MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 8 (136) Teisipäev, 30. aprill 1996 Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- RE Tallinna Sadam mullu lk. 2
- Jõhker turundus II lk. 3–4
- Raamatusse raiutud II lk. 3–5
- Kirjandusarvustus: MerLe lk. 6
- Ühe eestlasest laevaehitaja elust II lk. 7
- MerLe LI lk. 7

"Mereleksikon" sai valmis. Presidendi kõrval on mereterminoloogiakomisjoni esimees Uno Laur.

Mereleksikon on kaante vahel

10. aprillil saabus lõpuks see päev, mida merendusele lähedalseisvad ja selle vastu huvi tundvad inimesed Eestimaal tosinjagu aastaid teadlikult oodanud olid: Eesti esimene "Mereleksikon" sai kaante vahele.

Selle sündmuse tähtsuse rõhutamiseks oli Eesti Entsüklopeediakirjastus organiseerinud piduliku esitluse reisilaeval "Mare Balticum", kuhu olid kutsutud kõik autorid-tegijad-kaasaaitajad, lisaks peotäieke ajakirjanduse esindajaid. Tegemist on ju ikkagi tõsise kultuurisündmusega Eesti jaoks, sest meresõit ja huvi selle vastu peaks aastasadadega siinse rahva geneetilisse koodi talletet olema. Selle mõttega oli ilmselt raamatu esitlus ka merele lähedale, ehk sadamas laevale viidud.

Külaskäiguga austas *MerLe*-tegijaid ka president Lennart Meri, kelle kokkupuuted meresõidu ja meremeestega ei piirdu teatavasti ainult nimega.

Härra presidendile andis kapten Uno Laur ka esimese "Mereleksikoni". Oma kõnes meenutas hr. Meri aegu, mil me alles hakkasime "Mereleksikoni" märksõnastikku koostama ning ta ütles, et juba siis tundis ta rõõmu selle üle, et selline teos tulemas on. Järgnevate pikkade aastate jooksul oli ta ikka paar korda aastas *MerLe* tööde edenemise vastu huvi tundnud. Viimased kuus aastat on olnud ka presidendile avastuste aeg, sest Eesti rannad ja saared olid hullemini kinni kui muu Eesti. Hr. Meri toonitas, et meie rahvuslikus "Mereleksikonis" on paljude inimeste minevik, olevik ja tulevik, aga ka Eesti Vabariigi tulevik, sest "ei saa väike olla see riik, mille laevad sõidavad maailmameredel".

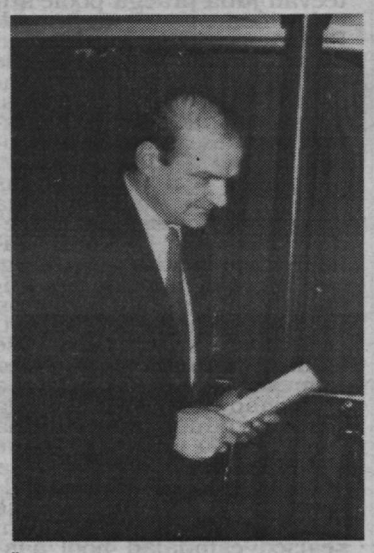
Esiplaanil Lennart Meri ja Alar Kask.

Kirjastuse poolt esines peadirektor Ülo Kaevats, kes tunnistas: "Päev on kui kirjastaja unistus — seista teie ees nagu meremees, jalad harkis, ja pakkuda suure tarkuse kogumit." Loodetavasti oli hr. Kaevatsil tõsi taga ja ta ei väitnud ainult puhtast viisakusest, et see on kirjastuse kõige parem raamat, mis on välja tulnud. Tsüklit on pikendanud see, et 1990. aastate algusest mindi uuele ringile ja see tõi kaasa 5 aastat kaotust, aga lisas võitu kvaliteedis.

Üle Kaevats andis sõna Uno Laurile, kes tema sõnul on kõige rohkem "süüdi" selles, et leksikon ikkagi teoks sai. Ja see tema väide on küll sulaselge tõde.

Kapten Laur meenutas mereterminoloogia komisjoni kooskäimisi ning tööd, kuni *MerLe* lõpuks valmis sai. Kahjuks ei ole kõik alustajad siiani elanud ega saa oma alustet tööd enam näha. Edmund Russowi ainulaadsed teadmised purjelaevandusest, tema keelteoskus ja korrektsus andsid meile tõelise mereleksikoni, sest mis oleks see ilma purjelaevaajastuta. Karl Leemet oma saarlase huumori ja kapteni otsustavusega aitas mõnegi vaidluse rahulikult ära lõpetada. Oma ala fanaatikud Armas Luige ja Heino Kuivjõgi olid eeskujuks mitte ainult asjatundlikkuse, vaid ka käitumise poolest. Toimetajad Henn Hallikma ja Robert Kurgo aitasid paljud artiklid "korda panna". Ja nimetatud ei ole ainukesed, kes tegijaskonnast lahkunud on.

Aga kapten Uno Laur toonitas, et tal on rõõm näha, et nii palju merlelasi kokku on tulnud ning avaldas tänu tehtu eest. Ta ütles: "Ja rõõm on teatada, et viimasel koosolekul Meremuuseumis otsustati üksmeelselt, et nii kena seltskonda ei saa kuidagi laiali saata ning kuna tegemist jätkub, võtame järgmisena tõhe meresõnastiku, mille järele on terav vajadus."



Ülo Kaevatsi käes on raamatu esimene eksemplar, mille sai president.

Toimetaja Olev Luhaveer avaldas tänu kõrval lootust, et ajakirjanikud hakkavad kasutama keeleliselt õigeid termineid.

Meremuuseumi direktor Ants Pärna andis kaasa oma head sõnad leksikonile ja selle tegijatele. Meremuuseum on mereterminoloogia komisjonile kogu selle eksisteerimise vältel lahkelt peavarju pakkunud (nagu mitmele muulegi organisatsioonile ajal, mil klubide-seltside olemasolu ametlikult just kõige soovitavam polnud) ning igati kaasa aidanud leksikoni teistelegi kaastöölistele.

Põhiline, mida oodati, oli raamat ise. Oli teine eelmisel päeval siiski kaante vahele jõudnud ja laeval sai üle paarikümne kõige teenekamaks arvatu kinkeeksemplari kätte. Oma ja oodatu, sõbradtuttavad tegijate hulgast ümberringi — eks ta natuke sünnipäevalapse tunde tekitas. Sellest siis ka innukas autogrammide kogumineandmine, see esimese-päeva-oma kõige hinnatum.

Ja minul pole mitte kõige vähematki piinlikkustunnet sellepärast, et kohalekutsutud näitlejad Tätte-Matvere enam mingit tähelepanu ei pälvinud, sest nende avalooks väljavalitud Silverilugu oli meremeeste suhtes niivõrd taktitundetu, et jääb ainult imestada, kuidas kultuuriinimesed, näitlejad, kelle tsunfti nii peenetundeliseks peetakse, üldse niisuguse haavaosatamisega hakkama suutsid saada. Polnud mina ainuke, kellel okas hinges jälle kriipima hakkas. Rootsi ajakirjanikud just alles olid kõik armid jälle lahti kiskunud. Neid noormehi vist mõiste "merekultuur" alla paigutada ei anna.

Lehe ilmumise ajaks on "Mereleksikon" juba ka müügile jõudnud.

Reet Naber

"Arvatakse, et meie oleme paremad"

19. aprillil palus RE "Tallinna Sadam" oma peamajja palmide alla ajakirjanikud, et juhtkond saaks vastata kõigile nende küsimustele, eelkõige intrigeerivatele, nagu ütles peadirektor **Enn Sarap**. Tema paremal käel istusid vastajate laua taga veel finantsdirektor **Sandor Liive**, pearaamatupidaja **Meelis Asi** ja reisisadama direktor **Mart Mesipuu** ning vasemal tootmisdirektor **Yrjö Saarinen**, tehnikadirektor **Aare Kitsing** ja haldusdirektor **Olev Laanjärv**. Hulgakesi tehti kirjutava, näitava ja rääkiva pressi esindajaile veenvalt selgeks, et "Tallinna Sadamal" läheb praegu tõesti hästi ja veel paremini hakkab minema. Intrigeerivad küsimused jäid tulemata.

1995. aastal töödeldi sadamas 13 miljonit tonni kaupa, mis on suur tõus 1994. aastaga võrreldes — pea 1,5 miljonit tonni. Ja kui kõrvutada möödunud aasta ning tänavust I kvartalit, siis on veel pool miljonit tonni juures. Tänavuseks prognoositakse kaubakäivet 14 miljonit tonni. Ka ei ole Eesti, vähemalt veel mitte, kaotanud oma transiidimaa tähtsust. See kasvas oluliselt möödunud aastal ja on kasvanud ka tänavu I kvartalis, võrreldes 1995. aasta sama ajaga. Näiteks Soomes on transiidi osakaal suhteliselt palju väiksem kui meil. "See on meie konkurentsi koht," sõnas hr. Sarap.

Keegi ei ütle, missugusest sadamast mis kaup peab minema. Turumajanduses on ainuvõimalik tõmmata sobivat kaupa endale.

Sadam on koht, kus kauba väärtus muutub seoses selle ümberpaigutamisega ühelt transpordilt teisele. Sadam ei ole koht, mis ise korraldab laevaliine ja vedusid. Aga oleme muidugi huvitatud, et sadamasse tuleks võimalikult palju laevaliine, et toimuks suurem kauba ümberpaigutamise protsess, ütles Yrjö Saarinen. Konteinervedusid oli 1995. aastal 40 000 TEU-d. See number pole suur, sõnas tootmisdirektor, aga praegu pole ka korralikke konteineriterminaale. Kahe lähema aasta jooksul see olukord muutub. Konteinervedude maht suureneb. "Meil on konkurents meie heade naabritega, aga arvatakse, et meie oleme paremad," täiendas peadirektor.

Kaupade seismine sadamas on viimaste aastatega tunduvalt vähenenud. Arvati, et põhimõtteliselt peab sadam olema seisvatest kaupadest suhteliselt tühi, või vähemalt vanadest kaupadest. Aastat kaheksa olevat "hoiul" 26 tonni mingeid Angoola üliõpilaste asju...

Reisijaid, kes 1995. aastal kasutasid "Tallinna Sadama" terminaale, oli 3,5 miljonit; tänavuseks prognoositakse 4 miljonit. Selle jutu juures juhiti ajakirjanike tähelepanu asjaolule, et nii meil kui kogu maailmas loetakse reisijaid nii tulles kui minnes, mis tähendab, et füüsilisi isikuid reisib tegelikult umbes poole vähem, kui see number näitab. Hr. Saarinen nimetas väga tähtsaks just kruiisireisijaid — nende hulga kasvu ja nendega tegelemise vajadust.

Mais valmib Kesklinna sadama reisijate D-terminaal; see avatakse juuni algul. Sadam korraldab ja korrastab oma territooriumi, aga hulk objekte on antud Tallinna linna kätte. Peadirektor nimetas suhet linnavalitsusega üliheaks ja teadis kinnitada, et linn korrastab talle üleantud territooriumid ning näitab lõpuks ometi linnakodanikule, et ta elab mere ääres.

Peadirektor ütles end olevat inimese, kes usub, et riik on ikkagi halb peremees ja kes leiab, et erafirmade tulek sadamasse on õige ja vajalik. Terves maailmas tähendab sadam infrastruktuuri, s.t. eelkõige kaisid, ülejäänu on erakätes. Sadamale tulevad laevade sadamamaksud, samuti see, mida maksavad stividorikompaniid iga ruutmeetri eest, millel opereerivad. Ka "Tallinna Sadamas" teevad juba praegu poole stividoritöödest erafirmad. Praegu on välja kuulutatud kaks konkurssi: tegevusele endisel söekail ja Muuga sadama külmutuskompleksis. Varsti vaadatakse ja otsustatakse, kes on parimad soovijad.

Esialgu veel on sadamas kokku 3365 töötajat, aga erastamisprotesside lõppedes jääb neid 10 korda vähem. See tekitab muidugi sotsiaalseid pingeid, aga teisiti lihtsalt ei saa. Palju on töötajaid praegu sellepärast, et sadam tegeleb veel ka ise laadimise-lossimisega. Need inimesed peavad minema erafirmade koosseisu, aga karta muidugi on, et sinna võetakse iga praeguse kolme asemel üks.

Kuveidi fondi ja selle paljuräägitud laenulubamise kohta ütles hr. Sarap, et kui sealsed esindajad pool aastat tagasi meil käisid, olid nad "Tallinna Sadamast" väga vaimustatud ning direktorite nõukogu arvas, et peaks selle laenu andma. Kusjuures poleks ette määratud, kuhu täpselt kasutama peab — võimalikud olid kuus objekti. "Kahjuks aga teatud tehnilistel, võib-olla bürokraatlikel põhjustel takerdus see võimalus kuhugi sahtlitesse. Aga elame ka ilma selleta." Kuigi — Kuveidi laenuvõimalus ei ole ka veel lõplikult maha maetud.

EIB laenu võtmine kuivpuistainete terminaali ehituseks jäi katki sellepärast, et "Eesti Raudteega ei leidnud päris hästi ühist keelt". Aga muuks otstarbeks on sellelt pangalt laenu saamise võimalus igati olemas.

Sandor Liive lisas, et üldiselt ei ole probleemid investeeringute saamises, vaid heades projektides. Kohe, kui on olemas hea, 4–5 aastaks kaubavoogudega garanteeritud projekt, on laenu andmise huvilisi küllalt. Ta märkis veel, et sadam oli esimene riigiettevõte, mis emiteeris Eesti kommertspabereid, mis tähendab kohalikku lühiajalist laenu.

Rahandusjuhid selgitasid ka, et sadamal on nüüd ühtne finantsjuhtimine, mis tähendab erinevate struktuuriüksuste koordineeritud finantsjuhtimist ja annab ka võimaluse "Tallinna Sadama" alla kuuluvatel eri ettevõtetel üksteist sisemiselt krediteerida. 1995. aasta märksõnaks nimetatigi finantstegevuse koordineerimist; 1996. aasta omaks aga ühtse finantsinfosüsteemi loomist. Lisaks arvati, et ehk saab tulevikus ka töölisi vastavalt vajadusele ühest sadamast teise paigutada.

Meelis Asi sõnul on 1995. aasta bilansi maht 1 miljard 759 miljonit. Kasv eelmise aastaga võrreldes on 117,6 miljonit ehk 7%. Bilansi auditeerimisega ollakse natuke hiljaks jäädud — sellega saadakse ühele poole mai keskel —, sest riigikontroll tegutses sadamas 3–4 kuud ja nõudis aina igasuguseid pabereid, mis raamatupidamise inimeste aja ära võttis.

