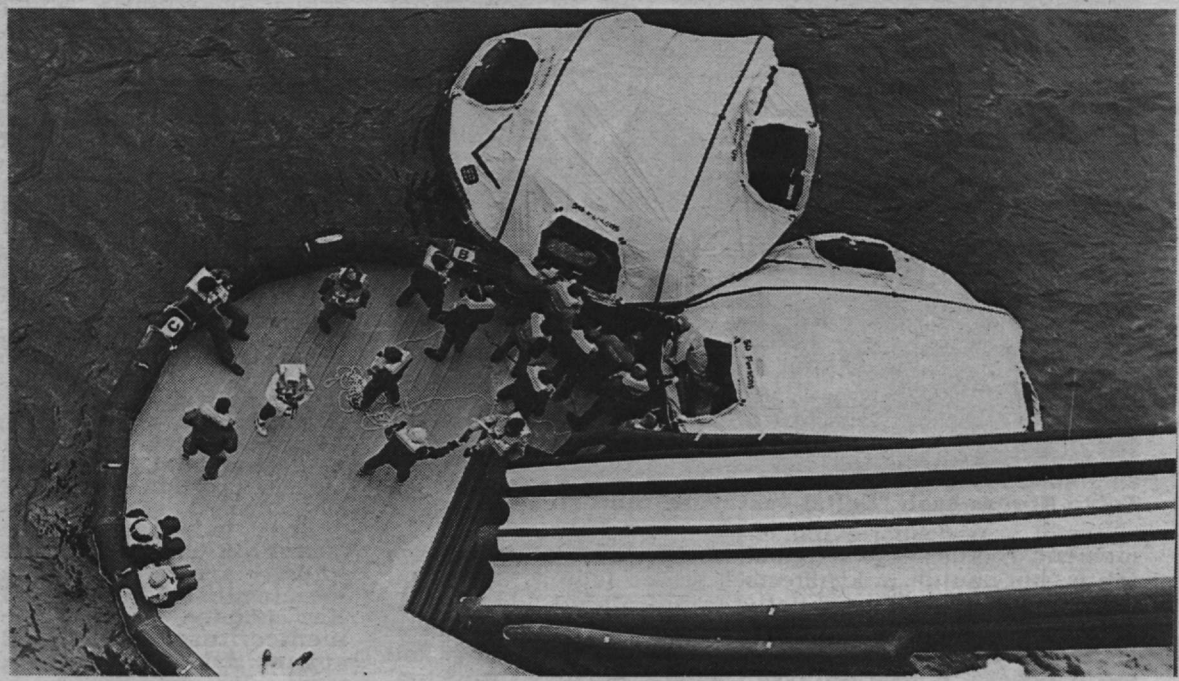
MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 9–10 (137–138) Kolmapäev, 15. mai 1996 Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ISM koodeksist lk. 2–3
- Meremeeste kodust lk. 4
- Meremeeste esindamisest lk. 5
- Raamatusse raiutud III lk. 8–9
- Õunast lk. 8–10
- Naissaarest lk. 10
- Kapten Plizniku meenutusi lk. 11



"Mare Balticumi" liurada saab kasutada mitte üksnes parvele laskumiseks, vaid ka parvelt laevale tulemiseks. Rohkem pilte lk. 6–7. Isi Trapido foto

Kuhu läheb Soomes raha, mille valitsus on merendusele eraldanud?

(miljonites markades)

	1996	1995
Väikesadamate ehitamise toetamiseks (plaanis on see lõpetada)	1,0	2,8
Kauba– ja tööstussadamate ehitamise laenude protsendiabi	11,6	3,9
Saarestikuliiklusele	0,8	0,8
Saarestikuliikluse laevadele	0,025	0,025
Lastimaksudest makstavad toetused	3,2	3,2
Kalamajanduse arendamine	45,9	47,8
Kalamajanduse turustus– ning ehituspoliitika arendamine (koos EU rahaga)	66,0	66,0
Toetus *Suomenlinnan Liikenne OY*–le	0,9	0,9
Transpordiministeeriumi uurimis– ning arendusprogrammide tellimused	30,0	13,0
Transpordimuuseumidele	3,0	3,0
Piirkondliku liikluse dotatsioonid	48,0	160,0
Ettevõtete investeerimisele ning uurimuste tellimiseks	456,0	467,0
s.h. arengupiirkondade investeeringutoetus	100	
väikeettevõtlustoetus	75	
Riigiabi väikeettevõtteile	19,0	19,0
Ettevõtete abistamine nende rahvusvaheliseks muutmiseks	267,0	247,0
Majandusharu teenindava uurimus– ja arendustegevuse jätkamine	30,0	22,0
Praktikasse rakendatavate tehniliste uuringute toetused	459,0	406,3
Tootmise arendamiseks	677,0	580,0
Tootmise arendamise laenuabi	198,0	198,0
Riigi toetus Meremeesteteenindusele	2,6	2,6
Riigi toetus meremeeste reisirahade maksmiseks	2,0	2,0
Keskkonnakaitsetoetused	7,6	6,9
Naftajäätmete käitlus	20,0	20,0

Ameeriklased plaanivad Kotkasse konteineritehase ehitamist

Praegu otsitakse võimalusi projekti rahastamiseks ja kui see õnnestub, alustatakse veel tänavu uue konteineritehase ehitamist Kotkasse. Kui tehas valmis saab, peaks see andma tööd umbes sajale inimesele. Projekti taga on Ameerika ärimehed ning eesmärgiks on nn. integreeritud komposiitkonteinerite ehk klaaskiudplastist maa– ja merekonteinerite tootmise alustamine. Projekti teostamiseks arvatakse vaja minevat vähemalt 300 miljonit marka.

Reet Naber
"Navigator" 1996, nr. 1

Muutused diplomite väljastamisel

Käesoleva aasta 3. aprillil kinnitati valitsuse määrusega nr. 97 meresõidudiplomite ja –kutsetunnistuste määrustikku sisseviidud muudatused. "Riigi Teatajas" nr. 25 ilmusid need trükituna 12. aprillil.

Arvan, et ajalehte "Meremees" loeb enamik meremehi, seega on see hea võimalus esmase kiire info levitamiseks. Lähemal ajal ilmub selle määrustiku korrigeeritud tekst täies mahus "Veeteede Ameti Teatajas".

Oleks küll hea, kui igas laevas oleks "EVA Teataja" selle määrustikuga, ära jääksid paljud arusaamatused, kui meremehed tulevad merenduspersonali büroosse diplomeid vahetama.

Määrustikku ei ole tehtud kardinaalseid muudatusi. Mõnel juhul on suurendatud meresõidustaaži nõuet, sisse on viidud uued raadiosidespetsialistide nimetused ja üht–teist täpsustatud.

Toon ära mõned olulisemad muudatused.

Muudetud on sõidupiirkondade klassifikatsiooni.

Endine *rannasõit* on nimetatud "kohalikuks rannasõiduks".

Rannasõiduks nimetatakse nüüd meresõitu rannikulähedastes vetes Läänemerel ja sellega piirnevatel lahtedel, kaugenemisega kaldast kuni 50 miili, Swinoujšcie ja Ystadi tuletornide vahelisest sirgest ida pool.

See on oluline muudatus, mis lubab ka väikeste diplomitega laevajuhtidel transpordilaevadega külastada Soome, Rootsi, Poola, Leedu ja Läti sadamaid. Kui rannasõidukipril on taskus veel suuretonnaažilise laeva vanemtüürimehe diplom, võib ta oma kuni 300 BRT laevaga seilata lähisõidus.

Lähisõiduks nimetatakse meresõitu Läänemerel ja sellega piirnevatel lahtedel, Beltides, Sundis, Kattegatis, Skagerrakis kuni Skagen–Lindesnessi liinini, Kieli kanalis ja Elbe jõel kuni Cuxhaveni sadamani.

Need olid n.–ö. meeldivad muudatused.

Veel ka ebameeldivatest.

Et saada vähem kui 1600–se kogumahutavusega merelaeva kapteni diplomit, tuleb vanemtüürimehena sõita vähemalt 18 kuud.

1600–se ja suurema kogumahutavusega merelaeva kaugsõidukapteni diplomi saamiseks tuleb vanemtüürimehena sõita vähemalt 18 kuud, sellest vähemalt 12 kuud kaugsõidus.

Vahimehaanikuna diplomi saamise nõuded on viidud vastavusse meremeeste diplomeerimise konventsiooni nõuetega. Selle diplomi saamiseks peab olema meresõidustaaži praktikant–motoristina vähemalt 12 kuud mootorlaeval peamasinate koguvõimsusega üle 750 kW. Seni oli lubatud alates 300 kW.

Tulevased teise mehaaniku diplomi omanikud peavad töötama vahimehaanikuna vähemalt 18 kuud. Ja suure võimsusega mootorlaeva vanemmehaaniku diplomi saamiseks tuleb töötada teise mehaanikuna vähemalt 24 kuud merelaeval peamasinate koguvõimsusega üle 3000 kW. Kirjas on punkt, et meresõidustaaži hulka ei arvata vabade päevade perioodi, kui transport–, reisi– või parvlaevade laevapered töötasid regulaarsete vahetustega.

See nõue ei ole kunagi meeldinud noortele meremeestele, kes töötavad Läänemere reisilaevadel. Paljud on olnud tõsiselt nördinud, et nende sõbrad, kes töötavad kaugsõidus puistlastilaevadel, saavad järgnevad kõrgemad diplomid palju kiiremini kätte.

Lohutuseks võib öelda, et igal asjal on head ja halvad omadused.

Veel teadmiseks meremeestele, kes on Eesti Vabariigi kodanikud ja võimalik, et ka teistele, et neile ei väljastata meresõidudiplomeid Peterburi sadamakapteni teenistusest. Kuna meresõidudiplomite saamise nõuded on Venemaal kergemad, on mõned meremehed seda võimalust kasutanud. Olgu meremeestele teadmiseks, et meie diplomeerimise määrustiku järgi vahetatakse ainult endise NSV Liidu diplomid Eesti meresõidudiplomite vastu.

Veeteede ameti merenduspersonali büroo juhataja
Eino Ots

"Anna Karenina" on endiste omanike käes tagasi

Saksamaalt jõudis tagasi koju parvlaeva "Anna Karenina" nüüdseks juba endine meeskond. Mehed pidid laevalt lahkuma, sest see pole enam venelaste käes, vaid läks tagasi endisele omanikule, Norra firmale *Fred Olsson*. See skandinaavia laevaomanik müüs "Anna Karenina" viis aastat tagasi Balti Merelaevandusele — selle firma ajutisse valdusse hilisema väljaostu võimalusega. Väljaostmisest ei saanud AS-i Balti Merelaevandus kehva finantsolukorra tõttu aga asja.

"Juras Vestis", 11. IV 1996

"Meremehele" teadaolevalt asuvad sellele laevale peatselt Eesti meremehed.

Mis puhul vähid patta pandi?

Mitte ainult vähid, vaid ka teod ja krabid. Ja muusika mängis, külalised tulid ja tervitasid, klaasides kihises vahuveini.. Pakuti suupisteid "Georg Otsa" köögi tuntud headuses, fotograafid pildistasid hr. Ninnast kaaned pea kohal, kaaned rinnal, hr. Ninnast ilma kaanteta ja kaasi üksi. Kaaned olid "Seltsi vastavuse tunnistuse" ümber.

26. aprillil "Georg Otsale" kutsutud külalisi tervitas RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor **Toivo Ninnas**. Ta rõhutas päeva tähtsust öeldes, et see on igapäevatöö oluline

Toivo Ninnas saab "Seltsi vastavuse tunnistuse".

moment. Töötulemustele lõpliku hinnangu andmisel on väga tähtis, kui ohutult ja kvaliteetselt see on tehtud. "Eesti Merelaevanduses" on üles ehitatud ja juurutatud juhtimissüsteem, mis vastab rahvusvahelistele nõuetele, ISM koodeksile. See süsteem hõlmab praegu kaldaorganisatsiooni ja kolme parvlaeva, millele antakse "Seltsi vastavuse tunnistus" ning "Laevade ohutu juhtimise tunnistused". Toivo Ninnas tänas Eesti Veeteede Ametit ja Vene Registri Eesti Peavalitsust range eksami korraldamise eest ning lisas, et järgmine ülesanne on hoida ja täiustada ohutu juhtimise süsteemi, et "iga hetk võiksime iseendile, oma konkurentidele ja partneritele öelda: me töötame ohutult, turvaliselt ja kvaliteetselt."

Vene registri peadirektor **Nikolai Rešetov** ütles oma kõnes, et Eesti meremeestele on alati iseloomulik olnud töökus, suur professionaalsus, sihikindlus ja oskus asi lõpuni viia. See lubas ligi aastaga laevakompaniis ja kolmel parvlaeval juurutada mitte üksnes SOLASe konventsiooni 9. peatüki nõuded, vaid ka Euroopa Liidu nõuded 1. juulist 1996. Vene Registrit seob Eesti Merelaevandusega 10-aastane koostöö, seetõttu on arusaadav, et Eesti Veeteede Amet ja "Eesti Merelaevandus" valisid välja just selle. Ees on veel suurem töömaht, koodeksi nõuete juurutamine kõigil "Eesti Merelaevanduse" laevadel. Nikolai Rešetov arvas, et selle tööga jõutakse tähtajaks valmis.

Tema käest said "Laeva ohutu juhtimise tunnistuse" "Georg Otsa" kapten **Rein Erlach**, "Mare Balticumi" kapten **Alar Kask** ja "Tallinki" kapten **Aivo Pitk**.

Eesti Veeteede Ameti peadirektor **Kalle Pedak** pidas oluliseks, et Eesti soovi tõttu lähemal ajal Euroopa Liidu liikmeks saada on tähtis, et kõik meie laevaseltsid oleksid auditeeritud ja vastaksid rahvusvahelisele tasemele. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO kehtestatud "Ohutu korraldamise koodeksile" vastav auditeerimine on uus ohutu laevasõidu korraldamisel kogu maailmas. Kalle Pedak kutsus kõiki laevaseltse ja reedereid "Eesti Merelaevanduse" eeskuju järgima.

Kaptenite nimel sõna võtnud **Aivo Pitk** kinnitas, et ISM koodeksi nõuded on abiks laevade juhtimise ja laevaelu korraldamisel, et tagada reisijate ohutus ja merereostuse vältimine.

Soome Veeteede Ameti esindaja, Soome lahe inspektor õnnitles "Eesti Merelaevandust" sel puhul, et näiteks Soomes on ainult kaks laevakompaniid sellega hakkama saanud.

Madli Vitismann

"Eesti Merelaevanduse" kvaliteedidirektor TOOMAS KÕMMUS, mis õieti on see ISM-koodeks?

"Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks" põhineb ISO-9000 seeriast tulenevail juhtimissüsteemidel ning kogu iva seisneb selles, et see on tõesti üks bürokraatiale üles ehitatud juhtimissüsteem. Iseendast on see juhtimisstandard: et algusest peale oleks kogu protsess kontrolli all, oleks ohjatud, jälgitud ja dokumenteeritud, et saada pilt sellest, kuidas ettevõte toodab või teenust pakub.

Igale töötajale, ka koristajale, on loodud baas, nii et paberi pealt on lugeda, mida ta hakkab tegema — mis on tema kohutused, missugune vastutus, kellega ta on funktsionaalselt seotud. Oluline on, et tegevdirektori või mistahes juhi alluv ei pea ülemuse juurde jooksma, vaid saab vastavast paberist välja lugeda, mida ta peab tegema. Teine tasand on, et ta peab ka jälje jätma, kuidas on ettenähtut täitnud. Iga töötaja peab suutma lahti seletada, mida teeb ja miks teeb. Peab olema ette näidata dokumendid, mida peab tegema ja mida on teinud, siis on ring täis.

Eriti väiksemates asutustes on eesmärgi nimel küllalt laiades piirides ja loominguliselt tegutsetud. Kas nüüdse suure reglementeerituse juures on niisugune asi täiesti välistatud?

Tulemusjuhtimise põhimõtted ei välista seda. Tähtis roll on protseduurireeglitel: kes mille eest vastutab, mis alusel protseduur üldse toimub, kirjeldus, aruanne. Protseduur koosneb 6—8 kohustuslikust osast.

Neis asjus oli Eestist teatud kogemus tegelikult olemas. Mul vedas — või ei vedanud, kuidas võtta —, sest lõpetasin 1992. aastal TPI juhtimise ja planeerimise eriala. TPI-s töötati "Norma", "Polümeeri" jne. jaoks protseduurireeglid välja. Kuid sellealane tegevus kaotas esialgu mõtte, sest meie majandus läks teises suunas, esmaseks sai kasum. Varakapitalismis on tähtis raha iga hinna eest, aga korralik kapitalist peab mõtlema ka imidži peale, et saaks end müüa ja seeläbi raha teha. Kvaliteedistandard muutub oluliseks.

Kel varasemast kogemus olemas, saab sel rindel tegutseda. Laevaseltside tarvis on protseduurireeglid tehtud läbi kõnesoleva koodeksi. Ostan laeva ja hakkan lihtsalt *pappi* taskusse panema — see ei tule välja.

Aga meil on palju väikeomanikke.

Nende jaoks on tee olemas. Nad kas annavad oma laevad laevaseltside või laevaelu korraldavate seltside juhtimise alla või koopereeruvad või teevad ise midagi. Nende probleem on täiesti olemas.

Süsteemis on vastutuse, volituste ja võimupiiride jaotamine sees. Aga ka üksi tegutsemine on võimalik, ega piiri ees ole. *Määratud isik* võib koodeksi järgi olla ka laevakapten. Kui ta endale kuuluvas laevas suudab oma nelja mehega täita koodeksi nõudeid, see dokumenteerida ja anda välja objektiivne tõend, et süsteem töötab — miks mitte. Koodeks ei lükka teda ilmtingimata tahtlikult turult välja. Ta peab tagama, et ohutus ei jää ressursside taha seisma. Süsteem peab saama lõpliku hinnangu: laevaseltsid vastavuse sertifikaadi ja laevad ohutu juhtimise sertifikaadi. Kui ta

RAS-i Eesti Merelaevandus kvaliteedidirektor Toomas Kõmmus

suudab nõuded täita ja enda valitud ning kinni makstud audiitorile, kel on vägi ja võim sertifikaate välja anda, seda tõendada — siis las sõidab oma ühe laeva ja nelja mehega.

Turult lüüakse välja ikka eelkõige lohakad ja äpud. Aga neid reegleid saab muidugi mängida ka nii, et ta läheb välja, ja laev kellegi teise sülle, kes selle üles korjab.

On olemas veel üks standard, ISO-st jäigem ja spetsiifilisem — ISMA standard. Selle taga võib näha äriideed: teeme selle läbi IMO kohustuslikuks, ja kes seda täita ei suuda, läheb kas turult välja või annab oma laevad meie *managementi*.

ISM koodeks sätestab, et selle nõuded hakkavad kehtima kõigi SOLAS-i alla käivate laevade kohta (ka nende riikide reisiparvlaevad, mis ei kuulu Euroopa Liitu) 1. juulist 1998 ning muutuvad ka *Port State Control*'i objektiks. SOLAS-i alla käivad need üle 500 BRT laevad, mis teostavad rahvusvahelisi vedusid. Kui väike kaubalaev siinsamas saarte vahel sõidab ja meie veeteede amet ei nõua, siis need reeglid tema kohta ei käi. ISM-koodeksi juures on nimelt huvitav, et IMO tegi selle kohustuslikuks, ent üles, et lipumaa teeb ise nõuded — võib lisada, mis vaja. Meie saartevahelised reisipraamid näiteks ei käi SOLAS-i alla. Aga neile tehti vastavad nõuded samaks ajaks kohustuslikuks.

Kõigi muude SOLAS-i alla käivate laevade tähtaeg on 2002. aasta.

Meil merelaevanduses on järgmine etapp 1998. aastal — puistlastilaevad. Ja siis muud laevad. Meil on algus tehtud.

Tegelikkuses tähendas see teatud hulga kindla nomenklatuuriga kaustade loomist?

Tähendas ikka päris mitut asja. Meil on laevanduses mitu põlvkonda inimesi koos. Ise olen sellest põlvkonnast, kes mäletab veel neid vanu aegu, kui mul mehaanikuna esimese 50 000-se puistlastilaeva peal oli 5 päeva nädalas ette kirjutatud: häire, parteikoosolek, ametiühingu koosolek, sanitaarpäev, tehniline õppus... Laevaohvitseride koosolekud olid kohustuslikud — pane aga pagunid peale, ja messi...

Siis kadus üldse kõik ära ja tekkis väike anarhia — mitte mingit bürokraatiat pole vaja. Sõitsin ise vahepeal Küprose lipu all ja nägin, et bürokraatia võib ka hea olla — kui ikka laeva minnes kusagilt lugeda ei ole, mis enne sind tehtud, satud väga metsikusse olukorda.

Vana laevanduses olija ütleb nüüd uue süsteemi kohta, et see kõik on juba olnud.

Merekoolist tulnu jälle imestab väga, et oi, mis see nüüd küll on. Tegelikult tuli murda nii ühtesid kui teisi. Praegune ei ole sugugi see vana süsteem, sest siis olime Moskva marionetid, nüüd aga omaette laevaselts, mis ise otsuseid vastu võtab.

On selles süsteemis ka mingeid päris uusi osiseid, mida enne tarvitatud ei ole — ametijuhendeid, instruktsioone jms. esines ju ennegi?

Iseenesest uus on laevanduse struktuur, samuti arvutisüsteemi kasutamine. Ja kõige suurem uudsus on ehk see, et nüüd kanname ise kohapeal vastutust. Vastutame veeteede ameti kaudu n.-ö. kogu maailma merendusorganisatsiooni ees.

Protseduurireeglid on meil vist kõige uuem mõiste. Laevades olid igasugused tööjuhised, tehnoloogilised kaardid jne. olemas, asi toimis, aga neid reegleid endid ei olnud. Ja eriti tähtis on, et asi pole lihtsalt selles: kirjutame hulga pabereid valmis. Paber ei tohi olla surnud, see peab olema elus — peab *töötama*. Ja selle kohta peab olema oma objektiivne tõendus.

Kui dokument on olemas, vastutab inimene oma allkirjaga, et ta seda dokumenti teab. Vähemalt kord aastas peab dokument olema üle vaadatud ja võib-olla mõni muudatus tehtud.

Vanasti toimus kõik see asi suhteliselt fiktiivselt: tuli mees Moskvast, joodeti täis, pandi vagunisse ja saadeti tagasi. Nüüd see, isegi kui tahaks, tegelikult ei toimiks. Need Peterburi mehed, kes olid siin, on klassifitseeritud kui audiitorid. Meie tellime ja maksame, et nad hindaksid meie süsteemi ja oleksid veendunud, et see töötab, ning annaksid selle kohta tõendusmaterjali — vastava tunnistuse. Analoog võiks olla autojuhiloa saamine: loa võin küll osta, aga homme peab inspektor mu põõsa taga kinni. Merenduses on neid asjamehi, kes meid võivad "kinni pidada", suur hulk. *Port State Control*'ist rääkisin, siis lipumaa kontroll. Siis kindlustusseltsid: neile tõesta, tõesta ja veelkord tõesta, et su süsteem

Riigiametnikud kõnet kuulamas: (vasakult) Kalle Pedak, Lembit Mõtlik, Ruth Martin, Viktor Palmet ja Tage Tirén.

Merenduprominentide koori ette on astunud fotograafide ansambel. **Isi Trapido fotod**

toimib. Sellepärast audiitor ei lähegi fiktiivse kontrolli peale välja. Audiitor on küll meie palgal, aga inspektor on kellegi teise palgal.

Ja mis kasu kogu sellest süsteemist on?

Nii kasu kui ka kahju võib olla. Esiteks, meie reisiparvlaevad jäävad 1. juulist sõitma. Ka loob see töötajaile teatud selguse, korra — mida ma pean tegema. Samuti paneb paika omavahelised suhted, ei saa enam nii hästi *tekki ainult enda peale tõmmata.* Info liikumine paraneb. Ühesõnaga, juhtimisstruktuur korrastub. See kõik on kasulik. Materiaalne kasu kaasneb samuti. Kindlustusseltsid on öelnud, et hakkavad kindlustuspreemiate määramisel süsteemi olemasolu arvestama. Arvestavad kindlasti pangad, tulevikus ka prahtijad. Ja üldse, iga asja korrastamine annab edaspidi kokkuhoidu.

Kahju? Oeldakse, et ideaalis peaks süsteem välistama inimfaktori mõju. Kõik peaks lihtsalt olema üksipulgi ette kirjutatud ja täpselt täidetud, ja olekski hästi. Aga alati ei ole. Olukord võib olla teistsugune, kui juhend kirjeldab. Näide elust. Töötasin "Saint Patrickul" selle viimase prahtimise ajal. Ja nende iirlastega oli niisugune lugu. Dünamoruumis oli toru sees pisike auk, ja merevett tuli sisse. Ning oli ka niisugune suur pump ja niisugune suur toru selle väljapumpamiseks. Aga instruktsioonis oli öeldud: sel puhul tuleb veekindlad uksed kinni tõmmata. Ja nii nad seal ukse taga istusid ja istusid. Vesi aga koguneb ja koguneb dünamoruumi, kohe on *black out.* Ja see on parajasti ohtlikum kui lasta paar liitrit petrooleumi koos selle pilsiveega üle parda...

Nii et valesti kokku disainitud süsteem võib kahju tuua. Nagu ka ülebürokratiseeritud süsteem. See on väga jäik ja aeglane. Seepärast tegijate reegel on: nii lihtne kui võimalik ja nii keeruline kui vajalik.

Laevaseltside poolt oleks vaatenurk siis niisugune.

Sel seltskonnal, kes süsteemi enda ja selle hindamise süsteemi on välja mõelnud, on jälle teised huvid — et see oleks võimalikult keeruline, nii et endal ikka tööd jätkuks.

Meie reisiparvlaevad pole formaalselt otse merelaevanduse omad, vaid Küprose kaudu. Kas neil seal peavad siis ka vastavad tunnistused olema?

Koodeks ütleb, et tunnistus peab olema sel organisatsioonil, mis laeva teele saadab, ühesõnaga sellel, kes korraldab laeva elu.

"Hansateed" see siis ei puuduta?

Otseselt mitte. Aga: mitte koodeksist, vaid reisiparvlaevade töö korraldamise praktikast lähtuvalt peaks olema seos terminaal—laev—terminaal. Meil on see jaotatud eri firmade vahel, ja tekib niisugune huvitav seis, et "Hansatee" on meil osaliselt nagu alltöövõtja. See kõik on ka protseduuris olemas: kui meie kanname sertifikaadi omanikuna vastutust ja kui keegi teeb meile mingit tööd või teenust, siis meie peame olema veendunud ja andma objektiivse hinnangu, et ta seda ka oskab.

Nii ongi mõnevõrra keeruline, aga võimalik. "Hansateel" oleks lihtsam, kui tal endal oleks ka sertifikaat olemas. Ühesõnga, koodeks puudutaks "Hansateed" siis, kui ta võtaks endale vastutuse olla laevaselts.

Millal lähemad suured konkurendid sertifikaadi saamise ette võtsid või võtavad?

Luureandmed on vasturääkivad. Uhtede järgi on kõigil see juba olemas. Aga hr. Valkoneni sõnavõttu kuulates jäi mulje, et me oleme siin regioonis alles teised või kolmandad. "Viking" oli enne meid, aga "Siljal" pole veel sertifikaati.

Kas see ei ähvarda, et pabereid peetakse ikka oma harjunud viisil, ja alles siis, kui aega saab, sätitakse midagi ka uutesse, süsteemijärgsetesse kaustadesse?

Asi võib olla veelgi hullem. Meil on juba kogemus. Ette on nähtud korralised süsteemi ülevaatused. Kogu kokku kirjutatud *paberimass* peab olema 3 kuud töös. Selle aja jooksul peab olema toimunud üks sisemine kontroll süsteemis firma sees. Seda teevad meie endi seast valitud sõltumatud audiitorid.

Potjomkini küla riiuli peal hakkab tegelikku tööd segama. Siseauditiga tõime kõik selle välja. Kokku sain üle saja mittevastavuse akti. Siis tegime vastava käskkirja — tähtaeg, korrigeerivad meetmed jne. — kõik nagu süsteem ette näeb.

Niisugune asi ei hakka iial tööle, kui tippjuhtkond võtab asja nii, et: ah, kästi, eks siis teeme midagi. Alati peab olema taga autoriteet, kelle sõna maksab firmas nii palju, et tõesti saab ära tehtud.

Kui olime sisemise kontrolli lõpetanud, söandasime sisse kutsuda välisaudiitori. Märtsis saime sellega ühele poole. Mais-juunis peame hakkama uuesti allüksuste kaupa kontrollima, kas kaustade sisu vastab tegelikkusele.

Sertifikaat kuulub igal aastal uuesti kinnitamisele. Võib-olla tehakse pisteline kontroll, kui oleme andnud tõendusmaterjalid lauale. Kui viie aasta jooksul on kõik korras, siis toimub sertifikaadi uuendamine.

Kuidas teil eestikeelsete paberitega hakkama saadakse?

Teatud võtmedokumendid — nimetame seda peajuhendiks, kus on kõik laiemas laastus kirjas, ka protseduurid — tõlgitakse vene keelde. Ja igasuguste tööjuhendite puhul on tagatud tõlke võimalus. Ka laevas käib niimoodi.

Igaühel on nüüd oma kaustavirn. Kas on võimalik, et tarbetu töötaja enam ei ilmnegi: täidab aga usinalt pabereid ja teeb näo, et on hõivatud.

Süsteemi sees on kindlasti võimalik leida selline informatsiooni hulk või leida sisekontrolli käigus tõesti tarbetud funktsioonid.

Teie protseduurireeglid laienevad ka väljapoole suhtlemisele. Kuidas *väljas* olijad teada saavad, missugused need on? Näiteks öeldakse, et suhtlemiseks ajakirjanikega on — reeglid. Aga mulle neid reegleid, mille alusel minuga suheldakse, ei tutvustata.

Iga instruktsiooni taha on, muuseas, kirjutatud üks väike klausel, et asi on konfidentsiaalne. Ega instruksioonid ja protseduurireeglid ole küll kõigile lugemiseks.

Aga on isik, kes ajakirjanikega suhtleb. Ja muidugi on reeglid, missugust infot võib välja anda. Käsitleme välja antavat infot loomulikult firma huvidest lähtuvalt. Muidugi peame ise olema esimesed, kes avalikkusele mingist sündmusest või juhtumist teatavad. Aga järeldusi ei paku enne, kui asi on selgeks tehtud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Konkurendid omavahel: (vasakult) "Silja Line'i" tegevdirektor Lars Wendelin, "Hansatee" peadirektor Ülo Kollo ja "E-Liini" peadirektor Johannes Johanson.

Kaptenikommentaar

Kapten AIVO PITK, miks laevadele seda uut süsteemi vaja on?

See on omamoodi tähtis, sest annab õiguse minna igasse Euroopa sadamasse, ka Euroopa Liidu riikide sadamatesse. Seda on nüüd ju ka Helsinki.

Kas on nii, et kui kontrollimisel mingi viga leitakse, ilmneb paberitest üheselt selle inimese nimi, keda karistada?

Kas just karistamine kõige tähtsam on, aga saab lihtsalt paremini nõuda kohustuste täitmist. Kõigi ülesanded on ju täpsustatud ja need peaksid nüüd ka paremini meeles seisma. Elu on näidanud, et kõik ajapikku ununeb. Nüüd on, kust alati saab vaadata, kui vaja.

See on asja üks pool. Teine pool on kogu organisatsiooni kui terviku töö korraldamine. Paika on pandud, kuidas laevade ja laevanduse koostöö peab kulgema.

Oeldakse, et kasu saavad eriti laevad, sest süsteem tagab neile nüüd suurema toetuse kaldalt.

Nii on küll. Eks praktiliselt mõeldes kaldateenistused ongi selleks, et aidata ja hoolitseda laevade ning meremeeste töö eest. See on muidugi kogu aeg nii olnud.

Aga vahel läheb mõnel meelest ära.

Seda ka. Aga nüüd on vastutus nagu rohkem jaotatud. Vahel ei leidnudki vastutajat, kes kaldal üht või teist asja peaks koordineerima.

Kas nüüd on ka laevas igaühel tema kohustused paberi peal olemas? Kas see on midagi uut ja paremat?

Eks see on unustatud vana — täiendatud, täpsustatud, süstematiseeritud jne.

Sellepärast tulingi teie käest küsima, et mäletate laevas piisavalt ammuseid aegu.

See polnudki nii ammu, kui iga inimese kohustused pidid kirjas olema. Nüüd on see kogutud mitmesse suurde raamatusse ja seegi fikseeritud, kuidas kõik kalda ja laeva vahel peab toimuma. Oluline on, et vastutab nii kapten kui kallas.

Käsikäes võlla?

No see oleks väga piltlikult öeldud. Võib-olla nüüd süsteem aitab: paljud seal kaldal ei võtnud tõsiselt, et peaksid laevu teenindama. Tihti juhtus ikka vastupidi — laevad olid nende jaoks, kes kaldal.

Kas paberitöö tegijaile laevas — kaptenile, tüürimeestele — tuli seda tegevust juurde või läks ka midagi vähemaks?

Oh... Eks üldiselt see paberitöö kasvab. Vahepeal vajus ära, oli ikka vähem ja vähem, aga nüüd hakkab kasvama. Vana hea bürokraatlik aeg tuleb tagasi.

Kas see vahe on, et vanasti tuli ka iga ilmselt tobe paber ära täita ja saata sinna, kuhu nõutud, aga nüüd saab niisugusest mingi protseduuri abil ka loobuda?

Asi on veel nii värske, et mulle ei ole rumalat, s.o. otstarbetut paberit juhtunud. Näis aasta pärast. Aga eks rumalate paberite täitmisest või alati ära öelda. Missugune oleks tagajärg, seda muidugi ei tea...

Kas kõikvõimalike paberite tekitamine suurte laevafirmade selja taha võib väikereedereid hakata turult välja tõrjuma?

"Laeva ohutu juhtimise tunnistuse" saab "Tallinki" kapten Aivo Pitk.

See on õige, kõik nõrgad organisatsioonid lähevad, suuremad ja tugevamad jäävad.

Uhe reisilaeva omanik peab sama palju kaustu tegema kui suur firmagi?

Kui neid selleta 1. juulist enam ei lasta Euroopa Liidu sadamatesse, siis see selekteeribki välja. Aga olen kuulnud, et "Silja" ei olevat ka veel sertifitseerimiseni jõudnud.

Meie tegime kiiresti ära. Süsteemil pole olnud veel aega laagerduda, aga eks ajapikku tulevad apsud seal sees välja. Mõõdalaskmisi juhtub ju igas asjas. Aga põhimõttelisi vigu seal ei ole.

Hr. Kõmmus rääkis ka võimalusest süsteemi pidevalt korrigeerida. Võiks arvata, et läheb siis pisitasa lihtsamaks ja otsfarbekamaks.

Muidugi annab täpsustada, praegu on esimese hurraaga tehtud. Register võttis seda ju kahel korral vastu — esimene oli vist nagu eelnev audit, et näidata, mida veel on vaja teha.

Kui selle süsteemi järgi oma asju ajada, siis see kindlasti kahjuks ei tule, ikka kasuks.

Õige on seegi, et süsteem aitab selekteerida ja reisijateveo peale jätta need, kes asja tunnevad ja korralikult teevad. Ei saa lihtsalt filipiinlasi võtta ja sõitma minna.

Meie meeskonnad on ikka suure töö ära teinud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Õnnitleme

kapten

Elmar Annikot,

kes sai 8. mail 90-aastaseks.

Eesti Meremuuseum
Eesti Meremeeste Liit
Tallinna Sadam

Soome merendusadministratsioon kavatsetakse ümber kujundada

Soome transpordiministeeriumi töörühm on koostanud ettepanekud merendusadministratsiooni reorganiseerimiseks. Need anti transpordiminister Tuula Linnainmaale üle veebruaris. Ümberkorralduste eesmärgiks on teatud määral tulundusliku/äriettevõtte loomine, mille raames saaks tehtud selge vahe ameti/riiklike kohustuste ning äritegevuse vahel.

Töörühma ettepanekutes on põhirõhk asetatud sellele, et äriettevõttena võiks paljude seni eelarveliste asutustena osutatud teenuste taset tõsta ning selle eest saadud tulu efektiivsemalt kasutada kui praegu riigiametina tegutsedes.

Töörühma ettepanekud on leidnud kõige tugevamat vastuseisu riigivarade ministeeriumi poolt. Transpordiministeeriumi põhipõhjendus muudatuste sisseviimiseks on see, et *Merenkulkulaitos* peaks saama oma kasutada navigatsioonitasud (maksud). Ehk teiste sõnadega väljendatult, viimasel ajal pidevalt kasvava mereliikluse tõttu suurenev tulu oleks vaja kasutada niigi kasvavate kulude korvamiseks.

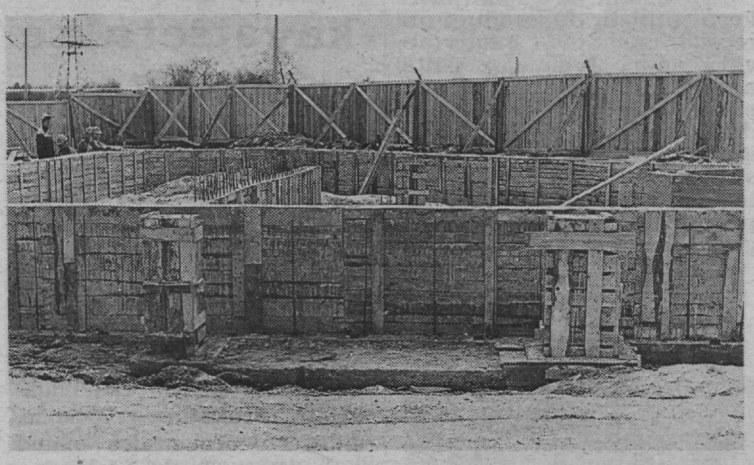
Selle vastu on riigivarade ministeerium, kelle arvates on vaja kõik need maksud endiselt saada ühisesse riigirahakotti, kust siis vastavalt eelarvele neid ümber jaotatakse. Oluliseks peetakse meresõidu ohutuse küsimustega tegeleva ametkonna säilitamine *Merenkulkulaitose* koosseisus, sest rahvusvaheliste eeskirjade ja reeglite järgimine on möödapääsmatu ning seda peab kontrollima kompetentne riiklik organ. Arvestuste kohaselt kujuneks tulundusettevõttena *Merenkulkualaitose* käibeks 900 miljonit marka aastas. Sellest moodustaksid 550 miljonit kanali-, lootsimaksudest jms. saadavad tulud, ülejäänu aga tuleks lisaks riigieelarvest.

Saarestikuliikluse jaoks plaanitakse moodustada riigi ja saartemaakondade uus ettevõte, mille rahastajaks jääks põhiliselt riik.

Reet Naber

Meremeestekodule pandi nurgakivi

Ehitusplats.



Seisate peatrepi ees. Taga vasakul, kus seisab töömees, on kohvikuruum.

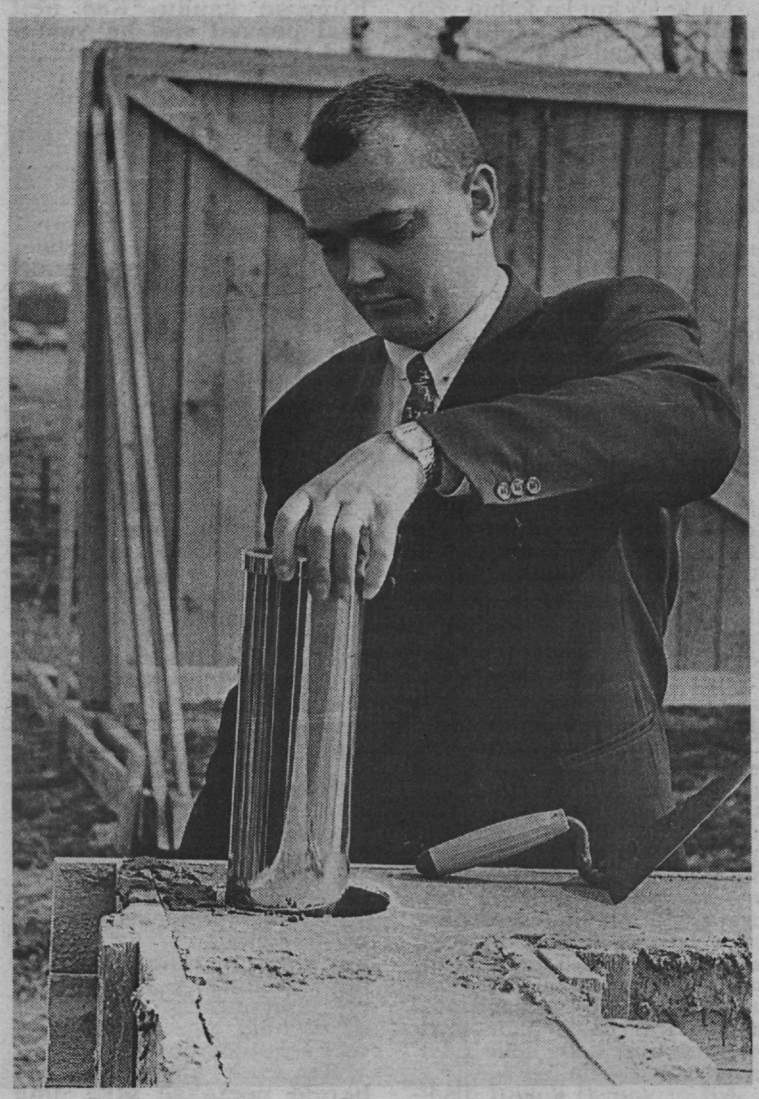
Esimese kellutäie pani müüri peapiiskop Kuno Pajula. Jälgivad (vasakult) Sakari Lehmuskallio, Lauri Soone ja Jaan Jaani.

23. aprillil pandi Muuga Sadama peahoone kõrval kaskede all nurgakivi Eesti Meremisjoni eestvõttel ehitatavale meremeestekodule. Kose Ehituse AS–i väike ehitusplats plangu taga oli väga korras, külaliste tulekuks seisuplatski silutud.

Mõni minut enne määratud kellaaega kohalejõudnud võisid kuulda hoone arhitekti **Erkki Pitkäranta** juhatust, kus just miski asuma hakkab. Meresõitjate keskus tuleb ühekorruseline, pinda on selles 460 m^2. Esimese ehitusetapiga alustati 22. märtsil, hoone valmib 6. oktoobriks. Ilmnes, et peauksest vasakule, just kohvikuruumi ette jääbki nurk, millesse asetati läikiv silinder. Selle kaane alla pani Eesti meremisjoni peasekretär **Jaan Jaani**, nagu kombeks, värskeid ajalehti (meremisjon oli valinud "Postimehe" ja "Eesti Päevalehe"), asjaosaliste visiitkaardid, käibelolevad Eesti mündid ja margid, meremisjoni meened, ehituse puhul arveldamiseks kasutatud Hansapanga tšeki ja kirja, mis jäädvustab tänaseid Eesti ametimehi alates presidendist ja lõpetades ehitajatega.

Ehituse õnnistas peapiiskop **Kuno Pajula**. Esimesena asusid nurgakivi kinnitama Eesti Meremisjoni peasekretär Jaan Jaani ja assistent **Lauri Soone** ning ehitust rahastava ITF–i esindaja hr. **Heinonen**. Soome Meremisjoni peasekretär ja ühtlasi ICMA esindaja **Sakari Lehmuskallio** sõnas seejuures, et üle 700–s maailma sadamas on olemas nii meremeestekirik kui ka meremeeste klubi – meresõitjate kohtumispaik. Muuga oma on Eestis esimene. Oma kellutäie mörti koos heade soovidega panid nurgakivi kinnitamiseks niihästi Kose Ehituse AS–i, Muuga Sadama ja Eesti Veeteede Ameti kui ka meremeeste ametiühingute esindajad.

Sügisel, kui soolaleivapidu peetud, ootab Eesti Meremisjon Ida–Euroopa esimesse meremeestekodusse kõiki Muugal peatuvaid meremehi, sõitku nad mistahes lipu all.



Niisugune nurgakivi oligi.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Me olime Arvo Andressoniga kolleegid

"Estonia" katastroofi põhjuste üle arutletakse kindlasti veel kaua. Ikka ja jälle esitatakse ka versioone, millel pole põhjendusi või mis kujutavad endast lihtsalt valet. Meri oskab hoida saladust ja on väga kitsi välja andma fakte toimunu kohta. Nii saab luua vaid ligilähedase pildi sellest, mis järjekorras miski toimus ning kuidas just tegutses laeva meeskond ja selle kapten. Kõige raskem on õnnetuse põhjuste uurimisel otsustada laevajuhtide käitumise üle: tunnistajate puudumisel võib vaid oletada, mis just täpselt sillas toimus. Mida mõtles noil hetkedel kapten, teab vaid Jumal. Kuid need, kes tundsid teda kahekümne ühise tööaasta jooksul, kujutavad siiski päris hästi ette, kuidas ta käitus. Seepärast lükkab Eesti Kaptenite Klubi tagasi rootsi ajakirjanike katse mustata kapten Arvo Andressoni, kes neljakümneaastase mehena läks koos oma laevaga merepõhja.

Meresõidupraktika ja ohutusreeglid, mis on igal kaptenil veres, ütlevad, et otsuseid ei tohi vastu võtta ebatäieliku informatsiooni alusel. Just seda aga teevad rootsi ajakirjanikud Anders Jörle ja Anders Hellberg oma märtsikuus ilmunud raamatus.

Mis mõtet on ära oodata katastroofi põhjusi uuriva rahvusvahelise komisjoni aruannet, kui käimas on äge võitlus töökohtade pärast Läänemere parvlaevadel ja reisijate pärast laevafirmade vahel. Kokkuvõttes on see muidugi võitlus kasumi pärast — nii reisijateveo- kui ajakirjandusturul.

Meie, kapten Andressoni kolleegid ja Eesti Kaptenite Klubi liikmed, väidame, ja vastutame oma sõnade eest, et 25. märtsil "Dagens Nyheteris" ilmunud artikkel tolle raamatu tutvustuseks andis rootsi rahvale täiesti väära pildi kapten Andressoni isikust.

Arvo Andresson lõpetas 1973. aastal Tallinna Merekooli ja 1982. aastal Leningradi Kõrgema Merekooli ning tegi nende õppeasutuste juures läbi hulga kvalifikatsioonitõstmise kursusi. Alustanud 1974. aastal tüürimehena, sai ta 1986. aastal kapteniks. 1993. aasta jaanuaris sai temast "Estonia" kapten.

Kapten Andresson oli tasakaalukas inimene ja väga hea spetsialist, õiglaselt nõudlik nii enda kui meeskonnaliikmete vastu. Saanud "Estonia" kapteniks, õppis ta kiiresti ära rootsi keele sel tasemel, et tegi väga hästi ära lootsieksami sõiduks Stockholmi skäärides.

See, et Rootsi laevafirmad varjasid informatsiooni nii selle kui nende valduses olnud teiste sama tüüpi laevade vöörivisiiride iseenesliku avanemise kohta, paneb mõtlema laevahuku võimalike tõeliste põhjuste üle. Ullatav, et ajakirjanikud ei tee ka sellest asjaolust juttu.

Oleme veendunud ning valmis seda kõikvõimalikes instantsides tõestama, et kapten Andresson oli haritud ja kogenud kapten, kelle kvalifikatsioon vastas kõige kõrgematele maailmastandarditele. Ta lesk ning pojad ei pea kunagi tema pärast häbi tundma. Seda ei tule teha ka meil, ta kolleegidel. Kapten ja ta meeskond tegid tol hirmsal ööl kõik, mis võimalik, ent merestiihia ja asjaolud osutusid inimestest tugevamaks.

Tunneme sügavalt kaasa hukkunute omastele ja kutsume kõiki osapooli üles mitte kasutama pühasid tundeid, armastust lähedaste vastu ja kaotusvalu konkurentsivõitluses ning kommertseesmärkidel. Kutsume koostööle tõe leidmisel, ja mis peamine, niisuguste katastroofide ärahoidmisel tulevikus.

Eesti Kaptenite Klubi

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing

Pressiteade

Tulenevalt "Estonia" katastroofi ümber levitatavatest absurdsetest kuulujuttudest ning otsesest laimust kapten Arvo Andressoni aadressil, teatab Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, et ei ole suuteline kauem vaikima ja laskma laimuga üle külvata eesti meremeeste au ja väärikust ning eriti mehi, kes enda eest enam seista ei saa. Seetõttu oleme valmistumas andma kohtusse Rootsi ajakirjanikke Anders Hellbergi ja Anders Jörlet ning Meyer Werfti laevatehast, nõudmaks avalikku vabandamist ning hukkunud kapteni perekonnale tekitatud moraalse kahju hüvitamist.

Alusetutele väidetele rajatud spekulatsioonid ei puuduta ainuüksi kapten Arvo Andressoni, vaid kõiki eesti meremehi ning reisiparvlaevade konstruktsiooni vigadelt tähelepanu kõrvalejuhtimise teel ka maailma laevandust tervikuna.

Ühtlasi teeme ettepaneku Rootsi transpordi- ja sideministrile Ines Uusmannile algatada uurimine Meyer Werfti tehase ehitatud reisiparvlaevaga "Diana II" (praegune "Mare Balticum") juhtunud intsidendi asjus. 1993. aasta jaanuaris reisil Rostockist Trelleborgi hakkasid purunema "Diana II" vöörivisiiri lukud ning üksnes juhus päästis laeva raskest õnnetusest. Juhtunut aga varjati, millest tulenes ka järgmine õnnetus sama tehase valmistatud sama tüüpi laevaga.

Vastava komisjoni moodustamisel soovib Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing osaleda selle töös vaatleja staatuses.

Jüri Lember
Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing

Ajakirjanikud kaevatakse "Estonia"–raamatu eest kohtusse

Sõltumatu eesti meremeeste ametiühing EMSA kavatseb rootsi ajakirjanikud Anders Hellbergi ja Anders Jörle kohtusse kaevata "Estonia" kapteni Arvo Andressoni laimamise eest nende raamatus laevahukust tubli poolteist aastat tagasi.

Eesti meremeeste ametiühingu esimees Jüri Lember ütleb, et EMSA tahab kohtu kaudu taotleda ametlikku vabandamist ja peale selle kapten Andressoni perekonnale tehtud kahju hüvitamist.

Anders Hellberg arvab, et temal ja kolleegil Anders Jörlel oli täielik alus kõige jaoks, millest nad on kirjutanud raamatus "Katastroofikurss. "Estonia" tee hukule".

"Teated Arvo Andressoni kohta põhinevad laevahukukomisjoni materjalil ja intervjuul rootsi abikapteni Anders Anderssoniga," ütles ta.

Ta eitab ka seda, et raamatus on levitatud kuulujutte "Me ei süüdista eesti meremehi selles, et nad on halvemad kui teised, üksnes osa laevaperet osalt ebaprofessionaalses tegutsemises õnnetuse kestel," selgitas ta.

Anders Jörle kahetses, et nüüd tekib kaebuse esitamise tagajärjel diskussioon luu ja lihani.

"Mida peaks arutama, on meresõiduohutus niihästi rootsi kui ka eesti laevadel."

(TT) "Dagens Nyheter", 7. mai
Tõlkinud **Madli Vitismann**

"Mina olen liige, keegi teine otsustagu"

24. aprillil pidas Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing oma üldkoosolekut. Kohal oli äärmiselt vähe inimesi, ehkki asjast oli varakult teada antud, muuseas, ka "Meremehe"-lehes. Korraldajail oli igatahes põhjust muretseda, kas laevadele saadetud faksid ikka õigete inimeste kätte jõudsid. "Mare Balticumil" oli just samal hommikupoolikul tähtis ohutusõppus, ja sealne laevapere tõesti kõik sellega kinni. Õppuselt kohale tormanud EMSA esimees Jüri Lember ütles end siiski lootnud olevat vähemalt paarikümmendki inimest rohkem eest leidvat. "Kõik tahavad, et tehtaks ja otsustataks, aga ise ei saa asjast osa võetud. Ollakse isegi nõus liikmemaksu maksma, peaasi, et kõik kuidagi ära tehtaks."

Kuna EMSA põhikirjas on ettenägelikult öeldud, et üldkoosolek on otsustusvõimeline olenemata kohalolijate hulgast, siis sai see ka peetud.

Esimees andis tehtust ja pooleliolevast aru. Meremeeste seadus, mille vastuvõtmine Riigikogus on üks EMSA eesmärke, pidi olema parajasti niikaugel, et sinna viiakse esimese ringi parandusi sisse. Baasleping tööandjate ja töövõtjate esindajate vahel on seni alla kirjutamata — mõnes punktis pole veel kokkulepet. Tahetakse ka, et leping oleks kõigi kolme-nelja tööandjaga üks. Endiselt püütakse saavutada, et valitsus vähendaks meremeeste tulumaksu. Merehariduse probleemidega püütakse samuti tegelda. Aga rektorit pole merehariduskeskusel ikka veel, ja hollandlaste antud raha ei saa esialgu kooli heaks kasutada, sest see raha on sihtotstarbeline. Tundub, et sihid on järelikult siis seadmata? Töökaitse alal on ette näha sanitaararstide kontrollkäike laevadele — müra ja vibratsiooni mõõtma. Merenduspropaganda asjus on algatatud seitse Andres Raidi tehtavat telesaadet, mida merelaevandus lahkelt toetab. Ka ametiühingu liikmete ühist vaba aja veetmist on kaalutud. Võib-olla tuleb seminari tüüpi kokkusaamine, kus lõbutsemise kõrval saaks ka laiemas ringis kui osavõtjatevaeseks jäänud üldkoosolekul tarvilikud asjad läbi arutada.

Tasapisi olevat loomisel kohalik transporditöötajate föderatsioon. Sellest osavõtmine ei maksaks meremeeste ametiühingule midagi, osalemine föderatsiooni sihtprojektides võiks aga kasu tuua. Skandinaaviast saadava rahaga pannakse üks mees loodava föderatsiooni asju ajama.

Koos käib Tallinna regionaalne ametiühingute ümarlaud, kus samuti asja juures ollakse.

On ka jurist, kes meremeestest ametiühinglastele õigusabi annab, tuleb vaid ametiühingu büroosse pöörduda.

Meremeeste Kodu ehk hiljutise Mereklubi saatus ripub ikka veel õhus, ehkki taotlus on korduvalt tehtud. See on teadagi raske küsimus, sest hoone vajab 25—30 miljonit krooni esmast investeeringut... Lisaks olevat kuulda, et teede- ja sideministeerium igatseb seda maja hoopis enesele puhkebaasiks.

Ära kuulati rahalise seisu aruanne ning valiti revisjonikomisjon.

Tutvuti ka ametiühingu vastusega ESTO korraldajatele.

Et päevakorral on liitumine ametiühingute keskliiduga, siis uuriti põhjalikult liitumise tingimusi ning sellega kaasnevaid kohustusi ja õigusi. Kohustuslik on tasuda 5% liikmemaksudena laekunud rahast (iga kuu laekub praegu 25 000 kr.) ning juhinduda oma organisatsiooni töös keskliidu tegevuskavast. Viimases leidus hoolikal lugemisel üht-teist mõistlikku, päris palju üldsõnalist ja natuke ka naljakat. Üldiselt arvati, et saadakse hakkama, sest nõutakse ju kõigest j u h i n d u m i s t, mitte näiteks sõnasõnalist täitmist. "Ega midagi vaenulikku ole," oli otsus. Paar punkti tekitasid küll arusaamatuse. Näiteks see, et ollakse sõltumatud, aga tehakse sobivate parteidega koostööd. Ja eriti see, et keskliit on üheselt otsustanud selgitada vajadust Euroopa Liitu astuda.

Keskliidult on lootust saada õigusabi, koolitust, vajalikke andmeid ning võimalus osaleda keskliidu vara kasutamisel. Ka saab keskliidu kaudu soodushindadega vaba aega veeta. Loomisel on ühisfondid — streigi- ja töötukassa.

Keskliitu läheb ka üks inimene EMSA-t esindama.

Mari Vamba

Omaksed ei saa raha

Valitsus nõuab "Estonia"–ühingult parema aruande esitamist

Suurim omasterühm pärast "Estonia"–katastroofi, DIS, ja selle esimees Gunnar Bendreus ei saa rohkem raha, kui ühing ei esita paremat aruannet 940 000 krooni kohta, mis nad on saanud.

"See aruanne, mille me saime, on arusaamatu, seepärast oleme nõudnud selgitusi," ütleb Magnus Stephansson transpordiministeeriumist.

26. aprilli kirjas rahvusvahelisele tugirühmale DIS kirjutab ministeerium:

"1. aprillil 1996 saabus ühing aruandega. Aruannet analüüsides jõudis ministeerium siiski otsusele, et see on puudulik. Paluti selgitusi, kuidas nad riigi kinnimakstud liikmeid ära kasutavad."

Ei mingit täiendust

Mingit täiendust pole seni tulnud. Hiljuti oli DIS taotlenud edaspidiseks 1,5 miljonit krooni toetust.

"Aruandest, mille saime varasema 940 000 kroonise toetuse kohta, ei piisa edaspidise toetuse saamiseks," ütleb Stephanson.

1. jaanuarist 1995 – kolm kuud pärast katastroofi – said seitse omasteühingut oma tegevuse jaoks riigilt toetust. Enamiku sai DIS, 940 000 krooni, ning "Estonia"–ohvrite ja Omaste Asutus, SEA, 740 000 krooni.

Summad põhinevad sellel, kui paljusid pärijaid ütlevad omasterühmad end esindavat. Kuid mingit kontrolli nende arvude üle, mida ühingud andsid, ei tehta:

"See on pigem tõenäolisuse aspekt. Me nõudsime, et saaksime teada, kui paljusid pärijaid iga ühing esindab ja kuidas hakatakse raha kasutama," ütleb Stephansson.

"Dagens Nyheter" on varem palunud osa DIS–i liikmete nimekirju, kuid midagi täielikku ei taha Bendreus välja anda.

"Ma olen liikmetele lubanud, et neid ei hakata iialgi kasutama selleks, et ajakirjanikud neile helistaksid," ütleb Bendreus.

Juunis, pool aastat pärast seda, kui DIS sai toetuse, taotleti ligi 11,2 miljonit krooni "analüüsiks ja tegevuseks vastutuse asjus "Estonia"–katastroofi pärast, samuti DIS–i liitumiseks FDIFG–ga (rahvusvahelise parvlaevaõnnetuste ohvrite omaste tugirühmaga)".

Valitsus lükkas septembris selle taotluse tagasi.

Konsultatsioon

DIS–i esitatud aruandes esimese 940 000 krooni kohta on peaaegu suurim tulp 337 967 krooni "muudeks konsultatsioonideks". Kõige suurem tulp on 850 892 krooni "liikumise muudeks kuludeks".

Pole selgitust selle kohta, kuidas liidetud andmeteks saadi 1 943 156 krooni, kuna raha on vaid 940 000 krooni.

Ühingu revident Åke Jonsson ütleb, et "ta on vaid ühingu numbrite kokkuseadja".

"Dagens Nyheter" küsib Gunnar Bendreuselt, mis on selle ebahariliku majandusaruande taga?

"Tulp "liikumise muud kulud" on summa. Me vahetasime revidenti, võimalik, et selle järel. Kuid enne, kui me saime ministeeriumilt 940 000 krooni, ladusin ma ise välja 150 000 krooni. Meil on 200 000 sellest riigi rahast alles.

See on üksnes viis, kuidas ministeerium diskrediteerib mind," ütleb Bendreus.

Anders Hellberg

"Dagens Nyheter", 7. mai

"Kõik on üks komplott"

Omaste ühingu DIS esimees Gunnar Bendreus ei imesta ühingu majandamise üle ja tema vaidlustäratavad väljastumised toovad just nüüd publikut raadiole ja televisioonile:

"See on kõik vastavalt plaanile. See on vandenõu, mida tüüritakse ülevalt."

Peate silmas transpordiministeeriumi?

"Jah. See on (transpordiminister) Ines Uusman. Täpselt nagu Machiavelli. Surnud juht killustab niiviisi rühma.

Isegi osa "Aktuellti" ja "Rapporti" (Rootsi TV uudistesaated – tlk.) toimetajaid on konspiratsioonis: Bendreus ei tohi tulla kõnet pidama.

Ja ma tean, et minu telefoni kuulatakse pealt."

Olete maininud, et Ines Uusman üritab eestlastele kätte maksta abielukonflikti tõttu eesti mehega. Kas te ise usute sellesse?

"Ma olen vaid teatanud, mida "Estonia"–omaksed on Eestis mulle öelnud. Aga ei, ma ei usu, et see nii on."

Olete võrrelnud NCC töötajaid, kes hakkavad "Estoniat" betooniga katma, timukatega natsi–Saksamaal.

"Täpselt nii, kui füürer ütles rahvale, et pöörake kraanasid. Hiljem öeldi, et ainult täideti käsku, kuid seekord käib see 750 inimese kohta, kes ei taha sundmatmist."

Kas te ei tööta endale vastu, kui töötate selliste võrdlustega?

"Olen oodanud teise põsega küllalt kaua. Me läheneme hukkamisele ja siis krabatakse meid kinni."

Gunnar Bendreus väidab, et üle 90% kuue omasteorganisatsiooni liikmeist on "Estonia" betooniga katmise vastu. Selle asemel tahetakse, et vrakk kaetaks võrguga.

"See võiks pealegi olla tunduvalt odavam," kinnitab Gunnar Bendreus ja jätkab:

"Puhtalt prestiiži pärast tahetakse varastada riigikassa ja loopida sajad miljonid maksumaksjate raha merre."

DIS–i juhatuses on Gunnar Bendreuse naine nüüd sekretär ja naisevend (või kälimees — tlk.) kassapidaja.

"Jah, ma olen koos perega pardal. Et need kolm esialgsest juhatusest on lahkunud, on teinud mulle töötamise lihtsamaks."

Kas te kardate, et ärevus ohustab teie esimeheametit?

"Kui ma ei saa liikmete toetust, ma lahkun."

Per Mortensen

"Dagens Nyheter", 7. mai

Tõlkinud **Madli Vitismann**

Elektronkaartide kandevsüsteem *dKart Navigator 2.0 (ECDIS — Electronic Chart Display and Information System)*

Veeteede ameti tuletorni–hüdrograafiateenistuse tellimusel valmis elektronkaartide kandevsüsteem *dKart Navigator vers. 2,0*. See süsteem, mis vastab IMO kinnitatud standardi *Resol.A.817(19)* ja IHO standardi *(S–52)* nõuetele, läbis katsetused hüdrograafialaevadel "EVA–317" ja "EVA–318". Järgnevalt paigaldati meresõidu ohutuse talituse initsiatiivil süsteem jäämurdjale "Tarmo". Kogu 1996. aasta talve töötasid jäämurdja tüürimehed selle süsteemiga ja nende hinnang oli positiivne. Saamaks süsteemi kohta rohkem hinnanguid, asetati see paralleelselt rootsi omaga rahvusvahelise koostööprogrammi EVABALT raames (osalejad: Eesti, Rootsi, Saksamaa, Läti, Venemaa) reisiparvlaeva "Mare Balticum" roolikambrisse. Märkides ära süsteemi head küljed, jõudsid laeva tüürimehed järeldusele, et konkreetsele, vägagi spetsiifilisel liinil (Stockholmi skäärid!) sõitvale suure süvise ja mõõtmetega reisilaevale piisab rootslaste pealepandud süsteemist, mis oli spetsiaalselt valmistatud kohalikke olusid arvestades. Samal ajal leiti, et süsteem sobiks hästi Tallinn—Helsinki liinil sõitvatele reisilaevadele ja tavalistele nii kauba- kui ka kalalaevadele. Pärast seda paigaldati süsteem RAS–i Eesti Merelaevandus laeva "Haapsalu" pardale, kus see sai kapteni antud väga kõrge hinnangu osaliseks. Praegu kaalub Eesti Merelaevanduse peakapteni osakond süsteemi asetamist teistele nii Euroopa liinidel kui ka mujal meredel sõitvatele laevadele.

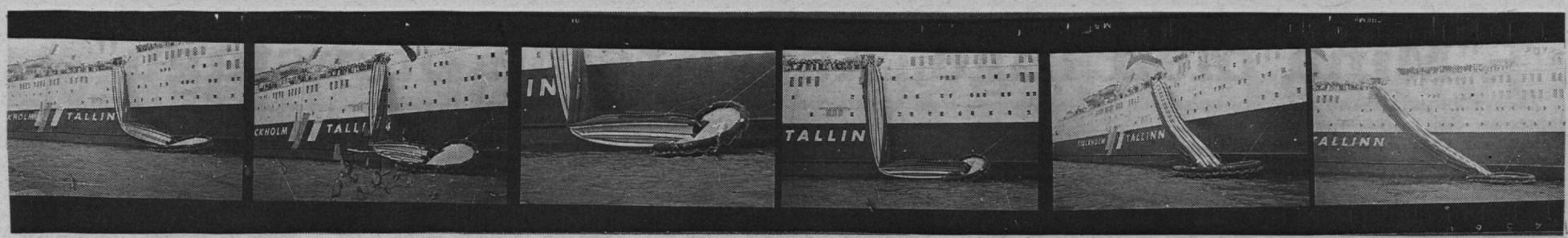
Kui süsteem on ühendatud GPS/DGPS satelliitnavigatsiooni vastuvõtjaga, vurrkompassi, radari ARPA (*Automatic Radar Plotting Aids* — prof. I. Arro arvates sobiks eestikeelseks vasteks *automaatne liikuvate objektide selektor*), rooliandurite ja kajaloega ühtse standardi alusel (*RS232/422 NMEA 0183*), siis saame võimaluse tuua laevajuhtimiseks vajalikud parameetrid ühe kuvari ekraanile ja neid operatiivselt kasutada laeva juhtimiseks integreeritud või teisiti öeldes "ühemehe sillal" (*integrated bridge/one–man–bridge*). Opereeritakse nende andmetega, kasutades taustaks täpset elektroonilist kaarti, kus laeva asukoht muutub koos tema reaalse liikumisega. Süsteem võimaldab palju — marsruudi eeltöötlust, valikut, võimalust kasutada erinevate riikide väljaantavaid elektronkaarte ja palju muud. Mis on eriti tähtis — kogu informatsioon laeva navigatsioonivahendite parameetrite ja liikumise kohta salvestatakse. Sisuliselt täidab süsteem *musta kasti* ülesannet, andes võimaluse, ükskõik millal ja suvalisest ajahetkest arvates, taastada sündmuste kulgu sillas.

Leiame, et see informatsioon on väga vajalik Eesti laevaomanikele (eriti Tallinn—Helsinki liini laevade omanikele), kes on sunnitud kulutuste vähendamiseks laevameeskondi kärpima (lubatud miinimumini). Mainitud süsteem tõstab tunduvalt meresõidu ohutust ja lubab ka ühel mehel sillas tunda ennast turvalisemalt. Juhul, kui pole võimalust kohe ühendada süsteemiga kõiki navigatsioonivahendeid, kuna neil ei ole *NMEA 0183* väljundeid, siis saab seda ikkagi väga laialdaselt kasutada, ühendades selle ainult GPS/DGPS vastuvõtjaga.

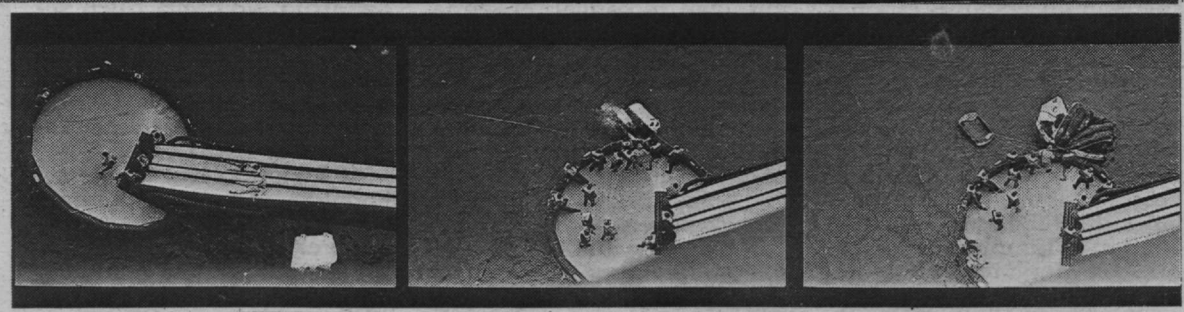
Eesti Veeteede Ametis on loodud Läänemere regionaalne elektronkaartide koordinatsioonikeskus — *Baltic Regional Electronic Coordination Centre (BRECC)*, mis hakkab tegelema ühtse elektronkaartidesse puutuva info liikumisega.

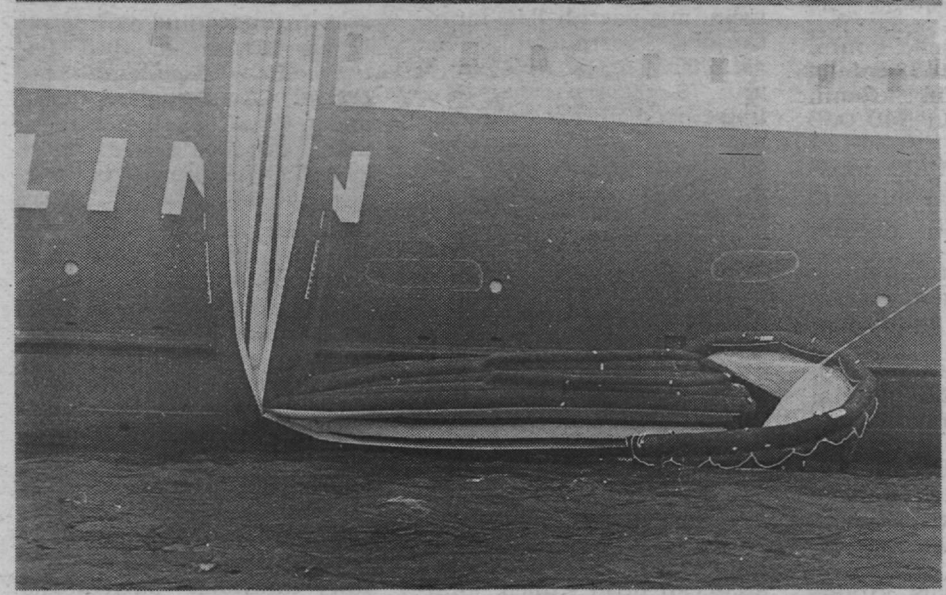
Eesti Veeteede Ameti laevajuhtimise ja side osakonna juhataja

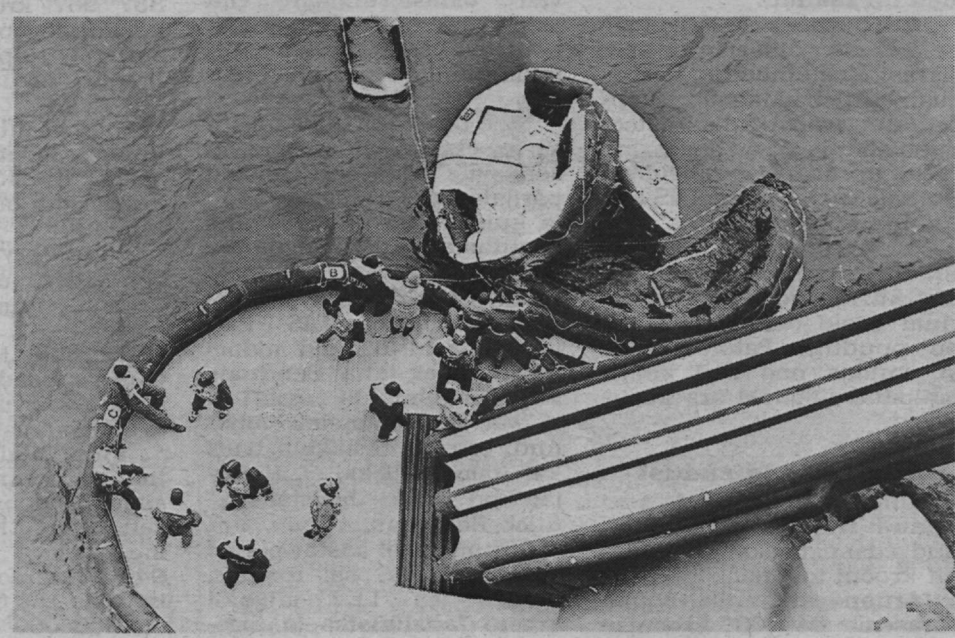
Kaarel Aare

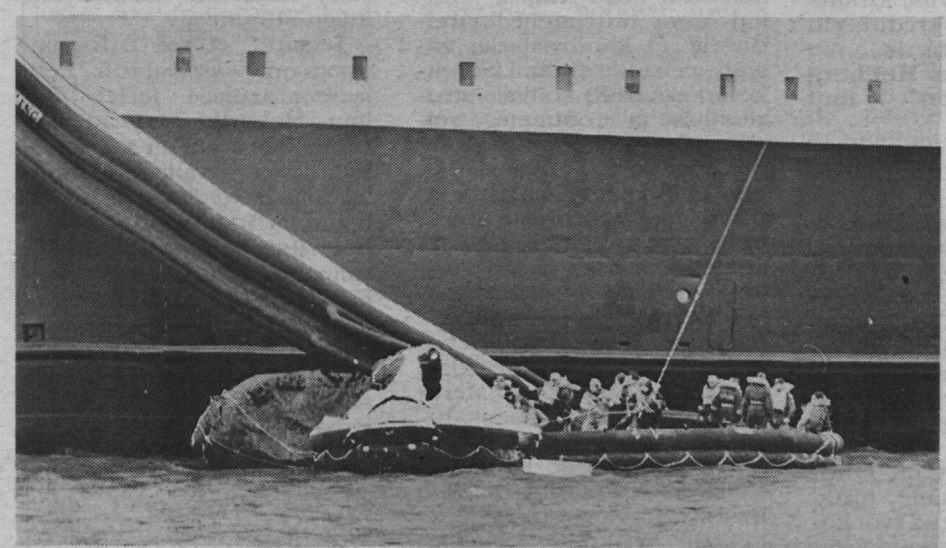


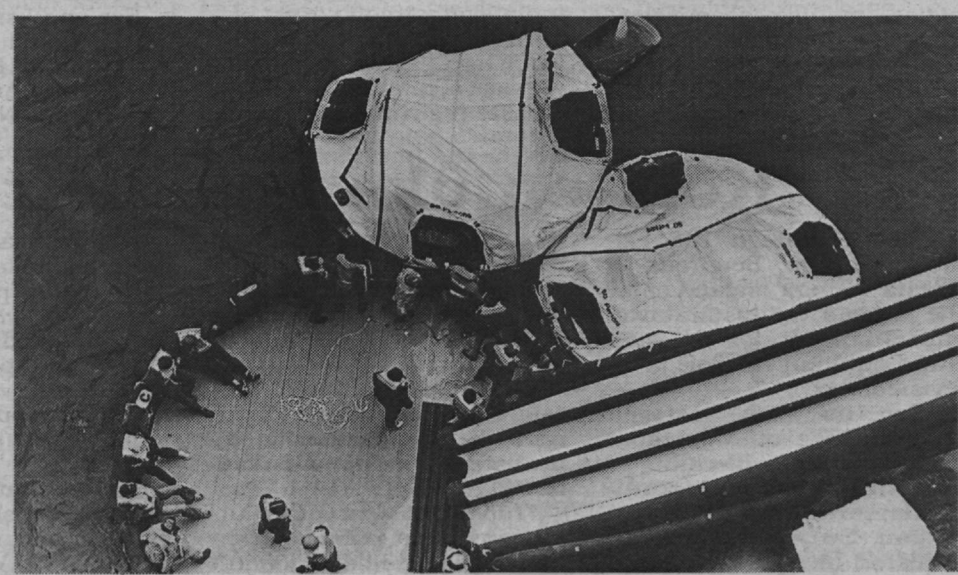
Aasta õppus

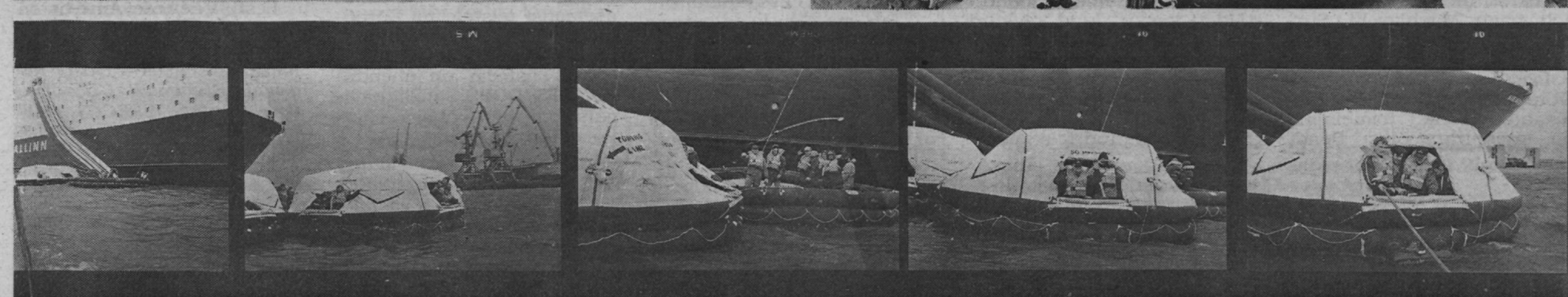












Ajakirjandus armastab liialdusi

"Mare Balticumi" päästeõppusel viibis Rootsi Ohujõudude kapten ***Lars Flemström.*** *Et tema arvamus Rootsis ilmunud "Estonia"–raamatu kohta on juba lugeda olnud, arenes vestlus seekord laiemaks arutluseks Rootsi ajakirjanduse üle.*

Meenutanud mullu suvel ka "Meremehes" ilmunud ülevaadet "Dagens Nyheteris" ilmunud artikliteseeriast "Merepääste fiasko", milles käsitleti ebaõnnestumisi "Estonia" huku järgsel merehädaliste päästmisel, oli nüüd võimalus paluda lähemalt selgitada, ***kelle ja milliste kopteritega oli tegu.***

"Dagens Nyheteris" oli juttu mereväe kopteritest, mis osutusid saamatuiks. Ohujõudude kopterid on teistsugused, meie tulime oma ülesannetega toime. Varem olid ka meil sellised, nagu mereväel praegu, kuid need vahetati viis aastat tagasi välja – saime "Super–Pumad". Erinevus on selles, et harilikes tingimustes on need kopterid üheväärsed, kuid sel öö olid suured lained ja väga tugev tuul.

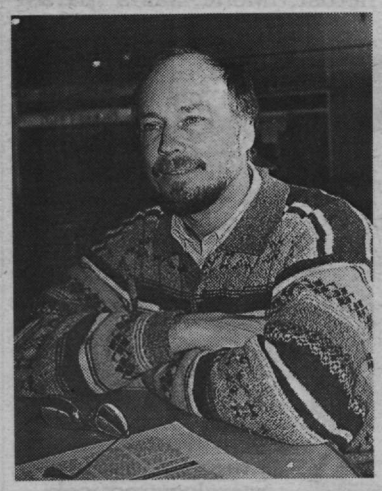
Mereväekopteris peab piloot nägema seda, keda päästab. See tähendab, et pinnapäästja tuleb vette lasta sihtmärgist veidi eemal ja tal tuleb lähemale ujuda, nii umbes 30–70 m. Samuti tuleb siis vintsiga tõstes inimest esmalt vähemalt 10 meetrit läbi vee vedada, mis on lainetusega ohtlik.

Kuid õhujõudude kopteris, millel mina teenin, on navigaator kopteri sabaosas. Nii saab päästja lasta alla täpselt seal, kuhu tal tarvis laskuda – see on märgatavalt kiirem moodus.

Kas vahe kahe kopteritüübi vahel tuleneb sõjaväe enda vajadustest – toona oli "Dagens Nyheteris" juttu omavahelise koostöö puudumisest?

Erinevus tulenes sellest, et merevägi polnud võimeline uusi koptereid ostma. Tavalise ilmaga pole nende koptereil midagi viga, need funktsioneerivad hästi.

Rootsis koosnebki merepääste peamiselt mereväe, õhujõudude, rannavalve ja merepäästeseltsi vahendi-



Lars Flemström

test. Meresõiduametil endal on ju vaid lootsikaatrid. Kuid teiste organisatsioonide vahendite peale lootes pole meresõiduametil raha selle eest maksta. Näiteks õhujõud katsuvad oma kopteritega nii hästi kui võimalik ise hakkama saada. Samuti rannavalve, kus tehakse paljusid asju, merepääste nende hulgas. Kuid meresõiduamet ei saa midagi nõuda, sest ei suuda seda kinni maksta. Võib üksnes abi paluda, ja iga organisatsioon tasub ise oma kulutused.

Nüüd, pärast "Estonia" hukku maksab meresõiduamet siiski rohkem, nimelt eeskätt valmisoleku eest. Ööpäevase valve eest, näiteks Visbys, maksab meresõiduamet nüüd kinni personalikulud.

Kuid nii üks kui teine on ju riigi raha.

Vahe on siiski selles, millisest taskust seda võetakse.

Mõni aasta tagasi seletati Rootsi merepäästesüsteemi headust sellega, et eri ametkondade vahendeid hõlmates kasutatakse riigi raha ökonoomseimal viisil. Kuid "Dagens Nyheter" püüdis näidata, et see süsteem on halb.

Ei saa öelda, et süsteem oleks halb. See funktsioneerib praegugi üsna hästi.

Varem rõhutati, et süsteem töötab seetõttu, et on olemas *koostöösoov ja side.*

Koostöö on ka praegu olemas. Kõik ametkonnad tunnevad oma merepääste–alast vastutust, kuigi peavastutus on meresõiduametil. Ja just sellest vastutusest lähtudes seadmestab merevägi oma koptereid ümber. Õhujõudude kopterid, millest räägime, ongi just merepäästekopterid – neil pole mingit sõjalist otstarvet. Aga mereväekopterid täidavad esmalt sõjalisi ülesandeid, näiteks allveelaevade jälgimisel, ja merepääste tuleb alles teises järjekorras.

Rootsi merepäästesüsteemi eelis on selles, et õnnetuse korral saab kasutada kõiki olemasolevaid koptereid.

Mereväekoptereile heideti ette ka seda, et nad jäid hiljaks – olid igasugused sidehäired.

Meile kõigile tuli häire liiga hilja. See on juba Soome poole süü. Ka sõit õnnetuspaigale võttis oma aja ja kui kopterid lõpuks kohale jõudsid, olid merehädalised laiali nii suurel alal, et see, kui palju ükski kopter inimesi päästa jõudis, oli suuresti ka õnne või ebaõnne küsimus.

Kuid mereväel olid seejuures ka omad hädad.

Mereväekopterite hädad puhus "Dagens Nyheter" aga toona süsteemi hädaks.

Asi on ka selles, et Rootsi merevägi armastab ennast meedias esitleda. Kui nad on päästnud ka ühe inimese, siis on sellest ajalehes terve lehekülg. Kui seda on teinud õhujõud, siis on selle kohta väike märkus kusagil allääres. Paljusid on see mereväe eneseupitamine ärritanud, ja niisuguse juhtumi puhul, kui neil asjad ebaõnnestusid, kasutati see ära.

Kuid võib aru saada, et kolm päeva järjest suure ajalehe esiküljel – see peab olema midagi eriti tähtsat.

Ei, seda mitte. Mistahes skandaal võib seista küll esiküljel, kuid juba kahe päeva pärast on kõik selle unustanud. Rootslased on selle stiiliga harjunud.

Kuid *fiasko* on nii kaalukas sõna, et inimestel jääb meelde – jutt on kõlbmatust asjast.

Iga päev on meil lehtedes juttu mõnest skandaalist, inimesed on sellega harjunud. Selleks, et kuidagi silma paista, lisavad ajakirjanikud paksemalt värvi. Aga ka selle ülepakkumisega on inimesed harjunud.

Kui üks ajaleht tõstab asja üles, peab teine järgmisel päeval seda veel suurendama, et ise välja paista – nii need liialdused tekivad.

Kuigi Rootsi merepääste oli suvel kolm päeva esikülgedel, ei mäleta nüüd enam keegi, et sellest juttu oli.

Kuid näiteks siia ulatunud trükisõna, milles rootslased ise oma süsteemi kritiseerivad, võib viia mõttele, et asi peab tõesti halb olema.

Kurb, et see nii on.

Kuidas mõtestaksite lahti ohutusteadlikkust, mille puudumist on eesti meremeestele ette heidetud.

Kõik, kel oli kokkupuuteid "Estoniaga" – lootsid, meresõiduameti inspektorid jt. – jäid meeskonnaga rahule. Seal oli ka väga suur päästeõppus, milles osales hulk ametiisikuid, ja ma pole kuulnud kelleltki negatiivseid hinnanguid.

Siis, kui Rootsi ametiühingud hakkasid laevahuku järel "Estonia" laevaperet kritiseerima, sekkus isegi Rootsi peaminister ja kutsus neid korrale.

Te teate küll, miks eesti meremeeste vigu otsitakse – ametiühingud olid pettunud, kui pärast "Nord Estoniat" tuli liinile eesti laevapere. See on nende näitlemisviis, muide, väga halb viis. Ütlejaist polnud keegi "Estonia" laevaperega lähemalt tuttav ega oma silmaga näinud, millest jutt.

Peab siis arvama, et kõik, mida praegu "Estonia" ümber keerutatakse, on lihtlabane võitlus töökohtade pärast?

Kõik senised avaldused on õieti oma (ametiühingu)liikmeile suunatud poliitika. Ametiühingud kasutavad kahtlustäratavaid relvi, aga neile on see tavaline asjakäik.

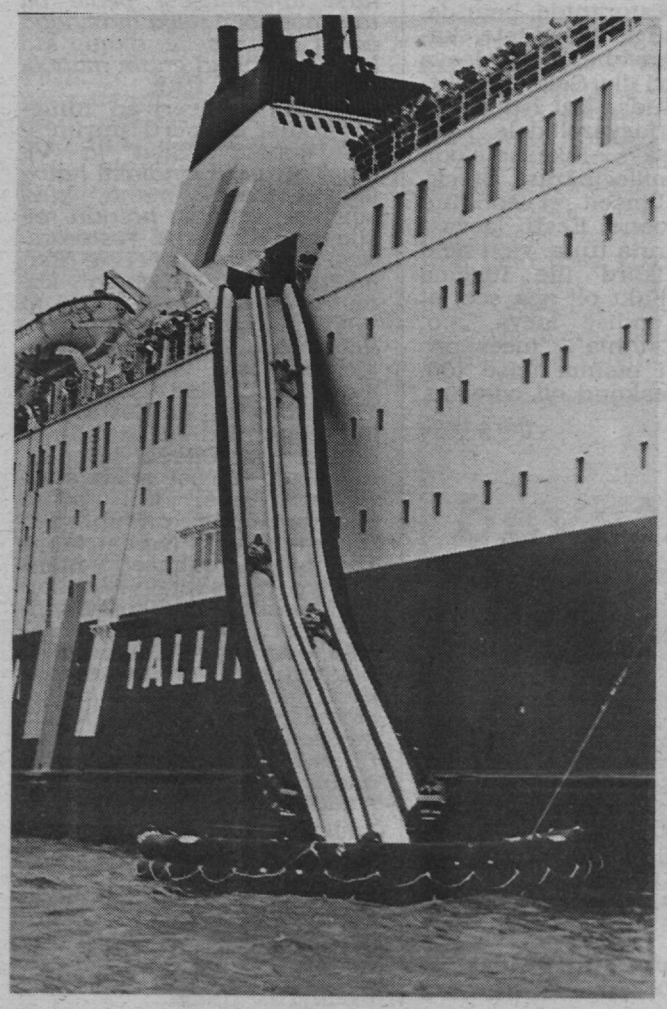
Seejuures tunduvad paljud seigad raamatust "Katastroofikurss" olevat kirja pandud Rootsi Meremeeste Ametiühingu taktikepi järgi.

Ka mulle tundub nii.

Madli Vitismann

Puksiiriots tuleb üles leida

Paadivanem Mario ja pootsman Roland.



24. aprillil demonstreeris "Mare Balticumi" laevapere kõigile, kes nägema juhtusid, Kesklinna sadamas haruldast vaatepilti.

Laevalt päästeti valla liugtee ja seda mööda liugus alla kaks parvetäit laevaperet. Vette saadeti päästeparve konteiner, milles oli kaks 50–kohalist parve. Need kinnitati liugtee aluse platvormi külge, õppuses osalejad läksid parvedele ja pukseeriti lootsitrepi juurde. Sealtkaudu sai osa neist laeva tagasi.

Teised aga – oh imet! – said laevale tagasi sedasama liugteed pidi. See on uus meetod, et pääsia vintsi abil neid, kes on päästeparvega suure laeva lähedusse sattunud.

Niisugust õppust saab korraldada vaid kord aastas – just enne seda, kui liugteed on vaja kontrollida ja ümber pakkida. Oli seekordki pisiasju, mida just õppuse ajal oma käega katsuda ja ise proovida sai. Ja kuigi pealtvaatajal jäi mulje, et igaüks teab, mida teeb, ei paista sellestki skeptikute veenmiseks piisavat.

Isegi kui korraldada tõeliselt suur päästeoperatsiooni imitatsioon avamerel, võib leiduda neid, kes ütlevad, et sellest ei aita – võib–olla polnud meri piisavalt tormine või hirm piisavalt tõeline. Ent seekordselegi õppusele oleks kulunud rohkem asjamehi – vaatama seda, mida niigi harva on võimalus näha. Meremehi ju seetõttu hinnataksegi, et nad on *palju näinud.*

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod ülalt alla
ja Madli Vitismanni fotod alt üles

Raamatusse raiutud"

(algus 10. aprilli "Meremehes")

13. peatükk **"Ei mingit ekstreemset lainetust"** algab nii:

"Sügistormiks oli see ebatavaliselt heasüdamlik. See, mida on kirjeldatud "aasta tugevaima tormina", oli pigem tugev tuuleiil, kui pärituul ei ületanud 20 m/s nii kaua, kui "Estonia" ujus."

On kirjeldusi ilmast, mida "Estonia" kohtas, kui "tuul 30 m/s ja 10-meetrised lained". See võib sõltuda sellest, et ajakirjanikud on ainult järginud seda, mis päästepersonal ja teised on ilma kohta öelnud." (lk. 110)

"See oli tugev tuule suurenemine, pärituulega 20-25 m/s ja puhangutega üle 30 m/s, mida kõik pääsenud tajusid lekkivais ja katkistes parvedes. Nende tunnistused, pluss päästepersonalilt koptereis, andsid kindluse, et sama ilm, millest pääsenud jutustasid hommikut silmas pidades, oli olnud ka õhtul ja öösel." (lk. 111)

"Kapten Andresson oli saanud 27. septembri pärastlõunal ilmaprognoosi, mille kohaselt ennustati S-SV 10-15 m/s Soome lahes, SV-V 15-20 m/s Läänemerel Bogskäri suunas ja V-NV Bogskärist Sandhamnini. "Estonia" kapten teadis kindlasti, kui ta oli saanud prognoosi, et viimane osa ei käinud selle kursi kohta, mida ta mõtles võtta, sest kõik need suured laevad sõitsid alati, kui oli tugev kagutuul, Söderarmi kaudu. Prognoosi vastuvõttu kinnitas Andresson faksiga."

"Siiski lähtus uurimiskomisjon aprillis 1995 andmeist, et "Estonia" on 20 kuu jooksul Tallinna-liinil vaid kaks korda kohanud sellist halba ilma ja mässavat merd kui tol ööl." (lk. 112)

"Kindlasti pole see tuul iseenesest, mis on nii ohtlik, kui meri, mille tuul üles rebib," arvasid ajakirjanikud ning võrdlesid Rootsi mereilmateateid ja Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituudi andmeid. Nad leidsid, et mõlemad on andnud lainekõrguseks kuni 6 m. Pressi käsitluses muutusid lained 6-10-meetristeks. Et Rootsi mereilmateade oli andnud esialgu väiksema lainekõrguse, 3,5-4,5 m, Eesti oma aga 4-6 m koos maksimumiga 7 m enne keskööd, annab see jällegi võimaluse sapisteks järeldusteks: *"Lastagu meid rahulduda konstateerimisega, et paljugi funktsioneerib Baltikumis jätkuvalt vastavalt vanale nõukogude mudelile. See käib kindlasti kogu Eesti huvi kohta, et kriitika eesti meeskonna pihta oleks nii vähene kui võimalik. Mässavam meri vahetult enne laevahukku teeks raskemaks väita, et laevapere võis õnnetuse käigule mõju avaldada. Niisiis oligi meri mässavam."* (lk. 114)

14. peatükk **"Tormitee..."** ("Tormine sõiduvesi")

"Võib öelda, et "Viking Sally" oli väljapaistev kiirlaev, ta pidas alati sõiduplaanist kinni. Kuid ta polnud üldse ehitatud ületama lahtist Läänemerd sügisel ja talvel, üksnes seda kena saarestikusisest teed Stockholmi ja Turku vahel." (lk. 114) Kirjeldatakse tormi 1992. aasta suvel, kui kadus kahe kehva ettevalmistusega purjetajaga plastpaat "Vega" ja samas tormis olevat purunenud klaasruut "Birka Queeni" restoraniaknal 7-8 meetri kõrgusel (Riia lahes). *"See piirkond - Balti rannik - ja mõned madalikunõlvad Läänemerel, nagu Kalmar Sund, on halva kuulsusega oma tülika mere pärast. Mida seesugust ei käi selle piirkonna kohta, mis oli "Estonia" kursil sel septembriööl, kui välja arvata Utöle ja Bengtskärile lähemad madalikupiirkonnad, mida palju aastaid on tundnud Soome-liinide laevajuhid."* (lk. 115)

Edasi käsitletakse kõrglainete teket ja leitakse, et "Estonia" kursil ei saanud neid olla. Siiski kritiseeritakse "Estonia" kurssi, tuuakse näiteid varem seal piirkonnas kahe "Vikingi" laevaga juhtunu kohta. Üks neist oli "Mariella", mis kümme aastat tagasi leidis sealkandis siiski nii tugeva laine, et see lõi lahti visiiri- ja rambilukud, kuid tüürimees oli reageerinud kiiresti ja ühtlasi oli "Mariellal" olnud kolmas veekindel vahesein.

15. peatükk **"10-sõlmeilm"**

Nii nimetas laevahukuööd "Mariella" kapten Jan-Tore Thörnroos. Et "Estonia" tol ööl nii aeglaselt ei sõitnud, selles on kõik kokkuleppele jõudnud. Kokkuleppele pole jõutud selles, kas "Estonia" juhtkonnal oli põhjust kiirust vähendada ja kas suur kiirus oli üks katastroofi osapõhjusi. Kõik kogenud kaptenid ja muu kogemustega parvlaevapersonal vastas mõlemale küsimusele ühemõtteliselt "jaa". Selgitanud lainete ohtlikkust ja seda, et lained sattusid vööritekile, viitavad autorid Saksa laevatehase komisjoni ja rahvusvahelise uurimiskomisjoni raportitele. *"See on olukord, millal kõik vastutusrikkad laevajuhid vähendavad kiirust, et laeva vähem väsitada. Hiiglaslik "Silja Europa", maailma suurim reisilaev, "Estoniast" rohkem kui topelt suurem, ehitatud 1992, ja mitmekordselt tugevama vöörikonstruktsiooniga, oli sel ööl kiirust kõvasti vähendanud."* (lk. 119)

20 sõlmelt 10,9 sõlmele. Ka "Vikingi" "Mariella", samuti tunduvalt suurem ja võimsam kui "Estonia", oli samamoodi kiirust vähendanud. *"Need kaks palju suuremat laeva, mis sõitsid sel ööl "Estoniaga" samal kursil, olid igatahes kiirust vähendanud, kuid mitte Eesti laev."* (lk. 120)

Niihästi III mehaanik Margus Treu - kõrgeim vahiohvitser, kes pääses -, kui ka vahimadrus Silver Linde on tunnistanud, et kiirus oli 14 ja 15 sõlme vahel Rootsi aja järgi keskööl, kui vaid paar minutit oli katastroofini. Peale selle poleks "Estonia" võinud sõita aeglasemalt, sest ta poleks jõudnud kohani, kus ta kaotas visiiri ja uppus. Tallinnast lahkumisest peale oli täiskäik kõigi nelja masinaga edasi kuni selle ajani, kui laev ei saanud enam manööverdada." (lk. 120)

Autorid tsiteerivad nimetut rootsi eksperti uurimiskomisjonist: *"'Silja" ja "Viking" võtavad kindlasti halva ilmaga kiirust maha, kuid seetõttu, et mitte häirida reisijaid tax-frees ja restoranides. Seda kultuuri ei ole "Estline'is". Enne "Estonia" katastroofi tavatsesid "Silja" ja "Viking" jälle kiirust suurendada öösel hiljem, kui reisijad magasid, sõltumata ilmast."* Niihästi Jan-Tore Thörnroos kui ka Esa Mäkelä toonitavad selle vaatepunkti ebaolulisust ja selgitavad, et kiirust saab suurendada siis, kui pööre Söderarmi poole on tehtud ja tuul on tagant. "Nordström & Thulini" tehnikašeff Sten-Crister Forsberg kinnitab avalduses uurimiskomisjonile, et *"ei "Estonia" reeder (E-Liin), operaator ("Estline AB"), juurdetulnud organisatsioon Eesti Merelaevandus (driftsorganisation Esco) ega hiljem määratud tehniline manager ("N & T" reederiosakond) ole andnud ei kirjalikku ega suulist juhendit laeva kaptenile, et ta peab sõiduplaanist kinni pidama."*

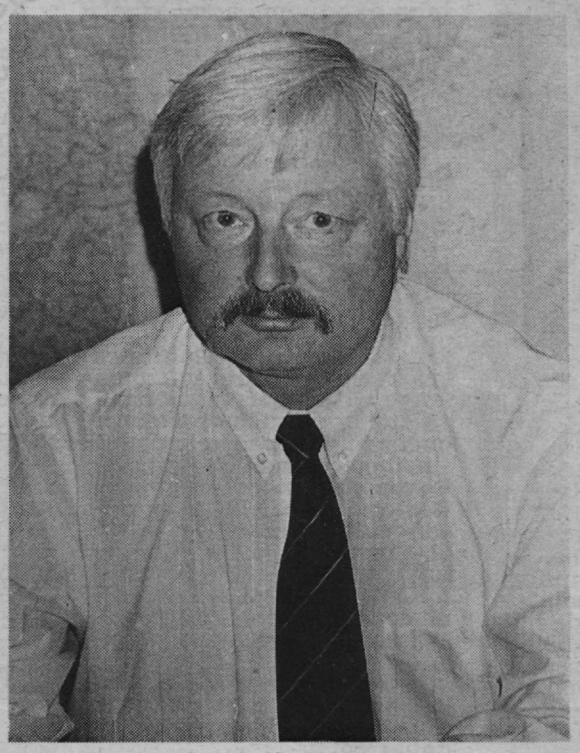
"Tegelikkus, mida meile kirjeldati, ei olnud see, mida Forsberg kirjeldas. /.../ Vahel oli küllalt tormine, tuult

(järg lk. 9)

Õunast

***Rapid Ltd.* direktor HELDUR VAHER, te olite algusest lõpuni tööl "Estline-Eestis", ja viimased pool aastat selle organisatsiooni direktor. Seoses rootsi ajakirjanike "Estonia" katastroofist kirjutatud raamatuga palume meenutada Tallinn—Stockholmi laevaliini algusaegu.**

Olen seni vältinud "Estline'i" teema kommenteerimist pressis, kuigi minu poole on pöördunud korduvalt nii eesti kui välisajakirjanikud. Tagasihoidlikkuse põhjusi on peamiselt kaks: esiteks oleks see tundunud ehk tagantjärgi tänitamisena, mida ma oma enesearmastusest ei või endale lubada ja teiseks — kogu see katastroof on nii masendav, et ma pole tahtnud lahtise haava peale soola raputada. Ma elasin seda kõike võrdlemisi raskelt üle. On liiga palju mälestusi, oli palju häid tuttavaid, kolleege ja sõpru, keda nüüd enam ei ole. Praegu hakkavad aga "Estonia" huku järelkajad võtma kummalist pööret ja sellepärast otsustasin "Meremehele" oma arvamusi siiski kommenteerida. "Meremehele" sellepärast, et see on just eesti meremeeste leht, mis on merendusega seotud teemades kompetentseim ja objektiivseim kõigi ülejäänud ajalehtede seas. Kellele siis veel.



"Estline-Eesti"viimane direktor Heldur Vaher.

Raha tehakse mitmeti ja alati ei pruugi see toiming olla aus ja ilus. Viimse hetkeni postil seisnud hukkunud inimese mälestuse arvel sensatsiooni otsimine ja sellega endale raha ja kuulsuse tegemine ei kuulu kindlasti eetiliste võtete hulka. "Estonia" laevalt pääses vähe inimesi, kuid nad olid enamuses reisijad, meeskonnast pääsesid üksikud, kuigi meeskond oli treenitud, neil oli pääsemiseks kindlasti rohkem oskusi ja võimalusi kui tavareisijail, pealegi enamik meeskonnaliikmeid sel hetkel veel ei maganud. Meeskonna ja eriti kapten Arvo Andressoni süüdistamine on vastutustundetu. Süüdistada meest, kel on juba enne "Estoniat" piisav kaptenikogemus ning on sooritanud rootsi keeles lootsieksamid, et läbida iseseisvalt suure laevaga keerulist saarterägastikku enne Stockholmi, et ta ei tee pak- ja tüürpoordi vahet... Seda võib teha vaid kompleksides vaevlev juhendaja, kel omal kogemust vähem kui õpilasel.

Ma ei tahaks kommenteerida laevahuku põhjusi, sest sellisel juhul upitaksin end kõrgemale autoriteetsest valitsustevahelisest komisjonist, kes on uurimismaterjalidega töötanud juba poolteist aastat. Loodetavasti saame peatselt ka uurimistulemustest teada.

Sündinud katastroof oli paljude eelduste kokkusattumuse tulemus. Ilusa vaikse ilmaga võiks niisugune täiuslik laev nagu "Estonia" oli, sõita üldse ilma visiirita ja kõigil oleksid jalad kuivad. Läänemerel esinevate tormidega võis laev põrutada täiskiirusel, sest seda lubas vastav *Bureau Veritase* välja antud sertifikaat. Kui poleks seda õnnetut tormiööd olnud, oleks visiir ilmselt ära kukkunud mõne aasta pärast Tallinna või Stockholmi sadamas selle tõstmisel või langetamisel. Siis oleks sellest küll ehk rohkem räägitud kui "Diana II-ga" juhtunust, sest ikkagi eesti laev.

Eestlaste ja rootslaste vahele

hakkas konflikt tekkima

alates 1990. a. suvest, mil tollane "Estline'i" laev "Nord Estonia" oli teinud oma esimesed reisid. Mina võin rääkida teatud konfliktidest kahe firma juhatuste vahelisel tasandil, kuna olin tol ajal *Pool*'i juhatuse liige. Laeva meeskonnaliikmete vahelistest nääklemistest võivad rääkida inimesed, kes töötasid laevas. Pealegi said need konfliktid tekkida alles pärast "Estonia" tulekut liinile 1993. a alguses. Mis puutub aga "Estline AB" ja "Estline-Eesti" kontoripersonali koostöösse, siis siin küll mingeid pingeid ei olnud, tööd tehti mõlemal pool ja vaid ladus ühistegevus viis asja edasi.

1990. a. sügiseks olid suuremad asjad korda saadetud — sadamakoht käes, laev liinil, terminaali ehitus otsustatud, reisijad teenindatud nii laeva pardal kui kaldal. Oli vaid üks väike nüanss — osa reisijaid sõitis puurublade eest ja suitsetas sigarette, mille hõng ei soodustanud korralikel inimestel ainevahetust. Mõne aasta pärast küll, kui rublad käibest kadusid, olukord muutus, kuid kiil oli löödud ja mõra enam parandada ei õnnestunudki. Hiljem, kui juba "Eesti Merelaevandus" sai "Nordström & Thulin AB" (N&T) Eesti-poolseks partneriks, valas õli tulle seesama "Estonia", mis seilates Eesti lipu all võis ometi saada pardale eesti meeskonna. "Estline-Eesti" valmistas merelaevandusele ette uue meeskonna. Ja siis läks kõrvale. Ka "Nord Estoniale" kavandati eesti meeskonda, aga seda ei saanud teha, sest Rootsi ametiühing oli vastu. Nõudepesijaks oleks siiski vast lubatud, kui segameeskond tulnuks.

Ega "Estonia" meeskonda keegi taevast andnud. Need inimesed olid olemas nii siis, kui "Nord Estonia" veel sõitis kui varemgi. Kaptenid Piht ja Andresson olid samuti ammu olemas. Iseasi, et "Estonia" tulles tegid nad ära Rootsi lootsieksamid, mida üksi rootsi kapten, muuseas, polnud Tallinna sissesõiduks teinud. Keegi polnud meremeestena 1993. aastal sündinud. Teenindajail oli küll paljudel "Estonia" esimene töökoht.

Rootslaste osaks jäid "Estonial" ametikohad, mis teostasid kontrolli... kapteni töö üle, restoranide, baaride, kajutimüügi, kaupluste, kasiino, rahavahetuse ja laeva kompuutri üle. Selles on lihtne veenduda, kui heita pilk tollastele laevarollidele. Isegi laevakassa inkassatsioon toimus millegipärast Stockholmis. Ilmselt ei sobinud Eesti kroone Eesti laevast otse Tallinna tuua, vaid neid pidi veelkord üle lugema Rootsis. Fakt oli aga see, et enamik endise laeva, s.o. "Nord Estonia", meeskonnast pidi otsima teise töö. Eesti meeskond oli odavam,

(järg lk.9)

Rootsi laevajuhid soovitavad

Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu ajakirja "Nautisk Tidskrift" tänavust 3. numbrit alustab tuttavalt sünge raamatu kaanepilt. Toimetus on kirjutanud:

Väga mälestusväärset lugemist pakub see uus raamat, mis on esimene täiesti sõltumatu ajakirjanduslik uurimus selle kohta, mis tegelikult juhtus Läänemerel Soome Ufõst kagus ööl vastu 28. septembrit 1994. Ööpäeval, mida rootslased ei saa ilmaski unustada.

Küsimus on selles, kas pilt, mis meile massiteabevahendeis serveeritakse, on tõene ja õige.

Autorid, ajakirjanikud Anders Jörle, Göteborgs-Posten, ja Anders Hellberg, Dagens Nyheter, on käinud läbi mahuka andmehulga, niihästi selle, mis on katastroofi kohta avaldatud kui ka suure materjalihulga, mida siiani pole publitseeritud. Raamat on täiesti ajakirjanduslik hinnang õnnetuse asjaolude, katastroofi käigu ja päästeoperatsioonide kohta.

Üksikasjalike faktide najal loovad nad uue selguse selles, mis juhtus kesköö paiku nende saatuslike tundide jooksul.

Raamat, mida soovitatakse.

* * *

Sealsamas järgneb Rootsi laevajuhtide hinnang "Estonia" vraki katmisele.

Rootsi Laevajuhtide Ametiühing on kirjas transpordiministeeriumile ja Riiklikule Laevahukukomisjonile jõtnud neile otsustamise, et "Estoniat" ei kaetaks kinni, enne kui Rahvusvahelise Laevahukukomisjoni lõpparuanne ja politseiuurimine on lõpule viidud.

Selleks, et saaks teha kompleksse tuukriuuringu.

"Nautisk Tidskrift"
1996, nr. 3

Raamatusse raiutud"

(algus lk. 8)

umbes 20 m/s, "kuid kunagi ei olnud juttugi aeglasemast käigust või hilisemast Stockholmi sõidust." See krüpsutab ühtlasi alla vahimadruse Silver Linde tunnistust, kes ütles, et Arvo Andressoni ainsad sõnad, kui ta tuli üles roolikambrisse Rootsi aja järgi südaööl - ainult minuteid enne katastroofi - olid, kas laev on sellesse punkti tunni võrra hilinenud. Selline kommentaar sellise ilmaga vaevalt ergutas noori tüürimehi kiirust vähendama." (lk. 121) Jälle meenutatakse Arvo Andressoni karjääri "Georg Otsal", rõhutatakse selle nõrku masinaid ning erinevust üle Soome lahe ja üle Läänemere sõitmise vahel.

""Kultuuri" võtta halva ilmaga kiirust maha ei näi "Estline'is" endiselt olevat. Kui matkelaev "Birka Princess" ühel jõulureisil 1994 sõitis Stockholmi samal ööl kui "Estonia" järglane "Mare Balticum", tegi "Birka Princess" 12 sõlme selle tormiga - 20 m/s kagutuulega. "Mare Balticum" lahkus Tallinnast kaks tundi pärast "Printsessi" ja jõudis Söderarmi Stockholmi põhjasaarestikus 1,5 tundi enne ahvenamaa laeva." (lk. 122)

Nii arutletakse terves peatükis "Estonia" võimaliku kiiruse üle vahetult enne õnnetust.

"Veel üks teade, mis illustreerib seda, kui tundlikuks sai "Estonia" kiirus rahvusvahelisele uurimiskomisjonile. 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."

Siiski jätkavad muuhulgas Tallinna sadama töötajad väitmist, et ""Estonia" lahkus oma väljumisajal kell 19.00 (kell 18.00 Rootsi aja järgi)". Seda olevat kinnitanud ka Tallinna loots, kes oli tol õhtul tööl.

"Usaldatavat statistikat "Estonia" väljasõitude kohta Tallinnast ja vastavalt sellele Stockholmi lootsiplatsilt, oli üsna raske saada. Me oleme siiski ligi pääsenud väljavõttele laeva enda sisemisest statistikast, mis näitab, et hilissügisel 1993 on kolmenädalase perioodi jooksul ükskõnes kord väljutud Tallinnast õigel ajal, kell 18.00. Hilinemised, mis on antud laeva enda pabereis, varieeruvad kella 18.01-st kuni 18.20-ni. (lk. 126)

Siit edasi jõutakse lausungite ja järeldusteni, millest oli juttu eelmises "Meremehes" pealkirja all "Kunsti võim".

16. peatükis **"Täiskäik nelja masinaga"** käsitlevad autorid veelkord "Estonia" kiirust ja selle kohta leiduvaid andmeid, alates väljasõidust sadamaväravast, ja nendivad, et mingit radaripilti selle kohta pole ning andmed on kaudsed.

(järgneb)

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

Õunast

(algus lk. 8)

ja kes mäletab, võib kinnitada, et ka parem. Kõik, kes reisijatega tegelesid, oskasid vähemalt eesti, inglise, rootsi ja vene keelt, paljud ka soome keelt. Tööd tehti mitte üksnes raha pärast, vaid see oli ka omamoodi prestiiži asi — "Estonia" oli lipulaev ning sellel töötada oli uhke ja hea. Kui võrrelda nüüd eesti teenindavat personali endise rootsi omaga, siis jäi mulje, et just sellest viimasest asjaolust tulenev entusiasm korvas ehk mõningase puudujäägi professionaalsuses, kui seda eelneva kogemuse puudumise tõttu võis ette tulla. Reisijate sõnul meeldis kõigile "Estonia" teenindava personali erakordne abivalmidus ja rõõmsameelsus.

Ma ei ole kuulnud uurimusest, mis pidi avastama eestlaste ja rootslaste vaheliste lahkhelide põhjusi, kuid see võis kindlasti olla. Kui ainuüksi reklaami peale kulutas "Estline AB" Stockholmis 18 miljonit Rootsi krooni aastas, siis võis ta ka selle töö kinni maksta, ükskõik kui palju see ka oli.

Juba 1989. a. kevadel alanud läbirääkimistel selgus "N&T" esialgne soov liini avamiseks tingimustel, et 80% aktsiaist kuuluks neile, 20% Eesti partnerile. Sellega ei saanud Eesti pool nõus olla ning tegelikult fikseeriti hiljem sõlmitud *Pool*'i lepingus võrdse partnerluse printsiip. Tõenäoliselt soostusid rootslased sellega lootuses hiljem asja parandada. *Pool*'i lepingus fikseeriti, et see sõlmiti partnerite vahel täielikus usalduses ja üksmeeles, lepiti kokku, et kumbki partner ei püüa saavutada ebaõiglasi või põhjendamatuid eeliseid teise ees. Ent "Estline'i" Eesti–poolsel partneril AS–il Estline–Eesti puudus praktiliselt ülevaade firma tuludest ja eriti kuludest, sest N&T Estline AB suutis täielikult varjata oma finantsseisu ning kulutuste otstarbekust. Samal ajal oli neil olukorrast mõlemal pool merd täielik ülevaade. See ühepoolne kontroll ei seganud neid juba koostöö teise aasta lõpus ähvardamast Eesti partnerit pankrotiga, sest see olevat neile üle 63 miljoni SEK võlgu. Ähvardus jäigi vaid ähvarduseks ning laevaliini tervikuna kätte ei saadud, sest Eestis puudus pankrotiseadus ning siis oleks üsna kindlalt asutud kontrollima ka nende 63 miljoni SEK–i tagamaid. Võrdse partnerluse printsiibist võitsid need eestlased, kes rublade eest laeva said, mis siis, et alumisele tekile ja neljakesi kajutisse. Kui mäletate, siis maksid esimestel aastatel laevapiletid 70 rubla ja kajutikoht 25 rubla. Uskumatu? See on küll vaid spekulatsioon, kuid ilmselt poleks rublareisijaid laevas olnud, kui oleks kohe nõustutud rootslaste tingimustega.

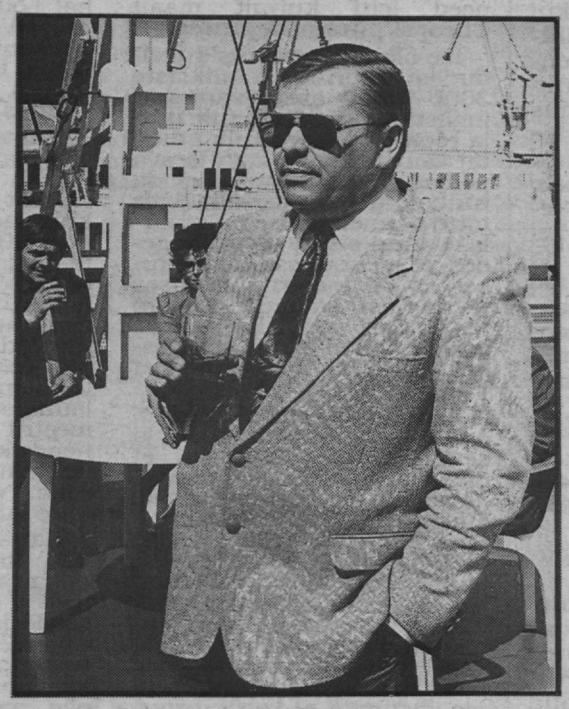


Foto maikuust neli aastat tagasi. "Nord Estonia" oli kitsaks jäänud, lisaks tuli "Maersk Friesland" 19. mail 1992, veel rublaajal. Kõnet peab Hans Laidwa, vasakul laua taga istub "Estline-Eesti"toonane direktor Harri Enula. Isi Trapido foto

Rublareisijatest oli üsna palju juttu, isegi Eesti–Rootsi ühises ehk *Pool*'i juhatuses. Sest nad ummistasid koridorinurki, suitsetasid spetsiifilise aroomiga "Ekstra" sigarette, et kulutanud laevas piisavalt raha jne. Mul jääb vist elu lõpuni meelde, kui juhatus kulutas täpselt pool tundi küsimusele, et üks eestlane

võttis restoranist kaasa õuna.

Vastupidiselt raamatus arvatule saime me loomulikult ka siis aru, et laevaliiniga on vaja raha teenida ja tarbimine laevas on eriti oluline. Mis õunasse puutub, siis selle tingimata restorani ruumis ärasöömist küll ei mõistnud. Kui inimene oli laevapileti ostnud ja lõuna eest maksnud, siis oli tal seda õunakest või koguni apelsini õigus süüa kus tahes. Poole tunni pärast katkestasin arutelu küsimusega, kas meiepoolsete juhatuse liikmete reis Stockholmi ei maksa rohkem kui üks õun. Muidugi polnud asi õunas. Enne tähtsamate küsimuste lahkamist oli vaja teha meile lihtsalt "eelsoojendust". **Oma partneri psühholoogilist eeltöötlust läbirääkimistel pidas "N&T" väga oluliseks.** Niipalju siis suhtumisest. Õunasse. Olevat varastatud ka tekke ja patju. Kes teab.

Ma ei oska öelda, kui palju avaldati survet kaptenitele, kuid tõenäoliselt piisavalt nii otseselt kui läbi Rootsi–poolse nn. instruktor–kapteni. Juhatuse istungitest ja kuluaarivestlustest mäletan, kui tähtis olevat laeva saabumine õigel ajal eriti Stockholmi, sest "mis siis saab, kui keegi soovib Arlandast edasi lennata näiteks Ameerikasse, kuid jääb laeva hilinemise tõttu lennukist maha". Naiivsele vastusele, et mis siis ikka saab, läheb järgmisega, tuli kohe vastuküsimus "kes kannab kulud?". Ilmselt oleksid need kulutused olnud väiksemad neist, mis tuli kanda pärast 28. septembriööd...

Kui mõni aeg tagasi läks "Estline'i" renditud kaubalaev "Cap Canaille" Stockholmi lähistel karile, siis kirjutati Rootsi lehtedes: "Estline'i" laev läks karile jne. jne. Oleks võinud ju ka nii kirjutada: *Rootsi loots juhtis prantsuse meeskonnaga kaubalaeva karile...* Eesti meeskonna süüdistamisest on huvitatud väga paljud laevandusega seotud ringkonnad üle kogu maailma — firmad, kes vastutasid laeva tehnilise seisukorra ja päästevahendite nõuetele vastamise eest (laev tunnistati igati korrasolevaks kaks nädalat enne katastroofi!), lähinaabrite ametiühingud (nende pärast polnud mootorlaeval "Nord Estonia" ühtki eestlasest meeskonnaliiget), laevatehased (kes ilmselt kunagi ei eksi), laevakompaniid, kel on sama tüüpi laevu ja kes ei soovi teha lisakulutusi nende turvalisuse tõstmiseks. Päris suur armee mõnekümne laeval olnud teki– ja masinameeskonna liikme vastu. See lahing tuleb igal juhul võita, sest sellest sõltub Eesti Vabariigi kui mereriigi maine.

Suhetes intendant Marlene'iga peab arvestama asjaolu, et mina olin ikkagi maapealse administratsiooni esindaja, tema laevapere liige. Loomulikult ei ole ta lihtne persoon, kuid me saime suhteliselt hästi läbi, sest vahel vajas tema minu abi mõne asja korraldamiseks maal, mina aga vastupidi — laeval. Ajasime koos korda mitmeid üritusi, nagu näiteks jõulureisid Riiga, omaaegne missikandidaatide reis Stockholmi, mõned poliitikute üritused laeval jm. Kui ta midagi lubas, siis oli ka tehtud. Meeskonnaliikmed kirusid teda küll. Nõudlik ta oli, kas ta ka lihtsalt kedagi terroriseeris, seda ei oska kommenteerida. Tema "abikaptenist" abikaasat olen mõne korra kohanud. Poleks arvanud, et ta hakkab kapten Arvo Andressoni takkajärgi tõrvama. Tundus olevat soliidsem härrasmees.

10. peatüki pealkiri on õnnestunud. Tallinna ja Stockholmi vahelist laevaliini nimetasid mitmed Eesti tippjuhid tõesti "Eluliiniks" ning nii ka asjasse suhtuti, kui laevaliini opereeriti. Pole mõtet korrata, kui tähtis oli see tõuge, mille "Estline" kui nähtus andis Skandinaaviamaadega (ja mitte ainult) arenevatele kultuuri- ja ärisidemetele. Eesti sai äkitselt avatuks kogu maailmale ja seda asjaolu on raske objektiivselt hinnata. "Estonian Air", SAS, "Finnair" ja mõni Helsinki—Tallinn laevaliin tuli hiljem.

Samas peatükis on autorid teinud

hulganisti faktivigu.

Kõnelemine 1990. a. sündmustest ühenduses reisiparvlaevaga "Estonia" ning reisiparvlaevast "Estonia" koos AS-iga Estline-Eesti on üllatav. "Estonia" tuli liinile alles 1993. a. 1. veebruarist, mil "N&T-i" Eesti-poolseks partneriks oli juba RAS Eesti Merelaevandus. AS Estline-Eesti opereeris kuni selle ajani reisiparvlaeva "Nord Estonia", millel oli 100-protsendiliselt rootsi meeskond.

"Estonia" mehitamisel eesti meeskonnaga polnud midagi pistmist rootsi poliitikute halva südametunnistusega. Rootsi lipu all seilav m/s "Nord Estonia" võeti liinilt maha ning suunati uue nime "Thor Heyerdahl" all Norrasse, asemele tuli aga Eesti registris olev "Estonia", millel oli loomulikult ka eesti kapten koos tehnilise ja teenindava personaliga Eestist. Kui Rootsi ja Eesti vahelisel regulaarsel laevaliinil töötab laev Eesti lipu all, siis pole siin midagi imelikku. Imelik oleks olnud see, kui oleks kasutatud mõnda odavamat, näiteks Bahama lippu.

Loomulikult aitab teose kõrgendatud emotsionaalsus kaasa läbimüügi suurendamisele. Siiski ei mäleta ma kui juuresolija, et hr. Hans Laidwa ning Bertil Bobergi esimesel külaskäigul 1989. a. veebruaris tollasesse ENSV Transpordikomiteesse oleks seal keegi kedagi nimetanud seltsimeheks. Ei olnud minister Garald Kruger ega tema esimene asetäitja Osvald Kaerlepp niivõrd kommunistid, et oma kõnet mitte kontrollida. Võib-olla rippus Lenin tõesti kolleegiumisaalis veel seinal, tõepoolest ei mäleta, "seltsimehed" olid aga kõnepruugist kindlasti kadunud. Mina nimetasin neid mõlemat juba ammu enne 1989. a. "härraks" ega mäleta, et nad oleksid sellepärast vihastanud. Pigem vastupidi.

(järg lk.9)

"Estline" tõi Tallinna sadamasse uudse terminaali, bussirivi merematkalistele ja koha Sadama tänaval, kuhu busse parkida. Dmitri Prantsu foto

Õunast

(algus lk. 8–9)

"Eesti Merelaevandus" kui N. Liidu Merelaevanduse Ministeeriumi juhitav organisatsioon oli algul sunnitud skeptiliselt suhtuma uue laevaliini loomisse. Kui rootsi ajakirjanikud heidavad ette, et "N&T" ei leidnud Eestist võrdväärset partnerit, siis siit ei olnudki tollal võimalik seda leida, sest ükski Eesti NSV ettevõte ei käsutanud sellises koguses konverteeritavat valuutat. Vastasel juhul oleks tulnud sõlmida koostööleping NSVL Merelaevanduse Ministeeriumiga ning laevale oleks tõenäoliselt heisatud punane plagu. Selle all seilavale laevale poleks aga hr. Laidwa sõnade kohaselt tulnud mitte ükski endast lugu pidav rootsi reisija. Punane lipp oli põhiargumendiks, miks ei saanud tollal ka m/s "Nord Estonial" kasutada eesti meeskonda. Trikoloor tuli laevadele ju hiljem. Rootsi laeval eestlaste rakendamisele olid vastu rootsi ametiühingud, kes kaitsesid oma meremeeste huve. Nad oleksid soostunud, kui Eesti pool oleks finantseerinud vähemalt 50% laevast. Oli ju siis alles IME ettevalmistamise periood. Eesti Vabariigist oma laevafirmadega ei osatud veel unistadagi. Just oli moodustatud transpordikomitee, et oleks võimalus hakata tegelema ka muude veondusliikidega peale autotranspordi, millega oli tegeldud kogu nõukogude perioodi vältel. Nii antigi transpordikomiteele ülesanne asja uurida. Komiteed juhtis siis veel Garald Kruger. Eelnevalt kontakteeruti mitme laevakompaniiga, konkreetselt hakati asju ajama 140-aastase "N&T-ga", kus oli ametis väliseestlane Hans Laidwa. "N&T-ga" kirjutas kavatsuste protokolli alla Osvald Kaerlepp kui esimehe esimene asetäitja, kel oli juba teatav kogemus "Baltlinki" loomisel. Tiit Vähi astus komitee esimehe ametisse mõni kuu hiljem.

Kui "vana kommunistlik juht", nagu raamatus öeldud, Tiit Vähi teatas 1989. a. hr. Laidwale, et monopoolne leping ei sobi tulevasse turumajandusse, siis

näitas see tema ettenägelikkust.

Ometi kaalus laevaliini avamise vajadus üles põhimõtted. Pealegi ei ole leping kuigi monopoolne, sest see sai koostatud võrdlemisi tolerantselt. "Estline'i" leping pole tegelikult takistanud kedagi liinile tulemast. Laevaliini avamiseks peab olema kõvasti raha, kindlat tahet ning sügavaid teadmisi. Kurb tõsiasi, et "Estline" on jäänud monopoolseks, räägib Tiit Vähi allkirja kasuks. Oleks ta keeldunud, poleks ilmselt laevaliin sündinud või oleks sündinud hiljem, 1989. aastal oli üsna ebatõenäoline, et keegi veel võiks üritada tulla parvlaevaga nõukogude sadamasse äri tegema. "Estline'i" sündki nõukogude võimu tingimustes oli igati ebaloogiline ning mitteusutav. Tiit Vähi teadis väga hästi, kui vajalik oli laevaliikluse avamine, kuid kõhkles siiski 8 päeva enne lepingu ratifitseerimist. Polnud siis veel monopolivastast seadust, oli vaid eetika ja ehk hirmgi suure vastutuse ees.

Pealeping sõlmiti finantseerimise alustamiseks Rootsi pankade poolt. Eesti tegi omalt poolt kõik, mida oli võimalik teha rublade eest. Sedagi polnud vähe, kui meenutada kasvõi kogu Sadama tänava rekonstrueerimist. Lugejad ehk mäletavad, et enne "Estline'i" laevaliini avamist kulges seal raudtee ning kitsas riba asfalti, kus sõiduautod üksteisest vaevu mööda said. Tasuti ka kõik muud kulud, mis oli võimalik tasuda Eestis nii terminaali ehituseks, kontori ülalpidamiseks, laeva varustamiseks jne. Rubla polnud küll õige raha, kuid ta oli ikkagi maksevahendiks Eesti NSV-s. Ega enne krooni tulekut palju üle jäänudki. Osa sellest, 200 000 rubla, investeeris "N&T" omanikutuluna Tartu Kommertspanka ja sinna see vist jäigi.

Mõnevõrra eksivad rootsi ajakirjanikud ka siis, kui räägivad Eesti-poolse juhtkonna ja personali merenduskogemustest. Loomulikult puudus vastav kogemus AS-i Estline-Eesti omanike esindajail, kes moodustasid firma siinpoolse juhatuse. Samal ajal oli aga firma tegevjuhtkonnas 2 inimest, kel oli kõrgem mereharidus ja aastatepikkune praktilise töö kogemus Eesti Merelaevanduses, ülejäänud direktsiooni liikmeil oli kõigil kas majandus- või juriidiline kõrgharidus. Igapäevast tööd tegid ju nemad, juhatus sekkus ettevõtte praktilisse tegevusse väga minimaalselt. Samas puudus "Estline AB" tegevdirektoril (esimesel ja ka tema järeltulijal) igasugune mereharidus.

Mis puudutab "Estonia" betooniga katmist, siis hämmastab mind siinjuures Rootsi valitsuse järjekindlus. Meredel on laevu hukkunud tuhandeid. Kõik nad on jäetud rahule või siis üles tõstetud. Maksumaksjate raha saaks kindlasti otstarbekamalt kasutada.

Mujal maailmas antakse sellise raamatu kirjutajad kohtusse, sest raamat kubiseb faktivigadest ning on ilmselt tendentslik. Kohtuprotsessi peaks ajastama nii, et oleks võimalik kasutada rahvusvahelise uurimiskomisjoni poolt esitatud uurimistulemusi. Arvan, et kohtuprotsessi tulemus ei tuleks kahjuks eesti meremeeste mainele.

Kellele on see raamat kasulik?

Olen rootsi ajakirjanike raamatuga tuttav "Meremehe" vahendusel, lisaks 10. peatükk "Eluliin". Nii et päris täpne ma ei saa olla. Aga ei usu, et sel on olnud otsene tellija. Oluline on muidugi, kust on hangitud informatsiooni. Näiteks vähemalt 95% n.-ö. ajaloost näib olevat pärit küll vaid ühest allikast.

Sellest, et "Estonia" hukk oleks ikka puhtalt eestlaste süü, on aga väga paljud huvitatud. Rootsi ametiühingud võitlevad oma meremeeste töökohtade eest, laevatehas oma maine eest. "Bureau Veritas" on ka soliidne firma, aga "Estonia", näe, läks põhja... Ei usu, et keegi selle raamatu sponsor on. Aga Rootsis on kahtlemata väga head tingimused, et niisugune raamat ilmuks. Ja see ilmutati muidugi kommertshuvist. Isegi kui sees on vale, on ju ikkagi huvitav, ja sellepärast ostetakse.

Mis te arvate, kas on ka neid, kes raamatu hinnangutest juhinduma hakkavad — kas selle raamatu tõttu meie jaoks midagi muutub?

Ei usu, et raamat majanduslikult või poliitiliselt eriti midagi mõjutab. Elu läheb ikka oma rada. Mingeid hoiakuid võib küll negatiivsemaks muuta.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Naissaare arheoloogilistest varadest

"Meremees" toob oma 30. jaanuari numbri veergudel kirjelduse huvitavast laevavrakist Naissaare vetes. Merearheoloogia on põnev ala, mille suuremad sügavused on alles hiljuti muutunud maapealsetele olevustele kättesaadavaks igasuguste uute aparaatide ja leiutiste abil.

Rootsis tõsteti üles "Wasa", Inglismaal "Mary Rose", mis mõlemad oma silmaga nähtud, samuti 4600 aastat vanad 40 meetri pikkused Niiluse sõidukid, kuigi need leiti kuivalt maalt Cheopsi püramiidi juures.

Ise olen Vahemeres sukeldudes leidnud foiniiklaste 3000—4000 aasta vanuseid inglistinast valatud ankruosi ja roomlaste paar tuhat aastat vanu kahe aasa ja terava põhjaga savikruuse, mida tunti *amfora* nime all. Selle tõttu tunneb põlise naissaarlase süda suurt rõõmu lugedes, et ka kodusaare läheduses on 70 meetri sügavuses leitud hästi säilinud galeooni või pinassi vrakk. Kuidas see võikski teisiti olla? Ega Naissaare vrakid tohi olla teistest halvemad!

Aga nagu eelpool öeldud, on laevu läinud põhja siin ja seal. Arvan selle tõttu, et olen suuteline "Meremehe" lugejaid tutvustama veel suurema sensatsiooniga. Sest kas ei ole 500 meetri pikkune ja 10—12 meetri laiune, munakividest ehitatud laevasild, mis asub kümmekond meetrit üle merepinna, ja umbes kilomeetri kaugusel rannajoonest — *kuid mitte mere suunas, vaid hoopis vastupidi — keset metsa*, tõeline arheoloogiline sensatsioon?!

Kuid kuidas võib niisugune asi võimalik olla? Võimatu see igatahes ei ole: Naissaar on geoloogilisest vaatevinklist — nagu see tarkadel meestel teada on — väga hilise nähe. Ainult 5000—7000 aastat tagasi hakkas ta üle veepinna kerkima. Alguses, pärast raske jääkatte sulamist toimus see kindlasti kiiremini, hiljem aeglustus, kuid saare kõrgeim punkt on praegu 28 m üle merepinna.

Naissaare lõunapoolne rannajoon koosneb jääaegsetest kruusa- ja rändkivide seljandikkudest, mis merre ulatuvad kiviste karidena, ja mille vahel leiduvad lamedad liivalagendikud. Karisid on saare randadel tosina ümber. Meid huvitavad siinkohal Lõunakülas asuvad Kiini- ja Vallikarid ja nende vahel asuv madal liivalagendik "Küla lage", ja eriti sellest umbes 600 meetrit lääne suunas asuv "Kabeli lage".

Kui võtame näiteks viikingite aja, umbes 1000 aastat tagasi, siis oli maapind 3 meetrit madalam, ja Lõunaküla sadama lahesopp ja samuti Kabeli lõuka lahesopp ulatusid kaugele maa sisse, ja moodustasid häid ankru- ja maabumispaiku. Tuleb ka arvestada nende lahtedesse uhutud ja puhutud liivaga, mis põhjustab rannajoone laienemist nendes lahtedes lõuna suunas umbes 30—50 meetrit sajandi kohta, ja nende kahe teguri, pinnatõusu ja liiva kogumise tulemusena, veesügavuse vähenemise lahesoppides.

Naissaare sisemus koosneb liivastest nõmmedest, mis praegu on metsaga kaetud, ja nende vahel suurtest soode ja rabade aladest. Nii võis see Steinmalmi soo, mille serval leidub kirjeldatud kivimuul, 1000 aasta eest olla merega ühenduses ja moodustanud haruldase, kaitstud sadama.

Kust pärinevad siis need omast kohast sensatsioonilised andmed?

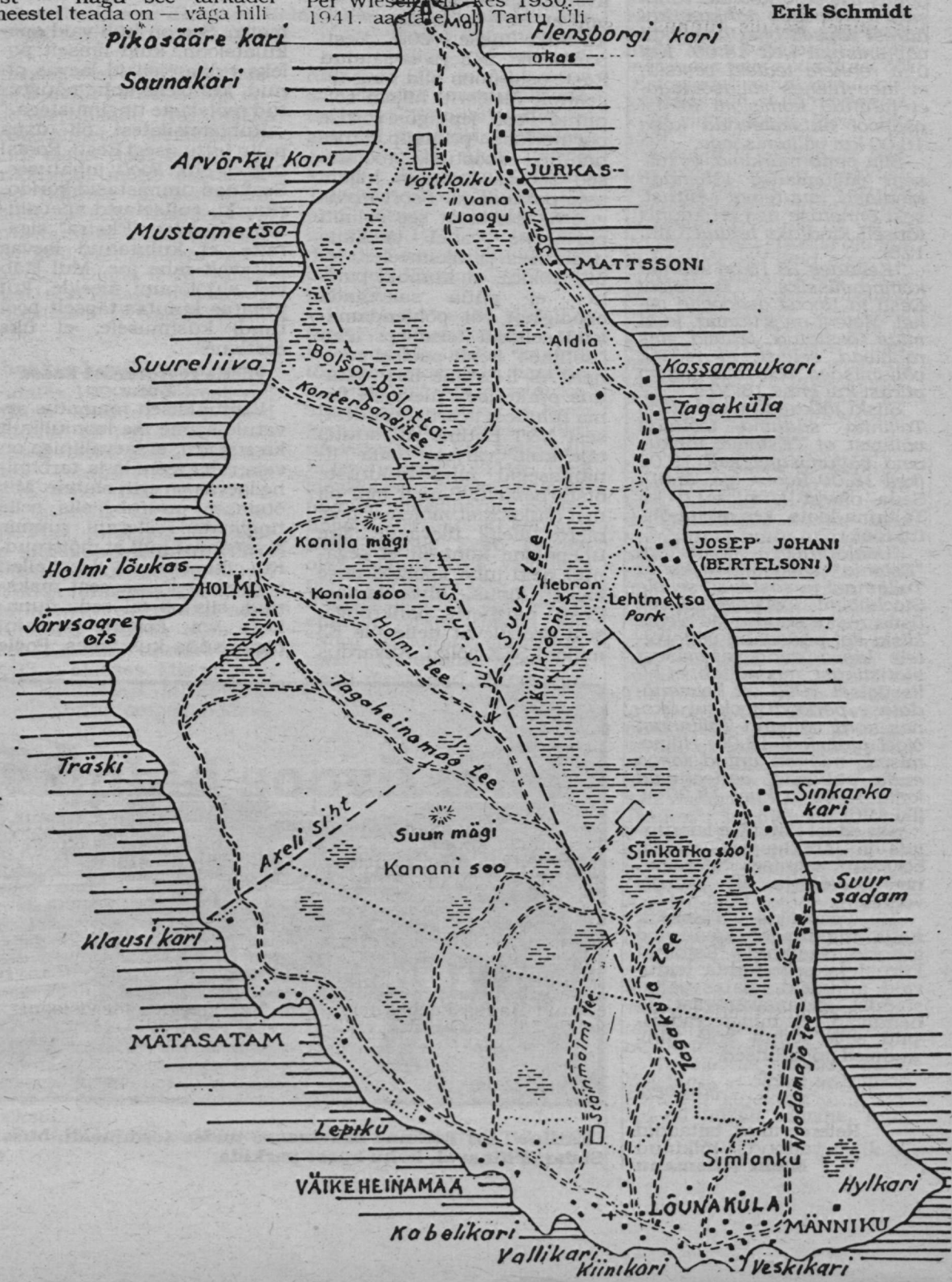
Need pani kirja professor Per Wieselgren, kes 1930.—1941. aastatel õppejõud Tartu Ülikoolis rootsi keele ja kirjanduse professor, rootsikeelses uuringus Põhja-Eesti kohanimedest: "Studier till en Svensk ortnamnsatlas", mis ilmus 1955. aastal. Wieselgreni teadustajad olid igati usaldusväärsed Naissaare elanikud.

Ei tohiks olla raske leida seda suurejooneliste mõõtudega kivisilda praegusest surnuaiast umbes kilomeeter maad otse põhja suunas. Vaevalt on keegi seda suutnud vahepeal nihutada või hävitada ja arheoloogilised väljakaevamised võiksid esile tuua nii mõndagi huvitavat ja väärtuslikku. Tulevases looduspargis muutuks säärane väljakaevamine publikule suureks tõmbenumbriks.

Kahjuks ei leia me selle arheoloogilise harulduse kohta sõnagi 31. märtsil 1995 kinnitatud Naissaare looduspargi kaitse-eeskirjas, niisamuti kui selles ei tunta mingit huvi Lõunakülas asuva Peeter Suure viienurgalise muldkantsi (Vallimägede) võtmisest looduskaitse alla, sellele vaatamata, et see on ainuke kolmest sellisest Eestis ehitatud kantsist, mis on säilinud, ja vajaks vaid võsastikust puhastamist.

25. jaanuaril 1996 Stockholmi "Eesti Päevalehes" ilmunud artiklist võime isegi lugeda, et kavas on müüa eraisikule või huvigrupile Naissaarel asuv suur laevasadam, mille tulemuseks oleks, et kasumid sellest, praegu ainsast Naissaarel olevast sissetulekuallikast jahisadama näol läheksid eraomanike taskutesse ja mitte looduspargi heaks. Sellest rääkimata, et see või need, kes on võimelised säärast ostu-müügitehingut sobitama, saavad üleöö miljonäriks!

Erik Schmidt



Jahtkapten Plizniku meenutusi

Miljonär

Kord juuli lõpul istusin ma oma iludusel — jahil "Vesta" ja täitsin logiraamatut. Kahe päeva eest olime saabunud "Balti Karikalt" ja nüüd oli tarvis teha aruanne "Kalevi" Jahtklubi õppespordiosakonnale. Logiraamatut peaks muidugi täitma merel olles, kuid see ei tule mul kuidagi välja. Tavaliselt oli mul töövihik, kuhu merel kõik vajaliku kirja panin. Sel korral ma aga ei leidnud vihikut üles ja kirjutasin mälu järgi, võistluse tähtsamad hetked peas keerlemas.

"Vesta" oli tulnud kolmandaks ja meeleolu polnud mul suurem asi. Me olime "Balti Karika" kavatsenud võita, ent teel Kaliningradist Riiga jäi "Vesta" äärepealt mastist ilma. Riias olime viiendad, ja hoolimata viimase etapi esimesest kohast, jäime kokkuvõttes kolmandaks.

Tegin nõnda siis kirjatööd, kui järsku keegi koputab vastu jahi nina. Pistan pea kajutist välja ja näen "Majaka" kolhoosis töötavat tuttavat Volodja–Kagebešnikut ja veel kolme inimest.

— "Tere! Kuidas käbarad käivad?"

— "Tere–tere! Mis tarvis?

— Mul on siin külas üks lääne–sakslane koos kahe neiukesega. Oleks tarvis nad sõitma viia.

— Täna ei saa, aega pole — tööd vaja teha, ja väsimus on ka kallal. Tule homme.

Aga homme Volodjale ei sobinud, ja poole tunni pärast oli ta ilusa šoti viski pudeliga tagasi, mille peale ma leebusin. Eks olekski vaja ennast lõdvaks lasta! Nii et veel poole tunni möödudes oli kogu see seltskond mul pardal, joogid–suupisted kaasas. Läksime välja; ilm oli ilus ja soe, päike paistis, tuult oli 5 palli.

Saime tuttavaks. Tuli välja, et Uwe on saksa ärimees, kes saabus Moskvast Tallinna mingit äri ajama. Ta polnud iial jalga jahi peale saanud, ja oli kangesti rõõmus, et just nii läks. Neiukesed Maria ja Varja, üks tõlk ja teine giid, olid ta'ga juba kuu aega igal pool kaasas käinud.

Tegime head sõitu, sooja vee pritsmed lendasid, ja Uwe lõbustas ennast suurepäraselt. Aina küsis iga asja kohta, et mis see on.

— Kuule, kapten, kui palju see jaht maksab?

— 250 000 rubla. Kas sa endale ostaksid niisuguse?

Uwe mõtles ja vastas:

— Ei, nii kallist jahti mina ei ostaks.

— No võta ja proovi teda siis vähemalt juhtida, ütlesin mina suuremeelselt.

Sakslane prooviski, ja mõne aja pärast hoidis täitsa hästi kurssi, ise hirmsasti rahul.

Tuli välja, et ta armastab väga tennist mängida, tal on endal väljak, kus iga päev kaks tundi mängib.

Joodud viina ja ennenägematu suupiste tõttu (viski olin targu ära peitnud) läksin nii heasüdamlikuks, et lubasin järgmiseks päevaks Uwele organiseerida tenniseväljaku, reketi, jalanõud ja partneri.

Nii me siis purjetasime Aegna ja Naissaare vahel kuni pimedani. End põhjalikult täis tõmmanud ja jahtklubis terake pätti teinud (lõime jahtklubi kella), läksime öösel kella ühe paiku laiali. Leppisime kokku kell 11 hommikul Russalka juures kohtuda.

Koju jõudnud, taipasin ma ehmatusega, et kasvõi nui neljaks, aga tenniseplatsi pean ma talle korraldama — Eesti prestiiž on mängus!

Pool kolm öösel helistasin klassivend Viktorile. See on õnneks kodus. Tige ja unine, kuid pärast mu ammendavaid seletusi lubab meid kell 11.15 oodata "Norma" staadionil.

Kell 11 laekub Russalka juurde Saksa Liitvabariigi lipukest kandev valitsuse limusiin. Suundume "Norma" staadioni poole: mina sõbra "Zaporožetsiga" ees, limusiin järel, ainult mootorratturid on veel korteežis puudu. Viktor on meil vastas. Uwe on meie *service*'ist vaimustuses, vahetab jalanõud ja kukub palli toksima.

Mina aga suundun peaparandusele lootes jahtklubisse. Aga ühtki kamraadi, kellelt kümnekas laenata, ei ole, ja baaris olen nagunii juba võlgu. Ei jää muud üle, kui kannatada ja Uwet oodata, kes pärast tennist tahtis jälle merele minna.

Kell kaks saabus limusiin ja kogu seltskond oligi jälle platsis. Sõidame välja, tuult peaaegu ei ole. Küsin Uwelt, ega tal midagi joodavat ei ole. Tema vastab, et ainult õlu, ja teeb kasti "Heinekeni" lahti. Selgub, et ka "Inturistis" on võimatu enne kahte viina saada. Mis need tema miljonid siis üldse loevad?!

Mõne aja pärast on meil jälle hea ja lõbus olla. Uwe räägib, et pole ammuilma nii mõnusalt puhanud: kunagi ei ole aega, ja merd läheduses ka mitte.

Teineteisega rahul, oleme me kella kuueks tagasi jahtklubis, kus mind juba ootab mu range abikaasa Irina.

Uwe tahab mulle headmeelt valmistada ja küsib tõlgi abiga, mida mul vaja oleks. See on küll vedamine! Meil on "Vestal" petrooliga käiv "Optima" pliit, mis kangesti viletsalt töötab, sest põletid on ummistunud, ja tihtipeale närime me merel sooja toidu asemel võileibu ning joome külma vett peale. Näitan siis Uwele pliiti ja seletan, mida meile vaja on. Et tehase numbrit leida, tuleb pliit peaaegu maha võtta, ja mul on kole häbi — kirun endamisi meie koka maapõhja, sest pliit on nõnda käes lastud, et kohati tuleb mustust lausa noaga maha kraapida.

Uwe kirjutas vajalikud andmed üles, ja me jätsime soojalt hüvasti.

Enne uut aastat saime me Viktoriga kutsed julgeolekusse ilmuda. Ehmatasin koledasti, ja püüdes kõiki oma patte meenutada, läksin järgmisel hommikul Pagari tänavale. Teisel korrusel ulatas üks lahke major mulle paki ja kirja. Pakis oli kaks läikivat põletit, kirjas aga peale jõulusoovide vabandus, et nii kaua läks: see pliidi mudel oli juba ammu tootmisest maas, ja tal tuli põletite järgi Hollandisse sõita.

Viktor sai kotitäie tennisepalle, mis olid mu põletitest hulga kallimad ja jäi samuti rahule.

Mõtlesin järele ja leidsin, et olin olnud nagu Kozlevitš "12 toolis": oleks tulnud küsida uus pliit. Või koguni kaks.

Juri Pliznik

Tõlkinud **Mari Vamba**

Esimene Eesti purjejaht printsess Sofia regatil

29. märtsist kuni 6. aprillini leidis Mallorca saarel Hispaanias aset 27. *Printsess Sofia* regatt, üks tähtsamatest Vahemeres. Osavõtjaks oli registreeritud kokku 653 purjejahti mitmest maailma nurgast, kõige kaugemad Austraaliast ja Uus–Meremaalt. Esmakordselt leidus nende hulgas ka üks, mis purjel kandis tunnusmärki EST, poomil sponsori nime SAKU ja nõnda esindas Eestit.

Eesti jaht kuulus "Europa" klassi. See on kõige väiksem olümpiaklassi paatidest, kuid igati paraja suurusega, arvesse võttes asjaolu, et kippariks osutus sihvakas neiu, Krista Kruuv Tartust.

"Europa" klassi naiste grupis oli osavõtjaid 118, ja säärases konkurentsis näisid lootused heale paigutusele igati tagasihoidlikud, sest kohalikud paadid, mille osavõtt oli domineeriv, olid võinud treenida aasta ringi — ka viimaste kuude jooksul, kus Tallinna laht oli nii paksu jääkatte all, et selles võis navigeerida ainult jäämurdjate abil ja ainsaks purjetamise võimaluseks võis olla jääpurjekas...

"Kuidas te üldse treenida saite?"

"Olin poolteist kuud USA–s ja kaks nädalat siin enne regati algust."

Ainult kahe kuu pikkused treenimise võimalused ja sellele lisaks pikk autosõit Rootsi kaudu läbi terve Euroopa, paat treileril auto taga... Kuid öeldakse, et *julge hakkamine on pool võitu...!*

"Europa" klassi regatid toimusid neljal päeval. Tuult oli parasjagu, kuid ilm oleks võinud soojem olla. Siiski ei sadanud vihma, mis muidu on siinkandis harilik nähe just kevadpühade ajal. Viimasel regatil tuli Krista Kruuv 21. kohale, kuid mõnel eelneval purjetamisel oli ta paigutus olnud veelgi parem, nii et ta lõplikult saavutas 19. koha. Võib rahulikult öelda, et nii suure osavõtjate arvu juures on esimese 20 hulka jõudmine suurejooneline tulemus — seljataha jäi veel sadakond paati.

Purjesport on Baleaari saartel viimase paari–kolmekümne aasta jooksul arenenud hiigelsammudega, suur turismibuum on endaga kaasa toonud üldist heaolu. 1960. aastatel oli Palmas ainult üks korralik jahtklubi, kus flotill koosnes peamiselt väikestest vaba–aja kalapaatidest.

Praegu on saarestikus 45 jahisadamat, milles on kokku 18 000 paadikohta. Nendele lisandub tuhandete kaupa väiksemaid purjepaate, millel ei ole vaja kaiäärset kohta, kuna nad asuvad kuival maal jahtklubides.

Nendes jahtklubides töötab 600 inimest, ja peale nende elatab end purjespordist kaudselt veel 4600 inimest. Aastane välisvaluuta sissetulek purjespordist on umbkaudu 2400 miljonit EEK.

Palmast sõitis Krista Kruuv edasi järgmisele regatile Murcias Hispaania mandrimaal, ja sealt edasi Hyires'i saartele Prantsusmaal. Soovime talle head stardikohta pealetuulse poi lähedal, lootes, et siinsed kogemused on heaks eelduseks Atlanta regattidel osalemisel.

8. aprill 1996

Erik Schmidt

Gustav Schalk
"Läänemere hirm Klaus Störtebeker"
Kirjastus "Olion" 1996

Paistab, et kirjastus "Olion" on võtnud nõuks üritada välja anda nii palju mereteemalisi kirjandusteoseid kui võimalik. Järjekordne ülitis kannab pealkirja "Läänemere hirm Klaus Störtebeker", kuid too legendaarne mereröövlite juht figureerib romaanis vaid taustegelasena, tegevus keerleb Hermann Nyenkerekeni nimelise tegelase ümber.

Romaan on kirjutatud keskaegse mereromantika ülistamiseks ja küllap vist seetõttu ongi peategelaseks valitud möldripoeg, kes on küll vanemate poolt määratud saama vaimulikuks, nood loodavad temas näha isegi piiskoppi, kuid ta otsustab hoopis meresõitja karjääri kasuks. Autor laseb tal kohe esimesel retkel langeda piraatide, kelle juhiks on Klaus Störtebeker, kätte vangi. Seal veedab ta üle kümne aasta, plaanides kogu aja põgenemist. Teoses on ülistatud tolleaegseid rüütliideaale, nagu sõnapidamine, truudus sõpradele, üllameelsus jne. Klaus Störtebekeri nimi on teosele antud küllap vist ainult lugejate ligimeelitamiseks, kuigi too on siiski ühel nähtavamatest kohtadest teiste tegelaste seas ja raamat lõpeb tema hukkumisega.

Klausist on raamatus tehtud midagi vaesustunud aadliku sarnast, kellel on välja arenenud vägagi veider au– ja uhkustunne: ta hävitab Hansa Liidu ja eriti Hamburgi laevu talle kunagi osaks saanud kohtuotsuse tõttu, mida ta enda jaoks häbistavaks peab, kuigi oli selle täiesti ära teeninud. Tegelik tõde temast oli aga paraku pisut vähem romantiline: ta olevat sündinud Rostocki lihtrahva hulgas ja töötanud nooruses Skånes heeringalaos ning Tallinna ja Brügge vahet sõitval laeval madrusena. Hiljem õhutas ta laeva mässule ja sai selle oma võimu alla, selle saavutuse eest kuulutati ta lindpriiks.

Pärast kujunes temast vitaalivendade peamine juht. Ta sättis end sisse Gotlandile, kuid Hansa kaebas tema peale Saksa Ordule, mille toonane juht Konrad von Jungingen otsustas piraadid Gotlandilt välja lüüa. See tal ka õnnestus 1398. a. ja Störtebekeri jõuk sättis end sisse Helgolandile, kus ta aga kohe jäi jalgu hamburglastele ja nende eestvedamisel see kamp 1401. a. kinni nabitigi.

Störtebekeri rikkustest räägiti mitmeid legende, üks suurejoonelisem kui teine. Nii väideti, et kõik ta mehed olevat söönud kuldnõudest, ja ka seda, et ta laeva mast olevat olnud seest täiesti kulda täis. Kinnitust need jutud pole küll saanud, kuid tema rikkus pidi kindlasti olema märkimisväärne. Teose romantiseerimiseks on kasutatud ka Störtebekerile naise välja mõtlemist, kuigi on teada, et tema jõuk ei pidanud enda hulgas ainsatki naist (välja arvatud vangid). Aga olgu kuidas on, igal romaanikirjanikul on lubatud kokku kirjutada mida iganes ja keegi ei saa neid süüdistada, kui nad püüavad teha oma teost kasvõi natukenegi huvitavamaks.

Paraku ei saa väita, et see eriti õnnestunud oleks. Kogu sellest teosest jääb mulje nagu ühest kindla ideeta ja poolikuks jäänud kirjutamisest. Kõige rohkem tuletab ta mulle meelde televisioonis jooksvaid Ladina–Ameerika seebikaid: justkui toimuks midagi, aga samas ajab päris korralikult uniseks. See on tüüpiline nn. romantiline põnevusromaan, peategelane (loomulikult üdini "hea" kuju) hakkab tegelema oma unistuste elukutsega, alguses jääb ta tumedatele jõududele alla, kuid mingil hetkel saabub pööre asjade käigus ja ta saavutab oma eesmärgi, kõik pöördub heaks jne. Ainuke erinevus rõhuva enamusega seda tüüpi raamatutest on see, et ta ei saavuta abiellumist oma armastatuga ja ei näita kohta kätte oma nõole, kes on tal alati risti jalus olnud.

Ühesõnaga, kui mul oleks valida, kas ma loen raamatu veel kord läbi või jätan lugemata, jätan ta parem lugemata, aga mine tea, võib–olla mõnele meeldibki sedasorti kirjandus, kuigi ma seda eriti ei usu. Hästi järele mõeldeski ei suudaks ma ette kujutada inimest, kellele selline ülitis midagi pakub. Ent mine tea, issanda loomaaed on ju kirju ja sealt võib igasuguseid eksemplare leida, nii et kui mu "reklaam" sellele teosele kedagi just ära ei kohuta, siis lugemist ju kellelgi ära keelata ei saa.

Mereröövlilugu on aga senini Saksamaal ka elav hoitud, tänapäeval on võimalik sellise tagapõhjaga legendidele üles ehitada rahvalõbustusi. Saksamaal on isegi töö– ja sotsiaalminister võtnud täitmiseks nn. Störtebeckeri viimase tahte. Alam–Saksi väikelinnas Verdenis jagas ta tänavu koos liidumaa kolleegidega kõigile soovijatele leiba ja heeringat. See oli olnud 1401. a. Hamburgis peast ilma jäänud piraadi tahe, et temast maha jäänud varandust just selleks otstarbeks, vaeste ja näljaste toetamiseks, kasutataks. Kuulu järgi olevat märtsikuu kolmas esmaspäev juba 600 aastast selleks päevaks, nüüd küll juba rahvapeo korraldamise ajendiks.

Lauri Naber

MerLe

on tänaseks jõudnud lugejale käeulatusse ehk raamatupoodide lettidele.

Kummaline on see, et meie suurepärast saavutust väärtustavad erinevad müüjad parajalt suure summaga: kui natuke mööda poode ringi jalutada, selgub, et kesklinnas asuvast raamatupoest saab MerLet osta 410 krooni eest, samal ajal kui Õismäe pood kaupleb 495–kroonise hinnaga, Ajakirjandusmaja vastas olev aga 476–sega; saarlased olevat oma esimese portsu 451 krooniga juba maha müünud. Nii et enne ostmist tasub ringi vaadata ja uurida, mis poest sama raamatu soodsamalt kätte saab.

Üks autoreid

Moodsad Läänemere piraadid

Salapärane *Juhanson*

Ilusal maialguse reedel, püüdnud "Tallinkiga" hulk aega ühendust saada, oli helistaja üpris hämmeldunud, kui lõpuks võttis telefoni sedavõrd venekeelne mees, et ei saanud eestikeelsest jutust peaaegu sõnagi aru. Niipalju siiski sai, et palus veidi hiljem helistada.

Helistanud *veidi hiljem*, ei saanud helistaja oma küsimustele oodatud vastuseid, seesama venekeelne vestleja pakkus hoopis kohatut nalja. Tahtes kuuldut hiljem kontrollida, küsis helistaja teisel pool telefonitoru hoidva mehe nime. *"Vtoroi pomoštšnik Juhanson,"* vastas too.

Juhtumisi sattus helistaja tol päeval ise "Tallinkile". Muuhulgas selgus seal, et RAS Eesti Merelaevandus oli hiljaaegu asunud oma laevadel Soome koodidega telefoninumbreid Eesti omade vastu vahetama. Selleks, et paremini kontrollida, kes ja kui palju telefoni kasutab. Ja ka kaitseks telefonipiraatluse eest, öeldi. Nii oligi "Tallink" nädal varem uue telefoninumbri saanud.

Vanad numbrid olevat hoopiski välja lülitatud. Aga mis *Juhanson* see siis oli, ja milliselt laevalt? Ja kes tema kõnede eest maksab? "Tallinkil" seesugust ei tuntud.

***Juhanson* on siiski olemas**

Uudishimulik helistas uuesti endisel "Tallinki" numbril ja palus härra Juhansoniga rääkida. *"Ei saa,"* vastati, *"on zanjat"*. No siis sobib ka kapten. Seepeale teatati, et otsitakse siiski *Juhanson* üles. Aga ega teda kiiresti leia.

Jäetagu telefoninumber, *Juhanson* helistab ise.

Ei helistanud. Kahju, oleks küsinud, kustkandist mees pärit, kaua Eestis elanud ja kas tahab edaspidi ka kapteniks saada.

Kaks "Tallinki"

Järjekindel uudishimulik tahtis ikkagi salapärase *Juhansoni* käest üht-teist küsida ja helistas laupäeval uuesti. Telefoni võtnud venekeelne mees vabandas, et jälle on *Juhanson* kinni. Aga jäetagu siiski telefoninumber, see olnud eelmisel õhtul valesti üles kirjutatud ja *Juhanson* polevat ühendust saanud.

Vastutasuks sai siis täpsustatud *Juhansoni* Soome koodiga telefoninumbrit ja helistaja küsis lihtsameelselt, mis laeval *Juhanson* ikkagi töötab. *""Tallinkil""*, kõlas vastus. Ja kuskohas siis "Tallinkil" kõnealune telefon paikneb? *"V rubke"*, öeldi teisel pool. Kena küll, aga kas "Tallinkil" pole mitte telefoninumber vahetatud? *"Aga siin on "Tallink"*," ütles vastaja.

Endastmõista ei helistanud *Juhanson* sellelgi päeval. Ent kuivõrd *Juhansoni* jutus oli eelmisel päeval olnud üht-teist merenduslikku, lubas see arvata, et kui ta just meremees ei ole, siis merega seotud kuidagiviisi ikka. Ja taipab võib-olla üht-teist sidest, kui suutis kasutusele võtta telefoninumbri, mis alles nädal varem oli "Tallinkile" kuulunud.

Juhtunut võib ilmselt pidada üksnes telefonipiraatluseks, võimalikuks majandusspionaažiks jäi tol *Juhansonil* puudu niihästi keeleoskusest kui ka suhtlemiskultuurist. Palju ta nädalaga laevafirmale rahalist ja moraalset kahju jõudis toota, arvatakse loodetavasti kokku. Palju aga telefonipiraadid üldse kahju teevad, on kokku arvata märksa raskem. Ilusa nime *piraat* taga varjub lihtne vargus.

Voori- või tüürimees?

Juhanson siiski helistas. Esmaspäeva õhtul tundis ta huvi, mida temast taheti. Ütles, et on kolmandat põlve meremees, keegi, kas vanaisa, isa või onu, olevat kogu elu teeninud Vaikse ookeani laevastikus. Ta ise olevat Eestis elanud pool aastat. Väite peale, et see pole piisav pagas, et saada *"Tallinki"* tüürimeheks, solvus aga hirmsasti ja lasi kuuldavale tõelise voorimehesõimu. Laskmata telefonikõnet katkestada, teatas, et asub hetkel *"Tallinki"* kaptenikajutis ja valmistub laeva väljasõiduks, teadmata, et "Tallink" oli sel kellaajal juba teel Helsinkisse. Pahandanud sõna *piraat* kuuldes ja toonud kuuldavale ähvarduse edaspidi arved klaarida, teatas ta lõpuks, et peab minema *"na švartovku"*.

Juhansonil ei olnud kahju telefoniaega tühjaks lobisemiseks ja isegi psühhoterroriks raisata – ta ju oma kõnede eest ei maksa. Imekspandav on aga, et mobiiltelefoni operaatorfirmad, kes suudavad kõnesekundid sendipealt kokku lugeda, ei olnud suutnud enam kui nädalaga piraatide käes olevat numbrit sulgeda. Kuigi sellest pole lugugi – küll *Juhanson* leiab uue.

"Meremees"

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu uus faksinumber
6 466 240

Kes meil käivad

13. mail seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Salavat Julajev" (Vene) — laadis tselluloosi
"Baltiyskiy 21" (Vene) — laadis ammooniumnitraati
"Kapten Konga" (Eesti) — laadis konteinereid
"Maria" (Vene) — lossis jahu

Muuga sadamas

Tanker "Blue Star" (Malta) — laadis naftat
"Sovetskaja Rodina" (Vene) — laadis seemnevilja
"Hudožnik Krainev" (Vene) — laadis paberit
"Donata" (Eesti) — ro-ro

Kopli sadamas

"Mets" (Saint Vincent) — laadis puitu
"Sakala" (Eesti) —laadis paberit
"Fryderyk Chopin" (Eesti) — lossis konserve

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 115" (Vene) — laadis vanarauda
"Alex" (Eesti) —laadis terastraati

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

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 13. mail:

"ELMAR KIVISTIK" — Gove's
"ALEKSANDER ABERG" — remondis Istanbulis
"PAUL KERES" — Ravennas
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Hay Pointist Ereglisse
"GUSTAV SULE" — remondis Riias
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Murmanskis
"HAAPSALU" — teel Houstonist Peterburisse
"VILJANDI" — Camdenis
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — teel New Yorkist Puerto Platasse
"VALGA" — remondis Riias
"SAKALA" — Kopli sadamas
"SOMPA" — remondis Riias
"KEHRA" — Chalkises
"KUIVASTU" — teel Porto Praiast Salvadori
"KUUSALU" — teel Doualast San Pedrosse
"PARILA" — Caenis
"RAKKE" — teel Rio de Janeirost Havannasse
"VALKLA" — teel Campost Abidjani
"PIHTLA" — teel Rouenist Bandjuli
"NAISSAAR" — Burgases
"VAINDLO" — teel Runcornist Kieli
"KASSARI" — teel Dakarist Finisterresse
"MUHU" — teel Bandirmast Terneuzeni
"ABRUKA" — teel Varnast Ellesmere Porti
"VILSANDI" — Ventspilsis
"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"VIRTSU" — teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" — Vanasadamas
"KAPTEN VOOLENS" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Hamburgist Vanasadamasse
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"SUURLAID" — teel Tallinnast København
"PAKRI" — teel Tallinnast Howdendyke'i
"ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Sousse'i
"KABALA" — remondis Loksal
"MOHNI" — teel Dijonist Läänemerele
"RAPLA" — teel Corkist Vanasadamasse
"SOODLA" — teel Coperist Ereglisse
"KLOOGA" — Ymuidenis
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

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

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juunis

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. 2140.
Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR