nende vanemmehaanik peal. Mõõdunud aastal käis ta koos "Veritase" büroo inspektoriga siin uuesti. Laeva seisukord ja väljanägemine pani neid väga imestama: missugune suur töö ära tehtud! Võrreldes tolleaegsega on nüüd laev ikka nagu laev olema peab. Korda tehtud, kõik ära puhastatud.

Kas masinal on ka mingi sissesõitmise aeg, mille järel saate öelda, et nüüd teate kõik ja edaspidi on rahulik olla?

On ikka. Ma ei tea küll, missuguse lepingu nad tegid — kui pikk garantiiaeg on. Aasta kindlasti. Aga mis meeskonda puutub, siis see harjumine läheb kiiresti, vast paari nädalaga.

Ja mida kiiruse kohta ütlete?

Siia tulles tegime 18,8 sõlme. Aga ühel lõigul, kui poola spetsialistid proovisid, palju masinad välja annavad, oli koguni 19,1 sõlme. Nemad jäid väga rahule. Loodame, et nii ka edasi sõidab.

Kui palju üks laeva masin ka maksab? On see summa dollarites viie- või kuuekohaline?

See on ikka hirmus raha, kuuekohaline kindlasti.

On teil ehk midagi lisada? Nii tehnilise asja kohta ei mõistagi rohkem küsida.

Siin oleks palju rääkida, aga üks targemad oskavad paremini välja ütelda. Kogu seda masina vahetamise asja tõukas tagant Inreko Laeva AS-i tehnikadirektori hr. Kavuni energia. Ja meil on väga tugev vanemmehaanik Pavel Kondrašov. Ta on "Georg Otsa" peal sõitnud, reisilaeva kooliga mees.

Inreko Laeva AS-i tehnikadirektori Valentin Kavuni sõnul monteeriti üks masin meeskonna oma jõududega juba sügtsel maha. Kahe uue

masina hind koos paigaldamisega on aga miljonid dollarid.

III mehaanik NIKOLAI KRJUTSKOV, mida tegid teie oma masinamehed, mida poolakad?

Neljas masin oli tarvis lahiti monteerida ja väljavõimiseks ette valmistada. Ning seal kahe esimese masina tarvis varuosi võtta. Tuli kõigi süsteemide küljest lahutada. Pärast lõikasid juba poola töölisid augu ülemisse autotekki. Vana masina väljatõstmise võttis oma neli päeva. Vundament tuli ümber teha, et uue masina saaks peale panna.

Esimest masinat paigaldati vähem kui kaks nädalat. Teise panemist alustati 16. veebruaril ja lõpetati juba 21. Selleks ajaks oli kogemus olemas, kuidas teda alla saada. Luuk oli suhteliselt väike, masinat tuli kallutada. Kraanat polnud sinna kahjuks võimalik panna, nii et tuli ta nelja tali abil alla lasta. Kuna olime oma voolu peal — kaldalt võeti ainult vett — töötas generaator kogu aeg, aga eriti see ei seganud.

Masin on firma Sulzer oma. Võimsus 2255 kW, 450 p/min. Vanad masinad olid firmalt B & W.

Need uued on põhimõtteliselt lihtsad ja ilusad tänapäeva masinad, ja ilusti töötavad ka.

Intendant ARTUR SIIKI, mida remondi ajal teie poole peal tehti?

Hotelli poolel oli kõva remont. Pandi uued vaibad. See firma pidi ka uued põhjad tegema — palju betooni ja tsemienti tassiti välja. Kõik 273 kanti ja koridorid said uue kuue, käis kõva värvimine. Suur puhastus oli.

Paremisse pardasse tegime oma jõududega uue pagasiruumi. Ise tegime ära ka konverentsisaali sisse tuleku — vaip oli seal kulunud.

Olime Szczecin, nn. Bulgaria kai ääres kalasadam. Tegelikult polnud seal nii suurt laeva enne olnudki.

Olime kohal praktiliselt 40 päeva.

Remondimõnused oli mitmesuguseid — torusid vahetati, juhtus black out'i. Aga kõik läks ilusasti. Eile tagasi tulles oli meil Hiiumaa kohal väike ühine koosviibimine, kus hr. Roo ütles tänusõnu teenindavale ja tehnilisele personalile. Eriti need viimased tegid ikka tohutu töö ära. Kui käisin pärast üleval sillal ja vaatasin, et tuleme 18 koma millegagi, siis tundus tõesti, et sõidad nagu tiiburiga.

Oösel peale poolt ühte tulime sisse. Kaubad on nüüd juba 90% ulatuses peal, hommikul tulid.

Diivanite-toolidega, mis tuli ju kokku panna, täna tegeldi. Kaks vahetust inimesi töötab praegu. Need, kes remondi kaasa tegid, saavad üldiselt praegu koju. Peamehaanik kaalus enne remonti 86 kilo, nüüd 76... Ega kellegi palju süüa aega ei olnud.

Hoolimata Poola tolli hirmsuurest huvist me viinaladu kordagi lahti ei teinud. Aga et te küsisite, mida ma arvan siinest tax-free kauplusest terminaalis, siis hämmastab mind väga, missuguse hoolega saetakse seda oksa, mille peal me istume.

Graafik on praegu niisugune, et läheme päeval kell 12 välja, Helsingis oleme kell 17. Tagasitee algab kell 19; laev jõuab Tallinnasse kell 23. Homsele kruisile on juba 600 piletit müüdud. Täna hakatakse varietee-programmi valima.

Oleks ettevalmistusajaga rohkem olnud, oleks ka rohkem ära teinud, aga usun, et ka sellega peaks kõik praegu rahul olema, mis tehtud sai. Meie laeval on kapten Pihti vaim sees — tema pani sellele meeskonnale juured alla. Üks osa tolleaegseid inimesi on veel alles, ja mingisugune oma hing on meeskonnas. Künarnukitunne on väga tugev.

7. märts

Mari Vamba, Madli Vitismann

Kast kastis

Amsterdamis oli "Intermodaalness '95", kus põhiliselt oli tähelepanu all La Manche'i tunneli, Reini ja Doonau siiseveeteede ühendamine ühtseks transpordiketiks, kasutades multimodaalset transporti, et ühendada Euroopat ühtseks turuks.

Tunnellis saab kasutada 20-, 30- ja 40-jalaseid konteinereid või 7,15, 7,82 ja 13,6 m pikki veokikohti. Veetava maksimaalne kõrgus võib olla 2,77 m ja laius 2,5 m, sõiduki kogukaal 44 tonni. Ühendatud Kuningriigis on veokite raskuste piirmäär 38 tonni, aga seal on saadud EU-lt luba piirata samavõrra ka riiki tulevate rahvusvaheliste transpordivahendite kaalu. Samal ajal on intermodaalse transpordiga hõivatud veokite maksimumkaal viidud spetsiaalse seadusega 44 tonnile. On mitmeid terminaale, kust "huckepack"-liiklus läbi suunatakse. 1985. aastast 1994. aastani on huckepack-veondus kahekordistunud, 11 miljardilt tonnikilomeetrilt 23 miljardilt tonnikilomeetrini. Keskmise teekonna pikkus oli 802 km ja koorma raskus 26 tonni.

Konteinervedude efektiivsusemaks muutmiseks on mere-transportis hakatud kasutama 45-jalaseid konteinereid, samal ajal on EU otsustanud keelata nende kasutamise maanteedel alates 1. jaanuarist 1997. EU veonduse harmoniseerimise ning ookeanilaevanduse efektiivsuse suurendamise huvid on pörkumas. Kuigi 45-jalase konteineri pikkus on vaid 12 cm (13,72 m) pikem kui 13,6-meetril Euroopas üldtunnustatud veosepikkusel.

Turku sadamas alustati raudteevagunite vedu 1989. aastal. Aasta-aastalt on liiklus kasvanud, 10–15% aastas. 1994. a. vedas raudteeparvlaev "Sea Wind" ligi pool miljonit tonni kaupa. Raudteevagunite olis sellest 300 000 tonni ja muude veovahenditega ca 250 000 tonni. Lastis oli raudteevaguniteid 8400 tükki. Turku Merekoollit telliti uurimus transiidi tähtsusest Soome majandusele. 1994. a. oli transiit läbi Soome sadamate 6 miljonit tonni, riigiraudtee vedas 5 miljonit tonni ja veoautod 1 miljonit tonni. Raudteevod suundusid peamiselt idast läände ja veoautovedu läänest itta. Transiitkaubandus andis arvestuste kohaselt tööd 2700 inimesele, peamiselt raudteel, autoveonduses ja laadimistöödel. 1994. a. arvestati laevateede korras- holuks 280 miljonit marka, et transiitvedusid võimaldada.

"Kuljetus. Logistikka" nr. 10, 1995

Mõned mõisted
 Intermodaalne transport ehk kombineeritud vedu: kauba transportimine ühessamas laadimisühikus (konteiner, auto, haagis, poolhaagis, vagun vms.) mitme järjestikuse transpordiliigiga ühe ja sama vedokumendi alusel.

Multimodaalne ehk mitmeliigiline vedu: vedu järjestikku vähemalt kahe erineva transpordiliigiga ühe ja sama vedokumendi alusel.

Huckepack-veod toimuvad põhiliselt maanteedel, kasutatakse konteinereid, haagiseid jms.

Klassiühingud teevad koostööd

Kolm maailma suuremat klassiühingut, "Lloyd's Register", "Det Norske Veritas" ja "American Bureau of Shipping", mille järelevalve all on kokku üle poole kogu maailma laevadest, on sõlminud kokkuleppe koostööks, et tagada laevade ohutus. Peamine on muuta kontrollitõhusamaks ning parandada kontrollijate ametioskusi ja väljaõpet. Eesmärgiks on mitmete seni salajastena peetud andmete, mis puutuvad laevade ohutusse, avalikuks tegemist nii ametivõimudele kui ka kindlustusettevõtetele, kul seda nõuab meresõidu ohutus. Samuti jõuti kokkuleppele, et laevalt võib ta klassi

ära võtta, kui selle eri- või aastäulevaatused on hooletusse jäetud. Need kolm suurt ühingut töötavad selle nimel, et suvel peetaval Rahvusvahelise Klassiühingute Assotsiatsiooni (IACS International Association of Classification Societies) koosolekul selle liidu liikmed võtaksid tegevuse aluseks need samad põhimõtted.

"Lloyd's Register" loodetakse laevachituse elavnemisele

"Lloyd's Register" asejuhataja Tim Jones on avaldanud arvamust, et vaatamata sellele, et Saksa laevaomanikud arvavad reisilaevade osas ületonnaži olevat, ei ole laevachituse tulevik

sugugi tume. Arvestatakse mere- matkete populaarsuse kasvuga Ameerikas ning Euroopaski. Praegu tundub küll laevu natuke palju olevat, kuid usutakse, et turundustöötajate hea tööga saab rohkem inimesi merereisidele meelitada. Eriti loodetakse niinimetatud tavaliste inimestele mõeldud 4–5-päevaste reiside müügile. Rikkaid inimesi arvatakse meelsasti maksvat paar nädalat kestvate eriti rahulike reiside eest, mis võimaldavad pingelisest elust eemale tõmbuda.

Kaubalaevastikus arvatakse tulevikku olevat konteinerlaevadel ning külmutusalustel.

Tankerite uustellimusi hoiab tagasi nende prahtisuga pidev kõikumine, mis ei sisenda kind-

lustunnet ei omanikele ega operaatoritele. Samal ajal on tankerite keskmine vanus 16–17 aastat ning see tähendab, et lähitulevikus peab hakkama seda laevastikku uuendama, sest ohutusekskirjad muutuvad pidevalt rangemaks. LR on võtnud ära klassi paljudelt tankeritelt, mille eksploatatsioon on olnud nõrgal tasemel. Kõige rohkem on muret tekitamas viimaste aastate balker-õnnetused. Nende arv on märgatavalt kasvanud. Sellepärast on LR töötanud eeskirjade rangemaks muutmisel puistlastilaevade ohutuse tagamiseks.

Jones arvab, et "Estonia" õnnetusel oli see hea külg, et nüüd on laevade ohutuse küsimusi tõsiselt võtma hakatud.



Mehed seisavad viinapoe, naised kampsunipoe järjekorras.

hugi ei sõida. Küllap sadama enda turvateenistus.

Aknast võivad huvilised näha, millal nende laev "ette antakse". Jääs on "Tallinki"

laevadel tegu, et mahtuda "Silja Line'i" ujuterminaalil ja vastaskal ääres seisva suure kaubalaeva vahelt oma kaikhale. Kuigi reisijate lae-

vaminekuks suurt üle pooltunni ei jää, ei ole enne seda terminaali alakorrusel suuremat rahvakogunemist märgata. Esimesena kohad sisse võtnud väsinumad reisijad istuvad trepiastmel ja põrandal, teised leiavad aga ülakorruselgi ajaviidet.

Nii "Silja Line'i" kui ka "Tallinki" poolel on tax-free pood. Kel veel suuremat pampu pole, saab selle seal muretseda. Kui "Wasa Queen" lahkub, suletakse selle seinapood. Teisel pool on "Tallinki" reisijad aga tubli saba tekitanud ja viinapoe kassa kõlksub tihedasti. Lahkarvamuste ärahoidmiseks on kõrval teinigi osakond, kuhu siirduvad peamiselt naised.

Nende jaoks on seal virnadena villaseid kampsuneid ja hulk vitspunuti. Vastu keevad on osa kampsuneid alla hinnatud, aga vitriinis

on ka roosidega eksemplar, mille hind üle poolteise keskmise kuupalga. Leidub savinõusid ja veerand tuhat krooni maksivad rohmakaid puust päevalilli, kõige rohkem siiski pötradega kampsuneid kõigis eurosuurustes.

Selleks ajaks, kui reisijaid laevale hakatakse laskma, on nad koridori algusesse troppi kogunenud. Paljud on oma pagasit suurendanud: ölu on poes 24 purgi kaupa pappkastides, nii need seal ratas- tele tõstetakse ja laevale veeretatakse. Kuid koridor on nii kitsas, et kahest kõrvuti kärutajast ei mahu keegi mööda ei päri- ega vastupäeva. Teadjad väidavad, et tax-free pood sadama tollitsoonis on eriti unikaalne idee, mida mujal Euroopas pole osatudki rakendada.

Kõrval "Estline'i" sadama- hoones on märgatavalt vaiksem. Laevale pääsuks on pi-

kem aeg, seetõttu kuigi suurt rahvahulka korraga ei moodustu. Vaid salgake ajakirjanikke kogunes sõiduks missivõistlusele.

Lillepood on oma boksist välja kolunud ja kohvik näitab kulumismärke. Seevastu pood, kus aastaid pole juhtunud ühtki ostjat nägema, püüab meelitada odavat keramikat ostma. Ent turvamees, kes terveid tööpäevi sadamas veedab, väidab end mäletavat, et on selles poes siiski mõnda ostjat näinud.

Kui laevad on lahkunud, saavad rahu sadamahoone akna all talvituvad märdunud sulestikuga luigid. Hoo- ne sees võib näha vaid koristajaid. Ühtäkki on kuhugi kadunud sadamahoone ees seisvad taksod ja muud autodki. Sadama tänav on inimtühhi. Kuni hommikuni.

Madli Vitismann

Eesti laevaregister seisuga 1. jaanuar 1996

I LAEVAREGISTER

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	108	194237.61	202273.52
Kogumahu-tavusega alla 100	49	2354.72	723.09
Kokku	157	196592.33	202996.61

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	96	115133.30	56848.50
Kogumahu-tavusega alla 100	100	7437.20	3385.23
Kokku	196	122570.50	60233.73

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	30	276410.00	329900.40
Kogumahu-tavusega alla 100	1	77.00	25.50
Kokku	31	276487.00	329925.90

Laevaregistri alajaotus	Laevade arv	Kogumahu-tavus
Laevaregistrisse kantud laevad (v.a. kalalaevad)	4	155.00
Laevaregistrisse kantud kalalaevad	12	946.20
Tähtajaliselt laevaregistrisse kantud laevad	11	25045.00
Kokku	27	26146.20

Laevaregistri alajaotus	Laevade arv	Kogumahu-tavus
Laevaregistrisse kantud laevad (v.a. kalalaevad)	24	59096.11
Laevaregistrisse kantud kalalaevad	24	57400.11
Tähtajaliselt laevaregistrisse kantud laevad	2	1340.00
Kokku	50	117836.22

Märkus: Laevaregistrisse kantud laevade (v.a. kalalaevad) 24-st laevast on 4 laeva seoses klassi kaotamisega kantud laevaregistrisse. Nende 4 laeva kogumahu-tavus on 3554.22.

III TEISALDATAVAD LAEVAD

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	28	43733.53	22286.58
Kogumahu-tavusega alla 100	1	65.00	-
Kokku	29	43798.53	22286.58

II LAEVARAAMAT

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	12	5524.77	2461.50
Kogumahu-tavusega alla 100	23	770.59	188.53
Kokku	35	6295.36	2650.03

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	1	100.00	38.85
Kogumahu-tavusega alla 100	77	1434.37	605.61
Kokku	78	1534.37	644.46

Laevad	Laevade arv	Kogumahu-tavus	Dedveit (t)
Kogumahu-tavusega 100 ja üle selle	8	6830.00	2576.95
Kogumahu-tavusega alla 100	31	864.80	279.35
Kokku	39	7694.80	2856.30

Laevaregistri alajaotus	Laevade arv	Kogumahu-tavus
Laevaregistrisse kantud laevad	13	4253.22
Riigilaevad	4	764.00
Kokku	17	5017.22

Laevaregistri alajaotus	Laevade arv	Kogumahu-tavus
Laevaregistrisse kantud laevad	1	9.20
Riigilaevad	4	99.00
Kokku	5	108.20

Märkus: I ja II osa tabelites ei ole teisaldatavaid laevu näidatud.

IV Laevaregistrisse on kantud 402 laeva kogumahu-tavusega 628 758.44 ja dedveitiga 610 010.82 tonni.

V Laevaregistrisse on kantud 164 laeva kogumahu-tavusega 26 265.45 ja dedveitiga 11 609.79 tonni.

VI Laevaregistrisse ja laevaregistrisse on kokku 566 laeva kogumahu-tavusega 655 023.89, dedveit on 621 620.61 tonni.

VII Laevaregistri ja laevaregistrisse toimingu eest on 1995. aastal laekunud riigilõivu 338 207.90 krooni (laevade registreerimised, muudatused, kustutamised — 158 634.50 kr.; registerpantide seadmine, kustutamine — 179 573.40 kr.).

Ants Läänesaar

Eesti laevaregistri büroo juhataja

Eesti laevaregistrisse kantud laevade vanuseline koosseis

Age of Ships Listed in Estonian Ship Register

Registri alajaotus	Laevade vanus/Age of Ship													
	kuni 5 aastat up to 5 years	5 kuni 10 aastat 5 to 10 years	10 kuni 15 aastat 10 to 15 years	15 kuni 20 aastat 15 to 20 years	20 kuni 25 aastat 20 to 25 years	25 kuni 30 aastat 25 to 30 years	30 ja rohkem aastat 30 and more years							
1. Laevaregistrisse kantud laevad (v.a. kalalaevad)/ Ships (except fishing vessels) entered to the Ship Register	2	2	11	7	13	6	14	6	30	10	16	9	22	9
2. Laevaregistrisse kantud kalalaevad/ Fishing vessels entered to the Ship Register	3	-	12	1	33	3	14	12	16	37	10	39	9	7
3. Tähtajaliselt laevaregistrisse kantud laevad/ Ships entered to the Ship Register terminally	5	-	6	-	4	-	3	-	6	-	5	1	1	-
4. Teisaldatavad laevad/- Towed ships	3	-	3	-	-	-	2	-	4	1	16	-	-	-
5. Laevaregistrisse kantud laevad (v.a. kalalaevad)/ Ships entered to the Ship Book (except fishing vessels)	-	-	-	1	-	5	1	1	1	1	1	5	9	10
6. Laevaregistrisse kantud kalalaevad/ Fishing vessels entered to the Ship Book	-	6	-	23	-	21	-	6	-	6	1	10	-	3
7. Riigilaevad/ State-owned ships	-	6	1	6	1	3	1	4	1	3	2	3	2	6

Märkus: 1) Paksus kirjas on laevad kogumahu-tavusega 100 ja üle selle.
2) Harilikus kirjas on laevad kogumahu-tavusega alla 100.
Note: 1) To the left is the number of the vessels with gross tonnage of 100 and above.
2) To the right is the number of the vessels with gross tonnage less than 100.

M/I

"Finntrader"

M/I "Finntrader" on neljas ja viimane Soome ja Saksamaa vahelise liiniliikluse pidamiseks tellitud uutest kombineeritud ro-ro-laevadest. "Finnline'i" äriettevõtte "Finncarrier" opereerib kolme laeva: "Finnhansa", "Finnpartner" ja "Finntrader". Laevad on ehitatud Poolas Gdanski tehases, mida enne tunti Lenini-nimelisena ja kus töötas Lech Walesa.

Idee kombi-ro-ro laevade ehitamiseks tekkis Soomes. Põhimõtteks oli nende prahtimismahu suurendamine, ilma et seisuage sadamas pikeneks. Kontseptsiooni aluseks oli võimalus lossida laadida laeva samaaegselt kahel või kolmel tasapinnal, seega teiselt ja kolmandalt tekilt korraga. Uutele laevadele mõeldes ehitati uued spetsiaalsed rambid nii Helsingi Sompasaarisse kui ka Lübecki Nordlandkaile. Kombi-ro-ro laevade lastimahu-tavus on üle 50% suurem kui tavalistel veeremilaevadel. "Finntraderi" neljal tekil on kokku 3200 lastimeetrit.

Laeva teine tekk on ehitatud arvestusega, et sinna oleks võimalik maha panna 510 meetrit raudteerööpaid, kui on vaja vedada raudteeveeremid.

Esimesel tekil on täielikult isoleeritud külma-ala, kus veetakse näiteks puuvilju. Lahtisele 4. tekile võib laadida poolhaagiseid 93 TEU ulatuses.

Arvestades Soome väliskaubanduse vajadusi, oli selliste laevade tellimine väga õigeaegne ning praegu on nende eeliseks suurem mahutavus. Laevad ehitati IMO resolutsiooni A265/VIII järgides, mis lubab peale võtta kuni 100 reisiajat, samal ajal kui vanemad ro-ro-laevad ei vasta IMO seatud nõudmistele rohkem kui 12 reisi aja osas.

Reisijate mugavustele on hoolikalt mõeldud, kajutid on hästi varustatud ning laeval on ka kõik ühiskondlikus korras kasutuses olevad ruumid nagu ikka reisilaevadel: restoran, baar, tax-free pood, saunad, mullibassein ja konverentsiruum on samal tasemel kui tavalistel Rootsi-reisilaevadel. Reisijate suur arv on olnud omanikele üllatuseks, autojuhtide kõrval on reisi ajal olnud ka palju tavareisijaid, küll auto-ga, küll ilma. Selline reisi-misviis Kesk-Euroopasse on küllaltki mugav, ei ole vaja vaevelda Rootsi ja Taani teedel. Laeval oleku ajal ei ole võimalik kasutada sularahat, vaid kogu arveldus, ka tollivabade ostude ja joomaraha osas, tehakse sadamasse jõudes. Reisi ajal on sularahat asemel kasutada plastikkaarti, mis samal ajal on ka kajutivõti.

Kõigi kolme laeva sillad on ehitatud ja varustatud sarnaselt, et hõlbustada laevajuhtidel alusega harjumist ühelt teiselt üleminekul. Varustus on tehnoloogia viimane sõna. Sillalt on võimalik kontrollida ka masinaruumi, öisel ajal on see mehitamata.

183 m pikkune ning 28,7 m laiune laev on kapteni sõnul väga heade meresõidu- ja manööverdamisomadustega.

"Navigator" nr. 8, 1995

Läänemere sadamate arengu perspektiivid

6.-7. märtsil viidi Sakala Keskuses läbi konverents teemal "Läänemere sadamate arengu perspektiivid". Organiseeris konsultatsioonifirma "Bi-info" ja kavalehelt on lugeda, et seda toetas teede- ja sideministeerium ning Eesti Vabariigi Transiidikomisjon.

Kokku oli tulnud arvukalt kõigi siitpoolt mere merendustevõtete esindajaid, eriti sadamaist. Kohal olid ka Balti riikide merendus-administratsioonide esindajad.

Avakõnega esines transiidikomisjoni aseesimees **Ülo Vooglaid**, kes tutvustas Eesti vaatepunkte konkurentide koostööks Balti regiooni potentsiaali ärakasutamise nimel. Tavapärase suundade kõrval tõi ta seekord esile ka koolituse, teoreetilise uurimistöö ning infokogumise ja -levitamise eriti suure tähtsuse tänapäevases maailmas.

Eesti merenduse olukorras ning sadamate osast meretranspordis rääkis Eesti Teede- ja Sideministeeriumi asekancler **Viktor Palm**. Ta alustas kunagise riigivanema Jaan Tõnissoni 1918. a. väljaõeldud põhimõtete tsiteerimisega, mis toonitasid vajadust saada ja jääda vabasadamatega vabakaubandusmaaks.

Leedu sadamate arengust rääkis **Siiri Baclauskiene** Leedu transpordiministeeriumist, Läti omadest **Janis Butnors**.

Põhiline osa ettekandeid käsitles sadamate arenguperspektiive, esinesid Kaliningradi, Peterburi, Klaipeda, Riia ja Ventspils esindajad. RE-t Tallinna Sadam esindas asedirektor **Aare Kitsing**.

Juttu oli ka raudteede arengust ja võimalustest integreerumisel Euroopaga, toli esindaja **Jüri Tammevälli** ettekanne tekitas elavat huvi. Diskussiooni korras said sõna Hamburgi konsultatsioonifirma "Uniconsult" esindaja **Hans-Ulrich Wolff** ja majandusteadlane **Mihail Bronstein**.

Kõigi firmade esindajad tutvustasid ettevaatlikult oma plaane, mis olid väga optimistlikud. Kahjuks ei olnud võimalik saada arvamusi. Aga üksikutest ettekannetest väljanõutud üksikud numbrid tekitavad mulje, et plaanid on tehtud tuleviku kaubavoogudele, millele siiani ligilähedasel viisil võrdset pole olnud. Kuidas kogu see hiigelkaubamass siiakanti meelitatakse ja kuhu edasi suunatakse, on küll ulmeküsimus. Läbilaskevõimsuste suurenemist planeeritakse ikka kahe-kolmekordseks,

tagasihoidlikumalt poolteisekordseks.

Euroopa praht: Balti riigid

Oli asjalik ja vajalik ettevõtmine, erinevate sadamate inimesed said kokku ning pidasid aru. Selline organiseerimine pole kerge töö, eriti esimest korda. Ei saa siiski seda nimetada rahvusvahelisel tasemel peetuks, kui kahes ametlikus töökeeles, vene ja inglise omas, jagatud teave annab tunnistust väärkuse puudumisest.

Eksimised lihtsates, aga olulistest punktides heidavad varju kogu infole ning ei luba seda kuidagi tõsiselt võtta, mis siis vähendab ka usaldust kogu konverentsi suhtes.

Programmi ingliskeelses osas on valesi tõlgitud info kõigi Eesti esinejate kohta, kes merenduses tegevad. Viktor Palmile on antud ametikoht, millel ta kunagi töötanud pole ja ei tee seda ka pärast 6. märtsi, Kalle Pedak (kes küll tulemata jäi) oleks esindanud asutust nimega *Sea way Department* (ja tema Läti kolleeg *Director Seagoing Department*), ja kuigi Aare Kitsingu nime programmist ei leia, on seal *State Enterprise "Tallinn Port"*. Siiani oleme me siin kasutanud *The Estonian Maritime Board* ja *State*

Enterprise Port of Tallinn (mille üks reklaamprospekt lisab: *Your reliable and efficient partner*, mida vist korraldanud konsultatsioonifirma kohta öelda ei saa.)

Muidugi jagati ka lugemismaterjali. Kuulun nende hulka, kes antut tavaliselt loeb ka. "Bi-info" koostab "Mereülevaateid", püüdes ainukesena Eestis ka välisajakirjandusest kättesaadavat süstemaatiliselt levitada (korraliku tasu eest). Alustasin 1995. aasta "Mereülevaade" materjalide põhjal koostatud "Kogumikust". Seal on laenatud ka lõigu pealkiri.

Sisukorra järel alustatakse sadamate tutvustamist. Uduste skeemidega RE Tallinna Sadamat reklaamivahaleht palub muuseumi kontaktetuda: peadirektor Peeter Palu, sadamakapten Eduard Hundi ja PR ning rahvusvaheliste suhete juhataja Urmas Orekiga, lisaks telefoninumbri, millele helistades te eriti sõbralikku reageeringut ei leia, kui üldse ühendust saab.

Selle Euroopa-prahi-pealkirja alt leiab näiteks selliseid andmeid, et Eestis on kaks peamist sadamat, Tallinna sadam ja Muuga sadam, mis töötlevad iga aasta vastavalt 3 miljonit tonni

7 miljonit tonni veoseid. Rääkimata väga paljudest tõlke- ja keelevigadest.

Ka "Klasco" (Klaipeda) esindaja **A. Kateiva** oli rahulolematu selles kogumikus Klaipeda kohta avaldatuga. Ilmselt on siis väärinfot ka teiste kohta. Ja kui see ka on tõlgitud välisajakirjast, siis Eesti kohta käiv materjal peaks olema võimalik üle kontrollida või hoopis originaalmaterjali kasutada. Kui aga eesmärgiks oli näidata, et ka nii võivad välismaa ajakirjanikud meie materjali interpreteerida/tõlgendada, oleks võinud sellise kommentaari lisada.

Teades infopuudust merendusvaldkonnas, eriti venekeelse töötajaskonna hulgas, on sellised vead vajaliku info kõrval väga ohtlikud.

Alles kogumikku sulgedes märkas, et tegemist on MERE KONSULTATSIOONI FIRMA-ga. Aga muidu on kogumik täiesti anonüümne: ei koostajat, ei tõlkijaid, ei firmajuhte.

P. S. Et asi ühepoolset norivana ei paistaks, tuleb märkida, et samal konverentsil jagatud spetsiaalne infoteatmik oli varustatud täitsa hea eestikeelse eessõnaga.

Reet Naber

Natuke Indiast

Maailmas on India osatähtsus laevade vanarauaks töötlemisel 40-50%, siis tulevad Pakistan ja Bangladesh, needki enne 1947. a. veriseid sündmusi India osad.

India meresõit on meie (s.o. Soome - tlk.) poolt vaadates olnud ülemehitatud ja meremeeste palgad madalad ning õigusi vähevoitu. *Shipping Corporation of India's* riiklikus laevakompaniis, on tööl 15 000 inimest, kuigi siinsete meeste arvamus kohaselt aitaks viiest tuhandest. Laeval, millele soomlastest meremehi jätkuks 15, on indialasi 40-50 hinge.

Varemalt Soome Mere-meeste Unioni Lääne osakonnad pinnisid sadamates India laevu, sest neil olid madalad palgad ning kehvad töötingimused. Jukka Keittele kirjutab: "Sattusin kord olema oma isa, Olavi Keittele, kes oli tollal Meremeeste Liidu esimees, Stockholmis 1974. a. ITF-i kongressil. Sellesse töötajate liitu kuulusid tollal ka balti pagulaste meremeesteorganisatsioonid, keda loeti teatud mõttes tagurlikeks. India meremeeste liidu Kalkutta osakonna juhataja haaras isal rinnust kinni, ise kõvasti viski järele haisedes, ja ütles: "Kas te, skandinaavilased ja anglosaksid, ükskord aru ei saa, et kui te oma arust nõuate "solidaarsusest" meie inimestele samu palga- ja sotsiaalgarantisiid, kui teil seal rikkas maailmas on, läheb India merendus põhja ja need meie meremehed, kes praegu saavad päevas vähemalt kausitäie riisi, surevad jalad ristis Kalkutta räpastel tänavatel nälga. Kas te tahate meid oma solidaarsusega ära tappa?"

Skandinaavilased muutusid mõttlikuks.

"Navigator" nr. 8, 1995
Tõlkinud Reet Naber

Laevatee-maksude võtmise põhimõtteid tuleb muuta. Maksu see, kes kasutab.

Soomes on riigi poolt sisse seatud kaubalaevadelt võetav navigatsioonitasu, laevatee- ehk väilamaks (*väylä-maksu*), millega peaks korvata laevateede ehitamise ja korrashoiu (s.h. navigatsioonimärgistuse) ning jäälohkujate tegevusest lähtuvad kulud.

1994. aastal saadi väilamaksudest 401 miljonit marka, samal ajal kui laevateede korrashoiuks kulutati 378 miljonit marka ning jäälohkujate kulud olid 321 miljonit marka.

Meresõidu kulude korrelatsioon on traditsiooniliselt olnud kõrge. Samal ajal on merenduses raha kogumise ning kasutamise paikkondlik jaotus väga erinev. Kaubandusliku meresõidu kõige aktiivsemas piirkonnas, Soome lahel, on laevamaksudest saadavad tulud miljoni marga võrra suuremad kui kulud. Sisevetel maksab laevateede korrashoid üle saja miljoni marga, aga tulusid ei ole üldse, sest Saima kanali kaudu liikumatelt alustelt seda maksu ei võeta.

Soomes väilamaksu peetakse väga kõrgeks ning seda seletatakse vajadusega katta jäämurdjate tegevusega seatud suured kulud. Samal ajal torkab silma see, et 2000 kilomeetri pikkuselt laevateevõrgult kogutakse makse ja nendega on vaja katta ka 11 500 km pikkuse ülejäänud laeva- ning sisevetede ehitus- ning korrashoiukulud.

On tehtud üks uurimus, milles tõestatakse, et meresõit toob riigile mitmesuguste maksude näol sisse 60 miljonit marka. Laevandusest tingitud kulud arvestatakse aga 20 milj. marka. Selles arvutuses ei ole üldse arvestatud suurimaid kuvaruutikuid: laevateede korrashoidu, meremõõtmisi ning kaardistustoid. Tegelikult maksab laevateede hooldus tunduvalt rohkem kui selleks kogutud maksudest raha sisse tuleb. Maksuraha kogutakse põhiliselt

kaubalaevadelt, teised jäävad kõrvale. Aegade jooksul on Soomes välja kujunenud nii, et riik (mereadministratsioon) ehitab välja ja peab korras ka valdade ja erasadamatesse viivad laevateed. Laevatee maksu suurus määratakse kindlaks vastavalt iga aluse puhasmahutavusele ning jääklassile.

Maksueeskirjad ei pöörata tähelepanu sellele, et maksud vastaksid tehtud kulutuste suurusele ega "kasutaja maksab" põhimõtetele.

Laevatee-maks ei olene ka investeringutest. Näiteks on Hankos valitsuse tehtud investeringud viimastel aastatel nullilähedased, aga Kokkolas on viimastel aastatel tehtud kaks suuremat investeringut, viimane neist üle 150-miljoniline laevatee-ehituse investering.

Samuti sõltuvad laevatee kulud peamiselt laevatee pikkusest. Selles suhtes on Hanko laevatee võrreldamatu ligi 100-kilomeetrise Turku-Utö laevateega.

Korrashoit ja kasutamiskõlblikud laevateed on sadamate konkurentsivõime üks olulisemaid tegureid. Praegune olukord rikub Hanko sadama põhieelise, sest ka sinna suunduvad

kaubalaevad peavad laevatee-maksu maksma, samal ajal kui riik ei ole suuremat kulutanud ei laevateede korrashoiuks ega jäälohkujate kasutamiseks selles piirkonnas. Samuti jäävad tähelepanu kõrvale tegelikud jäämurdmiskulud. Botnia lahe põhjaosas, Perämerel, on aga kergematelgi talvedel vaja 3-4 jäälohkujat.

Selkämerel (Botnia lahe lõunaosas) ja Soome lahes saadakse hakkama üheainsa jäälohkujaga, samal ajal kui kõige elavam mereliiklus (85%) kulgeb nende piirkondade laevateid mööda.

Kaskise ja Helsingi vahel ei ole soojadel talvedel jäämurdjaid üldse vaja olnud. Muidugi tuleb Perämere sadamad talvel lahti pidada, seda nõuab Soome ja Rootsi vaheline kaubavahetus. Ehk tasuks uurida, kas ei saaks Perämere jäälohkumistöõdele Euroopa Liidust samalaadset toetust, kui on põllumajandusele antav "mäestikualade abi". Siis oleks võimalik jagada laevateede maks kaheks osaks: üks osa laevateedesse investeerimiseks ja nende korrashoiuks, teine osa talveliku kindlustamiseks.

Laevateede kulutatavate summade kasutamise eba-

määrasus on viinud selleni, et riigile esitatakse projekte, mis on nõrgalt põhjendatud ning täiesti ebarentaablid. Kui sadamatel oleks suurem vastutus oma laevateede korrashoiu eest, mõeldaks korralikumalt läbi oma võimalused ning majanduslikud kaalutlused oleksid projektides tähtsamal kohal kui praegu riigilt küsides.

Mujal maailmas loetakse laevateed sadamatele kuuluvaiks. Kui kontrollitakse sadama või investeringu tasuvust, on laevateede kulud alati sisse arvatud. Välismaal kaetakse laevateede ehitamise ning korrashoiu kulud sadamamaksudest.

Soomes on sadamate piirkonnad väikeseks mõõdetud. Sellega on sadamaomaniku vastutus laevateede korrashoiu eest piiratud, väga väike. Selline tava on maailmas harvaesinev ning on viinud selleni, et Soomes on liiga palju sadamaid, rannikul 45, kui arvestada transpordi intensiivsust. Sellest tulenevalt on kaubavood paljudel laevateedel, sadamates ning raudteedel jäänud kehvaks, mis toob endaga kaasa vähesse efektiivsuse ja tarbetuid kulutusi kogu veonduskettis. On avaldatud arvamus, et sadamate "harvendamine" tuleks jätta turumajanduse hoobade hooleks. Turusuhed ei pääse aga mõjule, kuni nüüdne laevateemaksu kasutamise ei arvesta kulutustega laevateedele ega jäämurdjatele, või ei suuna neid õigesti. Soome sadamad on samuti muutumas äriks ja erastatuiks. Loogiline oleks, kui vastutus laevateede eest muutuks enam sadamate hooleks. Protsessi võiks alustada sellega, et laevateemaksud jaotatakse kindlate piirkondade faarvaatrid puudutavaiks. Nii loodaks eeldused majandusliku vastutuse üha suuremas osas üleminekule riigilt sadamatele.

"Navigator" nr. 8, 1995
Tõlkinud Reet Naber



Soomeski peetakse jäämurdjate kulude üle tõsiselt aru. Madli Vitismanni foto.

"Sõnumilehes" ilmus kaks Eesti väikesadamate probleeme käsitlevat artiklit: veebruaris "Väikesadamad su-retatakse välja" (Aili Kokk) ja 11. märtsil "Eesti ei vaja esmaspäevaseid sadamaid" (Küllike Rooväli). Sellest, et sadamate elu korraldamises "sogast vett" ette tuleb ja soov asjade selgeks-rääkimiseks olemas on, annab tinnistust kapten Eduard Hundi kiire reageering.

Merendust puudutavad teemad — jäämurdetööd, lootside mured, väikesadamad jne. näivad olevat viimasel ajal ajakirjanike üks meelisteema. Õigemini, pärast "Estonia" katastroofi ei ole merendusele niipalju tähelepanu osutatud. Tundub, et king on mitmest kohast pigistama hakanud.

Kolm-neli aastat tagasi võisid Eesti merendusringkonnad uhkustada Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksiga, sest meie naaberitel lähtel ja leedulastel ei olnud merendust reguleerivat seadust. Kahjuks aga hakkasid kohe ilmema selle seaduse puudused ja mida aasta edasi, seda enam, sest

Eesti Meremeeste Liidule
Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingule
Eesti Kaptenite Klubile
Stockholm, 19. veebruar 1996

Vastuseks Teie ühisele avaldusele teatame järgmist:

ESTO-96 Peakomitee Rootsis pöördus 1992. a. tollealge tegevdirektori Hans Laidwa poole järeleparimisega, milliseid võimalusi on "Estline'il" pakkuda estolaste merereisiks üle Läänemere. Läbirääkimistest selgus, et m/s "Estonia" rentimine oli ESTO-96 Peakomiteele majanduslikult võimatu.

1995. aasta suvel toimus kohtumine "Estline'i" uue turustatudirektori Michel Collasega. Kohtumisest võisid osaka Kanada ja USA ESTO Komiteede esimehed. Jõudsime järeldusele, et "Estline'i" reisilaev "Mare Balticum" ei mahuta kõiki estolasi, kes on otsustanud ühiselt sõita ESTO-96 jätkupidustustele Tallinna. Seetõttu reserveerisime "Silja Symphony" estolaste jaoks 2000 kohta. Teie väide, et oleme "Silja Symphony" rentinud, on seega alusetu.

Eelnimetatud arvesse võttes saatis ESTO-96 Peakomitee Rootsis kirja "Estline'i" turustatudirektorile Michel Collasele (vt. lisa). Selles kirjas avaldasime kahetsust, et

õigemini selle loomise kavast kirjutab meile põline Naissaare mees Erik Schmidt Mallorcal. Temale määrati "Stockholmis eestirootslaste vähemusrahvuse 1996. aasta kultuuri stipendium, mida senini on põgenikeaastate jooksul välja jagatud vaid 11 korda. Nii et mulle suur au! Sellega ühenduses olen aga sunnitud eestirootslaste päeval peetaval koosolemisel sõna võtma, ja sealjuures on aineks valitud just Naissaare looduspargi.

Nii et mul ei jäänud muud üle kui hakata seda looduspargi kaitse-eeskirja lähemalt uurima ja võrdlema selle määrusi sellega, mida ma olen kohanud loodusparki-des mitmel pool maailmas ja criti minu praegusel kodu-

Kuidas saada sadamaks?

seaduse koostajate ees oli olnud veidi teistsugune ülesanne.

Seadus, olgugi puudulik, on aga täitmiseks kõigile. Ametkondade määrused ja korraldused ei tohi olla seadusega vastuolus. Sadamate tööd reguleerib "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" neljas peatükk. Tegelikult elus on sellest vähe ja sadamate seaduse vajadus on ilmne. Koodeksi §84 kõlab "Eesti meresadamad on avatud rahvusvaheliseks laevaliikluseks". Järelikult kõik tsiviilsadamad, mis eksisteerivad seaduse jõustumise momendil (1. märtsil 1992), on avatud rahvusvaheliseks laevaliikluseks. Jääb arusaamatuks väide, et keegi ametnik keeldub alla kirjutamast väikesadamate (Nasva ja Veere) avamise aktile. Kui mõni ametnik nõuab sellist akti, siis on see kehtiva seadusega vastuolus ja järelikult ametniku või ametkonna omavoli.

Kahtlemata peab Eesti Veeteede Ametil (EVA-l) ole-

ma üksikasjalik informatsioon Eesti sadamatest, selleks kehtestati sadamapass. Kas sadamapass peaks olema selline, nagu on kinnitatud EVA peadirektori käskkirjaga, või teistsugune, on omaette teema. Lisaks olemasolevatele (seisuga 1. märts 1992) sadamatele ehitatakse Eestis kindlasti uusi sadamaid ja sadamakaisid, ning nende avamise korda reguleerib ilmselt EVA peadirektori 8. mai 1995. a. käskkirja vastavate lisadega. Sama käskkirja kohustab olemasolevate sadamate valdajaid, kellel puudub EVA kinnitatud sadamaeeskiri ja sadamapass, need esitama kinnitamiseks, olgugi et seadus ei nõua sadamaeeskirja kinnitamist.

"Sõnumilehe" 11. märtsi artiklis "Eesti ei vaja esmaspäevaseid sadamaid" väidetakse, et Nasva ja Veere väikesadamate omanikelt on nõutud sügavuste hüdrograafilisi kaarte ja sadamaplaane, veelgi enam — tsiteerimiseks: "Soovime lisaks valmis

sadamaplaanile näha ka mõõdistuspäevikuid ja suuri rulle kajaloelinte. Iga sügavuseks saadud numbri kohta peab olema dokumentaalne jälg selle saamise kohta. Kui sadamas kunagi midagi juhtuma peaks, hakatakse kohe otsima algmaterjale, mille alusel valeks osutunud number saadi. Ei saa öelda, et keegi onu Vasja tokiga mõõttis," rääkis Sööt." Huvitav, mis alusel EVA vastutav töötaja selliseid asju nõuab. Seadus sellist absurdust ei nõua. Seadus "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" (§78), nõuab sadamalt ohutu meresõidu ja korra tagamiseks deklareeritud sügavuste hoidmist. Kas ei ole siin tegemist ametnike omavoliga?

Arusaamatu on seisukoht, et eraettevõtjast sadamaomanik on rumal ja teda püüab igal sammul tüsata teine samasugune eraettevõtja ja seepärast peab riigiamet(nik) sadama omanikku igal sammul aitama ja oma ebaseaduslike nõudmiste raamidesse suruma, sest

mine tea, äkki tuleb ametnikul millegi eest vastutada. Tegelikult peaks amet(nik) välja töötama põhjendatud tehnilised normid ja soovitusel, võttes eeskujuks maailmapraktika ning Euroopa tavade. Kelle sadamaomanik tööde tegijaks valib, on tema õigus, ja riigiamet(nik) ei peaks sellesse sekkuma, vaid jälgima, et seaduslikud nõudmised oleksid täidetud.

Allakirjutanu teada ei ole loodimine litsentseeritav tegevus, seepärast on esmapilgul arusaamatu EVA hüdrograafiatalituse nõudmised kooskõlastamiseks ja tehnilise dokumentatsiooni esitamiseks. Kui EVA hüdrograafiatalituse ametnikel tekivad kahtlused sadamaomaniku valitud firma mõõtmistulemustes ja ta ei riski neid kasutada, siis ta võib ju tellida enda soovitatud AS-ilt Nevekor kontrollmõõtmised, kuid juba oma kulu ja kirjadega. Ilmselt on kogu asja tuum selles, et hüdrograafiatalitus soovib luua oma andmebaasi, kuid soovib seda osaliselt teha sadamaomanike ja -valdajate arvel.

12. märts

Eduard Hunt

Veelkord valgest laevast

reaalset olukorda arvestades olime sunnitud "Estline'i" pakkumisest loobuma. Küll aga avaldasime soovi, et "Estline" toetab ESTOT muul viisil, näiteks aidates ESTO raames Stockholmis toimuvast kaubandusmessist osavõtvaid eesti ettevõtjaid transpordiküsimuste lahendamisel jne. Meie sooviks oli ja on ka praegu sõita sini-must-valge lipu all ja "Estline" on meile kõigile jätkuvalt väga südamelähedane.

Me arvame, et estolaste viimane Tallinna "Silja Line'iga" ei kahjusta kuidagi väikese Eesti reisilaevandust. "Silja Symphony" marsruut Stockholm-Tallinn-Helsingi on vaid ühekordne juhtum. Pärast seda järgib "Silja" oma tavalist marsruuti Stockholm-Helsinki-Tallinn. "Mare Balticum" seisund liinil Stockholm-Tallinn-Stockholm ei tohiks mingil viisil ohustatud olla.

Tahaks loota, et kõiki asjaolusid põhjalikult vaagides, praegust olukorda õigesti hinnates ja üksikeist mõista püüdes, leiame siiski head koostöövõimalused ESTO-96 õnnestunud läbi viimiseks.

Sõbralike tervitustega

ESTO-96 Peakomitee Rootsis
Juhatuses ülesandel
Mare Rebas,
ESTO-96 informatsiooni-toimkonna juhataja

Stockholm, 18. jaanuar 1996

Att: Turustatudirektor Michel Collas

ESTO-96 Viidates Teie hinnapakumisele 21.07.95, meie kirjale 8.12.95 ja meievahelisele mitteametlikele telefonikõnedele, teatame järgmist:

Olles saanud vastused meie USA, Kanada ja Austraalia komiteedelt, selgub, et reisijate arv on suurem, kui "Mare Balticum" suudab mahutada. Seetõttu oleme kahjuks sunnitud "Estline'i" pakkumise tagasi lükama.

Siiski soovime lisada järgmist:

Kuna "Estline" on meile kõigile väga südamelähedane, siis loodame, et "Estline" soovib sponsorina osa võtta ESTO-96-st. Me lisame ka rootsikeelse voldiku ESTO ürituste kohta.

Kuna meie juhatuses liige ja ESTO Peakomitee aseesimees Ulvi Paff-Eriksson töötab ka täisõigusliku gidina, on ta hästi teadlik kodueest-

laste huvist tulla ESTO-päevadele Stockholm. Viimasel TOUREST messil Tallinnas sõlmisime kontaktid "Tallinn Tour'iga" ja hiljem on paljud teisedki eesti reisibürood huvi üles näidanud.

Võib-olla saaks "Estline" Eestis pakkuda ahvatlevat pakettreisi, mis hõlmab hotellis ööbimist (alternatiiv kruisil), pidulõunat laeva pardal 7. augustil ning 8. augustil Tallinnasse saabumisel hommikusööki šampanjaga.

"Kojusaabumine" saab seega olema tõeliselt mälestusväärne.

Eesti ettevõtte, mis osalevad kaubandusmessil, pöörduvad loomulikult "Estline'i" poole oma transpordivajadustega. Eesti Turismiamet korraldab koos Stockholm Information Service'iga (Stockholmi Turismiametiga) poolpäevase seminari teemal, kuidas arendada turismi Stockholm ja Tallinna vahel. Seminar toimub City Conference Centre's, mis on ka ajutiselt ESTO-96 keskuks.

Rootsi Televisiooni kanal 1 edastab programmi "Naabermaa Eesti" teisipäeval, 30. jaanuaril kell 22.30, kordusaade on laupäeval, 3. veebruaril kell 16.15. Nii Eesti

kui ka Rootsi Televisioon kannavad üle ESTO piduliku avamise Stockholmist ja estolaste saabumise Tallinna.

Jääme lootma heale koostööle "Estline'iga".

Sõbralike tervitustega
Sven Hanson, ESTO-96 Peakomitee Rootsis esimees

Toimetusele. "Meremehe" toimetuse sai kirja ESTO-96 Peakomiteelt Rootsis. Informatsiooniosakonna juhataja Mare Rebas kirjutas, et 19. veebruaril on Eesti meremeesteühingute avaldusele saadetud vastus, millele need ühingud kuni 7. märtsini polnud reageerinud. Ka ETA-le saadeti vastuse koopia lootuses, et Eesti ajalehed selle avaldavad. 14. märtsil "Eesti Päevaleht" avaldas ESTO-96 Peakomitee seisukohad lühendatult.

"Seega on Eesti ajakirjandus valgustanud kogu küsimust ühepoolset, mistõttu meie tungiv soov on, et "Meremehe" avaldatakse ka vastaspoole, s.t. ESTO Peakomitee vastus," kirjutas Mare Rebas.

Kavatsesime ESTO-96 vastuse meremeesteühingutele avaldada ka ilma tungiva palveta, kuigi toimetuse ei ole seni suutnud aru saada, kuidas õnnestus estolastel Stockholm-Helsinki liinilt osta piletid otse Tallinna. Kui nad ei rentinud selleks laeva, siis, paistab, on "Silja Line" toimunud ESTO-96 sponsorina.

Naissaare looduspargist,

saarel Mallorcal, kus nähtavasti valitsevad hoopis teised arusaamised looduskaitsest kui need, mis "Riigi Teatajas" nr. 41 (25. aprill 1995) on kirja pandud.

Olen selles suhtes jälle vastuvoolu ujuja ja üksik kinsendav hääl kõrbes, kuid minu arvates ei ole see määrus praegusel kujul kuidagi vastuvõetav. Mul ei jää muud üle, kui avalikkuuse tähelepanu juhtida sellele nii Eestis kui Rootsis, ja kui vajalik, rahvusvahelistes ökoloogjaorganisatsioonides."

Edasi järgneb viis tihedat lehekülge tolle määruse analüüsi ja kriitikat, samuti sel-

geid ettepanekuid, mis oma spetsiifilisuse tõttu aga siiski meie lehte ei mahu.

Asja sisu igatahes paistab seisvat järgmises: "18,8 km suuruse pinnaga saar on jagatud kahte piirkonda: sihtkaitsevöönd ja piiranguvöönd. Sihtkaitsevöönd on omakorda jagatud viieks majanduspiiranguga ja neljaks majandatavaks alavööndiks.

Esimese viie hulka kuuluvad kolme soo, ühe liivaluute ja ühe laanekuusiku sihtkaitsevöönd, ja neli majandatavat alavööndit koosnevad kahest ilmasoojaegsest rannakindlustuse alast ja Suurte mägede ja Taani ku-

ninga aia aladest. Need sihtkaitsevööndid on omavahel eraldatud, üle terve saare laiaili paisatud väikesed alad moodustavad kokku umbkaudselt ainult 10–15% tervest saare pinnast. /.../

Ülejäänud maa kuulub piiranguvööndisse, mille eesmärgiks on selle majanduslik kasutamine (vastavate määruste kohaselt). Puhtas maakeeles võib selle kohta öelda, et sood ja rabad ja muu "kõlbmatu" maa on võetud looduskaitse alla, ja ülejäänud alad on ette nähtud nende majandamiseks, tähendab, ekspuataerimiseks eraomandina.

See on looduspargi loomine ennenägematult ja äärmiselt erakorralisel kujul — pigemini on siin tegemist asulate loomisega eraomandite huvides.

Nimelt on selle väikese saare piiranguvööndi arenguplaanis ette nähtud luua tervelt 9 tihe- ja hajaasulat, mis osalt koosneksid suvilatest ühenduses uuesti loodavate kaluriküladega, mida eraldaks merekaldast 50–200 meetri laiused ehituskeeluga rannaribad.

Seda ennekuulmatut looduspargi arenguplaani kroonib kümnendana Miinilao asula, "tootmise ja ettevõtluse sihtotstarbega tiheasustusalana."

Mari Vamba

«Lonna» ja «Tarmo», lahingusse!

Merevägi luuakse eesmärgiga valmistada ette mereväe ohvitserkond ja infrastruktuur, tagamaks nende tegutsemisvõime Balti, Põhjamaade ja NATO ühtses juhtimis-süsteemis, samuti osavõtt rahvusvahelisest koostööst. Mereväe, piirivalve ja veeteede ameti käsutuses olevad laevad koondatakse mereväe ühendatud süsteemi, mille

sõjalise väljaõppe ja valmisoleku kontrolli teostab kaitseväge juhataja. Selle süsteemi tegevuse tagamiseks luuakse ühtne kaldateenistus.

"Eesti riigi kaitsepoliitika põhisuunad", lk. 9.

Ohuväe ja mereväe kohta on toodud ainult nende loomise eesmärk ja ülesanded

ning jäetakse kindlaks määrata juhtimisstruktuur. See võimaldab edaspidi paindlikult lahendada nende väeliikide juhtimise küsimust, arvestades nende maksumust, piiratud ülesandeid ja suhteliselt väikest koosseisu.

Seitsmendas peatükis kirjeldatakse peamiselt piirivalve kui kaitsejõudude ühe osa ülesandeid nii rahu- kui sõjaajal. Piirivalve jõud on sõjategevuse käigus otstarbekas lülitada maakaitseväge koosseisu, sest iseseisvate üksustena ei ole need võimelised tegutsema pärast piirialade hõivamist. Piirivalve laevad antakse üle kaitseväge ülemjuhataja alluvusse.

"Seletuskiri "Riigi kaitsepoliitika põhisuundade" juurde" lk. 5.
Andrus Oövel
Kaitseminister
Elvo Priks
Asekantsler kantseri ülesannetes



Soome jäi ainukeseks Euroopa Liidu maaks, mis ei subsideeri laevaehitust

Soome laevaehitustööstuse kohale on kogunenud mustad pilved. 1995. a. novembris otsustati Euroopa Liidu ametkondades, et laevaehitust võib toetada ainult selle aasta oktoobrini. Kes on jälginud Euroopa Liidu tegevust, võib ette arvata, et tegelikult ei lõpe see toetus 1996. a., vaid kestab edasi.

Soomel polnud ennegi riiklikku toetust ning seega jääb ta konkurentidega võrreldes kehvemasse olukorda.

Paljudes riikides peetakse nii laevaehitust kui ka kogu merendust strateegiliselt nii tähtsaks eluvaldkonnaks, et nende konkurentsivõimet püütakse alal hoida või tõsta kõlkvõimalike vahenditega.

Praegu on Soome ainuke EU-maa, kus laevaehitustehastel ei ole riigipoolset toetust. Selle kohta tehti poliitiline otsus eelmisel kümnendil. Laevatehaste juhtide arvates on viimane aeg see poliitiline otsus ümber vaadata.

Probleem ei ole tekkinud ainult Euroopa Liidu riikides. Ameerika Ühendriikides on laevaehituse murranguline aeg. Jaapan ja Korea võitlevad armu heitmata uute tellimuste eest. Praegu on Korea saavutanud seoses jeeni kõikumistega teatud edumaa. 1995. a. oli Korea laevatehastele esitatud tellimusi 13,1 milj brutotonnile, Jaapanis 12,7 miljonile. Soome on maailma 9. laevaehitust, seal on võimsusi tellimuste täitmiseks ligi miljo-

nile tonnile, aga uusi tellimusi tuleb visalt. Üks põhjus, miks laevatehastel ei ole konkurentsivõimeline, on marga tugevus. "Kværner Masa-Yardsi" juhataja Martin Saarikangas arvab, et Soomele on rohkem vaja tugevat majandust kui tugevat marka. Marga tugevus on kahjulik ka laevaomanikele, kes saavad tulusid peamiselt valuutas, aga maksavad oma kulusid Soome markades. Rahul pole ka keemia- ja metallitööstuse esindajad. Saarikangas on arvamusel, et laenuprotsentide toetust peaks jätkama, et laevaomanikud suudaksid oma juba tellitud laevad kinni maksta ning tulevikus kodumaa laevatehastest uued laevad tellida.

Küsimus on mõnes miljonis margas, aga selle taga on nii tööhõive kui ka muud lahendamist vajavad küsimused, mis lähevad neist toetusmarkadest kallimaks.

Kui muudes maades võib lähiaastail 10% toetusi anda, on Prantsusmaa välja kaubelnud kuni 30% varjatud toetuse. Hispaanias katab riik laevatehaste puudujäägid kuni 50%-lise kahjumi korral. Euroopa Liidu, USA, Norra, Jaapani ja Lõuna-Korea vaheline leping laevaehitustehastele antava toetuse piiramisest pidi astuma jõusse 1. jaanuarist 1996, pärast ratifitseerimist kõigi osaliste poolt, aga juba USA oli esimene, kes sellega venitama hakkas ning kogu protsess lükkus edasi.

OECD leping on sündinud väga vaevaliselt: alguses pidurdas Prantsusmaa liidusiseselt, kuid meelitati ära lubadusega säilitada heldelt toetusrahastid uurimistöödeks, tootmise arendamise ning regionaal- ja sotsiaalpoliitika edendamise rüüsse mähituna, kokku üle 0,8 miljardi frangi.

Soomes on toetused laevatehastele juba varem ära võetud, aga praegu, kui põhilised võistlejad saavad abi, on konkurentsivõimele antud uus hoop ja selle taastamiseks on vist vaja kasutada samasuguseid imenippe, kui prantslased tegid.

Hispaania ja Itaalia on ka ärganud. Alguses nad ei saanud aru laevatehaste toetusvõimaluste äravõtmise pikemas perspektiivis tekitavast kahjust. Prantsusmaa on Soomele tõsiseks ohuks ka sellepärast, et sealne laevaehituse tase on pea üheselt võrreldav Soome omaga.

Kuigi leping kohustab vaid sellele allkirja andnud, on huviliste seas ka Poola ja Austraalia. Soome on tõsiselt huvitatud Poola (kuigi see riik ei ole OECD liige) ühinemisest lepinguga, sest Poola laevatehased on Soomele tugevad võistlejad.

Lääneriigid on huvitatud sellest, et ka Venemaa ja Ukraina kirjutaksid laevatehaste toetamise piiramise lepingule alla.

"Navigator" nr. 8, 1995

Vähemasti spordivad



22. veebruaril toimus Eesti Merehariduskeskuse Mustakivi 25 spordikompleksis Eesti Vabariigi 78. aastapäevale pühendatud korvpalliturniir, millest võttis osa 8 võistkonda: Lasnamäe Spordiklubi NEVO, Kristiine Spordikooli 1982/83. a. sündinud, Tallinna Sadama veteranid, korvpalliklubi KARLA, nelle lisaks võistlesid Eesti Merehariduskeskuse rändkarikale Eesti Riigikaitseakadeemia (ERA), TTÜ, Tartu Ülikool ja Eesti Merehariduskeskus. Rändkarika võitis ERA. Iga võistkonna parimad mängijad ning võitjavõistkonnad said medali ja diplomi.

Nii suurt spordiüritust polegi selle pidupäeva puhul varem korraldatud.

Teine meeldiv spordiüritus on Merehariduskeskusest veel. Koos teiste kõrgkoolidega kuulub ka Eesti Merehariduskeskus Eesti Akadeemilisse Spordiliitu. Liidu talvistel sisekergejõustikuvõistlustel võitis laevajuhiks õppiv **Katrin Kuusk** esikoha 50 m tõkkejooksus.



Tallinna Sadama veteranid.

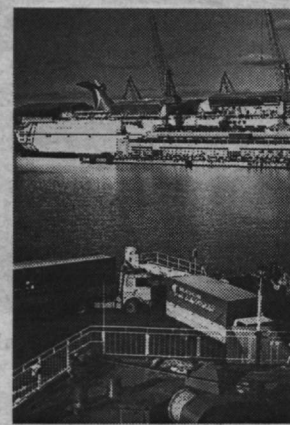
Teet Kolgi fotod

Rootsi müüs allveelaeva Singapuri

Rootsil õnnestus müüa Singapurile üks "Sjöormen"-tüüpi allveelaev. Kuigi allveelaev on juba 25 aastat vana, on tänu moderniseerimisele pikendatud tema kasutusaja aastani 2005. Vahetalitajana tegutses "Kockums". Singapuri allveelaevameeskonda hakatakse Rootsis välja õpetama selle aasta kevadel. Siiani ei ole Singapuri laevastikus allveesõidukeid olnud.

Rootsi pakub ka muid "Sjöormen"-klassi laevu müügiks või rendile.

"Navigator" nr. 8, 1995



Soome laevaehitajad ehitavad juba aastaid haralaste korstnatega reisilaevu kaugelele merele.

Isi Trapido foto

Kaotatud päev

Laupäeval, 21. augustil 1993, keset Vaikse ookeani avarusi, Mikroneesia saarestiku Kwajaleini saarel ei juhtunud mitte midagi. Erinevalt eelnevast ja järgnevast päevast. Lapsi ei sündinud, kala ei püütud, lõunaid ei valmistatud, keegi ei jälginud troopilist päikeseloojangut maailma ühe suurima laguuni kohal. 21. augustil ei juhtunud mitte midagi, sest Kwajaleinil ei olnudki 21. augustit.

Kwajaleini, üks Marshalli saarestiku saari, asub 600 miili kaugusel läänes rah-

vusvahelisest kuupäevarest. Kuid tänu saare ainukesele tööandjale, USA sõjaväebaasi mõjule on saare elanikud olnud sunnitud elama sünkroonselt selliste rakettide väljalaskepaikadega nagu Vandenbergi õhujõudude baas Lõuna-Californias. Nii et isegi kui kõigil teistel Marshalli saarestiku saartel oleks esmaspäev, siis Kwajaleinil oleks ikkagi pühapäev. Siiski, 20. augusti keskööl

hüppas Kwajaleini atoll üle kuupäevaraja pühapäeva, 22. augustisse, lõpetades sellega aastaid kestnud kalendrilise segaduse.

Muudatus viidi läbi Marshalli saarestiku juhtkonna palvel, sest taheti, et kõik liikmessaared kuuluksid samasse kuupäevavõõndisse. USA sõjavägi, rajades saarele ICBM rakettide katsetamise baasi, panigi aluse Kwajaleini teekonnale läbi aja

(4200 miiline vahemaa USA ja atollil vahel on umbes sama pikk kui vahemaa USA ja kunagise "kurjuse impeeriumi" — NL — vahel).

Ära märkimaks tagasi-pöördumist tulevikku, tulid saare elanikud 20. augusti keskööl kokku selleks, et tähistada 21. augustit, ilma et nad sellel päeval oleksid kunagi elanud.

Korraldati ööpäevaringne jooks, kus jooksjad startisid

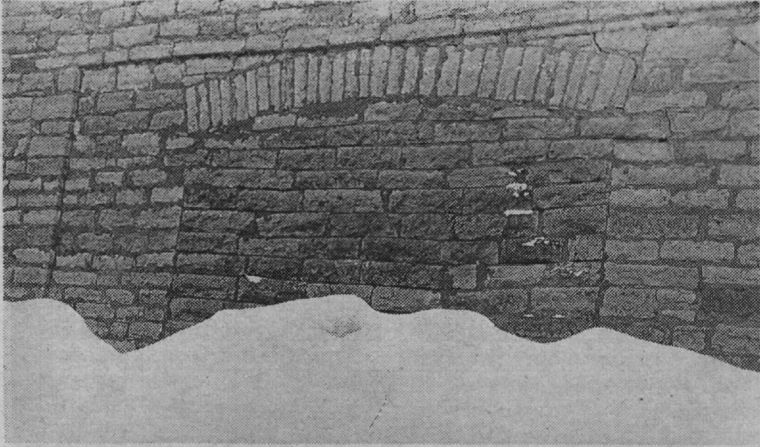
2 miili jooksule enne reede keskööd ning ei lõpetanud seda enne pühapäeva.

Nüüd ootavad loomulikult ees teistsugused ebamugavused. Kwajaleini elanikel tuleb töötada teisipäevast laupäevani, samal ajal kui Kalifornia elanikud peavad töötama esmaspäevast reedeni. See tähendab seda, et esmaspäev on Kwajaleinil puhkepäev — saare elanikud on selle ära teeninud pärast kõiki neid hüppeid läbi aja.

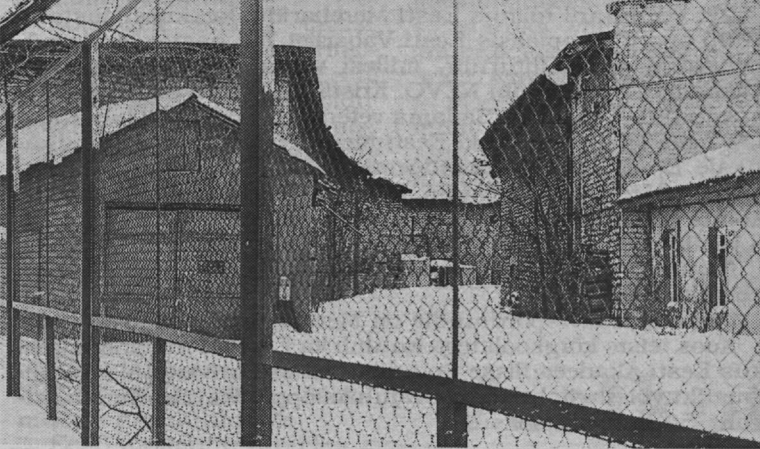
Ajakirjast "Åland's Sjöfart & Handel" tõlkinud Helen Välja

Uusimast küljest, Lootsi tänava poolt Tallinna sadamasse sisenedes võib näha üht vana kivikuuri. Ajaloolase **Urmas Dreseni** silm tun-

Vana sadamat otsimas



Tõeliselt vana uemate kihistustega.



Romantiline vana sadamakvartal jääb nüüdse sadama aia taha.

neb ehitise ära: "See on pae-kivist sadamaladu aastaist 1860-1870, näe, vanad tuulekastid veel alles. Vanad müüriavad on hiljem täis laotud, need tuleks välja puhastada." Kohal, kuhu ehitatakse "Eesti Linjat" jaoks reisijatehoonet, oli enne sõda meremuuseum — selle kai nimi oli Baikovi sild.

Jõnksuga traataia taga on sadamast välja jäänud moodunud sajandi viimastest vee-

randist pärinev sadamaladude kvartal. "Nende paemüride taha võib saada ilusa äritänava, see on 100-120 aastat vana. See tõsine vana osa, mis veel alles, võimaldaks teha väga huvitava kvartali — et oleks näha, et Tallinna sadam on tõepoolest vana. Ma ei tea, mida tuleks teha, et see sadama kätte saada, aga mingil juhul ei tohiks seda lammutada. Mida-ki muud vana polegi ju enam

alles jäänud," peab ajaloolane traataia taga kirglikult kõnet, seistes pahkluni sulalumes Clayhilli kanali peal. Praegu kulgeb piki kanalit "Varjendi nr. 2" ventilatsioonivade rida.

Piki Clayhilli kanali serva on sadama territooriumi lõpetav traataed. Kaiga risti oli seal umbes sajameetrise vahetega teinegi, Mayeri kanal, nende vahel kaks rida laohooneid. Kanaleid mööda veeti kaubad ladudesse. Üks toonane pae-kivist laohoone on alles ja praegugi kasutusel. Kõigest muust vanast on sadam pikapeale jagu saanud. Alles on veel mõni nõukogudeaegse ehitustehnika näide: tuhaplokk, betoonivalu ja silikaattellid eterniitkatuse all.

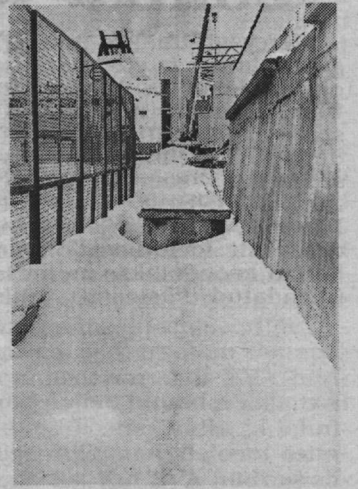
Uue-Sadama poolel on mõnevõrra lagedamaks jäänud, meresõiduameti punane maja paistab kaugemale kui varem. Selle teine ja kolmas korrus on ehitatud omaaegse sadama jõujaama vundamendile. Sealikandis oli varem Laoplatsi-nimeline tänav eramajadega, milles elas sadama ja veeteede talituse töötajaid.

Sadamavärv on uus asi. Varem oli ühel pool kai ja teisel linnatänav, nende vahel

tehnoloogilisel tarvilikud ehitised — laod jms. Ei olnud niisugust pääsüsteemi nagu praegu, oli ajaloolane kindel, ammuigi mitte seda tädi või onu, kes küsib nii inimeselt kui hobuselt passi. (Hobuse sadamasse sisse-laskmise eest võetakse tänapäeval 35 krooni maksu ja kirjutatakse selle kohta kvit-tung.)

Funktsionaalselt õigele kohale, kus vanasti oli laohoone, on Uue-Sadama lõpu kerkinud uus. Omaaegsest, möödunud sajandi lõpukümnendil briljantselt teostatud elevaatorist on jäänud vaid makett Maarjamäe lossi vestibüülis. Sinna, kus Kaupmehe sillal oli 1930-ndate lõpul reisijatehoone, jõuab välja ka praegune reisijatekoridor.

"Atraktiivsus ei ole, kõik on liiga üheülbaline — niisuguseid kaste on terve ilm täis," kurvastab ajaloolane. "Ei ole midagi meelde jäävat, aga igas sadamas võiks ju midagi olla. Mitte seda, et peaks just midagi üles ehitama, vaid midagi sellist, mis lihtsalt on seal. Norralased oleksid samuti võinud Oslo keskuses Akerbrygge maha lõhkuda ja midagi muud ase-



Siin oli Clayhilli kanal.

mele ehitada, aga näe — hoidsid alles.

Mida sõda ei teinud, ja ka nõukogude võim ei teinud, on nüüd ikkagi ära tehtud," resümeeris ajaloolane sadamast väljudes.

Madli Vitismann

Sadama-kirjandus

Viimastel aastail on Eestis tekkinud uus (aja)kirjandusliik — terminaalkirjandus. Värviline, rohkemate või vähemate ajakirjanduslike ambitsioonidega teaberikas kirjavara ootab virnadena sadamahoone seina ääres traatkorvides.

Eraldi voldik reklaamib kolmes keeles kauplust "Nordesk": "Külastage meie TAX FREE kauplust Tallinna Reisiasadama A-terminali III korrusel. Te leiate eest garanteeritud kvaliteediga alkohoolseid jooke ja tubakatooteid. Soodsaimad TAX FREE hinnad."

Asukoha-osalus on küll liigne, sest sellele trükisele pääsevad ligi vaid need, kes juba ongi tollitsoonis. Ent nad saavad poodi sisenemata teada, et "Viru Valge" maksab 40, "Eesti Viin" 45 ja "Monopol" 35 krooni, õlle kolmekohaliste numbritega hinnad on aga arvestatud 24x0,33-liitrise "reisipaki" kohta.

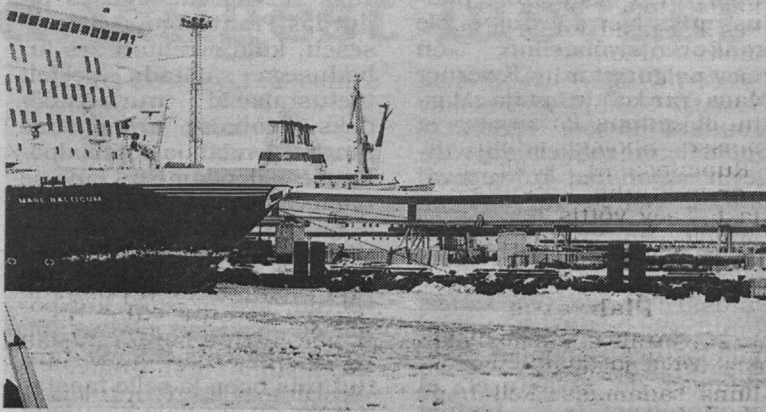
Eestikeelne "Tallinna Keskus" tutvustab prillipoode kõrval "Viru" parkimisplatsil ööpäev läbi alkoholiga kauplevat paviljoni (loe: putkat). On lehekülge klubi "Hollywood" peremehest, kilde Koplist esitatakse eksitava pealkirja all "Elu võimalikkusest Katariina kail". Kuulutustes on kommipood kõrvu hambaarstiga ja kontserdiraklaam õllekupongiga. Kontserdi-, teatri- ja näituselehekülgedel vahel on *machollik* sõjaväelugu. On ristsõna ja artikkel filminäitlejast, nagu igas korralikus ajalehes.

Soomekeelse kuulutuste-lehe "Soome Laht" esikülje värvireklaam on toleltuselt "Viru" parkimisplatsi alkoholiputkalt, järgmine lehekülge tutvustab "Ararati" viinapoodi.

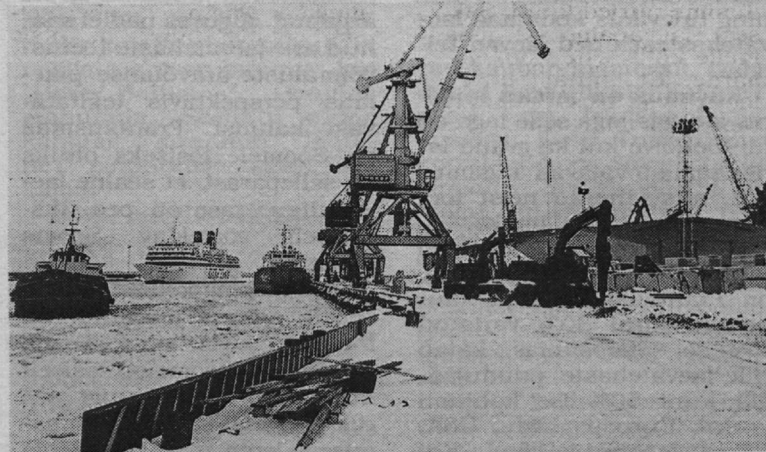
Soomes tehtud "The Baltic Guide" tutvustab soome keeles Laidoneri muuseumi, Vene Kultuurikeskust, restorane, kontserdi- ja teatrikaava. Ka selles ajalehes reklaamib end juba Soome markade eest "Viru" parkimisplatsi alkoholiputka. Ent reklaamitakse ka "Eesti juustu" ning toidupoodi "Tallinn" ja Kaubahalli. Tagapool tutvustab see ajaleht eesti keeles mõnd kohta Helsingis. Tagaküljel kutsutakse "Silja Line" 90-margasele *päiväostsrästellyle* Tallinna.

Küllap on selle lugemisvara korvid niihästi laevades kui ka Helsingi sadamahoones.

Madli Vitismann



«Mare Balticum» vööri kohal asus Kaupmehe sillal reisijatehoone.



Keskmise kraana kohal oli elevaator.



Läänemuuli sillal olid vanasti laohooneid. Nüüd ehitatakse siia uued.

MEIE SADAM

1996. aasta 1. jaanuarist on Kesklinna sadama direktor **Lembit Visnapuu**



Lühiteatid
1995. a. 1. detsemberil toimunud Eesti Linnade Sadama Töötajate Ühise Ühingu 100. aastapäeva tähistamiseks Tallinnas toimunud ühise ühingu 100. aastapäeva tähistamiseks on 70 kätt.

"Meie Sadam"

on RE Tallinna Sadam ajaleht, mida enam kui aasta jooksul on ilmunud samahästi kui kümme numbrit. 3. lehenumbris kirjutati, et

sesta trükatakse eesti keeles 200 ja vene keeles 800 eksemplari. Leht on käepärases A4 formaadis, algul neli, pärast juba kaheksa lehekülge paks. Esineb ka topehtnumbreid.

Lehes tutvustatakse järjekindlalt oma ettevõtte juhtivtöötajaid — nii nende arutlusi oma haldusala ning kogu sadama töö ja arengu üle kui ka nende teenistuskäiku.

6./7. topehtnumber on aga hoopis tervikuna pühendatud reisisadamale. Ka Kaubasadamast on eraldi artikkel ilmunud.

Korduvalt kerkivad üles koolitusprobleemid. Kord kirjutatakse tolli tööst. Aegajalt on kõne all ametühingu tegevus. Teada antakse sellestki, missugused välis- ja muud külalised on sadamas käinud.

Vahel on juttu ka sadamaga seotud sportlastest. Järjekindlalt peetakse meeles oma juubilare.

KALEERI



RE Tallinna Sadam 9. infoleht annab teada, et alates 1. jaanuarist on Kesklinna sadama direktor Lembit Visnapuu.

Nende sadam

Helsingi sadama personaalileht on KALEERI ja seal on juttu sadama õiguste laiendamisest juriidiliste küsimuste lahendamisel, sadama turvalisuse parandamiseks kasutusele võetud identifitseerimiskaartidest, ajast enne sadamavalitsust ehk sadama ajaloo, Katajanokka terminali energiasäästuprogrammist, koostööst Tallinnaga, sporditegemisest ja Vuosare tulevast sadamast.

"Katoaako kaljaralli" on täis muret, mis saab kõigist neist "mummokärrydest", kui valitsus alkoholi sissetoomist piirama hakkab. Sadamainimesed arvavad, et tolliametnikud peaksid selle vastu olema, sest siis kasvaks jälle salakaubandus.

Lõpuks on veel sünnipäevaõnnitlused ja pensionisaatmised.

Suur plahvatus Tallinna sadamas 1944

Teise Maailmasõja ajal tabas Tallinna mitu rasket lööki. Ühele neist sündmusest — suurele plahvatusel Tallinna sadamas — on vähe tähelepanu osutatud. Vist on pealtnägijate arv olematuks muutunud. Käesolevate riidade autor oli plahvatusmomendil Tallinna sadamas ja õnnetusele üsna lähedal. Heidan pilgu tagasi sellele ajale oma päeviku alusel.

9. märtsi terroripommitamisel ei tabanud vene pommilennukid üldse Tallinna sadamat, kuigi venelased teatasid, et pommid tabanud Tallinna sadamat ja et seal tekkinud kahjutuli. Pommid tabasid elamurajooni sadama läheduses, kus olid vanemad puumajad, mis peaaegu kõik maha põlesid. Tugev tõrjetuli sõjalaevadelt ja sadama kaitseks olevatelt õhutõrjepatareidelt häiris nähtavasti vene lennukid ja pommid langesid liiga hilja. Elamurajoon sadamast lõuna poole sai rängalt kannatada. Elasin Poska tänavas ja pidin juba rünnaku esimestel minutitel välja põgenema rudeseks muutunud põlevast majast. Kasutusel oli taktika, mille kohaselt alguses langetati elamuid purustavaid pomme ja siis järgnevalt sadas lennukitelt alla süütepomme, et rusud põlema saada.

USA lennukid

Tallinna pommitamist võtsid osa, kas osaliselt või täies ulatuses, USA-s ehitatud pommilennukid, mida saadeti USA-st N. Liidule suurel hulgal nn. *lend-lease* lepingu alusel koos muu mitut liiki sõjamaterjaliga. Üks *lend-lease* lepingu alusel N. Liitu transporditud USA lennuk hukkus või hädamaaandus merre Rohuneeme poolsaare ranna lähedusse. See pommilennuk transporditi sealt Tallinna Uuesadama kaile, paigutati lahtimonteeritult Soome laevale ja viidi Soome. Nähtavasti olid soomlased selle pommilennuki alla tulistanud ja viisid ära sõjasaagina. Minu tähelepanekul ei olnud lahtimonteeritud lennukiosadel suuremaid vigastusi.

Vene sõjavangid

Juba sügisel 1941, kui venelased Eestist välja taganesid, tekkisid kahjutuled Tallinna Suures sadamas. Varemeks muudeti viljaelevaator, külmetushoone, mere-museum ning muidki ehitusi ja sadamaseadmeid.

Sakslased korrastasid sadama, ehitasid Uue-Sadama kaile Maardu fosfortiidi välja-veoks elevaatori ja töid kohale ka tugevajõulised rööbasteel liikuvad sadamakraanad. Tallinna Suursadam muudeti sõjasadamaks, kus alaliselt viibis Saksa sõjalaevu, mis opereerisid Soome lahel ja takistasid vene sõjalaevastiku väljapääsu Kroonlinnast.

Soomes viibivaid Saksa vägesid varustati Tallinna Suursadama kaudu, kaks transpordilaeva pidasid pidevalt ühendust Tallinna ja Helsingi vahel. Soomest toodi sõdureid Eestisse puhkusele ja Eestist viidi samapalju sakslasi Soome. Laske-moona transpordiks kasutati ainult Saksa kaubalaevu. Tööjõu puudusel kasutati laevadel, ka eesti laevade laadimisel ja lossimisel, vene sõjavange, kes toodi kohale 25- ja 50-meheliste rühmades sakslaste valve all. Mitte-meremeestel ei olnud sadamasse sissepääsu. Sadam oli suletud kõrge traatitaht ja sinna pääses ainult erilubadega. Valvet värvavas pidasid Saksa sõjaväelased.

25. juulil 1944 toimus

Tallinna Suures-Sadamast plahvatus, kus lendas õhku sõjavarustust lastiv Saksa laev, umbes 2000 brt. suurune kaubalaev. Sellest aga hiljem. Alguses tahaksin vaadata päevi enne plahvatusi.

Paldiskisse

16. juulil 1944, kell 24.00 ründasid vene pommilennukid Tallinna Kaubasadamat. Reidil ja sadamas viibivatelt laevadelt avati tugev tõrjetuli, mis sundis lennukid vallandama oma pommilaadungid mere kohal ja lennukid pöördusid tagasi ida suunas. Ründavatest lennukitest tulistati alla üks pommilennuk, mis langes merre. 17. juulil keelati kõikidel laevadel sadamast väljasõit, kuna kardeti, et venelased on heitnud merre miine. Päeval lähenes Tallinnale suures kõrguses vene luurelennuk, arvatavasti ülesandega kindlaks teha pommitamisel tekkinud kahjustused.

18. juulil teatati, et laevad võivad sadamast välja sõita. Tõmbasime purjed üles ja sõitsime sadamast välja, sihiga Paldiskisse. Tallinna lahes oli näha massilistelt pommilahvatustest surnud kalu. Kui Paldiskisse jõudisime, olid sealse Põhjasadama kaidel tööl Saksa sõdurid, kes kaebasid kaide mineerimiseks kaidesse auke. Meie laev paigutati miinilastis olevate praamide vahele. 23. juulil saabus Paldiski sadamasse Soome miiniraaler "Ruotsinsalmi", mille meeskonda kuulus ka kuus eestlast. Laev võttis peale praamidelt sada miini ja sõitis seejärel kohe merre.

Plahvatus

25. juulil sõitsime Paldiskist välja ja saabusime Tallinna sadamasse kell 18.15. Kuna tuul oli sadamasse sisse sõites vastu, ankurdasime laeva sadamast sissepoole, langetasime purjed ja sidusime purjed kinni. Sakslasest laevapaigutaja määras meile koha Uue-Sadama kai äärde. Et sinna jõuda, tuli laevalt viia tross kaile kinnitamiseks. Märkasime, et Lää-

nemuuli sillast lastis must laev, mida, seda oli võimatu näha. Kraana tõstis vagunist midagi laevale. Märkasime, et kaubalaeva ees ja taga oli neli väiksemat kiirpaati. Trossi kaile viies sõidsin paati, Richard Lilleberg hoidis trossi.

Kui jõudisime Uue-Sadama nurga varju, tõusis äkki Läänemuulilt üles tohtu suitsu- ja veesammas. Hämastunult vaatasime, mis õieti oli juhtunud, kuid Uue-Sadama kai ots varjas õnnetuskoha. Suitsusabast ja veesambast kõrgemale tõusis tohtul hulgal rauda, kilustatuna suuremateks ja väiksemateks tükkideks. Kõik see hakkas alla sadama. Ehmunult seda nähes arvasin, et meie oma väikeses paadis küll eluga ei pääse. Hüppasin paadist vette täie varustusega — riiete ja saabastega.

Varjasin end paadi källapuu all, ainult suu hoidsin üle veepinna. Rauda ja puurisu sadas alla — vesi kees kui supipada. Kui rauasadu lõppes, algas mudasadu. Kõik muutus pimedaks ööks. Ma ei tea, mis mind selleks sundis, kuid ma hakkasin ujuma paadist eemale, kai suunas. Kõrge laine haaras mind oma turjale ja kandis kiiresti edasi, kuid peagi tuli laine tagasi, olles pörkunud vastu Uue-Sadama kaid.

Tuli miinilaos

Ujusin mis jõudsin, et jõuda mootorpurjeka "Jaan Teäri" võõri alla varju. Veel oli kõik pime kui öö. Saksa sõjalaevad kihutasid sireenide huilates sadamast välja. Ei teadnud, mis oli juhtunud. Saapad jalas hakkasid jääma tinaraskeks ja pinnalüsimine muutus üha raske-maks. Hüüdsin: "Visake päästerõngas!", kuid "Jaan Teärit" põlnud kuulda ei hääli ega liikumist. Nähtavasti ei olnud meeskonda pardal.

Viimaks ometi hakkas selginema. Nägin, et sõber seis paadis püsti ja otsis mind. Ujusin paadi juurde tagasi ja sõbra abiga ronisin paati. Sadamas olevad puksiirid põgenesid Uude-Sada-

masse. Pea seejärel tuli käsk tagasi pöörduda. Keegi hüüdis: "Tuli ähvardab miiniladu! Kõik puksiirid tuld kustutama!"

Puksiirid pöördusid tagasi õnnetuskohale, kus plahvatus tagajärjel oli kaubaaitade rusudes tuli lahti pääsenud. Tuli kustutati ruttu, kui puksiiride veevoolikutest suunati veejoad tulle.

Ankur Kadriorus

Haalasin oma laeva Uue-Sadama kai äärde ja siis oli aega silmitseda, mis õieti oli juhtunud. Laeva tekk oli raua- ja puurisu täis. Suuremad rauapalad olid tunginud läbi tekiplankudest. Kaju katusel oli langenud õhutõrjekahuri mürsk. Läänemuuli kai ääres olev kaubalaev oli kadunud koos nelja kiirpaadiga. Plahvatus oli pühkinud minema suure osa sadamakaist ja kaubaaitadest olid järele jäänud vaid suitsevad varemed. Läänemuuli tõstekraanad oli õhusurve surunud maha ja neist olid järele raudsed skeletid segamini muu risuga. Kiirpaadidest ei jäänud järele muud kui halliks värvitud puuosaki veepinnale kogu sadama ulatuses.

Kaupmeestesillal olev reisisjate-hoone katus oli surutud koos laega seinte vahele allalangevast veemassist. Järele jäid ainult kiviseinad. Suurem osa sadamakaidel olevatest kaubaaitadest sai vigastada. Sadama ringi liikudes võis näha suuri laeva küljeplaate kõveraks väänatuna ja sadamakai kive võis leida kilomeetri raadiuses plahvatuskohast. Uue-Sadama ja Narva maantee vahelisel alal oli vene sõjavangide barakil suur must laevaplaat muljunud sisse kogu sadamapoolse seina. Kõneldi isegi, et laeva ankur olevat leitud Kadriorust. Suurel hulgal Tallinna majadel oli õhusurve sisse surunud aknad, mis oli jõutud ära parandada pärast Tallinna pommitamist 9. märtsil 1944.

Kui palju selle plahvatus tagajärjel inimesi hukkus, jäi saladuseks. Sadamapolitsei de jutu kohaselt võis hukkunu te arv ulatuda isegi paari-

sajani. Laeva meeskonnast hukkusid kõik peale kapteni, kes oli plahvatus ajal laeva Soome sõiduks välja klaarimas. Ka hukkusid kõik 50 vene sõjavangi koos kümne valvuriga. Kui palju oli mehi neljal kiirpaadil — see jäi teadmata. Läänemuuli kaubaaitade katusel oli vaatlus- ja õhutõrjepunkt. Need olid ööd ja päevad mehitatud sakslastega — võib-olla umbes 10 meest igas vahipunktis. Nendest isikutest, kes õnnetuskoha läheduses tõetasid, ei ole teada, et keegi oleks ellu jäänud. Sadama politseinikest said kergemaid vigastusi need, kes olid lõunapoolsel sadamakail.

Plahvatuses tekkinud suitsusammas tõusis nii kõrgele, et see oli nähtav 80 km kaugusele. Pärast plahvatusi püüdis Tallinnale läheneda suures kõrguses venelaste luurelennuk mere poolt, kuid õhutõrje laskekaugusesse lennuk ei tulnud. Lennuk pöördus tuldu suunas tagasi.

Vene sõjavangid olnud ohkijad?

A. Pärna kirjutab raamatus "Meri ja mehed" (Tallinn, 1979) lk. 125—126, järgmist: "1944. aastal 25. juulil kell kuus õhtul toimus Tallinna sadamas Läänemuulil ühel laskemoonaga laaditud okupantide laeval plahvatus, mille tagajärjel hävisid laev, sadamasild ja lähedal asuvad ehitused. Linna kohale kerkis tohtu suitsusammas. Plahvatus jõud oli niivõrd tugev, et sadamabasseinist väljasurutud vesi tõstis väiksemaid laevu kaile. Üksikud laevaosad lendasid kuni praeguse Viru väljakuni. Plahvatus korraldas grupp sadamast töötavaid sõjavange ja Nõukogude luurajaid." A. Pärna kirjutise kohaselt toi-

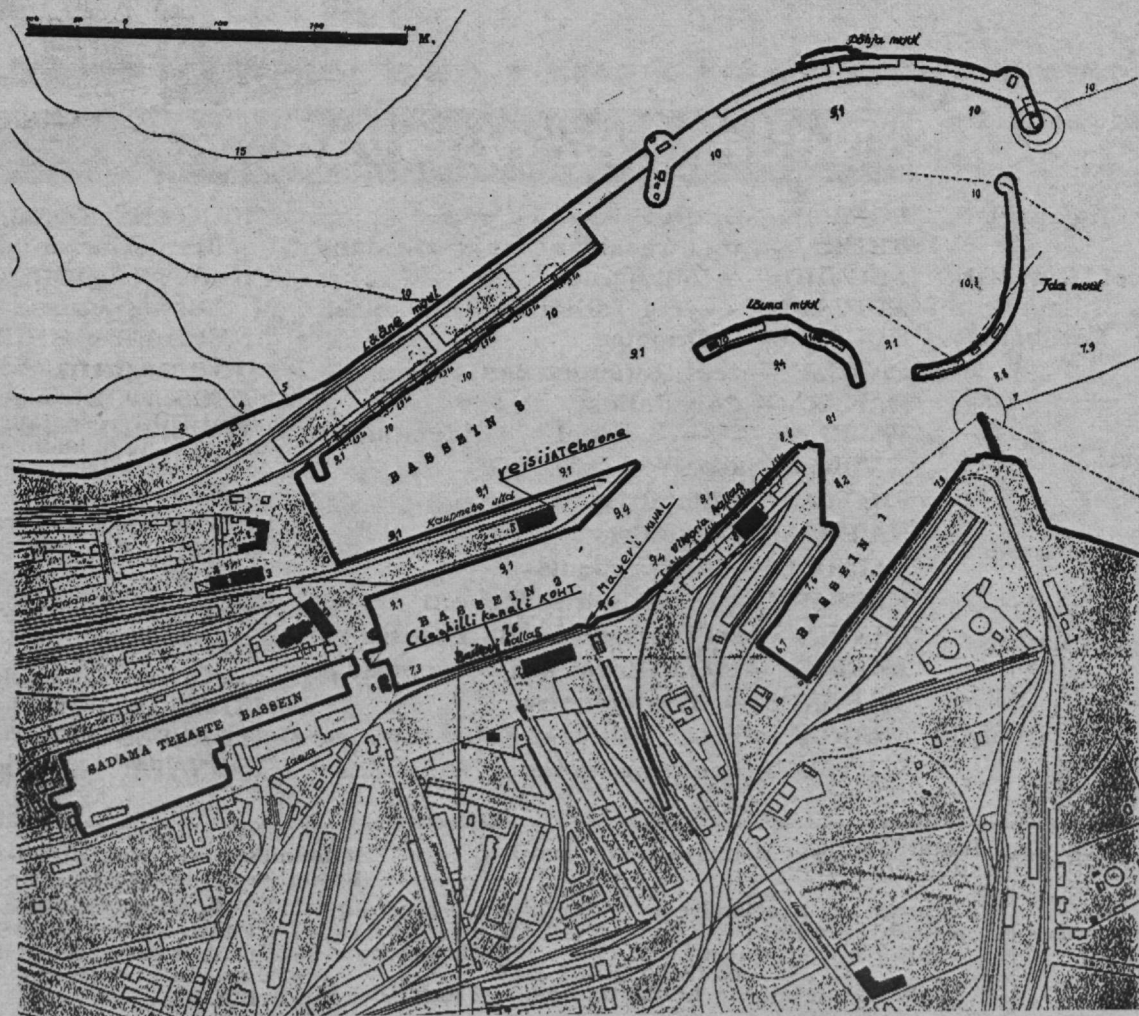
mus plahvatus kell kuus õhtul. Kohalolijana tean, et see toimus kella seitsme paiku. Ka ei näinud mina, et plahvatusel oleks vesi tõstnud sadamabasseinist väiksemaid laevu kaile. Küll aga katkesid vee tõusu ja taganemisega paljudel laevadel kinnitustrossid ja laevad vabanesid kaidest.

A. Pärna kirjutab, et plahvatus korraldas grupp sadamast töötavaid sõjavange ja Nõukogude luurajaid. Ei tea, kas selle plahvatus juurdleuse kohta on järele mingisuguseid dokumente. Sadamas liukuvad saksa sadamapolitseinikud, kelle hulgas oli ka eestlasi, arvasid, et plahvatus põhjustas kraanavaieri katkemine. Laevale võetud viimasena maamiine, mis vaieri katkemisel või mõnel muul põhjusel olid kukkunud laeva lastiruumi, põhjustades plahvatus. Venelastest sõjavangide sabotaaži ei peetud võimalikuks. Kõos laevaga hukkusid kõik laeva laadijad — vene sõjavangid. Vaevast on usutav, et nad kõik läksid omal tahtel vabaturma.

"Tallinna ajalugu" lk. 261 on märgitud: "Vapper luuraja Voldemar Tasane võttis koos grupi põrandaaluste ja Nõukogude sõjavangidega osa suurest diversioonist, mille tulemusena 1944. a. juulis lendas õhku laev laskemoonaga. Hävisid sadamasild ja läheduses asuvad ehitused."

Näib, et on leitud isegi kangalane, kellest Pärna oma teoses ei tea midagi. Sündmuskohal ei jäänud keegi ellu, kui 2000 brt. sõjamoona lastitud laev õhku lendas. "Vapper luuraja" on nähtavasti õhust võetud. Sellele nimele võib rahus kriipsu peale tõmmata.

Sadama 1930. aastate plaan on saadud Eesti Meremuuseumist.



Meie teeme ajalehte — lugejatele

"Lloyd's List" küsib pea igas numbris: "On see ajaleht, mida sa praegu loed, sinu oma? Või oled sa üks kuuest või seitsmest, kes seda ajalehenumbrit loeb? Tahad sa oodata, kuni keegi teine on ajalehte läbi lugenud? Oled sa teine, kolmas või kümnes selles järjekorras?"

Mõistagi soovitatakse järgnevalt tellida see ajaleht endalegi, et esimesena uudiseid lugeda. Allpool tuuakse ära hinnad. Tublisti üle 10 000 krooni aastatellimuse eest on sedavõrd suur summa, et meilegi toimetuse loeb lehte, mis mõnda küllalt jõukasse merendusettevõttesse tellitud. Ja mis siis! Et me ei tee merenduse puutuvaid kiireid otsuseid, ei ole toimetusele tähtis, kas oleme 11. või 12. lugeja järjekorras.

Levifirma saatis veebruaril keskel toimetusele faksi: "Käesolevaga teatame Teile, et ei soovi ajalehte "Meremees" mitte üle 20 eksemplari. Praegusel hetkel on käigus meie lepingupartneritest ainult 1 laevafirma ning 2 laeva. Palume mitte saata meile nii palju lehti."

Seda paberit oli meil kaunis raske mõista. Ühes reisilaeva meeskonnas on sadakond inimest, teises vahetuses sama palju. Kahe laeva kahes vahetuses neli korda sadakond. Kui nel-

jasajast meremehest loeb "Meremeest" vaid kakskümmend, siis järelikult on ajaleht nii halb, et selle tegemist pole mõtet jätkata.

Väike küsitlus nendel laevadel veenis siiski, et asi pole huvipuuduses. "Meremeest" tellib laevadele ka Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametühing. Ajalehe igal eksemplaril olevat kindlasti rohkem kui üks lugeja, arvatavasti koguni 6-7. Huvitav olevat küllalt, ainult välismaa merendusajakirjandusest leitut võiks saadama olla.

Vahel on "Kotermann" "Meremehe" "Tallinki" laevadelt välja sõõnud? Ei ühti, arvati, mõlemal oma roll. Kui üks teavitab firma siseasjades, vaatab teine väljastpoolt. Sageli on see pilk erinev, ja ennast tahetakse mõlemalt poolt näha.

Laeval selgitati veel, et meremehed on keskonahoidlikud. Selle asemel, et läbiloetud ajalehti vanapaberiks pidada, soovitatakse kolleegil lugeda. Nii-siis pole "Meremehel" põhjust solvuda, kui lehti vähe müüakse — öeldi, et need, mis laeva satuvad, loetakse põhjalikult läbi. Tore.

Vahel oleme huvi tundnud, kas mitmesugustel merendusettevõtetal ja -asutustel on "Meremees" tellitud. Enamasti on, kuigi üksainus. Jääb loota, et ettevõt-

te-asutuse juht järgmisel päeval ajalehte alluvale lugeda annab, too omakorda kaua ei loe ja edasi annab, enne kui järgmine ajalehenumber ilmub. Ent on ka suurtellijaid. Meid rõõmustab, et näiteks RAS Eesti Merelaevandus on tellinud tervelt 21 eksemplari "Meremeest". Rohkem rõõmustada võiks üksnes see, kui teaksime, et "Meremees" jõuab igale Eesti Merelaevanduse laevale. Või pole mõnele neist enam eesti-keelse ajakirjanduse lugejaid jäänudki?

Ühtki tõelist lugejaküsitlust pole me teinud. Kuid kirjalikke ja suulisi ettepanekuid ajalehe sisu täiendada võtame heameelega vastu.

18. märtsil seisis RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadam
 "Kara-Karajev" (Aserbaidžaan) — ro-ro
 "Ladoga-2" (Vene) — lossis kreoliiti (kemikaal)
 "Powstanc Listopadowy" (Poola) — laadis ammooniumfosfaati
Muuga sadam
 Tanker "Esberg" (Taani) — laadis naftat
 "Baltiskij 102" (Vene) — laadis tseluloosi
 "Volgo-Balt 245" (Vene) — laadis paberipuud
 "Amadeos" (Kreeka) — laadis otra
 "Baltiskij 109" (Vene) — lossis nisu
 "Volgo-Balt 120" (Vene) — lossis nisu
 "Volgo-Balt 159" (Vene) — lossis nisu
 "Omski 125" (Vene) — laadis väetist
 "Hudožnik Kustodijev" (Vene) — laadis paberit

Eesti Meremuuseum

Vana nr.	Uus nr.	Direktsioon, kantselei
601 275	6411 408	Eesti Meremeeste Liidu vanem
601 589	6411 409	Pearaamatupidaja
601 702	6411 410	Allveearheoloogia
601 803	6411 412	Peavarahoidja
601 218	6411 413	Raamatukogu
602 620	6411 414	Teadurid
		Meremeeste Liidu sekretär
		Muuseumi kassa
		Kohvik
		Meremuuseumi ja Meremeeste Liidu faks

Kes aga tahab "Meremeest" mitte kahekümnendana, vaid esimesena lugeda, sellele tuleb "Lloyd's Listi" eeskujul soovitada: telli omaenda eksemplar. Seda aga, miks eelmine "Meremees" veel ööpäev pärast trükkimist polnud Tallinnas müüki jõudnud, püüame välja selgitada edaspidi.

Toimetus

KETS

pakub ankrukette, poiankruid ja valikut terastrosse.

Tel. (371) 7210458, (0132) 233325.

Riia, Dzirnava 147-a.

Kes meil käivad

Reidil: "Peeter Velikij", tanker "Risla F", "Amur 2528", "Sormovski-119", "Kapitan Rudnev", "Volgo-Balt 204".

Kopli sadam

"Leon Popov" (Vene) — laadis puitu
 "STK 1023" (Vene) — laadis puitu
 "Dalia Krist" (Vene) — lossis jahu
 "Vassili Sukšin" (Vene) — laadis ammooniumfosfaati
 "Volgo-Balt 178" (Vene) — laadis puiduhaket
 "Sormovski 3056" (Vene) — laadis kivisütt
 "Matilda" (Hollandi) — laadis puiduhaket
 Tanker "Lagedi" (Eesti) — laadis naftat

Paldiski sadam

"Ladoga 3" (Vene) — laadis pressitud



TALLINK
EstLine



NT BUNKERING LTD.

inreko



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 18. märtsil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Singapurst
 Portlandi
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Gove'ist
 Ust-Dunaiskisse
 "PAUL KERES" — teel Setubalist
 Santosesse
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel
 Kalundborgist Shanghaisse
 "GUSTAV SULE" — New Orleansis
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel
 Jeddah'st Aqabasse
 "HAAPSALU" — teel New Orleansist
 Peterburi
 "VILJANDI" — teel Hullist Havre'isse
 "RAKVERE" — teel Københavnist
 Helsinkisse
 "NARVA" — New Yorkis
 "VALGA" — teel Kaliningradist Rotterdami
 "SAKALA" — teel Jeddah'st Leixoesi

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" — Brailas
 "KEHRA" — teel Casablancast Rotterdami
 "AEGVIIDU" — Abidjanis
 "KUIVASTU" — teel Tallinnast Dlliskelesi
 "KUUSALU" — Doualas
 "PARILA" — teel Rouenist Santa Cruze
 "RAKKE" — Cabedellos
 "VALKLA" — teel Buchananist
 Villagarciasse
 "PIHTLA" — Abidjanis
 "NAISSAAR" — Alžiiris
 "VAINDLO" — Antwerpenis
 "KASSARI" — teel Alžiirist Roueni
 "MUHU" — teel Limassolist Burgasse
 "ABRUKA" — teel Rizest Antwerpenisse
 "VILSANDI" — Monfalcons
 "MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
 "VIRTUSU" — teel Antwerpenist Helsinkisse

"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast
 Bremerhavenisse
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Stockholmist
 Antwerpenisse
 "MEHAANIK KRULL" — teel Hamburgist
 Vanasadamasse
 "KESSULAI" — Århusis
 "VIIRELAI" — teel Rotterdamist Tallinna
 "SUURLAI" — teel Antwerpenist
 Stockholmist
 "PAKRI" — Rotterdamis
 "ANGYALFJÖLD" — Meeruse sadamas
 "KABALA" — Turkus
 "MOHNI" — teel Holmsundist Cartagenasse
 "RAPLA" — Vesterasis
 "SOODLA" — Jeiskis
 "KLOOGA" — teel Gemlikist Istanbuli
 "TRANSESTONIA" — Århusis
 "DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
aprillis

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
tel./faks 6 461 318
Toimetuse asukoht:
Pärnu mnt.67a,
trükikojakorpus
valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Toimetuse mobiilte-
lefon: 8-25-238 088;
numbripeller 20710,
operaatori telefon
6304050

«Printal»
Tellimuse nr. 1233.

Toimetaja
MADLI VITISMANN