* * *

"Meremees" küsis neli küsimust.

Mispärast on kasulik, et poole Soome-terminaali esisest akvatooriumist võtab enda alla "Silja Line'i" ujuvterminaal ja üle poole Tallinna sadama kaudu tulevaist reisijaist veavad nemad?

Enn Sarap: Ükski sadam ei saa kunagi eelistada ühtki laevakompaniid; tegeleb igaühega, kui tal on selleks võimalus. Näen oma kabineti aknast, kui tihe on praegu laevaliiklus, ja see on ainult hea.

Aare Kitsing: Me ei saa Lloydi raamatusse teha märki, et me Soome laevu ei teeninda. Aga meil on Eesti laevaliinidele teatav soodustus. Ja ei maksa unustada, et iga Tallinna saabuv turist jätab siia keskmiselt 2160 krooni miinus sadama "pearaha" 20 krooni.

Kas *tax-free* kauplused reisisadama tollitsoonis on ka soodustus kodumaistele laevafirmadele — et nende laevadel *tax-free* kaubandusega vähem vaeva oleks?

Enn Sarap: See ei ole sadama tegevuse valdkond, vaid on määratletud seadustega. Meie ainult rendime pinda — 400 krooni ruutmeeter.

Mart Mesipuu: Reisijad on väga rahul.

Kuidas "Tallinna Sadam" tunneb end konkurentsis erasadamatega?

Enn Sarap: Missugused need on, oleks huvitav teada. Aga konkurents kui niisugune on igal juhul tervitatav nähe.

Mõeldud on Bekkeri sadamat, Kopli Laevaremonditehase sadamat ja Lennusadamat.

Enn Sarap: Ei nimetaks neid erasadamateks, nende ettevõtluse vorm pole täpselt see.

Kuidas tänavu jääst jagu saite?

Enn Sarap: "Rasketele klimaatilistele tingimustele" vaatamata kasvas meie kaubakäive I kvartalis 17% ja reisijaid oli 12% enam. Nii et jää oli tore asi.

Yrjö Saarinen: Meil ei ole mitte jäävabad, vaid aasta läbi laevatatavad sadamad, mida ei saa kõigi Soome lahe sadamate kohta öelda. Omadele lisaks võeti appi Kanada jäämurdja. Ega seda võinud keegi ette teada, et märtsis jääolud kardinaalselt muutuvad. Aga tänu jäämurdmisele oli meie veebruari ja märtsi käive rekordiline. Oluline on arvestada, et vähemalt uued kaubasaatjad ei teagi, et siinmail ka jää võib olla — väga kaua pole ju olnud.

Enn Sarap: Veeteede amet oli selles asjas oma tegevuses väga tasemel, arvestades, et kogu selle asutuse praeguse eksisteerimise aja jooksul pole ju jääd olnudki. Valitsus reageeris ka kiiresti ja võimaldas meil Kanada jäälõhkuja rentida, vähendades rendiraha võrra sadamalt saadavat riigi omanikutulu.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Vastamisi küsijad ja vastajad (vasakult) Mart Mesipuu, Sandor Liive, Meelis Asi, Enn Sarap (seisab), Yrjö Saarinen, Aarne Kitsing, Olev Laanjärv. **Isi Trapido fotod**

* "Chiquita Cincinnati" tütarfirma "Great White Fleet Ltd" oli sunnitud seoses talvega, mis osutus ka neile harjumatuks, banaane Vene turule laevatama Peterburi asemel läbi Helsinki. Talvehooajal korraldati nädalafeederteenistus kahe prahitud Taani külmlaevaga, millel olid külgluugid ja neli kraanat.

* Suessi kanalivõimud on otsustanud kanalimakse toornaftatankeritele kuni 20% vähendada, sest liikluse intensiivsus on tublisti langenud.

RE Tallinna Sadam kaubakäive

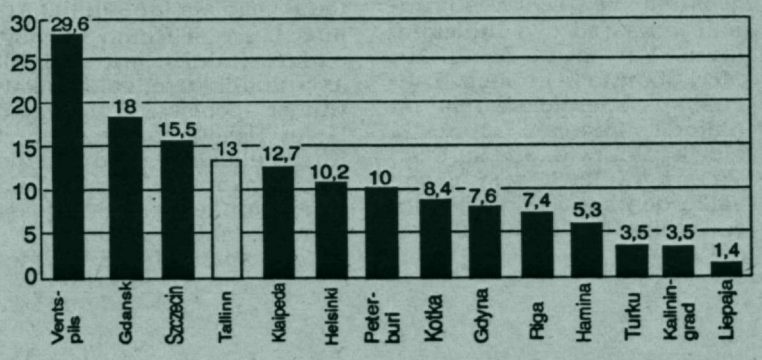
(tuhandetes tonnides)

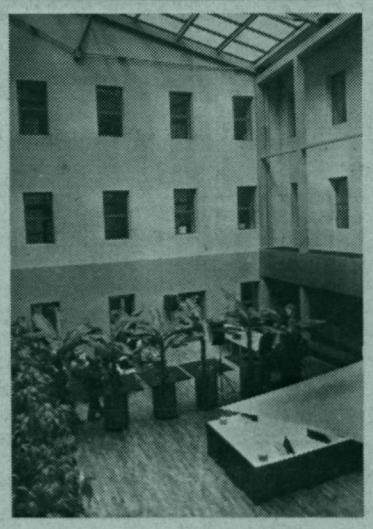
	1993	1994	1995
Kaubakäive kokku	**12 480**	**11 705**	**13 032**
Eksport	911	1669	2470
Import	492	949	1715
Transiit	9846	8345	8847
kuivpuistlast	3164	2632	2334
teravili	4463	2665	1436
vedellast	1150	2094	3407
segalast	3458	3693	4842
puit	310	753	1013
konteinerid (TEU)	23 924	32 496	39 379
Transiitkauba osatähtsus	79%	71%	68%
Erinevate lastiliikide osakaal kogu kaubakäibes			
teravili	35%	23%	11%
kuivpuistlast	25%	22%	18%
vedellast	9%	18%	26%
segalast	28%	31%	37%
puit	3%	6%	8%

Reisijaid Tallinna Sadamas

1995. aasta	Kokku	Sealhulgas	
		Eesti laevadega	Välisriigi laevadega
Saabunud reisijad	**1 997 146**	**850 493**	**1 146 653**
sh.			
Soomest	1 867 968	757 727	1 110 241
Rootsist	102 019	92 169	9850
Saksamaalt	1671	269	1402
Mujalt	25 488	328	25 160
Lahkunud reisijad	**1 985 349**	**839 175**	**1 146 174**
sh:			
Soome	1 860 689	749 233	1 111 456
Rootsi	98 478	89 649	8829
Saksamaale	1200	182	1018
Mujale	24 982	111	24 871
Kokku	**3 982 459**	**1 689 668**	**2 292 827**
Sh. kasutasid terminaali teenuseid		**3 561 957**	

Konkurentide mullune kaubakäive





Perspektiiv: saal on nii suur, et sadamajuhtkond jäi parempoolse palmi varju.

Raamatusse raiutud

(algus eelmises "Meremehes")

3. peatükis **"Mugavuslipp"** esitleb Stockholmi vanalinnas auväärses kohas ja auväärseis hooneis paiknev "Nordström & Thulin" end ühena maailma vanimaist reedereist. *"Kompetentsus ja kogemus on sellises ajalooesitluses loetav ridade vahelt."* (lk. 27)

Firma on eriti prestiižne tank- ja puistlastilaevade töö tõttu ning selle aktsiate vastu börsil on viimasel kümnendil suur huvi. Seal domineerib 1972. aastast Ronald Bergman, kes on kogunud ligi poole aktsionärihäältest, kuigi on ainult 10% kapitali omanik.

"Kui ta kommenteerib peadirektorina oma vastutust "Estonia" katastroofi pärast, konstateerib Bergman, et ta omab ainult 10% "Nordström & Thulini" kapitalist ning et Rootsi kompanii omab ainult poolt operaatorfirmast "Estline".

"See teeb Ronald Bergmani osaks õnnetuslaevas mitte rohkem kui kahekümnendiku ehk 5% ja ta ise mõtleb, et tema vastutus peab sellega proportsioonis olema."

"Ronald Bergman on oma elu ettevõttele pühendanud sestpeale, kui ta alustas 1954. aastal laevamaaklerina ja vaevalt 20 aastat hiljem võis ta koos ühe kompanjoniga välja osta perekond Thulini osa, kes peaaegu sada aastat oli olnud peamine omanik." (lk. 28)

Märgitakse, et Bergman on juhatusliige samas Sparbankenis, kust on saanud suuri laene.

"Leidub neid, kes arvavad, et Ronald Bergmani laevakompanii moodustab Reederiühingus äärmuse, millel on kõva hoiak küsimustes, kuidas rootsi laevad peavad mehitatud olema, ja kaheldakse, kas on kellegi asi maksta selle väärtuse eest, et kellelgi on Rootsi meremehepass või ta kuulub Rootsi Meremeeste Ametiühingusse."

Oskuse eest mere ääres äri teha kutsutavat Bergmanni *mereröövliks*. Teine äärmus ühendab mõningaid reedereid, kes kalduvad eelistama rootsi laevaperesid.

"Kui läheme looga edasi, näeme, et "Estonia" mehitatusel oli suur tähtsus selle jaoks, mis juhtus." (lk. 29)

Meenutatakse "Nordström & Thulini" loobumisavaldust kohe pärast katastroofi. (Faktiviga on, et see otsustati kaks nädalat pärast katastroofi – "Meremehes" toona ilmunud avaldusest on näha, et tegelikult tehti see 8. päeval pärast laevahukku. – M. V.)

Samuti meenutatakse "Nordström & Thulini" jätkamisavaldust pool aastat hiljem, vaidlustamata selles Rootsi üldsusele määratud sõnumit, et jätkatakse *"olles palutud Eesti võimude poolt, Rootsi ja Eesti eraisikute poolt ning oma Eesti partneri poolt"*, et *"eluliin"* ei kaoks. (lk. 30)

Arutlenud selle üle, et 20-aastane laev on väga vana, *"sest teras ei pea kauem vastu"*, ja võrelnud Rootsi laevastiku eri aegade tonnaaži, jõuavad autorid selleni, et *"suur hulk väga vanu laevu sõidab enamasti mugavuslipu all. Kui need vähehaaval vanarauaks muutuvad või mõnes ookeanis katki murduvad, võiks see saada tonnaži puudujäägiks."* (lk. 31)

Tallinna-liinile asumine oli "Nordström & Thulini" väga ettenägelik käik, sest *tax-free*-kaubanduse lõpp on nähtavas tulevikus: piirideta Euroopas pole kasu "Marlboro" plokkidest ja "Ballantine" pudelitest, mis transporti toetavad. Põhjamaade reederid on juba mures parvlaevanduse kriisi pärast, mis tuleb *tax-free*-müügi lõppedes. Selles seoses oli "Nordström & Thulini" asumine kümneaastase ainuõigusega Tallinna liinile tõeline kuldmuna.

"Need, kes sageli loevad börsiettevõtete aastaülevaateid, märkavad üht erilist iseärasust. Juhatuses pole ametiühingu esindajaid, kuigi kontsernis on 260 töötajat ja Rootsis on veel vähemalt 300 inimest palgatud managementkontori *kaudu.*

On raske kujutleda, et "Volvo" või "Astra" aastaülevaates oleksid ametiühinglased juhatuses nimetamata jäetud.

Ametiühingujuhtidel on juhatuses hääleõigus ja nad võivad juhatuse otsuste tegemisel osaleda. See näeb välja nii, et aktsiaomanikud ei saa teada kogu tõde "Nordström & Thulini" kohta." Sellegipoolest langes aktsiate kurss õnnetusööl 22 kroonist 19 kroonini.

4. peatükk **"Läbirääkimised"** algab Ronald Bergmani sõnadega "Dagens Industrile": *See oli absurdne, et rootsi kajutiteenija sai suuremat palka kui Eesti president."* (lk. 33)

"Kui ei kohaldata perspektiivi, võib raske olla mõista kibedust ja põikpäist vastuseisu, mida Meremeeste Ametiühing tõstis "Nordström & Thulini" plaanide vastu rikkuda kirjutamata reegleid, et rootsi laevadel, mis sõidavad Rootsis, oleksid Rootsi leping ja põhjamaine laevapere.

"Scandinavian Stari" katastroofist saadik, kui armetu odav kõigist maailma nurkadest kokkukraabitud laevapere oli kaotanud 150 inimest suitsu ja tuld täis parvlaeval, on reederid püsinud rahulikena parvlaevade mehitamise asjus.

Põhjamaade reederid ja põhjamaised laevapered hoolitsevad ja peaksid jätkama hoolitsemist selle elutähtsa riikidevahelise transpordi eest."

"Muu laevastik, kaubalaevad, mis sõitsid Rootsi lipu all ja rootsi meremeestega, oli 80-ndail tublisti kokku kuivanud. Probleemi ainus lahendus võis vastavalt reederiühingule olla uus Rootsi laevaregister, mis lubaks segameeskondi. Rootsi kapten ja Rootsi vanemmehaanik pidanuksid olema rootslased. Kuid ülejäänud laevaperes võinuks olla india tüürimees, üks filipiinlane tekil ja teine all ja võib-olla portugallasest koristaja.

Laevajuhid tundsid end kiusatuses olevaina. See tähendas tööd kapteneile, tüürimeestele ja vanemmehaanikuile. Meremeeste Ametiühing ütles kindla ei. See oli nende töö, mis oleks läinud filipiinlastele." (lk. 34)

Edasi meenutavad autorid ametiühinguvõitluse üksikasju.

""Estline", eelkõige börsil noteeritud "Nordström & Thulin", hakkas mõtlema, et Eesti-liini koorem muutub liiga raskeks." Ning jõukad kapitalistid pidid kulutusi vähendama, samal ajal kasvas Eesti poole võlg – seetõttu oli vaja leida uusi lahendusi, et keegi teine, mitte "Nordström & Thulin", peaks maksma solidaarsuse eest. Sellise lahendusena nähti segameeskonda, milles Eesti osapool oleks mehitanud hotelli ja restorani ning sõidumeeskond olnuks Rootsist.

See polnud uus mõte, vaid just seesama, mida reederiühing tahtis kaubalaevadel teha. *"Ainuüksi võrdlemisi väikese "Nord Estonia" pealt saanuks reeder säästa 40 miljonit aastas, vahetades välja 160 rootsi lepinguga palgatud inimest."* (lk. 36)

"Kuid ei-ütlejaid oli rohkem. Meresõiduamet ütles ei, sest segameeskond võib olla ohutusriskiks. Keeleraskused tulekahjust tabatud "Scandinavian Stari" olid värskelt meeles. Tööturuamet ütles ei, sest see tähendanuks ligi 160 töötut Rootsis." (lk. 36)

Loomulik oli ametiühingu vastuseis ja tavaliselt jääb ametiühingu ja tööandja seda tüüpi konfliktist pressiuudis, kuid "Nord Estonia" puhul oli see tei-

(Järg lk. 4)

Veelkord jõhkrast turundusest

RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor TOIVO NINNAS, te olete nüüd lugenud põhjalikku refereeringut ja palju pikki tsitaate viimasest Rootsis ilmunud "Estonia" katastroofi käsitlevast raamatust. Mis mulje see kõik jätab?

Ma arvan, et me ei ole hingeliselt valmis niisuguseid raamatuid lugema. Me ei saa aru, kuidas inimesed, kes täitsid lõpuni oma kohust ja ei saa end peale surma enam kaitsta, valatakse poriga üle. Mu meelest on kaks põhjust, miks niisugune raamat ilmus. Üks on see, et elatakse reaalses turumajanduses, ja kõik, mis läheb kaubaks, tehakse kaubaks. Kuni neil raamatuil on ostjaid, need ilmuvad — olgu Eestis, või Rootsis, või Soomes. Teine põhjus on, et keegi on huvitatud tõestama: Eesti meeskond ei kõlba kuhugi. Muidugi on sellest huvitatud näiteks laevaehitustehas, sest nende vastu on esitatud tõsine süüdistus, et laev polnud ehitatud vastavalt konstruktsiooninõuetele. Tegemist on tohutu suurte summade ja tohutu suurte tellimustega. See pole ju mingi ühe-päeva-tehas, vaid suur, traditsioonidega laevaehitaja. Seal on tehtud kõik suured parvlaevad, ka maailma suurim — "Silja Europa".

Mina kui lihtsalt üks inimene ja kui endine meremees ja kui laevanduse juht tahaksin muidugi väga eesti meremeeste kaitseks otse välja astuda. Aga kuna meie olime selle meeskonna tööle palganud ja nad olid meie laevanduse töötajad, ja uurimine ei ole lõppenud, siis olen siiamaani selle alla neelanud, et ei saadaks öelda: me ei ole objektiivsed. Mida ka Eesti Merelaevandus ei ütleks, väidetaks see olevat vaid mundriau kaitsmine. Kuigi kaptenid, vanemtüürimehed ja vanemmehhaanikud tegid läbi ka yestluse meie partneritega. Üks vanemmehaanik ei läinud isegi läbi, sest partner arvas, et ta välimus pole reisilaeva vanemmehaanikule kohane — riietus polnud küllalt korras.

Võime vaid öelda, et need inimesed olid meie parimad, valitud väga ja väga tähelepanelikult.

Kuni sa midagi ei oska ega kujuta endast konkurendile mingit ohtu, ei hakka keegi su vastu võitlema. Toimuv tähendab, et me tõesti oskame.

Üks süüdistusi on muuseas, et oleme tulnud nõukogude süsteemist. Seda ei ole muidugi populaarne öelda, aga selles süsteemis oli siiski ka häid külgi. Näiteks meie meremehed on alati olnud väga töökad, ka on nende üldhariduslik tase tunduvalt kõrgem kui nende kolleegidel. Soomes näiteks pole ühtki merealase kõrgharidusega meremeest. Meie mehaanikuil on inseneriharidus jne.

Niipalju kui mina olen kokku puutunud rootslastelt ja soomlastelt laevade ülevõtmisega, on nende aluste tehniline hooldus ja olukord olnud tunduvalt nõrgem kui meie omadel. "Tallink" oli üle võttes tohutult pahas tehnilises seisukorras. "Mare Balticumil" tuli kõik päästevahendid välja vahetada. Meie mehed on väga ennastsalgavalt nende tegemata jäetud tööd ära teinud.

Oleme harjunud aina endale tuhka pähe raputama, et tuleme aga Nõukogude Liidust ja oleme niisugused õnnetud. Maailmale ei ole vaja õnnetuid. Nad peavad kas õnnelikuks saama või hoopis kaduma.

Olete öelnud, et "Estline'i" osapooled on võrdsed, teie vahel on täielik usaldus ja saate kõik omavahel läbi arutada. Kas nüüd on usaldusse mõra löödud?

Kõik saame läbi arutada. "Estoniaga" juhtunu on meie ühine suur õnnetus. See pole meievahelisse usaldusse mõra löönud — me ei ole hakanud üksteist süüdistama. Vastupidi, see on pigem meie suhteid tsementeerinud, vähemalt praeguseni on nii.

Läheksime tagasi aega, kui 1992. aasta sügisel "Estonia" soetati.

Esimesed kontaktid tekkisid tolle aasta suvel. Nemad pöördusid meie poole. Nad olid küllalt omapärases olukorras — neil oli hulk lahendamata probleeme oma Eesti partneriga. Teiseks oli absoluutselt selge, et seni liinil olnud "Nord Estonia" ei sobi jääklassi puudumise tõttu aastaringseks liikluseks. Uue laeva ostmine oli päevakorras. N & T otsis küllalt kaua sellist partnerit, kes oleks võimeline ka oma osa finantseerima. Nad olid läinud "Estline — Eestiga" veidi alt, sest nende käest nad raha ei saanud. Nad said ka muidugi aru, et eestlaste palgad olid siis ja on praegugi väiksemad kui rootslaste palgad. Laevaliini ei olnud võimalik rootsi meeskonnaga üleval hoida.

Meie omalt poolt ei suhtunud nende pöördumisse sugugi halvasti, sest saime ju aru: kui on niisugune perspektiivne laevaliin, siis ongi imelik, et meie kui laevafirma ei võta sellest osa, võtavad hoopis automehed, kes merega üldse seotud ei ole.

Siis, kui liini tehti, oli see justkui vastukaaluks Morfloti süsteemile, ja meie olime seal sees. Aga 1992. aastaks oli see kardinaalselt muutunud: Eesti Merelaevandus oli saanud Eesti Vabariigi osaks.

(järg lk. 4)

Kunsti võim

Raamatus "Katastroofikurss" on see peatükk, milles arutletakse "Estonia" võimaliku kiiruse üle vahetult enne õnnetust, saanud pealkirja "Mariella" noorelt kaptenilt Jan-Tore Thörnroosilt. Tema nimetas laevahukuööd **"10-sõlme-ilm"**. Selliseid kunstilisi võtteid kasutatakse mitte teaduslikes, vaid ilukirjanduslikes tekstides. Mõned tekstinäited:

"Eesti osapool komisjonis hoidis talvel ja kevadel kinni sellest, et laev lahkus kai äärest täpselt oma ametlikul väljumisajal kell 18.00. Kui üha rohkem teateid vestsid, et laev hilines väljasõiduga, ei tahtnud komisjoni Rootsi osapool aktsepteerida kella 18.00 kui väljumisaega.

Siin peab märkima, et hilisem väljumisaeg tähendab kindlasti suuremat kiirust, sest õnnetuse aeg on kaunis täpselt kindlaks tehtud." (lk. 125)

"Kellaaeg 18.15 on saanud kompromissiks komisjoni Eesti ja Rootsi osapoolte vahel. Meieni on jõudnud, kuid mitte tõestatud, teateid, mis räägivad sellest, et tegelik väljumisaeg võis olla pigem pärast kui enne 18.30."

"Et küsimus "Estonia" kiirusest on nii õrn, sõltub rahvusvahelise uurimiskomisjoni koosseisust. Kolmest eesti liikmest on Enn Neidre praegu tööl Eesti Merelaevanduses (Escos), ühes "Estlineì" omanikest. Teine liige, Uno Laur, töötas kuni 1992. aastani sellessamas Escos. Kolmas, Andi Meister, on kogu komisjoni esimees ja oli kuni 1995. aastani Eesti valitsuse transpordiminister. Nagu neile kahele teisele on Meistrile tähtis kaitsta eesti laevaperet. Meister on mitu korda ajakirjanikele öelnud, et "mingit kriitikat eesti meeskonna kohta teha ei või".

Hilisem väljumisaeg annab suurema keskmise kiiruse, mis võib tuua kaasa kriitika laevapere pihta. Järelikult tahavad eesti komisjoniliikmed hoida "Estonia" väljumisaja nii varasena kui võimalik." (lk. 126)

Lugenud läbi viimased lõigud, tekkis ohutunne: kas sel viisil ei püüta juba ette kahtluse alla seada **rahvusvahelise** komisjoni mistahes järeldusi? Seetõttu ei üllatanudki seejärel raadiost kuuldud teade, et RASi Eesti Merelaevandus peakapten **Enn Neidre** astus komisjoni koosseisust tagasi. Kahtluse alla on seatud ka **Uno Lauri** ja **Andi Meistri** kuulumine sellesse komisjoni.

Kui aga Uno Laur, kes lahkus Eesti Merelaevandusest 4 aastat tagasi, ei sobi, siis kust veel merenduspädevaid eksperte leida? Kas ongi Eestis inimest, kelle suguvõsas, sõprade hulgas või tutvusringkonnas pole kedagi, kel oleks mingit seost Eesti Merelaevandusega? Ja kui seesuguseid inimesi leidub, siis vaevalt sobib neist keegi merendus**eksperdiks**.

Tegelikkuses olid sündmused samas järjekorras. 25. märtsil ilmus kõnealune raamat, ja komisjoni koosolek, millel Enn Neidre tagasi astus, oli nädala pärast, 2. aprillil. Poolteist aastat oli komisjoni Eesti osapool sobinud n.ö. musta tööd tegema, aga nüüd, kui asi hakkab järeldusteni jõudma, enam ei sobi. Kõnekas on ka uue komisjoniliikme valik. Politseiameti peadirektori asetäitja **Priit Männik** võib ju olla hea politseinik, aga kas just seda oligi tarvis? Nüüd langeb kapten Uno Laurile kogu merendusasjatundmine komisjoni Eesti osas, aga ta on juba ette kahtlane.

Lugenud *meieni jõudnud, kuid mitte tõestatud teateist*, s.o. kuulujuttudest, pidasime raamatut näiteks *ilukirjanduslikust uurimusest*. Et keegi võiks rootsi ajakirjanike uurimistööd komisjoni omast pädevamaks pidada, ei osanud küll arvata. Aga et keegi võiks rootsi ajakirjanikke asja üle **otsustajaiks** pidada, tundub hoopis ilmvõimatu. Ometi on see nii juhtunud. Sedavõrd *kunstlik*, või siiski *kunstiline* olukorralahendus suunab veelkord mõtlema rootsi ajakirjanike töö võimalike tellijate üle.

Madli Vitismann

Raamatusse raiutud

(Algus lk. 3)

siti. Esimesena ründas rootsi meremehi "Dagens Industri", seal nähti selles solidaarsust Eestiga. ""Estline" võiks saada paljudele eestimaalastele heaks kooliks seetõttu, et teenindus- ja turismitööstus on kergeimad arenema," arvati seal.

""Nord Estonial" sai laevapere üle elada reisijate kiusamist, kel olid Eestis juured ja kes vihkasid nii riiki kui ka ametiühinguid. Paljud, kes sõitsid tol ajal "Nord Estoniaga", teadsid, et see laev oli tundlik pinnaleujunud ametiühingukonfliktii tõttu.

"Estline'i" direktor Hans Laidwa kohtas laeval laevapere umbusku. Selles osas sai tema eesti pagulastaust koormavaks." (lk. 37)

"Kuid "valge laev" polnud täiesti tühi. Eestlaste massid kasutasid võimalust reisida esimest korda läände. Piirid olid pärast 50 aastat varisenud. Probleem oli ainult, et nad maksid rublades – valuutas, mida ei saanud ju läänerlikide raha vastu vahetada.

Kuid "Nord Estonial" rootsi laevapere pidamine maksis 65 miljonit krooni aastas.

Eestlased hotellis ja toitlustuses rootsi/põhjamaiste meremeeste asemel oleksid võinud kulusid vähendada vähemalt 40 miljoni krooni võrra, kuni kogukuluni 25 miljonit krooni." (lk. 38)

Meenutanud aktsionäride huvi heade majandustulemuste vastu ja seda, et eesti meremees maksnuks kümme korda vähem kui rootsi meremees, peatuvad autorid ametiühinguvõitluse üksikasjadel. Võrreinud reisijate arvu kasvu: esimese aasta laevatäituvus keskmiselt 391 rootsi reisijat, 1992. aastal keskmiselt 485 reisijat, kes maksid Rootsi kroonides, jõuti tasuvama lahenduse kavandamisele. (Autorid ei meenuta sõnagagi Eesti rahareformi ega selle osatähtsust laevafirma probleemide lahendamisel – M. V.)

"Eesti partner "Estline'is" koosnes tegelikult ettevõttest, mis oli loodud just nimelt parvlaevaliikluse käivitamiseks. See oli ju ajal, mida võib nimetada poolsovjetlikuks ning kogu tonnaži ja kogu kaubalaevandust Eestist ja Eestisse dirigeeriti endistviisi Moskvast ning eesti reeder Estonian Shipping Company, Esco, kuulas laguneva nõukogude bürokraatia sõna.

Selle asemel rajati eesti asutus koos Tallinna kohaliku liikluse ja kaubaveoettevõtetega, "Estline Eesti", mis pidi saama poole "Estline'i" omanikuks – selleks, et võiks hoida tegevust eesti kontrolli all. Merenduspädevus oli seal loomulikult olematu ja seetõttu oli mõeldamatu miski muu kui rootsi laevapere.

Kuid 1991. aastal sai Eesti tegelikult iseseisvaks ja siis sai Esco rahvuslikuks reederiks. Sügisel 1992 sai Esco uueks partneriks ja äkki oli Eestis rühmitus, kes oli meresõiduga tegelnud, mis sest et peamiselt vanadel nõukogude kaubalaevalogudel ja kalalaevadel.

Seetõttu ja sellega seoses muutus "Nord Estonia" rootsi laevapere kogu olukord. Nende töö kaalus vähe rahvusliku uhkuse ja majanduslike argumentide kombinatsiooni vastas." (lk. 40)

Suurem laev ja ülekaalukalt eesti laevapere oleksid kahjumit vähendanud. Ning võrdluseks tuuakse, et "Nord Estonial" oli vaja 595 kroonireisijat, et laeva kulutused katta, "Estonial" eesti laevaperega aga 550. (Ka 1992. aasta sügisest jutustades ei meenu autoritele Eesti rahareform – M. V.) Oktoobris otsustas "Estline" uue asjakorralduse, ametiühingujuhti aga koosolekule ei kutsutud. "Nord Estonia" laevaperele öeldi kohad üles alates 9. detsembrist. See põhjustas mõistagi kibedust, eeskätt neile, kes olid tulnud kindlama karjääri juurest "Vikingist" või "Siljast".

"Mõnesid, eeskätt laeva juhtkonda, paluti jätkata "Estonial" nõuandjatena. Enamik keeldus.

1. jaanuaril 1993 pandi "Nord Estonia" Norras "Thor Heyerdahli" nime all liinile, seal oli personalil tööd detsembrini 1993. seejärel ootas enamikku töötus." (lk. 41) (Faktiviga: "Nord Estonia" lahkus Tallinna–liinilt 1. veebruarist. Ja kapten Kjell Kereby sõnul sai laevaga kaasa minna ligi 90% laevaperest, ülejäänutele maksti aga poole aasta palk. – M. V.)

6. peatükk **"Surmamõistetute viis reisida"** algab "Wasa" uppumisest 1628. aastal. Jutustatakse ro–ro–laevatüübi sünnist, mis on õigupoolest laeva merekindluse kompromiss transporditefektiivsusega. Kirjeldatakse "Sally Albatrossi" õnnelikku õnnetust: inimohvriteta madalikulesõitu märtsis 1994. Viidatakse pensionil Rootsi meresõidumeti inspektorile, kes on ammu tundnud muret vöörivisiiride konstruktsiooni pärast. Kuigi "Estonia" hukk muutis palju ohutusnõuetes, püstitatakse küsimus, mis on õigupoolest parvlaev. On see reisilaev, mis on ühtlasi kaubalaev, või vastupidi? Loetletakse varasemaid parvlaeva–avariisid: "Visby" 1973, "Stena Sailer" 1974, "Finnhansa" 1977, "Habib" 1978, "Zenobia" 1980, "Finlanda" 1981, "Saga Star" 1982, "Stena Jutlandica" 1984, "Mariella" 1985, "Herald of Free Enterprise" 1987, "Diana II" ja "Jan Heweliusz" 1993.

"Silmatorkavalt palju neist laevadest, millega juhtus, sattusid hätta juba esimest aastat merd sõites. See tähendab, et laevatehased ei ole võimelised tegema korrektseid arvutusi nende jõudude kohta, mis laevadele mõjuvad."

""Estonia" oli unikaalne selle poolest, et ei sattunud mõne probleemi pärast hätta enne seda ööd, kui ta hukkus. Ka "Diana II" sõitis kümmekond aastat, enne kui sai hoiatussignaali Läänemere lõunaosas." (lk. 56)

7. peatükk **"Viking Sally"** algab "Viking Line" ajalooga. Jõutakse järeldusele, et laev ehitati tavapäratult kiiresti. Ei unustata meenutada ka "Mare Balticumi": *"Samal ajal oli "Silitel" probleem "Diana II–ga", mis oli raske, aeglane ja tal oli raske närvilisel Turku–liinil sõiduplaanist kinni pidada."* (lk. 59)

Loetletakse muudatusi, mis "Viking Sallyl" võrreldes "Diana II–ga" tehti ja meenutatakse laeva "Vikingi"–aega: *""Viking Sally" pandi Turku–liinile, kust ta sõi välja aeglasema sõsarlaeva "Diana II", mis pidi üle kolima vähem säravale Kapellskäri–Naantali liinile.*

Siiski juhtus laevaga äpardusi: 1984. aastal sõitis "Viking Sally" madalikule Föglö saarte juures Ahvenamaa lõunaosas, sest laevajuhid olid unustanud automaatrooli välja lülitada.

Päästeoperatsiooni ajal 1988. aastal, kui üks rootsi lõbusõidulaev oli hätta sattunud, triivis "Viking Sally" madalikule ja pidi kuu aega remondis olema." Kuid selle laevaga oli veetud üle 5 miljoni reisija. (lk. 61)

8. peatükk **"Valesti ehitatud laev"** sisaldab pika jutustuse vöörikonstruktsioonist, mis päädib sellega, et 15 aastat tagasi võis ka laevatehas selle eest vastutada. Aga osutatakse ka halvale hooldusele sestpeale, kui laev läks Eesti lipu alla. *"Kogu Euroopa merendusmaailma huvi suundub kolmest riigist pärit laevahuku uurimise komisjonile kevadel 1996, kes siis esitab oma lõpparuande. Ja kõik loevad ridade vahelt."* (lk. 62)

"Osutatakse mitmetele halva hoolduse juhtumitele sestpeale, kui laev läks Eesti lipu alla. See langeb reederile, sest laev oli, vastavalt laevatehasele, perfektses seisundis, kui ta lahkus Papenburgist." Ja laevatehas vastutab üksnes selle eest. (lk. 65)

"Tähtsad on selles viites, et halvasti keevitatud lukukõrvade, nõrkade ühenduste ja vääralt tehtud liigendite eest on tehas vastutav isegi 15 aastat hiljem. Kuid kui samad konstruktsioonid on õigesti teostatud, aga seejärel drastiliselt nõrgenenud halva hoolduse või väära paranduse tõttu, ei ole tehas selles süüdi.

"Estoniat" ei saanud siis, kui ta uppus, käsitada äsjaehitatud laevana, arvestamata 15 aastat vanust ühes kolme omanikuga, kes kõik tegid oma muudatusi konstruktsioonidetailides." (lk. 66)

Atlandi luku käsitluses viidatakse varasemale meeskonnaliikmele, kes on laevatehase esindajaile väitnud, et hüdraulika oli rikkis ning meeskonnal tuli polti sisse ja välja vasardada iga kord, kui Tallinnas oli vaja lukku sulgeda või avada. Stockholmis seda vaja polnud, sest laev seisis ahtriga kai poole. *"Rõhuvaim vastuväide tuleb Harli Moosaarelt, "Mare Balticumi" ja varasemalt "Estonia" vanemmehaanikult: "Meeskonnale oli lihtsam parandada katkist hüdraulikat kui iga päev alla minna ja lukku vasardada."*

See on enesestmõistetav vaatevinkel, kuid siin võis mängida oma osa vana nõukogude süsteem, kui keegi ei olnud andnud käsku hüdraulika remondiks – järelikult ei remonditud seda kunagi ja vasaralöögid jätkusid." (lk. 67)

Autorid on küsitlenud varasemaid keevitajaid, mehaanikuid ja komisjoni töösse kaasatud eksperte ning jõudnud järeldusele, et *"puurimis– ja põletamisjäljed liigendipuksidel on tehtud Eesti lipu all ja siis, kui laev oli liinil. Seepärast, et puksiparandusi ei saanud teha siis, kui visiiri oli vaja Tallinnas tõsta ja langetada, pidi seda tegema 38 tunni jooksul alates sellest, kui Tallinnas visiir alla lasti, kuni selleni, kui laev naasis Eesti pealinna. Stockholmis ei tõstetud visiiri üles, sest laev sõitis kai äärde ahtriga.*

Siin hakkame lähenema Börje Stenströmi ja Sten–Crister Forsbergi "piraatkeevitustele salaja pimedas öös", mis peale selle on osalt tehtud väljas merel. See on loomulikult võimalik, kuid vaevalt usutav." (lk. 73)

9. peatükk **"Büroo "Tõde""** algab inimfaktori osatähtsuse kirjeldamisega ning märgitakse, et sadamas võib stressi tagajärjel lasti valesti laevale paigutada. Loetletakse neid, kes pidid "Viking Sally" ohutuks laevaks tegema ja küsitakse: *"Kas merehutusvõimud andsid välja ohutustunnistuse, mis üleüldse pole väärt paberit, millele see on kirjutatud?"*

Hoiatatakse veelkord: *"Siiski riskib enamate avarijuhtumitega rahva laev 100 korda rohkem hättasattumisega kui laev, mis tuleb riigist, kus on vähimal määral õnnetusi."* (lk. 77) Nii jõutakse mugavuslipuni, mis annab reederile kaks kasu korraga: odavama laevapere ja odavama ohutussüsteemi.

Seadnud kahtluse alla nii "Veritase" büroo (*veritas* tähendab ladina keeles: tõde) kui ka Soome meresõiduameti pädevuse,

Jõhker turundus

(Algus lk. 3)

Eesti Merelaevanduse kogemus põhines vanade kaubalaevalogudega sõitmisest, ütleb raamat.

Selles nad eksivad. Me olime juba paarkümmend aastat sõitnud reisilaevadega Helsinki vahet. Oli "Georg Ots", olid olnud "Tallinn" ja "Vanemuine". Ja mis "kaubalaevalogudesse" puutub, siis oli meil juba ka kogemus kuue puistlastilaevaga, mis polnud ei logud ega ka mingid pisikesed asjad. Nendega oli meil ülemaailmne kogemus. Samuti oli meil ro-rolaevade ekspluateerimise kogemus. Olime 30 aastat sõitnud Lääne-Aafrikas, kus olid väga rasked tingimused.

Meie küll ei lähe hindama näiteks neid rootsi ajakirjanikke — raamatu autoreid, kellest me ei tea, mida ja kuidas nad veel on kirjutanud.

Raamatus ei mainita Eesti rahareformi ja loetakse kokku Rootsi kroone.

Meie rahareform kaotas laevaomaniku jaoks igasuguse tähtsuse, mis rahas makstakse. Küsimus on selles, et makstaks võimalikult rohkem raha, mitte selles, kas need on Eesti või Rootsi kroonid. Kui ausalt öelda, siis Rootsi kroon on olnud väga ebastabiilne valuuta.

Kas 50% osalust oli partnerite ettepanek või mingeist seadustest või rahavajadusest tingitud või oli see teie nõudmine, et üldse osaleda?

50% tuleneb kõigepealt sellest, et muidu poleks olnud võimalik Eesti lippu kanda. Ka poleks me nõus olnud olema mingi vähemusaktsionär, kelle käes on ainult natuke vähem, näiteks 49%, aga teised oleksid seetõttu kamandada võinud. Seepärast oli kõige väiksem protsent 50, millega nõus olime. Rohkemat meie kätte jätma polnud jälle nemad nõus. Nii et kompromiss.

Raamatust jääb mulje, et ühe 50% peaks ikka nagu suurem olema kui teise 50%. Ja et Rootsi pool tegi aina õigeid ettepanekuid, millega *paha laps* nõus ei olnud. See on ilmselt autorite vähene ainetundmine?

Autorid oleksid võinud meiega rääkida, kui oleksid tahtnud teada meie arvamust. Tean seda, et kui me ostsime "Estonia", oli mõlemal vaja välja käia 9 miljonit $, ja me maksime kumbki enda eest ära. Me ei ole kunagi end tundnud teisejärgulise aktsionärina. Oleme väga rangelt jälginud, et põhikirja täidetaks. On olemas otsustamise reeglid.

Praegu on "Mare Balticumil" vist kaks või kolm rootsi konsultanti järele jäänud: peakokk, intendant ja vist arvutiülemus. "Estonia" peal oli neid palju, ja raamatus süüdistatakse, et me nende vastu olime. Meil ei olnud ega ole midagi konsultantide vastu, kui sel on mõte sees. Kui näiteks on rootsi peakokk, kes teab-tunneb rootslaste maitset, mida sel laevaliinil on tarvis arvestada, siis — miks mitte. Oleme aga alati olnud raha — meie ühise raha — kulutamise vastu, mida peaksime maksma inimestele, keda laevas vaja ei ole. Seepärast ei tahtnud me Anders Anderssoni, kes meie arvates ainult segas kapten Arvo Andressoni tööd. Ta elas laevas väga mugavalt, tal polnud mingit vastutust ja istus üldse nagu rohkem baaris. Proua oli tal samuti laevas olemas.

See intendandist proua oli ka omapärane — olime sunnitud partneritelt paluma temast võimalikult kiiresti vabaneda, sest ta vist arvas, et on kusagil suhkrurooistanduses, orjad teevad tööd ja tema kamandab. See oli äärmiselt ebaviisakas, jõhker ja kultuuritu inimene. Nii nad kaotasid mõlemad väga mugava elu ja olid seepärast ilmselt sügavalt solvunud. Ka Anderssoni intervjuudest paistab see välja.

Kas võib nõustuda sellega, et tol ajal ei olnud merelaevandusel mingit arusaamist tarbimise korraldamise tähtsusest kui raha teenimise allikast laeval? Mäletan küll näiteks 1990. aastal "Transestonial" kapten Pihti seda täielikult mõistvat.

See on absoluutne jama. "Georg Otsal" on ikka nii olnud, et kaks kolmandikku raha on tulnud tarbimisest laevas. Nii oli ka 10 aastat tagasi. See nn. tarbimispoliitika on teenimise juures alati olnud küsimus number üks. Isegi tolles Morflotis oli hulk instruktsioone, kuidas hindu määrata ja olla konkurentsivõimeline. Nii et on lollus mõelda: kaptenid Andresson ja Piht ei teadnud nõukogude reisilaevas sõitmise järel, et seal on vaja raha teenida. Ja veel suurem lollus on mõelda, et nõukogude ajal raha vaja ei olnud. Valuuta üle oli range kontroll ja selle teenimine väga tähtis värk.

Raamatus arvatakse, et laevandus oli neile kaptenitele nii suure oreooli loonud, et ükski inimene lihtsalt ei saa nii hea olla. Ning et kunstliku oreooli tõttu polnud võimalik mitte mingisugune kriitika kapteni suhtes.

Tundsin mõlemat hästi, olid tõesti tublid mehed. Ei ole me kellelegi kunstlikult mingit oreooli loonud, ei endale ega teistele.

Mäletatavasti aprillis 1994, kui kapten Andresson tegi Rootsi lootsieksami, ütlesid rootslased, et tema oli esimene välismaalane väljastpoolt Põhjamaid, kes selle üldse ära tegi.

Ei tahaks, jah, rootslasi kahtlustada, et nad halvasti eksamineerisid.

Kas "Estonia" liinileasumine tuli laevapere komplekteerimise mõttes liiga kiiresti?

Ei tulnud mingil juhul liiga kiiresti. Tegid ju kuu aega õppusi, ja väga tõsiselt. Algul oldi Turkus, siis siin ja kolm päeva veel Stockholmis. Eksamid võttis vastu Rootsi meresõiduamet. See oli ka ainuke laev, mis võttis osa suurtest päästeõppustest. Neil läks Andressoni juhtimisel väga hästi. See oli tohutult kallis õppus, ei ole seda ükski "Silja" ega mõni teine laev läbi teinud.

Lõpetuseks ma soovitaksin niisugust rämpsu üldse mitte lugeda. Seni, kui me sellesse süveneme, seda arutame ja selle vastu võitleme, tuleb jälle mõni uus raamat. Isegi kui nende ajakirjanike vastu kohtusse minna — vaevalt et seal kunagi võita saab. Teeme neile ainult reklaami.

Aga kõnealune raamat pidavat tulema ka inglise keeles. Kujutage ette, kui meist läheb niisugune sõnum maailma?

Ja mis me saame sinna parata? Ainult seda, et teeme oma tööd edasi, ega lihtsalt ole sellised, nagu meid seal kujutatud. Kõige õigem oleks, kui meremeeste organisatsioonid reageeriksid ja teataksid sellest ka inglisekeelses pressis.

Me oleme rikutud nõukogude moraalist, see on õige. Aga turumajanduse moraali ei ole me ikkagi ka nii üheselt võimelised vastu võtma. Meile ei sobi näiteks surnute solvamise pealt raha teenida. Turumajanduses sobib see küll. Turumajandusse oleme me läinud ja peame arvestama, et kõik ta küljed puudutavad ka meid.

Kas Eestis on arvestatavaid, kogenud meresõiduekspertе, kes kunagi pole Eesti Merelaevanduses töötanud ja raamatu autorite seisukohast seetõttu sobiksid laevahuku põhjuste uurimise komisjoni?

Ega ei ole. Eestis pole ju viimasel poolsajandil teisi laevandusorganisatsioone olnud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Raamatusse raiutud

jõuavad autorid jälle viitamiseni Sten-Crister Forsbergile, kes on öelnud täie enesestmõistetavusega, et riigi merendusametkond vastutab selle eest, kas laev vastab SOLAS-konventsiooni nõuetele. *"SOLAS-konventsioon näib enesestmõistetav sellele, kes seda loeb. See on lipuriigi merendusametkond, kellel on vastutus, et laev saab õige sertifikaadi."* (lk. 80)

Kritiseerinud karmilt "Veritas"-bürood, arvavad autorid: *"Klassiühing ei taibanud seda, milles teised osapooled on ühel meelel: "Viking Sally" ei täitnud SOLASe nõudeid. Kui oleks täitnud, poleks ta uppunud Läänemerel 15 aastat hiljem."* (lk. 83)

Küllalt emotsionaalselt käsitletakse "Diana II" ehitamise lugu, rõhutades korduvalt, et tegu on sõsarlaevadega. *"Ilmselt olid mõlemad, nii Rootsi kui ka Soome merendusadministratsioonid, rikkunud selgeid reegleid selle kohta, kuidas laev pidanuks ehitatud olema, kuid nad andsid oma heakskiidu.*

Tehas oli samal viisil rikkunud määrusi, kui konstrueeris laeva ja "Bureau Veritas" oli loobunud osutamast väärale konstruktsioonile, kui andis laevale klassi."

"Miks kõik need laevaehitusinsenerid ja laevakontrolliinspektorid, kes teevad laevaehituse ja -liikluse järelevalvet, ei näinud valekonstruktsiooni või, veel halvem, ühtki märki sellest, et see on?" (lk. 87)

Seletusena sellele meenutavad autorid, et nende laevade sõidupiirkond on rannikusõit Rootsi ja Soome vahel – see, milleks need laevad on tellitud ja ehitatud. *""Diana II-le" just enne müüki "Estlinele" tehtud aastakontroll on samades asjades kui 16 aastat varem. Laev täidab SOLASe nõudeid rahvusvaheliseks lühireisiks."* (lk. 88)

Loetlenud piiranguid, mida peab arvestama, leiavad autorid: *"See tähendas, et "Viking Sally" ei tohtinud sõita Helsinki ja Stockholmi vahet. Veel vähem võis ta sõita Stockholmi ja Tallinna vahet."* (lk. 89) Kuid neid piiranguid kummagi laeva sertifikaatides ei olnud.

"Nüüd on "Bureau Veritas" meresõiduadministratsioon Eesti ülesandel ja kiitnud laevad heaks ning koostanud sertifikaadi, et need täidavad SOLASe nõudeid.

""Bureau Veritas" on tõenäoliselt usaldanud seda, mis esimene lipuriik on laevade kohta öelnud." (lk. 90)

Raamatu lõpus on selle peatüki kohta antud teiste hulgas ka niisugused järeldused:

"1. juunil 1994, peaaegu neli kuud enne "Estonia" hukku, andsid Rootsi võimud pärast üht oma korralist inspekteerimist "Diana II-le" uuendatud sertifikaadi – laevale, millel oli peaaegu täpselt sama vöörikonstruktsioon kui "Estonial"."

"Laevatehas ütles, et oli pakkunud veekindla vaheseina ehitamist 45 000 DM, mõnesaja tuhande krooni eest. Reeder oli vastanud, et see pole hädavajalik, sest Soome merendusametkond ei nõudnud seda." (lk. 287)

10. peatükk **"Eluliin"** lõpus on "Estonia" omandi skeem. Kuid jutt oli ajast enne "Nord Estoniat". Skeemi all olevatest märkustest väärib tähelepanu üks: *""Nordström & Thulin" tegeles laeva tehnilise vastutusega nii otse kui ka kaudselt Esco kaudu."* Raamatu lõppu on aga jõudnud konspektiivne järeldus: *""Estonia" väljalipustamist ja üleminekut eesti laevaperele kergendas rootsi poliitikute halb südametunnistus eestlaste suhtes."* (lk. 287)

(järgneb)

Refereerinud, tsitaadid valinud ja tõlkinud **Madli Vitismann**

Õpetavad ja õpivad

Piirivalveameti mereosakond valmistub suvehooajaks, mil merepääste probleemid jälle aktuaalsemad kui muul aastaajal. Osakonnajuhataja asetäitja **Jüri Kreegi** jutu järgi jäänud aprilli teisel nädalal Eestit külastanud Venemaa Loode Piirivalveringkonna laevastiku ülem kontradmiral Boris Bogdanov oma Eesti kolleegide oskustega väga rahule. Sellele tugeva mereharidusega tegevmeremehele näidatud Suurupi piirivalvekooli, temaga arutletud "Mare Balticumil" päästemetoodika üle reisilaeval, Eesti piirivalve demonstreerinud talle päästeülikondi ja -tehnikat ning USA-s, Rootsis ja Soomes õppinud noormehi. Kontradmiral Bogdanov leidnud tutvumisreisil enda jaoks üht-teist uutki, näiteks mõned SAR-konventsiooni nõuded, millega sõjalaevastik pole varem tegelnud. Seevastu N. Liidu tsiviillaevastik sai Jüri Kreegi sõnul sõjamerelise ettevalmistuse raames enesepäästes küllaltki tugeva mahvi.

Vene laevastikuülemat olid Eesti piirivalvurite väljaõpe ja teadmised sedavõrd üllatanud, et ta kaalus võimalust kutsuda Eesti piirivalvureid Peterburi Špaljornaja tänavasse merepäästeinstruktoreina naabreid õpetama.

Aprilli kolmandal nädalal olid 7 Eesti piirivalvurit ja 4 mereväelast koos Läti ja Leedu kolleegidega Gotlandil merepääste staabiõppusel. Mereosakonna juhataja **Jaan Kapi** sõnul oli see lauatagune õppus sedavõrd keeruka legendiga, et lõunanaabrid sattunud omavahelise koostöö puudumise tõttu suisa segadusse. Oli vaja kaaluda, kuidas toimida "hättasattunud tankeriga, mis lekib ja millelt on välja pääsenud end sinna peitnud kurdid, samal ajal on aga teine seltskond kurde, relvad käes, tankerit kaaperdamas" ja kõik see "toimus Läti vetes". Ühed tahtnud alustada põgenikest, teised mereostusest, ja teadagi oli igaühel oma valdkond tähtsaim, eriti "koduvetes". Edu õppusel taganud aga kodune ettevalmistus, mis olnud Eesti piirivalvel parem.

Madli Vitismann

Merendustudengid Eestiga tutvumas

16.—18. aprillini oli Tallinnas Maailma Merendusülikooli (*World Maritime University*) õpperühm, tutvumaks Eesti merenduse ja keskkonnakaitsega.

Rühmajuht oli professor *Thomas G. Callahan*, kes reisi eesmärkide kohta sõnas: "Meie merendusülikool on asutatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) egiidi all merenduskoolituse edendamiseks. Peamiselt on meie üliõpilased arenevatest maadest, kus ehitatakse üles rahvusvahelisel tasemel merendust. Seekordne õppereis on ette võetud selleks, et tutvustada meie üliõpilastele Eesti merenduse olukorda ja siinseid saavutusi. Sest Eesti-teemal on merendusringkondades palju juttu. Meie rühmas on 21 inimest 20 riigist. Nad kõik õpivad erialal, mida me nimetame "Merenduse juhtimine ning keskkonnakaitse" (*General Maritime Administration and Environment Protection*). Nagu isegi näha võisite, on enamik neist tavaüliõpilasest vanemad. See ongi nii, sest selles rühmas püüame anda lisateadmisi merendusadministratsioonide tippametnikele ning stimuleerida nende kasutamist kursuse- ja magistritöödes. Enamik meie rühma liikmeid kuulub oma riigis ministeeriumide või ametkondade tippametnike hulka ning nende teha on paljud olulised otsused nende riikide merenduse arendamisel. Oma kodumaal on nad kokku puutunud samade probleemidega, millest teiegi Eesti merenduse juures rääkisite, ja kindlasti on neile innustuseks näha, kuidas siin edasi on arenetud ning missuguseid tulemusi saavutatud. Kuna me oleme IMO-ga väga tihedalt seotud, saame ka väga häid õppejõude kooli kutsuda ning kindlasti on meie üliõpilased koolitusega rahul. Seda näitab ka asjaolu, et me ei ole võimelised nii palju üliõpilasi vastu võtma, kui soovijaid on. Malmös on lisaks väga rahvusvahelisele üliõpilaskontingendile koos ka rahvusvaheline õppejõudude kaader."

Eestis viibimise ajal külastasid Malmö üliõpilased Tallinna Kesklinna sadamat, Muuga sadamat, Paldiskit. Tutvuti meie keskkonnakaitselise tööga, kuulati loenguid Eesti loodusest ja loodushoiust, mereajaloost, mereharidusest ning Eesti merenduspoliitikast.

Reet Naber

Optical illusions

Sellise pealkirja all ilmus Mallorca saarel elava eesti soost meremehe, kunstniku ja kirjaniku Erik Schmidti sulest 1995. aastal kaunilt kujundatud ingliskeelne raamat. Kaanepildiks on taeva sügavsinisel foonil asuv briljantne täiskuu foto selle all asuva optilise liitläätsena kujundatud raamatu pealkirjaga. Ainus pilk kirjaniku nimele, täiskuule ja läätse kujutisele ei jäta lugejale kahtlust, et raamatus on juttu Naissaare randlaste vitaalsest soost põlvnenud täheoptikust, astronoomist ja teleskoopide ehitajast Bernhard Schmidtist.

Eesti laiem avalikkus sai sellest mehest, kes 1930. aastal maailma esimese täiusliku koomavaba teleskoobi, nn. Schmidti kaamera leiutamisega oma nime jäädavalt täheteaduse kuldraamatusse kirjutas, kuulda alles 1961. aastal, mil tema lapsepõlvekodu seinale viimse võimaluseni militariseeritud Naissaarel mälestustahvel kinnitati. B. Schmidti teene seisnes astronoomide igivana probleemi lahendamises. Nimelt lisas ta 1930. aastal teleskoopide optilisse süsteemi sfäärilist aberratsiooni kompenseeriva korrektsioonplaadi ja tegi oma tagasihoidlikus värkstoas teoks selle, mida ei suudetud optikatööstuse täiuslikes laboratooriumides. Uue teleskoobiga saadi hämmastavalt kvaliteetseid maailmaruumi fotosid ja panoraame 300 miljoni valgusaasta kauguselt. Täiuslikult teravatel piltidel tulid nähtavale uued universumid, tähtedevahelise tolmu pilved, hõõguvate gaaside kogumid, varjundid, mustrid jms.

Kui siia lisada veel asjaolu, et Naissaarelt põlvnev täheoptik lihvis teleskoopidele läätsi ja peegleid käsitsi, s.t. oma ainsa vasaku käega, eelistades lihvitavate pindade ebatasasuste leidmisel oma sõrmeotste tundlikkust mõõteriistadele, siis oskame vast enam mõista selle tagasihoidliku mehe annet ja pühendumise astet. Piisab pilgust tema kõrgele laubale, kitsale tahtejõulisele suule ja kusagile piiritusse kaugusse suunatud vaatele, et mõista — sedasorti mehed kuuluvad erilisse kategooriasse. B. Schmidti nime kannab taevakaardil väikeplaneet nr. 1743.

Tänapäeval sihib Schmidti kaamera tähistaevast maailma tuntuimates observatooriumides: Bergedorfis Saksamaal, Mount Palomaris Ameerikas ja mujal. Suurim sedasorti teleskoop peapeegli läbimõõduga 200 sentimeetrit asub Tautenbergi observatooriumis Jena lähedal.

Sügisestel ja talvistel öödel tähise taeva all sõitnud meestele, eriti aga neile, kes meresõidu astronoomiat õppinud, peaks see ladusalt kirjutatud huvitav raamat pakkuma suurt lugemisrõõmu.

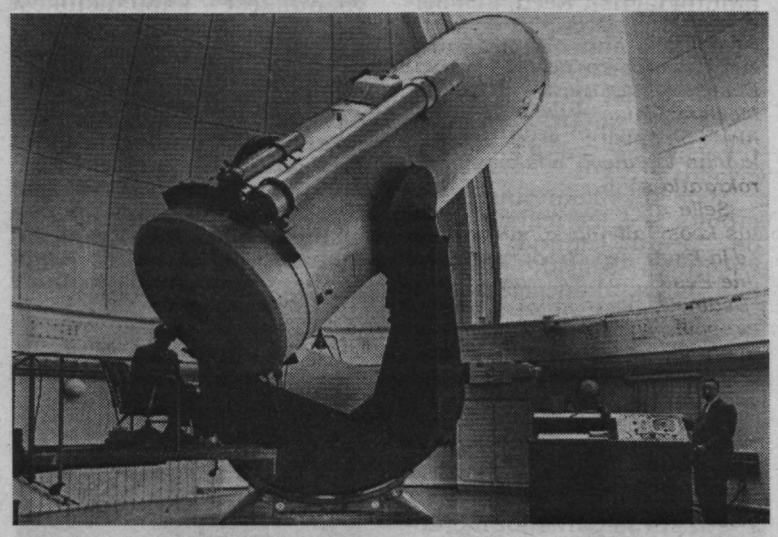
Milles seisnevad aga need "optilised illusioonid", teiste sõnadega — pettekujutelmad? Tähistaeva fotod olid ju perfektsed!

See jäägu vast lugejale lahtimõtestamiseks ja sellest ka õppuse võtmiseks. Naissaare randlastest ja Schmidtide perekonna andekaist inimestest pakuvad head lugemist veel 1985. aastal Einar Sandeni kirjutatud ja rikkalikult illustreeritud raamat "The painter from Naissaar" ja 1939. aastal Erik Schmidti "Tormised teekonnad". Head lugemist!

Naissaart külastades ärge unustage aga seisatumast selle maja vundamendikivide hunniku ees, kust võrsunud mehed meie väikest rahvast suureks on aidanud teha. Kuidas keegi need leiab, on iseküsimus. Mälestuskivi ei ole seal enam ammu.

Vello Mäss

Schmidti teleskoop Hamburgi observatooriumis Bergedorfis.



Oi aegu ammuseid...

Üks hea inimene andis vaadata ajalehe "Sahhalinski Morjak" tänavuse juhusliku, 22. märtsi numbri. See näeb välja nagu kõik need "Morjakid" mullu ja muistegi: 4 lehekülge halli ning tihedat peenikest kirja. Päistiitlist on lugeda, et leht on aktsiaseltsi "Sahhalini Merelaevandus" oma ning numbri hind üksikmüügis — vaba. Nii ongi öeldud — *svobodnaja*. Telefoninumbrite loetelu lehesabas viitab, et lehel on nii toimetaja, tema asetäitja kui ka korrespondendid — mitmuses —, samuti fotograaf. Selles numbris pole ühtki pilti. Samast saab teada, et tiraaž on 840 ja ilmumispaik — Holmski linn.

Väljaanne jätab pigem pisikese linnalehe mulje. Ju on tolles Holmskis maa- ja mereelu lootusetult läbi põimunud. Sellest numbrist igatahes saavad lugejad teada, kuidas Venemaa kodanikul on presidendi ukaasi põhjal võimalik *realiseerida oma õigust maad omada*. Kodanikule meenutatakse ka, kus, millal ja milleks peab ta oma aastatulu deklareerima ning et 31. märtsist tuleb minna üle suveajale. Põhjalik lugu on kutsekooli nr. 20 sportlastest. Mahult ei jää alla ka jutt ühe ameerika kirjastaja külaskäigust Sahhalinile ja eriti Holmski linna. Pikalt on kõne all naistepäevapidu keskraamatukogus. Aga kõige pikem ja põhjalikum on kirjutis 1. märtsist jõustunud seadusest *matmise ja matuseasjanduse* kohta. See nimelt garanteerib teatud hulga *teenuseid*, mille eest ise maksta ei ole vaja. Iseasi, et "meie väikeses linnas on üha raskem ettevõtetelt toetust saada, sest need tulevad ka ise vaevalt ots-otsaga kokku". Ilmneb, et laevanduse initsiatiivil on loodud ka üks matusebüroo, ning asutustele on seal juba praegu krediidivõimalus; sama plaanitakse ka eraisikutele.

Esiküljel on aukohal siiski merelaevandusega seonduv. 30. aprilliks kuulutatakse välja aktsionäride aastakoosoleku päevakord ja antakse informatsiooni laevanduses toimunust. Lühidalt on kõne all ka Holmski kaubasadama nõukogu koosolek. Veel loetletakse ja tänatakse laevanduse endisi töötajaid, kes paljudest endise Liidu linnadest heategevusfondile ja veteranide nõukogule naistepäevatervituse on saatnud. Kirjutatakse samuti, et meremehepasside vahetamine läheb edukalt ning veelkordset tähtaja pikendamist loota ei ole.

Vana armas rubriik "Neile, kes ootavad..." kõneleb enam kui 60 laevast ning eriti suurest hulgast Jaapani ja Korea sadamatest.

Omal kohal on ka kurb armastusluuletus ja ristsõna. Ning naljanurk pakub teiste hulgas järgmise loo: Õpetaja dikteerib etteütluseks Krõlovi valmi: "Kord saatis jumal varesele tüki juustu..." — "Aga, õpetaja, te ütlesite, et jumalat ei ole!" — "Juustu ka ei ole, aga ega etteütlust saa tegemata jätta."

Mari Vamba

MerLe

Kauaoodatud teatmeteos on nüüd siis seks korraks valmis. Natuke alla 600 lehekülje mitmesugust kirja– ja pildimaterjali kokku kogutud ja kaante vahele sätitud. Seda tööd on teinud vist paarisaja inimese ringis.

Tegijaist

Kui tiitellehe pöördelt lugeda, siis tööd on teinud:

● Toimetuskolleegium: Heino Gustavson, Arno Kask, Robert Kurgo, Uno Laur, Tarmo Ojamets, Leonid Parašin, Enn Tarvel, Vello Tõnso, Harry Õiglane (vastutav toimetaja)

● Teose juhtivtoimetaja Olev Luhaveer

● Kaas, tiitel, makett, meie mõistes kujundaja Matti Pärk

● Tehniline toimetaja E. Sagris

● Kuraator, korrektor Heidi Tooming.

Toimetajaid saab kokku paarkümmend, autoreid paarkümmend üle saja.

Teose valmimist toetanud ettevõtetest on ära märgitud: **AS CMM, Muuga sadam, RAS Eesti Merelaevandus, RE Tallinna Sadam** (viimane millegipärast RAS–ina kirja pandud).

Sisust

"Raamatu tegijad on üritanud koguda sellesse ainest, millel on otsene (ja mõnikord kaugemgi) seos merega," on märgitud eessõnas. Ja nii see raamat ka on.

Merega seotu mahub märksõnade **"A"**, rahvusvahelise signaalkoodi tähelipp; heisatuna tähendab *"Mul on tuuker vee all, hoidke minust eemale, liikuge tasase käiguga"* (mis tore algus, kas pole!) ja **"Yorki–Antverpeni reeglid"** vahele.

Temaatiliselt on leksikon laiahaardeline, hõlmates käsitlusi ajaloost–loodusest alates ning merenduse õigus– ja tehniliste artiklite-ni välja. Artiklid ise on sisult vähem– või rohkemhõlmavad. Meie, kes me algusest peale tegemise juures olime, mäletame küllaltki hästi seda, et märksõnale esitatud mahust nõuti korralikku kinnipidamist. Need, kes eelmises elus distsipliiniga rohkem arvestama olid pidanud, seda nõuet ka järgida püüdsid. Sellest tulenevalt ei ole märksõna olulisus ning maht omavahel kahjuks alati kooskõlas. Sama kehtib ka erialati.

Meie leksikoni juures on mõnus see, et teatmeteoses on "armu leidnud" paljud väljendid, seigad, mõisted, mis päris akadeemilised ei ole, aga kuuluvad möödapääsmatult meresõidu juurde. See on muutnud leksikoni kohati lausa huvitavaks lugemisvaraks (kui muidugi juhtud need "oad" üles leidma). **Näita jalga, Muhu sumakas, koeraauk, adramadrus** ja paljud teised samalaadsed märksõnad teevad selle leksikoni (mere)suupäraseks ja hingelähedaseks. Loodetavasti vaevub mõni tõlkija–toimetaja näiteks *merehundi* vastet otsima ja leiab üles, et eesti kõnepruugis on see kõige–kõigem meremees hoopis **merekaru** ja merehunti pole käibes olnudki. Samalaadseid avastusi tuleb ette päris palju. Kui MerLe sai esimest ja teist korda läbi lapatud ja mõned artiklid kas uuesti või esmakordselt läbi loetud, kinnistus arusaam, et seltskond, kellega koos artiklite üle vaieldud, neid kohandatud, täiendatud, parandatud, on ütlemata väärtuslik ja asjatundlik olnud. Materjal, mis tänu sellele koostöö-le kokku korjatud sai, on Eesti oludes hindamatu. Kellelgi pole midagigi võrdväärset kõrvale pakkuda. Ka mitte neil, kes vabas maailmas Eesti asja edendasid. Meie leksikonis ei ole päris maha vaikitud ühtki ajajärku Eesti (mere)rahva ajaloost. Iseasi muidugi, kuidas mingi periood või alateema kajastatud on. Huvi ja vajaduse korral on võimalik leida andmeid **laadmasti** ehituse kohta või **Vabadusristi kavaleride**, Vabadussõjas osalenud meremeeste ja rannakaitseväelaste nimekirja. Samal ajal võib leida seletuse **neotektoonilise liikumise** või **vinu** kohta.

Meeldivalt palju on materjali, mis mahub märksõna **merekultuur** alla. See on valdkond, millest pole eriti räägitud ega kirjutatud. Arvestades Nõukogude aja ideoloogiat, oli muidugi paremgi, kui mingi põlvkondade kaupa edasiantud–kantud traditsioon või pärimus katkes, sest pärines see kas vaenulikust Eesti ajast või vaenulikest kapitalistlikest kultuuridest. Meil ei ole mööda mindud **meremeeste uskumustest, merekihlusest** ega **–matusest, merelaludest** ega ka näiteks **merefilateeliast**. Tuntumate Eesti merelaulude nimekiri võtab enda alla üle lehekülje. Eesti merendusajaloo kohta leiab huviline palju põnevat materjali, jääb ainult loota, et Meremuuseumi töötajail (ja muidu ajaloohuvilistel) jätkub tahtmist seda veelgi kild–killu haaval kokku koguda. Tean väga hästi, kui töömahukas see on, aga põnevad meremeeste elulood ja sündmuste kirjeldused on tõeline väärtus, mis nüüd paljudele kättesaadavaks on tehtud. On ju tore lugeda, et Eesti laevaomaniku ja päästetööde spetsialisti **Peeter Alli** seiklusi täis elule lisaks on ta praegu ajalooline kuju ka tänu sellele, et tema portree on ainus *koloreeritud ferrotüüp* Eestis. Ja kui mina panin oma arvutile salasõnaks **muulu,** andis seletada, et see on just sobilik merendusega tegelevale naisterahvale.

Niiviisi võiks leksikoni voorustest kirjutada ilmselt sama palju, kui seda leksikoni ennast on. Tegijad on olnud ju Eesti oma asjatundjad. Pealegi asjatundjad, kes on kursis ka maailmamerenduse arenguga. Mis ei välista seda, et leksikoni vigu pole tulnud.

Temaatiliselt tahaksin eriti esile tõsta **kalandusetnograafia** osa, kus nii artiklid kui ka illustratsioonid on valitud tõeliselt professionaalselt: pärimusliku kalapüügi ja kalurielu kohta esitatud materjal on süstemaatiline ja laiaulatuslik, illustratsioonid on valitud tõelise meistrikäega. Kuna selle rubriigi koostaja dots. **Arved Luts** on olnud eriti tagasihoidlik tartlane, tahaksin teda siinjuures eraldi ära märkida.

Puudustest

Nagu eespool sai juba märgitud, oli üks viga leida juba tiitellehe pöördel. Kuuludes ise nende inimeste hulka, kellel "midagi juhtub" ja vahel kogemata või teadmatusest vead sisse tulevad, ei tahaks praegu nendega tegelema hakata. Analüüsi tahaks jätta neile, kes ise seda raamatut teinud pole, aga oma teadmisi demonstreerida sooviksid. Täienduse eest oleme juba ette tänulikud, sest kindlasti on ka edaspidi vaja merendusalast teavet trükisõna kaudu levitada.

Ma arvan, et ajaleht **"Meremees"** oleks siiski natuke enam tähelepanu väärinud, kui seda leksikonist leida võib. Kasvõi selle pärast, et seal avaldati MerLe artikleid seni, kuni kirjastuse poolt veto tuli. 1990. a. asutatud **"Purjetaja"** on millegipärast tunduvalt teenekamaks arvatud. Minul isiklikult on sellega raske nõustuda.

Kujundus

Suur tähtsus arvamuse kujundamisel väljaandest on kujundusel. Ilmselt pole mina ainuke, kes kõigepealt pilte vaatab ja alles siis lugema hakkab. Praegu vaatan küll ehmatusega oma jubesiniseid sõrmejälgi MerLe kaantel. Kuuldavasti olevat kavandatud sinise värvi toon "tootmises" nii ebameeldivaks muutunud, et kujundaja hoopis valgega nõustus. Kas see sinine aga laiali ka peab minema, on küll kaheldav.

Mereleksikonis on palju ja toredaid illustratsioone: jooniseid, fotosid, skeeme, ka kaarte. Kohati tundub, et pilt on väga siniseks muutunud, aga see on ilmselt tehniline probleem. Toredad on joonised, mis enamikku loodusteemalisi märksõnu illustreerivad. Paljude tehniliste terminite selgitamiseks on appi võetud skeemid, ja tõesti, need aitavad aru saada. Edmund Russovi poolt põhjalikult ette joonistatu järgi on oma õige koha leidnud purjelaevanduse finessid. Uusi ja vanu vaateid on linnadest ja laevadest, loomulikult ei puudu kunstiteoste reproduktsioonid ja loodusvaated.

Kõige rohkem pani mind mõtlema aga üks illustratsioon, mis kuulub märksõna **kalurikolhoos** juurde. Teame ju neid sotssüsteemi moodustisi! Kes vähegi suudab meenutada tolleaegseid ajalehtedes avaldatud fotosid, manab silma ette töökangelased ja töösaavutused. Aga meie leksikoni kujundaja (Matti Pärk) on välja valinud hoopis midagi ürginimlikku ja –randlaslikku: seal on foto *"Laevaõnnistamispidu 1950.–a–il"*. Ka siis ja seal elasid inimesed!

Persoonid

Ja nüüd jõuangi kõige hellema kohani. Inimesed. Need, kes on elu ja meresõitu edasi viinud, kõik avastused ja leiutised teinud, sõdu pidanud ja kala püüdnud.

Üksikisiku osa hindamine on olnud raske tunduvalt kangema kraadiga vaimukorüfeedele kui meie siin seda oleme. Öeldakse, et ajalugu paneb nad lõpuks paika. Samal ajal suudab ajalugu nad ka mõha vaikida.

Meil on Mereleksikonis eraldi artiklitega äramärkimist leidnud vist 369 isikut. Neid on erinevatelt elualadelt ja erineva tähtsusastmega. Valikukriteeriumid on alati subjektiivsed ja ma ei saa siiamaani leppida sellega, et kellelgi tekib leksikoni lugedes mulje, et pärast 1940. aastat peaaegu polnudki inimesi, kes meresõitjate või –tegelastena äramärkimist väärinud oleksid, kui purjesportlased ja väliseestlased välja arvata. See on minu meelest sulaselge ülekohus nende suhtes, kes siinsetes ääretult komplitseeritud tingimustes kasvõi natukenegi eestlaste meretraditsioone meeles pidasid ja eestlaste sugu merelt päris välja surra ei lasknud. On igaühe oma asi, mis see neile maksma läks. Mereterminoloogia komisjonis on, praegu võib juba öelda, et aastakümneid, koos käinud need, kellele Eesti merekultuur on hingelähedane olnud ja kes ei pidanud paljuks vaeva selle säilitamise nimel tööd teha.

Praeguses leksikonis esindavad sõjajärgset Eesti merendust Arno Kask, Ülo Kollo, Johannes Konga, Karl Leemet, Harri Liidemann, Felix Voolens, Toivo Ninnas, Paul Rohtlaan, Herman Tõnissoo. Kalandusliinist vennad Noored, Manivald Pajulaid, Lembit Song, Friedrich Tamm, Oskar Kuul, Hugo Maide, Aksel Siemer, V. Susski. Mõni üksik merendustegelane on veel äramärkimist leidnud. Samal ajal on väljaspool tegutsenuid üle 40, ja neist üle 40% on ka näopilt juures, mida meil isegi Toivo Ninnas pole ära teeninud. Eesti merenduse ajaloolisi kujusid saab kokku 59!

Siin tuleb järjekordselt kiruda meie siinsete meremeeste tagasihoidlikkust, sest nad on olnud veendumusel, et pole midagi erilist teinud, lihtsalt oma tavalist tööd. Sügaval stagnaajal vaidles näiteks Kalle Ott märksõnastiku tegemisel täiesti nördinult vastu, et teda või mõnd teist parteisekretäri sisse panna. Sellest tagaplaanile hoidmisest on kahju, sest märkimisväärset on ometi nii paljude elus. On mehi, kelle nimed on väärinud laevavöörile kandmist, aga kes pole pääsenud MerLesse.

Mis teha?

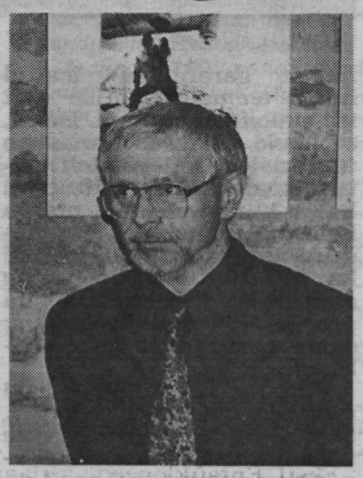
Ei midagi muud, kui tõsiselt hakata tegelema meresõnastikuga ja meremeeste biograafiatega. Samuti on merenduse areng ajast, mil MerLe käsikiri valmis, nii kiire olnud, et kindlasti on vaja täiendust.

Reet Naber

Lahingud kaugetel meredel

28. aprilli pärastlõunal kogunes Meremuuseumisse salkkond "tarku mehi ja kauneid daame", nagu päevakangelane neid oma tervituses nimetas. Esimesi oli märksa enam kui teisi, osa neist liiati veel ka kaitseväemundris. Tähistati meresõjaajaloolase **Mati Õuna raamatu "Lahingud kaugetel meredel" II osa** ilmumist kirjastuselt "Olion". Lugemakutsuva väljanägemisega raamat räägib lahingutest Atlandil ja polaarmeredel aastail 1939—1945. I osa jutustas teatavasti Vene–Jaapani sõja ja Esimese maailmasõja merelahingutest ning on koolides juba kohustusliku ajalookirjanduse hulka võetud.

Enamik mehi oli Akadeemilisest Sõjaajaloo Seltsist, mis 1988. aasta 29. aprillil sealsamas Meremuuseumi kõikevarjava tiiva all loodi. Mati Õuna sõnul tähistaski



kokkusaamine pigem seda sündmust, sest paljudel seltsi liikmeil on ilmunud temast märksa enam raamatuid. Kolleegid pidasid siiski "Lahingute..." II osa rahva ette jõudmist küllalt tähtsaks asjaks: esiteks polevat kellelgi neist seni veel õnnestunud kaheosalist teost kirjutada (kusjuures kahtlustati, et kolmaski võib olla tulekul), teiseks olevat tegu tolle uut tüüpi ajalooraamatuga, mis maailmas praegu eriti moes — "säravad epoletid ja higist haisev laevakütja keha" (Rein Helme formuleering). Ühes kodus igatahes pidi üks noor lugeja juba ammu nõudma, et millal isa tuttav onu oma raamatu järje valmis saab.

Kolleeg Hannes Walter tõi autorile kingiks pudeli, mille tühjendamine ei olevat saajal sugugi lihtne — pudelis oli laev. Muuseumi direktor Ants Pärna jälle oli veendunud, et kuna "Mati Õun on muuseumis igasuguseid asju teinud", siis on kindlasti just nimetatud asutuse mõju see, mis teda nimelt meresõjast kirjutama pani.

Mari Vamba

Eesti Kaptenite Klubi

tänab ESTO–96 Peakomiteed Rootsis vastuse eest meremeeste ühisavaldusele ja võtab selle sisu teatavaks.

Klubil on siiralt kahju, et Eesti meremeeste olelusvõitlus riivas meie kõigi poolt austatud ESTO–96 liikumist. ESTO juhid on suurepäraselt kursis olukorraga Eestis, sealhulgas Eesti merenduses ja seepärast pole seda siinkohal mõtet pikemalt seletada. Nagu ajakirjandusest nähtub, jätkub ning teravneb eesti, soome ja rootsi meremeeste vahel konkurents töökohtade ning laevaliinide pärast. Viimane meile teadaolev näide rootsi poolelt on möödunud kuul ilmunud järjekordne raamat Estonia katastroofist. Kõik need okupatsiooniaastad ootas Eesti rahvas Valget laeva. Päästev Valge laev kui vabadussümbol kandus põlvkonnalt põlvkonnale. Seega oleks mõistetav ka meelekibedus ja emotsionaalne puhang, kui ilmnes, et Valge laev ei sõidagi Eesti lipu all ega seda juhi Eesti meeskond.

Nüüd teame, et see juhtus organisaatoritele tahtmatult ja tehniliste kokkusattumiste tõttu.

Eesti Kaptenite Klubi tahaks siiski uskuda, et kord on meilgi oma lipu all sellised valged laevad, mis kõiki rahuldavad.

Lugupidamisega

Eesti Kaptenite Klubi juhatus

Heino Valvur

Ühe eestlasest laevaehitaja elust

(Algus eelmises "Meremehes")

Kuna olin varem, nagu juba eelpool mainitud, töötanud ja haridust saanud ka ehituse alal, siis suunati mind nüüd kui selleks sobivat inseneri nende projektide peale, mis ei olnud otse laevaehitusega seoses.

Ega mul olnud ka selle vastu midagi, sest töö oli vaheldusrikas ja ei läinud kunagi igavaks. Alati oli vaja leida mingisugusele uuele probleemile lahendust.

1956. a. sain ootamatult pakkumise ühe suure naftakompanii juurde tööle tulla. Projekt, mis oli uus ja tegeles vedelgaasi (LPG) transpordiga, oli seal just algastmes ning nad vajasid veel üht laevaehitajat. Kuna ka pakutud töötasu oli tunduvalt suurem kui see, mis ma tollal teenisin, siis võtsin pakkumise vastu ja asusin tööle Caltex'i juurde, mis oli tegelikult kahe suurema USA naftakompanii tütarfirma ja oli mõeldud äritsema väljaspool Põhja- ja Lõuna-Ameerikat.

Vajadus vedelgaasi transpordi järele oli tulenenud peamiselt naftamaade survest läänemaailma naftakompaniidele ja tarbijatele. Naftatoodangu kõrvalprodukt on sageli maagaas, mis on kõrge küttevääritusega, aga gaasina raskelt transporditav. Nii oli seni tavaks olnud, et koos naftaga maa seest väljatulnud gaas lihtsalt põletati ära. Araablased nägid selles aga suurt majanduslikku kaotust ja nõudsid, et lääneriigid, kes sealt naftat ekspordivad, peavad ka osa gaasist ostma.

Töötasin selle projektiga umbes kaks aastat (1956–1958), kuni olukord muutus ja tehti otsus, et gaasiveolaevade konstrueerimine lükatakse paari aasta võrra edasi.

Samal ajal aga oli maailma naftatarvidus tohutult suurenenud ja Caltex oli tellinud uusi tanklaevu nii Euroopa kui ka Jaapani laevatehastest. Nende ehitus vajas järelevalvet ja leidsin, et see on haruldane võimalus praktilisi laevaehituskogemusi saada. Mind määrati Jaapanisse, asusin perega sinna märtsis 1958. Esialgne kokkulepe oli kolme aasta peale, kuid kolmest sai hiljem ligi kaheksa aastat. Need olid väga huvitavad ning õpetlikud aastad nii erialaliselt kui ka muidu — elada maal, mille kultuur ja tõekspidamised on nii erinevad Lääne maailmast. Jaapanis elamise ajal olin tegevuses kümne tanklaeva ja kahe gaasiveo (LPG) laeva ehitamise juures. (LPG-laevade ehitustehnika oli minu Jaapanis-oleku ajal küllaldaselt välja arenenud, mis võimaldas neid rahuldavalt ehitada.) Järelevalvetöö oli intensiivne ja paljunõudev, sest laevade järele oli suur vajadus ja Jaapani tehnoloogia võimaldas laevu ehitada tunduvalt kiiremini kui mujal maailmas.

1965. aastal pöördusin USA-sse tagasi. Seekord sai uueks elukohaks Kalifornia, sest Jaapanis elades viidi mind üle Caltex'i tütarkompanii juurest peakompanii, Chevron'i juurde, mille peakorter asus San Franciscos.

Pika Jaapanis viibimise järel tuli harjuda uue miljööga, sest Kalifornia on nii klimaatiliselt kui ka elustiili poolest tunduvalt erinev USA idakaldast. Pere oli samuti vahepeal kasvanud. Kui Jaapanisse sai mindud ühe kolmeaastase pojaga, siis tagasi tulime juba kolme pojaga. Tuli otsida uus elukoht, lapsed kooli panna ja kõike muud muretseda, mis elukoha muutusega kaasas käib.

Töö Chevron'i konstrueerimisosakonnas oli huvitav ja vaheldusrikas. Tuli korras hoida juba sõidusolevaid laevu, kohandada neid uute meresõidunõuete ja seadustega ning teha ettevalmistusi uute laevade hankimiseks.

1967. aastaks oli tanklaevade ehitustehnika arenenud, asuti ehitama laevu, mille kandejõud ületas juba 200 000 tonni.

Chevron'i juures olime tihedas koostöös Jaapani ja Euroopa laevatehastega ning nii juhtuski, et tegime lepingu nelja 212 000-tonnise tanklaeva ehitamiseks Rootsis, Malmö linnas, kus asus Kockumsi laevatehas.

Mulle oli see huvitav elamus — tulla Rootsi tagasi pärast mitmekümneaastast eemalolekut ja võrrelda selles riigis võimulolevat sotsialistlikku riigikorda teiste maailmas eksisteerivate riigikordadega. Tundus, et rootslased olid vahepeal harjunud mõttega, et riik hoolitseb inimeste eest ja otsustab, mida neil vaja või mida mitte. Mulle tundus aga, et see osaliselt halvab isiklikku initsiatiivi ja suunab inimest enam ja enam riigilt tuge nõudma, selle asemel, et ise mõelda ja otsustada, kuidas elada.

Esimene laev Malmös sai valmis 1969. a. juulis ja teine oli juba ehitamisel, kui mind kutsuti San Franciscosse tagasi. Põhjuseks oli, et kahel hiigellaeval, mille kategoorianimi oli VLCC (very large crude carrier), oli laadruumis olnud plahvatus, mis purustas peaaegu terve laeva ja süütas nafta põlema — katastroofiliste tagajärgedega.

Seitse maailma suurimat naftakompaniid moodustasid kohe komisjoni, mis asus uurima plahvatuste põhjusi. Mind määrati Chevroni poolt selle komisjoni liikmeks, kuna olin kõige värskemate kogemustega VLCC-laevade ehitamisel.

Uurimine kestis kolm aastat. Selle aja jooksul tuli palju koosolekutel käia, sõita New Yorgi, Washingtoni ja Londoni vahet ning teha igasuguseid eksperimente, et kindlaks määrata, kuidas edaspidi neid plahvatusi vältida. Uurimuse lõpptulemus oli, et staatiline elekter võib teatavas olukorras põhjustada küllalt tugeva sädeme, mis võib süüdata laadruumis olevad aurud. Et sädet on praktiliselt võimatu ära hoida, siis ainuke kindel lahendus oli eemaldada laadruumist hapnik ja asendada see mingi inertse gaasiga, mis ei soodusta põlemist. Kogu sellest uurimisest arendati hiljem välja rahvusvahelised seadused, mis nõuavad, et tanklaevade naftaruumid peavad alati olema inertgaasiga täidetud.

1972. aastal tekkis Chevronil vajadus uuendada USA lipu all sõitvat laevastikku. Kuna ameerika meeskonna palgad olid väga kõrged, siis püüdsime välja töötada laevatüübi, mis sõidaks umbes 16-mehelise meeskonnaga ja ilma masinaruumi vahita. Kõige paremaks lahenduseks osutus gaasiturbiini ja elektrimootori kombinatsioon, mis ajas vahelduva sammuga propellerit ringi.

Tegime ehituslepingu USA läänekaldal Portlandi linnas asuva laevatehasega kuue laeva ehitamiseks. Nii tuli jällegi San Franciscost lahkuda ning Portlandi elama asuda. Laevad, mis seal ehitati, olid väga edukad, ainult laevatehas oli valesti kulusid kalkuleerinud ja sellest tekkis vaidlus, kas Chevron peab lisa maksma liigsete kulude katteks. Asi lahendati arbitraažis, kestis kaks aastat ning oli väga kulukas ja pingeline.

1977. aastal, kui arbitraaž lõppes, määrati mind Chevroni konstrueerimise osakonna juhataja kohale, kus töötasin 1985. aastani. Osakond koosnes umbes kahekümnest insenerist, töötada tuli väga erinevate probleemidega. Üks uusi ja huvitavaid alasid oli naftakompanii abistamine ujuvate naftapuurimisplatvormide konstrueerimisel. Maailmas leitakse üha enam ja enam naftat mere alt. Kui vesi on madal, siis saab platvormid kinnitada pikkade tugijalgadega mere põhja. Kui aga meri on juba nii sügav, et tugijalad põhja ei ulata, tuleb platvorme paigal hoida teiste meetoditega. Siin leidsid osalist kasutamist juba varem ehitatud VLCC–klassi tanklaevad, sest paljud laevaomanikud olid liiga kergemeelselt spekuleerinud ja neist tekkis ülekõllus, kui naftat tootvad maad naftahinnad ootamatult kõrgele ajasid.

1984. aastal ostis Chevron ära ühe teise suure USA naftakompanii Gulf. Selliselt moodustatud uuel kompaniil oli liiga palju töölisi ja ametnikke. Et kompanii palgakulusid vähendada, pakuti soodsaid tingimusi neile, kes olid pensionile mineku eas või selle lähedal. Kasutasin juhust, et kolmekümneaastase töötamise järel seal kompaniis asuda tööle iseseisva konsulteeriva insenerina.

Esimene suurem projekt, mille järele pidin valvama, tuli 1987. aastal, kui San Franciscost pärinev konteinerlaevade firma (American President Lines) tegi lepingu viie uue laeva ehitamiseks Saksamaal — kolm Kielis ja kaks Bremenis. Minu asukohaks sai Kiel. Lisaks huvitavale tööle leidsin, et Kiel ja Tallinn on sõsarlinnad ja seetõttu oli seal kahe linna vahel vilgas läbikäimine. Võimaldus kohtuda eestlastega, kes tulid Tallinnast Kieli linnavalitsuse kutsel. Eriti huvitav oli mul külastada kaht eesti purjejahti Kieli sadamas — "Tormilindu" ja "Lindat" — , ning ka Eesti Teaduste Akadeemia mereuurimise laeva.

Saksamaal said laevad valmis 1988. aasta sügiseks ja on nüüd tegevuses Vaikse ookeani vetes peamiselt USA läänekalda ja Aasia mandri vahel.

1990. aasta suvel tekkis side ühe teise San Francisco laevakompaniiga (Matson Navigation), kelle peamiseks tegevuseks on Havai saarte varustamine kõigega, mida kohalik elanikkond ja turistid seal vajavad. Kuna turism Havai saartel pidevalt kasvab ja suureneb, siis oli Matsonil vaja veel üht laeva, et transpordinõudlust rahuldada. See laev tuli aga vastavalt seadustele USA-s ehitada. Ameerikas kehtib 1936. aastast seadus (nn. Jones Act), mis nõuab, et laevad, mis sõidavad kahe Ameerika sadama vahet, peavad olema USA-s ehitatud ja meeskonnad peavad koosnema ameeriklastest.

Matson tegi lepingu San Diego linnas asuva laevatehasega ja ma võtsin selle projekti juhtimise oma kätte. Selle laeva ehitamine oli huvitav sellepärast, et USA-s ei olnud seitsme aasta jooksul ühtegi suuremat kaubalaeva ehitatud, sest ehituskulud on siin ligi kolm korda suuremad, võrreldes teiste laevaehitusmaadega.

Laev sai valmis augustis 1992 ja kuigi pakuti juba teisi projekte, leidsin, et on aeg külastada Eestit, kust lahkusin 48 aastat tagasi. Veetsime septembris ühe nädala Tallinnas. See ei olnud muidugi küllaldane, et kõike näha, mida süda soovis ja endisi tutvusi uuendada. Kavas on peatselt jällegi kodumaad külastada, sest kuigi olen peaaegu terve eluaja võõrsil elanud ja töötanud, on süda ikkagi seal, kust kord oma alguse sain.

Heino Valvur

MerLe

Z
Zulu

MerLe ja kotermann

Mereterminoloogia komisjoni 20. aastapäevaks

On siin ilmas ennegi nähtud,
et lapsi on kambaga tehtud.
Said mehed, kes keelest ja meelest koos
ühte paati merele sõudma.
Kui selgeks sai siht ja õigeks ka koos,
hakkasid naist paati nõudma.

Siis merede vägev jumal Ahti
lasi ühe lõbusa ingli lahti —
palgest ta prinkis kui õunake klaar
ja uje, krabinal allaheitlik.
Pea, poisu! Veel hapu pole see taar,
ses naises on saladus petlik.

Meil Ingel, nimega MERLE, kikivarvul
kasvatab meestele halle karvu,
sest kuis ja kus pandi ta sisse kotermann,
kes kurssi ja flirti keerab vussi
ja selle asemel, et olla üks kena Mann,
MERLE ainult hööritab tissi ja tussi.

Aastat kakskümmend on mehed munend,
jäetud on lootuses napsid ja uned
ja oleks nagu aeg, et kastetaks esiklaps
ning teeks ühed tõsised nipsud–napsud!
Aga on's suur ka siis su rõõm, oh paps,
kui lapsele kaasa antud ka mõned apsud.

Ja MERLE, see siivutu Mann
otsib tahtjaid, kel sees oleks ka Kotermann.

9. jaanuar 1993

Bruno Pao

Toimetuselt. "Meremees" avaldas tulevase "Mereleksikoni" märksõnaartikleid aastail 1990–1993, tehes ilmuvale raamatule sel moel parimat võimalikku reklaami. Käesolevas lehes, milles *MerLe*–teema on 51. korda, võime aru anda, et "Meremees" on täitnud 1993. aasta viimases lehenumbris antud lubadused: anda *MerLe* ilmumisest teada esiküljel ja kiirustada esimeste hulgas vastset raamatut ostma.

Eesti Entsüklopeediakirjastus ei ole täitnud oma samas 1993. aasta lehenumbris antud lubadust ilmutada *MerLe* hiljemalt 1994. aasta lõpuks. Samuti pole täidetud 1990. aastal antud lubadust alustada märksõnaartikleid signaallippudega iga tähe juures. Käesolevas ajalehenumbris olev Z–lipp on liputähestikus viimane ja tähendab: "Vajan pukserit." Et see ka kirjastuse kohta käib, ilmnes niihästi *MerLe* esitlusel kui ka ostmisel.

Sõjaväeline aprillinali

1. aprillil sai meie toimetus Kaitsejõudude Peastaabilt faksiga järgmise sisuga kutse: *Vastavalt KVJ kolonel J. Kert'i korraldusele toimub 11. aprillil kella 09.30–12.00ni KJ PS V korruse saalis nõupidamine, kus käsitletakse Tallinna Garnisoni struktuuri, ülesandeid ja teenistust.* Alla oli kirjutanud *KVJ käsundusohvitser ltn Mõistlik.*

Et tavaliselt ei jagata ajakirjanikele korraldusi, vaid palutakse ilusti, pani tekst esialgu õlgu kehitama, seda enam, et tegu oli 1. aprilliga. Aga, teisest küljest, kena, et meeles pidasid, kui arvasid endal midagi huvitavat toimuvat, mõtles toimetaja ja kirjutas servale *"Tubli!"* Siiski oli 1. aprill, seetõttu oli vaja asja kontrollida, pealegi jooksis üle kogu paberilehe suur raamitud tekst: *Faksi kättesaamisest palume teatada.*

Helistaski toimetaja järgmisel päeval hr. Mõistlikule, tänas meelespidamise eest ja teatas, et on kutse kätte saanud. Ühtlasi aga uuris, ega siiski aprillinaljaga tegu pole. Ei olevat, koosolek toimub, tulge aga kohale, vastas see ametnik.

Määratud päeval ja kellaajal võttis asi aga ootamatu, kuigi tegelikult vist oodatud pöörde. Esitanud raudteejaama piletiluuki meenutavasse pääslaavasse pressikaardi, nägi ajakirjanik, kuidas valvesõdur kangeks tõmbus ja oma ülemusele kurtis, et mingi *pressiteenistus* tahab sisse trügida. Ülemus teatas külmalt, et mingit *pressiesindust* pole kutsutud ja asus kuhugi helistama. Sealt kuskilt saadi toru otsa ka eelnimetatud hr. Mõistlik, kes teatas sama külma rahuga, et see koosolek pole ette nähtud ajakirjandusele.

Küsimus, et kuidas siis nii, ajakirjanik pole ju omal algatusel kohale tulnud, vaid **sellesama hr. Mõistliku saadetud *kirjaliku kutse* peale, mille kättesaamist on telefonikõnega kviteeritud**, ei tekitanud telefonitorust kuuldu järgi otsustades selles härras erilisi emotsioone. *"Korrapidaja saatis faksi,"* ütles ta. *"Jah, me rääkisime küll telega, aga ma arvasin, et see oli meie oma merevägi."* Mis siin arvata, helistaja oli end tutvustanud. Kui korrapidaja saadab fakse, mille eest ametnik pärast ei taha vastutada, siis on võimalik korrapidaja tegevust faksikviitungite abil kontrollida. Ja kogu vestluses polnud kuulda nootigi sellest, et hr. Mõistlik oleks kavatsenud tsiviilisiku ees raisatud aja pärast vabandada.

Oli vahejuhtum, läks mööda ja mis siis sellest.

Siiski. Rahuarmastava tsiviilisikuna arvasin ma seni, et nii nagu igaüks peaks oma tööd tundma, tunnevad seda ka palgalised sõjaväelased. Kuid ma ei usaldaks oma peret kaitsma sõjaväge, kus saadetakse ametipabereid tont teab kuhu ja räägitakse telefonis tont teab kellega. Ammugi ei tahaks ma maksumaksjana palka maksta **peastaabi ohvitserile**, kes ei saa isegi aru, kellega ja mille üle ta telefonikõnesid peab.

Muide, koosolekul astuti esimesi samme, et ühendada Tallinnas paiknevad eri tüüpi sõjaväeliste üksuste võimalused Tallinna Garnisoni komandanditeenistuse loomiseks. Selle ülesandeks oleks niihästi sõjaväelise korra järele valvamine Tallinnas, sh. patrullteenistus, kui ka mitmesuguste tseremooniate korraldamine.

Sõjaväelised aprillinaljad polnud aga sellega veel lõppenud. 15. aprillil saabus toimetusse faks, mille kättesaamisest paluti samuti teatada. Selles nõuti: *"Palume saata hiljemalt 17.04.96 hommikuks I kv. halgestumise aruanne vastavalt aasta aruandele,"* alla kirjutanud oli Kaitseväe meditsiiniteenistuse ülem kolonelleitnant...

Säärase muretsemise peale ei osanud toimetaja muud vastata, kui tänada küsimast ja teatada, et "Meremehe" toimetuse naispere pole I kvartali jooksul halgestunud ega kavatse edaspidigi haigeks jääda. Ühtlasi soovisime Kaitsejõudude Peastaabile tervist ja oidu oma faksid edaspidi õigesse kohta saata. Ning lootsime, et *kolonelleitnant* on sedavõrd kõvem aukraad kui *leitnant*, et mõistab peastaabi korrapidajate vea kõrvaldada.

Arvasime sobivaks enne järgmise aasta 1. aprilli oodata Kaitsejõudude Peastaabi raportit selle kohta, et seal töötavad ainult arukad ja viisakad Eesti Vabariigi ohvitserid ning et ajakirjanikega ei vestelda enam tuulekojas.

Ent aprill polnud veel läbi. Järgmise sõjaväelise faksi saime *USA Sõjaväeliselt Missioonilt* 19. aprillil. Saime teate *seminari kohta teemal "maismaaüksuste koostöö mere- ja õhuväeüksustega"*, millel esinevad USA mereväe, rahvuskaardi, tolli, politsei ja keskonnakaitse esindajad.

Saatjale helistanud, saime teada loo põhjuse: Kaitsejõudude Peastaap on trükkinud "Meremehe" toimetuse faksinumbri oma ametkondlikku telefoniraamatusse, mõistagi mitte "Meremehe" nime taha. Seega võime toimetuse laualt edaspidigi leida mitmesuguseid sõjaväelisi fakse. Hea, et trükiviga saadab faksid **ajalehetoimetusse** ja mitte mõnda äriasutusse, kus need läbi lugemata võidaks prügikasti saata.

Lubame lugejaid edaspidigi kursis hoida sellega, mis huvitavat Eesti sõjaväes toimub.

Madli Vitismann

Kustus elu, vaikis valu.
Südamlik kaastunne Eesti Merehariduskeskuse Ametikooli direktorile, kaugsõidukaptenile
Vambola Allikule
ISA
surma puhul.
Merehariduse pere

Kes meil käivad

29. aprillil seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Melodi" (Bahama) — lossib kakaoube
"Mehaanik Krull" (Eesti) — lossib konteinereid
"General Gabal" (Filipiinid) — laadib rauda
"STK 1031" (Vene) — laadib vineeri
"Jelisei Drokin" (Vene) — laadib kartongi

Muuga sadamas

"Sirri" (Soome) — lossib petrooleumi
"Tobolsk" (Vene) — laadib laudu
"Amuur 2509" (Vene) — lossib väetist
"Novodružesk" (Vene) — ootab omaniku korraldusi
"Volgo-Balt 244" (Vene) — lossib vilja
"Tower July" (Soome) — lossib kemikaale
"Rand 3" (Eesti) — lossib kala

Kopli sadamas

"Challenger" (Panama) — lossib rauda
"Maira" (Eesti) — laadib laudu
"Atlantic Mercado" (Antigua) — lossib alumiiniumi
"Madeira" (Panama) — lossib nisu
"Amuur 2512" (Vene) — laadib metsa
"Kati K" (Eesti) — laadib hakkepuitu
"Lagedi" (Eesti) — laadib naftat
"Goldstream Trader" (Antillid) — laadib naftat

Paldiski sadamas

"Redekne" (Läti) — laadib puitu

Esman TALLINK EstLine W E
TALLINNA SADAM
NT BUNKERING LTD. NT-TERMINAAL
inreko
ScanTrans
ESCO
ESTMA
EMSA

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 29. aprillil:

"ELMAR KIVISTIK" — Lianyungangis
"ALEKSANDER ABERG" — remondis Iljitšovskis
"PAUL KERES" — teel Santosest Anconasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Shekoust Haypointi
"GUSTAV SULE" — Riias
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Augustast Cuxhavenisse
"HAAPSALU" — Houstonis
"VILJANDI" — teel Kaliningradist Camdenisse
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — teel Port au Prince'ist Providence'i
"VALGA" — remondis Riias
"SAKALA" — Riias
"SOMPA" — remondis Riias
"KEHRA" — teel Peterburist Livornosse
"KUIVASTU" — Porto Praias
"KUUSALU" — teel Bremerhavenist Abidjani
"PARILA" — teel San Pedrost Leixoes'i
"RAKKE" — teel Ushuaiast Vitoriasse
"VALKLA" — Doualas
"PIHTLA" — Rouenis
"NAISSAAR" — Marina di Carraras
"VAINDLO" — teel Bandirmast Rundorni
"KASSARI" — Dakaris
"MUHU" — teel Hamburgist Nea Carvali
"ABRUKA" — Gemlikis
"VILSANDI" — teel Rendsburgist Läänemerele
"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"VIRTSU" — teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" — Vanasadamas
"KAPTEN VOOLENS" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — Vanasadamas
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"SUURLAID" — Københavnis
"PAKRI" — Goole'is
"ANGYALFJÖLD" — Holmsundis
"KABALA" — teel Leixoes'st Rotterdami
"MOHNI" — teel Tallinnast Gijoni
"RAPLA" — Paljassaare sadamas
"SOODLA" — teel Porto Vesmest Koperisse
"KLOOGA" — teel Antwerpenist Läänemerele
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub mais

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

Toimetuse mobiiltelefon: 8-25-238 088; numbripeiler 20710 (operaatori telefon 6304050)

«Printall» Tellimuse nr. 1896.
Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU