



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREPÄÄSTJA

Nr. 14-15 (167-168)

Kolmapäev, 16. juuli 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Toivo Ninnase intervjuu lk. 2
- ☛ Balti koostöö ja konkurents lk. 3
- ☛ Mereväeohvitserid lk. 4
- ☛ Eesti reisija heaks lk. 5
- ☛ Eesti Kaptenite Klubis lk. 6
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 7-10
- ☛ "Vega" uues kodus lk. 14
- ☛ Suvejutt XIII lk. 15



"Viking Sally" mudelit ümbritsevail stendidel selgitas Saksa laevatehas, kui hea laeva nad on ehitanud. Lähemalt lk. 11-12.

Meri palju jõudu annab ...

Riigikogule on esitatud "Sadamaseaduse" eelnõu. Lühike, vaid 21 paragrahvi ja rakendussätteid sisaldav eelnõu on konkreetne ja ladus. Suures osas täpsustatakse mõisteid ja ühtlustatakse nõudeid.

§ 1 Seaduse eesmärk

Sadamaseaduse reguleerib sadama valdaja kohustusi ohutusnõuetest tulenevate toimingute teostamisel ja riikliku järelevalvega seonduvaid toiminguid sadamas.

§ 2 Sadam on laevanduslikuks ja kaubanduslikuks tegevuseks ning muuks merendusala jaoks, laevaremondi või harrastusliku laevasõiduga seonduvaks tegevuseks kohandatud hoonete ja rajatiste kompleks, mis asub piiritletud territooriumil.

§ 3 Sadama territoorium on sadama funktsionaalseks tegevuseks kasutatav maa ja akvatoorium koos sinna juurde kuuluvate kaide, lainemurdjate, kaldatammide, sadama piiridesse jäävate sisse- ja väljasõiduteedega, mida kasutatakse laevade ja kauba töötlemiseks, reisiplaneerimiseks ning muuks laevalliklusega seotud tegevuseks.

Edasi selgitatakse mõisteid sadama akvatoorium, sadama valdaja, sadamakapten ning tehakse vahet kaubandusliku meresõidu ülesannetega ja riigikaitse ülesannetega sadamate vahel. Oluline dokument on sadamaeeskirj, mille kinnitab sadama valdaja, üldised nõuded sellele aga teede- ja sideminister.

Sättestatud on sadamaaluse maa kasutamine, sadama laevaliikluseks avamine ja keeld kasutada sadamat teenuste osutamiseks sadamapassita, samuti sadama valdaja kohustused sadamas ja sadama vastutuspiirkonnas. Kordagi pole seaduseelnõus sõna "meresõiduohutus", juttu on laevaliikluse ohutusest. Ka nõuded sadama valdajale on konkreetsed, näiteks vees on ta kohustatud tagama (§ 16):

- 1) hüdrotehniliste ehitiste korrashoiu;
- 2) navigatsioonimärkide korrashoiu;
- 3) deklareeritud sügavuste kindlustamise sadama akvatooriumil;

Ohutum oleks vast siiski, kui sadama valdaja deklareeritud sügavusi ei kindlustaks, vähemalt mitte betooniga, vaid nende olemasolu lihtsalt tagaks. Rahaga peab ta nende puudumist kindlustama niikuinii.

Sättestatud on reostuse kõrvaldamine sadama territooriumil, aga ka sadama vastutuspiirkond, mis võib mõnel juhul siiski vaidlusi põhjustada:

§ 17 Sadama vastutuspiirkond on sadama territoorium, samuti vee- või maa-ala väljaspool sadama territooriumi, kus asuvad navigatsioonimärgid, mis teenivad ainult seda sadamat.

Seaduskirjanikele tuleb aga meelde tuletada, et komad ja sidekriipsud pole sugugi tähtsusetud kirjavahemärgid. Vastavalt tarvitasovavusele võivad need mõtet nii täpsustada kui ka moonutada.

Madli Vitismann

... meri suured laevad kannab

Toimetuse käsutuses on järjekordne "Meresõiduohutuse seaduse" eelnõu, seekord Riigikogust. Tiit Made allkirjaga variandil on märkus: "Esitab Riigikogu majanduskomisjon eelnõu algatajatega kooskõlastatult muudetud kujul 30. juunil 1997." Olulisim muutus on vast see, et laevad on nüüd tunduvalt suuremad. Ent teadmiseks tasub ära tuua mõni teinegi oluliselt muutunud paragrahv.

§ 5 Seaduses kasutatud mõisted

(1) Laev käesoleva seaduse tähenduses on liikur- või telsaldatav ujuvvahend kogupikkusega alla 24 m või enam. Laevana käsitletakse ka ujuvvahendit kogupikkusega alla 24 m, kui seda kasutatakse majandustegevuseks või kutsetöök.

(2) Väikelaev käesoleva seaduse tähenduses on jaht, kaater või paat kogupikkusega alla 24 m. Väikelaevana ei käsitleta sõudepaati kandevõimega kuni 100 kg, süsta kandevõimega kuni 150 kg, purjelauda või mistahes ujuvvahendit kogupikkusega alla 2,5 m.

(3) Reeder on ettevõtja, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel.

(4) Üldkasutatav veeteed (muutusteta)

(5) Klassifikatsioonühing on laeva tehnilist järelevalvet teostav ühing, mis juhindub oma tegevuses rahvusvaheliste konventsioonide nõuetest ja oma reeglitest.

2. peatükk "Meresõiduohutuse riiklik järelevalve" on asendatud, uus pealkiri on "Meresõiduohutusealane tehniline järelevalve".

Järelevalvet ei teostata enam järelevalvete ja kontrolliga - § 11 (2) Järelevalvet teostatakse ülevaatuse ja kontrolliga. Seega on kirjas esmane, täis-, iga-aastane ja erakorraline ülevaatus. Järelevalvet ja kontrolli vahet aga endiselt ei selgitata.

Vabaparda ja vabaparda kõrguse pooldajate vaidlus on laheneduud läänepoolselt: § 28 on peale jäänud sõnastus: ... laevadele kehtestab laeva minimaalse vabaparda Veeteede Amet.

Täpsustatud on § 62 Riigilõivuseaduses tehtavad muudatused; selgunud on maksimumaardad.

3. Laevade tehnilise järelevalvete ja laevaomaniku auditeerimisega seotud toimingutelt:

1) laeva tehnilist järelevalvete töendavate tunnistuste väljaandmise eest järgmiselt:

- laeva iga-aastase ülevaatuse eest 50 krooni, täisülevaatuse eest 75 krooni ja erakorralise ülevaatuse eest 25 krooni laeva kogupikkuse iga 1 m kohta.

2) reederile meresõiduohutusealase auditeerimise läbimise tunnistuse väljastamise eest järgmiselt:

- 1 kroon auditeerimisele kuuluvate laevade kogumahutavuse ühiku kohta.

Summad võib igaüks oma laeva(de) mootmeid teades ise kokku arvutada.

Laevu jääb kolmandiku võrra vähemaks - nii palju on laevu pikkusega 12-24 m. Tõsi, neid väikelaevu "käsitletakse" teatavalt tingimusil laevadena.

Et mitmes paragrahvis on sõnastus paranenud, mõnes aga halvemaks läinud, jääb veel soovida, et riigikogu jätkaks seaduse parandamist ning paneks ühtlasi kohale kõik puuduvad komad.

Madli Vitismann

AS Eesti Merelaevandus Pressiteade

Eesti Merelaevanduse omanikud nimetasid ametisse uue merelaevanduse nõukogu liikmed

Eesti Merelaevanduse viieliikmelise nõukogusse kuuluvad Felix H. Tschudi (Tschudi&Eitzen Group), Connor O.M. O'Brien (Stanton Capital Corporation), Ain Hanschmidt (Uhisinvesteringud) ning riigi 30% osalust esindavad nõukogus Maksuameti peadirektori asetäitja Aivar Sõerd ja Pakterminali juhatuse esimees Aadu Luukas.

Eesti Merelaevanduse üleminekut uue omanikeringi kätte korraldab nõukogu poolt määratud juhatus, kuhu kuuluvad senine Hansatee peadirektor Enn Pant, Tschudi & Eitzen AS-i projektijuhataja Ulf Hagen ja Indra Kaunis advokaadibüroost Lepik&Luhacär. Tegevjuhatuse esimees - peadirektor on Enn Pant. Ülejäänud juhtkond jätkab praegu tööd.

ESCO Holdingu strateegilisi eesmärgi aitab üleminekuajal ellu viia töögrupp, kuhu kuuluvad praeguse Eesti Merelaevanduse juhtkonna liikmed, omanike esindajana Len Jardine Stanton Capital Corporation-ist ja konsultantide rühm.

Senine merelaevanduse peadirektor Toivo Ninnas jätkab omanikfirma ESCO Holding nõukogus ning uute omanike nõustajana.

Eile allkirjastasid AS-i ESCO Holding ja Eesti riigi esindajad erastamislepingu, mille kohaselt kuulub AS-ile ESCO Holding 70% Eesti Merelaevanduse aktsiapakist. ESCO Holdingu osanikud on Tschudi & Eitzen Group, AS Uhisinvesteringud, Stanton Capital Corporation, Balti Cresco Investeeringusgrupp, ESCO management ja AS Epeks.

Toimetusel. 8. juulil on AS-i Eesti Merelaevandus avalike suhete konsultant Malle Aleksius.

Esimene intervjuu endise peadirektoriga

Kuidas teid täna, 8. juulil tuleerida, TOIVO NINNAS?
Endine peadirektor.

Palun kirjeldage ajaloo jaoks "Eesti Merelaevanduse" erastamise lõpuspurti – mis sündis missuguses järjekorras.

Eilne päev oli "Eesti Merelaevanduse" elus äärmiselt tähtis päev, võib-olla üldse üks tähtsamaist, mis kunagi olnud. 7. juulil kanti raha üle ning kirjutati alla ja lasti käiku erastamisleping. Erastamislepingust on vaid mitteametlik tõlge eesti keelde, ja leping kui selline kirjutati alla ingliskeelsena. Kõige tähtsam allkiri on minister Vare oma, siis tuleb erastamisagentuuri peadirektor Sarnet, seejärel investeringute garanteerija Tschudi & Eitzen AS. Nende järel kirjutatakse alla ostja "Esco Holdingu" poolt juhataja Schults, pärast seda kirjutasin "Eesti Merelaevanduse" kui müügiobjekti poolt mina alla. Iga allkirja tõestas omakorda tunnistaja. Tunnistajaks olid aga kõlkvõimalikud advokaadid, ja neid oli seal tõesti palju.

Peale selle viseeriti iga lepingu leht eraldi, juurde pandi ka veel äriplaanid ja muud niisugused asjad. Erastamislepingu tegemine on tohtu paberimajandus, selle kallal on ametis palju juriste. Vahel tundub, et juristid on ka ses mõttes kõvad poisid, et leivad endale väga palju tööd. Nagu ütles kord üks tuntud jurist: Eesti Vabariik teeb kõik selleks, et meil juristidel ikka jätkuks tööd ja meie lastel samuti...

Seda väärt dokumenti hoitakse mitmes kohas, sest iga osapool sai oma ilusasti kokku kõidetud raamatu. "Eesti Merelaevandusele" antud raamat on hõlul meie juriidilises osakonnas.

Kui see kõik oli valmis, siis öeldi: järgmine etapp on nüüd raha ülekandmine. Raha saabus Norrast ja Ameerikast ja Eestist mõeldud nädala lõpul Ühispanaga arvele. Edasised tehingud toimusid Hansapangas. Kui leping oli alla kirjutatud, anti Ühispanagale ametlik korraldus raha sinna üle kanda. Kell 12 anti korraldus, ja kui tulime pool viis uuesti kokku, saabus Hansapanga juhtkond, Mõis ja Neivelt, kes esitasid meie kirjalikult, et raha on üle kantud. Peale selle vormistati veel paber selle kohta, et leping läks eile õhtust, 7. juulist käiku. Sellest hetkest on firma kaks aastat erastamislepingu täitmise ja kõige muu osas riigi kontrolli all.

Aga vahepeal oli ka sündmusi. Moodustati uus nõukogu, kus on kolm inimest investori ja kaks riigi poolt. Riigi poolt on Pakterminali nõukogu esimees Aadu Luukas ja maksuameti peadirektori asetäitja Aivar Sõerd, investori poolt Felix Tschudi, Ain Hanschmidt ja Connor O'Brian. Nõukogu esimeheks valiti Tschudi ja aseesimeheks Sõerd. Nõukogu ei kaotanud ka aega, vaid kutsus tagasi vana juhatuse, kus oli Kalmus, Arik ja Ninnas ning määras uue juhatuse koosseisus Enn Pant, Ulf Hagen Norrast ja meie endine jurist Indra Kauris, kes praegu töötab advokaadibüroos Lepik & Luhaäär. Nõukogu esimeheks määrati Pant. Meie oleme eile kella kaheteistkümnest sils vabad mehed.

Mina tegelen praegu sellega, et näitan norralastele firmat,

olen nendega terve päeva jooksus. Edasi on vaja Pandiga kokku leppida, mis päevast ma olen vaba. Kabinetis on praegu kaks inimest, ja kaks inimest ühe kabineti jaoks on liiga palju. Arvan, et homme tegelen veel norralastega siin ja seejärel käin nendega ära Kaliningradis, ning esmaspäevast olen sellest ametist vaba.



Toivo Ninnas sen. täna 9. juulil seniseid kolleege.

Mulle pakuti juhatuse liikme kohta, millest ma keeldusin. Olin juhatuse esimees ja enne seda kümme aastat peadirektor. Kümme aastat tagasi lõpetasin töö laevanduse ülema asetäitjana, ja arvan, et ei ole mõtet ringiga jälle tagasi tulla. Ei ole öeldud, et firmas oleks midagi kangesti pahasti olnud, välja arvatud, et pressis näguguti nende kahjumite pärast, mis polnud mingid õiged kahjumid, vaid valuutakursist tingitud ja "Tallinki" võimalik müügiobjekt - laev on tegelikult silamaani müümata. Aga noh, firmas on vaja uut verd ja uut lähenemist, kõik õige.

Järgmine ettepanek oli teha must omanike nõunik, isegi vanemnõunik, töökohaks "Esco Holding". See firma kujutab endast aktsiapaki omanikku ning seal võetakse vastu põhiomaniku põhimõttelised otsused "Eesti Merelaevanduse" suhtes. Laevanduse omanikke on ju kaks: "Esco Holding" ja riik. Eraomanikud peaksid oma asjad selgeks vaidlema "Esco Holdingus".

Lepingut mul veel ei ole, sest ütlesin, et tahan puhkusele minna: viimased nädalad ja kuud on olnud selle erastamisega väga väsitavad. Täna arutasime läbi põhimõtted, mis minust tahetakse: siin on väga palju küsimusi, mis on seotud laevaehitusega, Venemaaga jne. Tahetakse muidugi, et oleks mingi konfidentsiaalsuse kohustus, sest praegu mul seda pole. Võiksin kasvõi homme minna mõne konkurendi juurde tööle ja hakata "Eesti Merelaevandust" "aitama". Leping on kaheks ja pooleks aastaks, millele ma vaatan kui pehmele üleminekule pensionile jäämiseks. Palka hakatakse maksma tõenäoliselt küllaltki korraldada, aga kindlasti mitte suuremat kui praegune. Ag selle eest töö on niisugune loominguline, pole vaja tingimata laua taga istuda. Ega ei ole ka praegu, kus istuda, sest "Esco Holdingul" pole mingit kontorit, kõik tema paberid mahuvad ühte portfelli, ja see portfell on advokaadikontoris.

Adress on Lepiku ja Luhaäär advokaadibüroo; seni oli minu korter.

Paljud arutavad, et kas tegin õigesti või valesti. Ise arvan, et tegin õigesti. Esiteks, inimene ei peaks minema tagasi vanadele ringidele. Ja teiseks, mingit tööd peab tegema, sest olen palju kuulnud, et kui inimene jääb



Toivo Ninnas jun. ja Felix H. Tschudi.

Arnold Vaarpu fotod

järsult pensionile, siis läheb ta rivist välja ja tal on seda väga raske üle elada. See on pehme üleminek nii mulle kui laevanduse uutele omanikele, kelle hulka ma - küll väikeomanikuna - ka ise kuulun.

Kui väikeomanikest rääkida, siis kas nüüd võite öelda, milline oli igapäevane rahaline panus?

Palju keegi maksis, on muidugi saladus, aga niipalju võib öelda, et see ei langenud sügugi kokku summaga, mis osalusprotsendi järgi oleks maksta tulnud. Meie panusena võeti arvesse ka äriplaanid, mida tegime, meie teadmisi ja firma tundmist. Juhtkonna inimesed ei maksnud keegi seda raha, mida pidanuksime protsendi järgi, mis oleks olnud ka täiesti võimalik. Aga seda täpsemini öelda ei sobi nende nõusolekuta, kes ostsid meie teadmisi ja teatud mõttes ka õigusi, sest leppisime kokku, enne kui nendega paari läksime, et neile kuulub nõukogu esimehe koht ja peadirektori määramise õigus, samuti juhatuse liikmete määramise õigus.

Aga võin öelda, et aktsiad on mul alles, korterit maha müünud ei ole ja autot pole ka praegu nagu polnud varemgi. Ent raha läks päris kenasti, näiteks nende uuringute jaoks, mida laskime teha, sest kui tahad kellelegi midagi näidata, siis oma kodukootud tarkus ei aita, tuleb tellida tunnustatud firmadelt, mis aga võtab väga palju raha.

Kas täna viimasele aastale tagasi vaadates võite öelda, et kõik on läinud õigesti - nii, nagu olete tahtnud?

Ei, muidugi kõik nii, nagu tahtnud, läinud ei ole. Me tahtsime kaasata terve hulga inimesi ja mõtlesime, et meil õnnestub võtta laenu ja see töötades ausalt tagasi maksta. Aga meil ei olnud enam aktsepteeritavat laenu tagatist. Minu meelest kogu Eesti erastamine on käinud niimoodi, et laen tagatakse selle varaga, mida erastatakse. Ent uue äriseaduse järgi ei või emaettevõtte kasutada tütarvõtte vara pandina. See pani meile kõige suurema põõna,

sest polnud, mida pantida. Ja oma häbi peame tunnustama, et me seda korda ei teadnud. Olen isegi varem osa võtnud ühest väikesest erastamisest - erastasime teistega koos "Kommunaari" ühe väikese tsehhi, mida meil küll vaja ei läinud. Aga siis võtsime lihtsalt pangast laenu selle tsehhi alla. Enam nii teha ei saa. Selles on siiski ka oma positiivne moment: erastaja peab raha võtma mujalt, ei saa erastatavat firmat nõ. puh-taks teha.

Nii ei jäänud meil muud üle, kui leida rikas kosilane, kes oleks nõus võtma arvesse meie tehtud tööd, teadmisi jne. Kui möödunud augustis hakkasime asjaga tegelema, olid meie mõtted teistsugused. Aga noh, meie võitsime, ja see on ka suur asi, kui nii võtta.

Pölvkondade vahetusest firma juhtimises võib aru saada. Aga aastakümneid on "Eesti Merelaevanduse" peadirektor olnud kapten. Missugune nüüd on kõrgeim ametikoht firmas, millel töötab meremees? Ühesõnaga, kus lõpeb merenduslik pädevus firma juhtimisstruktuuris? See on sama asi, mida küsisime teede- ja sideministeeriumis. Seal on asekancler kõrgeim merearidusega ametnik.

Rahanduse ja majanduse inimesed firma eesotsas on muidugi väga vajalikud, aga otsustamise juures on tarvis ikkagi ka merenduslikku kompetentsust.

Ega teisteski laevandusfirmades, mille juhtkonda ma tunnen, nad küll ka kõik kaptenid ei ole. Nordström & Thulini peamees on näiteks ökonomist. Ehkki, nüüd juba suure merendusosalase kogemusega. On muidugi soliidne, kui saad ka selles ametis nimekaardile kapten kirjutada. Mul on siin kapteniks olekut ka kindlasti kasu olnud, kuigi olen nüüd juba 24 ja pool aastat maal olnud.

Otsuste vastuvõtmisel on merenduslik kompetentsus muidugi vajalik. Kui sul endal seda ei ole, tuleb selles osas otsustamine üle anda kellelegi, kel see on. Näiteks ei saa teha otsuseid mingis avariiolekorrast, kui sul puudub ettekujutus, mida see üldse tähendab.

Aga oleme firmaga jõudnud omanikefaasi, kes teavad ja teevad, mida tahavad ning riskivad oma rahaga.

Lõpetuseks tahaksin öelda, et minu arvates ESCO management, ma pean silmas nii ennast kui teisi, kes on olnud siin minu kõrval, pole tahtnud ilalgi firmat paljaks riisuda, küll aga alati soovivad erastada. Oleme ESCOt alati vaadanud kui oma ettevõtet, meil pole kunagi tulnud mõttesse teha seda, mida mõned erastamisega leiba teeninud härrasmehed soovitasid: firma võimalikult madalale lasta, ja siis odava rahaga ära erastada. Oleme teda alati oma jõudu ja oskust mõõda püüdnud arendada, pole abi palunud ega riigi garantiliselt võtnud, oleme ise, muidugi konsultantide abiga, laevaehitusprogrammide kokku pannud.

Tahaksin tänada ka meie ajalehte, millega oleme aastaid koostööd teinud ja loodan, et see ei ole mitte meie viimane intervjuu.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Rootsi merendusest

Rootsis on käesoleval ajal üle 600 suure kaubalaeva kokku 24 miljoni dedveitonniga. Laevandusfirmasid on 160. 1996. aastal arvestati riigi ekspordikäibest 23 miljardit Rootsi krooni laevanduse arvele. Laevanduses töötab 13 000 inimest, kogu merendussektoris üle 60 000.

Laevade tonnaažist on 2,5 miljonit dwt Rootsi lipu all, aga Rootsi kompaniide poolt kontrollitavat tonnaaži rahvusvahelisel turul võõrriippude all arvestatakse 21,5 miljonit dwt. Need on peamiselt puistlasti- ja tank-laevad.

Üle 300 kogumahutavusega ja alla 30 aasta vanuseid laevu on 252, kokku 2,3 miljonit dwt. 1997. aastal on laevastik hakanud vähenema.

Rootsi merenduse reisisajatekäive 1996. aastal oli 36 miljoni reisisat, kaupa veetakse meritsi 120 miljonit tonni. 31% ekspord- ja 17% importkaubast veetakse Rootsi laevadega. 95% Rootsi väliskaubandusest käib läbi sadamate või Narviki maagisadamaga Norras. 70% kaupadest on tulnud või läinud Euroopa sadamatest.

Iga päev tuleb Rootsi sadamatesse 70 kaubalaeva, aastas saab neid sadamatesse sisse sõite kokku 27 000.

Iga päev peatuvad Rootsi sadamates 230 parvlaeva. Need laevad veavad 27 miljonit tonni kaupa, veerandi kogu Rootsi väliskaubanduse käibest.

Reisilaevanduse arendamiseks (konkurentsis püsimiseks) investeerisid Rootsi laevaomanikud möödunud aastal kiiretesse katamaraanidesse. Samuti ro-ro-laevadesse, mis on mõeldud paberit ja muude metsandustoodete veoks. Metsamaterjali vedu on möödunud aastal kõige rohkem kasvanud. Teiste segakaupade veol saavutatud juurdekasv loetakse kätetoimetustajate täpsuse arvel saaduks.

Reisijateveol tehtud panus kiir-laevadele on rootslaste ettevalmistus tax-free kaubanduse lõpetamisel 1999. a. konkurentsis püsimiseks. Uuringute põhjal ennustatakse 30%-list piletihindade tõusu, kui reisisajate arv jääb enam vähem samaks. Aga piletihinna tõusuga arvatakse kaasnevat kuni 50% reisijate arvu vähenemine. Lisaks 2700 tööpaiga kaotus, sealhulgas jäävad töötuks 1700 meremeest ja muud laevafirmade töötajad reisilaevanduses.

1997. a. algusest viidi sisse riigi uus merenduspoliitika viieks aastaks. Riigi laevamaksud hakkavad sõltuma laevade keskkonnasõbralikkusest. Suuremad reostajad hakkavad rohkem maksma. Seevastu need, kes kasutavad madalama väävlisisaldusega kütust või heitgaaside puhastusseadmeid, vähem.

Nagu teisteski arenenud mereriikides (Norras, Hollandis) arvestatakse laevandust kui strateegiliselt olulist majandusharu riigi arengus ning riiklik poliitika on suunatud sellele, et kindlustada oma laevanduse konkurentsi võime säilitamine ja suurendamine. Riigi praeguse subsiideerimispoliitika jätkumisel on mehitamiskulusid võimalik alandada kuni 20%.

Ja ikkagi on oht, et paljud laevakompaniid on valmis peakorteri Rootsisst välja viima ning laevad võõrriippude alla registreerima.

Reet Naber

Euroopa transpordipoliitika tegemine soomlaste õuel

22.-25. juunini viidi Helsingis läbi III Pan-Euroopa transpordikonverents. Sellel Euroopa transpordi esindusfoorumil osales 50 riigi 1001 esindaja hulgas ka Eesti delegatsioon eesotsas teede- ja sideministri **Raivo Varega**. 26. juunil, kui osa konverentsikülalisi oli Eestiga tutvumas, korraldati ministeeriumis briefing. Oli võimalik kuulda, mida arvavad konverentsi tulemustest ning Eesti osast Euroopa transpordisüsteemis Euroopa Komisjoni transpordidirektoraadi ülem **Jürgen Erdmenger** ning sama direktoraadi välissuhete osakonna ülem **Jonathan Scheele**.

Jürgen Erdmenger hindas lõppenud konverentsi põhitulemiks seisukohavõttu Euroopa transpordipoliitika tänase seisuga ning edasilükkumise suun-

dade kindlaksmääramist. Arutelu olid haaratud nii transpordipoliitika tegelejad kui ka muud asjast huvitatud, näiteks äriühingud.

Praeguse transpordipoliitika väljakujundamisel on eesmärgiks seatud välja kujundada võimalikult keskkonna- ja inimsõbralikult funktsioneeriv süsteem ning teiseks, konkurentsivõimaluste loomine.

Muutused Ida- ja Kesk-Euroopas on tugevasti muutnud Euroopa transpordipoliitikat, suurt tähelepanu on hakatud pöörama merendusele, põhiküsimuseks on infrastruktuuri arendamine ning uue tehnoloogia kasutamine.

Iga riik peab ise arendama oma transpordivõrku ja sellesse investeerima, koostöö ning crossborder-investeeringud tulevad kõne alla suuremate pro-

jektide puhul, mis hõlmavad mitut riiki.

Phare programmi kohta ütles ta, et suund on võetud fondide jagamiseks nii, et ca 70% läheks infrastruktuuride arendamiseks investeerimiseks nendes maadesse, mis kavatsevad Euroopa Liiduga ühineda, 20-25% neis riikides vastavate institutsioonide ülesehitamiseks (ehk laias laastus bürokraatia arendamiseks).

Minister **Raivo Vare** selgitas transpordikoridoride olemust ning väljendas rahulolu sellega, et koos Läti kolleegiga õnnestus tähelepanu tõmmata I ja IX (Via Baltica) ja läbi Soome Moskvasse suunduva koridori ühenduse plaanile. Meile tähendaks see suuremat tähelepanu Tallinn-Tapa-Narva raudteele.

Meeldivana nimetas **Raivo Vare** seda, et sisuliselt tunnisi-

tati Läänemere piirkonna arengutase, võrreldes näiteks Musta või Vahemerega, niivõrd heaks, et sellisel suurel üldfoorumil ei ole siniseid küsimusi enam vaja arutada. Kõneks oli Läänemere riikide transpordiministrite konverentsi ellukutumine.

Transpordiga seoses oli arutusel ka piiriületamine, mis on osutunud üldist arengut takistavaks. Ent meie kohta ütles tunnustussõnu Soome kolleeg. Juttu oli ka avaliku ja erasektori partnerlusest transpordis, raudtee reisijateveost jms.

Suurt tähelepanu pööratakse praegu merenduses lähikaubavedudele (short sea shipping). See seostub ka meie nüüd erastatud "Eesti Merelaevandusega".

Ka see oli kõneaineks kui positiivne näide Eesti arengus.

Räägiti sellestki, et normaalne on, kui riik ise ei oma laevakompaniid, vaid toetab oma laevandust muul viisil. Kui käesoleva aasta aprillini oli Euroopa Liidu transpordipoliitika kindel seisukoht, et mingisugust riikliku toetust ei tohi anda, siis nüüd on see kindlus mõranema hakanud. Mõõndi, et kuna merendus on riikidele strateegiliselt ja majanduslikult väga oluline, võib kasutada erinevaid toetusviise. Näiteks maksude kaudu (kasvõi käibemaksust vabastades) või riigieelarvest teatavat osa personalikuludest laevaomanikele kompenseerides, et säilitada tööhoive ja kvalifitseeritud kaader.

Seega on laevaomanike mured mõnel pool juba arusaamist leidnud.

Reet Naber

Teede- ja sideministeerium Pressiteade

Eesti, Läti ja Leedu mereadministratsioonide juhid peavad kolme Balti riigi kaubandusliku meresõidu lepingut hädavajalikuks

19. juunil toimus Riias Eesti, Läti ja Leedu mereadministratsioonide kõrgetasemeline koosolek. Koosolekus osalejad otsustasid pärast lepinguversiooni viimistlemist pöörduda iga osalenud riigi välisministeeriumi poole ettepanekuga sõlmida kaubandusliku meresõidu leping. Samuti otsustasid koosolekus osalejad moodustada Eestis mittetulundusliku juriidilise isiku, tuginedes Balti Regionaalse Elektroofonilise Navigatsioonikaardi Koordineerimiskeskusele.

"Lipuriikidena on kõigi mereadministratsioonide juhid teadlikud kohustusest rakendada rahvusvahelisi konvent-

siione, samas puudub meil Balti riikide laevadel konventsioonide täitmise kontrollimiseks vajalik seadusandlik baas," tõdes Eesti Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak.

Meresõiduohutuse tagamiseks otsustasid kolme riigi mereadministratsioonide juhid vahetada asjasse puutuvat informatsiooni riikide mereadministratsioonide teostatava laevade inspekteerimise tulemuste kohta.

Esimene mereadministratsioonide esindajate koosolek toimus tänavu 29. aprillil Tallinnas, järgmine koosolek tuleb detsembris Klaipedas.

20. juuni

Seitsmendik Läänemere laevaliiklust

Saksamaa algatusel korraldati tänavu kõigi Läänemere-äärsete riikide piirivalvetegelevaid ametkondi hõlmav operatsioon "Baltic Guard '97". Selle eesmärk oli kontrollida laevaliiklust ning illegaalse immigratsiooni ja salakaubaveo voo- gusid. Et piirivalve tööjaotus on eri riikides erinev, osalesid näiteks Eesti ja Soome poolt piirivalve, Lätist sõjalaevastik (merel) ja piirivalve (sadamais), Rootsist rannavalve.

Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja **Jüri Kreegi** teatel kontrollis Eesti piirivalve 21. maist 1. juunini kõiki laevu, mis ületasid Irbe väina meelepoolsel osal ja Pakri-Hanko joone. Saadi teada, et kümne päeva jooksul sisenes Eesti sadamatesse 400 alust ja väljus 395. Üllatavalt palju laevu sõitis läbi Irbe väina Eestipoolsele osale - 145. Eesti vetes si-

senes Soome lahte 236 laeva. Selgus, et umbes 16% Läänemere laevaliiklust on Eesti vetes.

Eestis hõlmas see rahvusvaheline operatsioon kõik mereäärset piirivalvepiirkonnad, sadamates töötati koos sadamavõimude ja tolliga. Kontrolliti omavahelise töö koordineerimist ja side efektiivsust. Piirivalve kasutas 80% ulatuses arvutisid, millele maksumaksja raha kokkuhoidmiseks minnakse üle ka igapäevatööks.

Kõigi Läänemere-äärsete riikide asutused vahetasid teavet ja iga päev tehti kokkuvõtteid. Jüri Kreegi sõnul jõuti järeldusele, et vaatamata radarvaatlussüsteemi puudumisele ja radartehnika äärmisele mahajäämusele ei jäänud Eesti piirivalve hätta.

Madli Vitismann

Läti viisa kergemini

Transiitkaubanduse assotsiatsioon Lätis on ette valmistanud ettepanekud seadusandlusel muutmiseks, et transiitkaubade käitlus muutuks kergemaks. Selleks tehakse ettepanek kergendada viisade saamist Läti esindustes, et ärimehed saaksid Lätis oma äriasi juuremini ja paindlikumalt. Sellega

liituvalt tehti nii välis- kui ka transpordiministeeriumile ettepanek kaaluda endise Nõukogude Liidu kodanikele Läti puhkusele sõiduks soodustingimustel, lihtsustatult viisade andmist.

Reet Naber

"Transport ja side '96"

Teede- ja sideministeerium on välja andnud suures formaadis ja mahuka statistilis-informatiivse koondülevaate eelmiste aastate töö kohta. Kantsler **Ruth Martin** ütleb toimetusele saadetud eksemplari kaaskirjas: "Ülevaates esitatud teave

tugineb nii ametlikule statistikal kui ka täiendavalt koondatud arvandmetele ning iseloomustab Eesti transpordi- ja sidesektori põhilisi töötulemusi perioodil 1991-1995. /.../ Nii valdkonniti kui läbivalt on koondülevaates kajastatud

Kaheteraga mõök

Läti ajakirjanduses on tekkinud pahameel ja arusaamatus Phare-programmi otstarbekuse suhtes. Ollakse rahulolematud sellega, et raske rahaga kinnimastud eksperdid on oma kokkuvõtetes, mida levitatakse kõikjal asjastuhvatute hulgas, kõvahäälselt kinnitanud, et Läti sadamatel ja transiitkaubandusel ei ole tulevikus erilist turgu ning seega ka mitte erilist laenemist loota.

Läti avalikkuses on tugevasti protestitud selle seisukoha vastu, sest viimastel aastatel on just Läti sadamate kaubakäive oluliselt kasvanud ning sealne valitsus on suutnud üht-teist teha ka transiitkaubanduse elavdamiseks. Läti Transiitkaubanduse Liidu president Aivars Lembergs on avaldanud nõrdi-

must selle üle, et igasugustele materjalidele (tasutal) ligilastud eksperdid on selle materjali ära kasutanud omakasupüüdlikes huvides. Siin-seal on vilksatanud süüdistus, et vajalikku info on kasutatud Läti konkurentidele ettesõotmiseks.

Läti merelehes väidetakse, et kuigi seni ametlikult seda pessimistlikku seisukohta väga laialt pole levitatud, on selge, et vajalikul ajal ja vajalikus kohas see investeeringute planeerimisel või muude plaanide tegemisel kindlasti mängu tuleb. Siinse piirkonna arenguga vähem kursis oljad muudab investeeringutes või muudu äriajamisel kindlasti ettevaatlikuks mingi oma, läänlasest eksperdi väljaõeldu regiooni perspektiivide suhtes.

1995.-1996. a. toimunud arendustegevus, tähtsamad struktuurid ja õiguslikud ümberkorraldused, ettevõtlike areng ja privatiseerimine kulgemine, rahvusvaheline koostöö jt. küsimused. Esitatud on andmed ka ministeeriumi valitsemisala 1995. a. eelarve täitmise ning 1996. ja 1997. aastaks kinnitatud riigieelarve kohta."

Hinnangu andmisel Phare programmile on tagasihoidlikum olnud teedeminister Vilis Kristopans, kes on positiivsena nimetanud 5,2 miljonit eküüd, mis on aastail 1991-1996 saadud peamiselt konsultantide kasutamiseks. Loodetakse saada abi ka infrastruktuuri arendamiseks, teoksil on Daugava silla ehituse ettevalmistamine.

"Poolteise aastaga olemas suutnud saada Läänemere riikide piirkondlikuks keskuseks. Kui aasta eest mõni püüdis seda vaidlustada, siis kaubakäibe kasv ning teenindustase tõus meie sadamates enam seda öelda ei luba," on minister kinnitanud Läti merelehele "Juris Vestis".

Reet Naber

Klaipeda parvlaevasadam on transpordiketi usaldatav lüli

Kõik kiidavad ennast

"Klaipeda on pikka aega tuntud kui üks Läänemere idaranniku kõige sobivamaid sadamaid", alustab oma sadama tutvustust Klaipeda parvlaevasadama direktor Saksamaal välja antavas mõjukas merendusajakirjas "Schiff und Hafen". See ajakiri avaldab nii inglise kui ka saksa keeles ülevaldeid laevanduse ja laevaehituse arengust, uuematest teadussaavutustest jne. Tugevat lobby-tööd teevad ses ajakirjas Leedu, Läti, Poola ja teised endise Ida-bloki maad. Rääkimata teistest Läänemere-äärsetest riikidest, kel alati mingit ülevaldet või saavutust tutvustada on. Viimane selle aasta number on Skandinaavia-eri, tutvustamaks seda regiooni ja selle võimalusi. Eesti kohta pole pikemat aega öieti midagi olnud.

Sama võib öelda ka teiste rahvusvaheliste merendusväljaannete kohta. Eestiga seoses võib neist materjali leida alles siis, kui on jälle midagi "Estonia" kohta. Lühidalt on olnud juttu "Eesti Merelaevanduse" erastamisest.

Reet Naber

Balti terminaal

Stockholmi Vabasadamaga kõrvalbasseinis seisab vahetevahel Riia liinilaev "Russ", ent juunis oli sama kai äärde ilmunud "Palanga", kodusadam Klaipeda. Laevaküljel on kiri "Lisco Baltic Service", kaile on tekkinud koridor, mille teine ots viib uude Balti terminaalile.

"Palanga" kapten on Saaremaal pärit **Rudolf Tapper**, lõpetanud Tallinna Merekooli 1975. aastal. Klaipedas elav ja suviti Saaremaal puhkav **Rudolf Tapper** on kooli lõpetamisest peale Leedu Merelaevanduses töötanud. Siis olnud seal pa-

Klaipeda-Stockholmi-liini alustati tänavu Klaipedast 10. ja Stockholmist 11. juunil, "Palanga" sõidab kaks korda nädalas Stockholmist ja korra nädalas Kieli. Ro-ro-tüüpi laev mahutab 1200 m autosid ja 126 reisijat.

Nüüd on siis igal Balti riigil oma Stockholm-liin. Aga Eesti liinil on oma, Tallinna terminaal. Seevastu Peterburist Stockholmist enam reisilaev ei käi.

Madli Vitismann



Ühel päeval Läti "Russ", teisel Leedu "Palanga".

27. juunil kell 12.00 anti kaitseministeeriumis lipniku sõjaväeline auaste Eesti kaitseväge esimese sõjavärgse mereväehvitseride kursuse lõpetajatele. Lõpetajaid tervitasid kaitseminister Andrus Öövel, piirivalveametite peadirektor mereväekapten Tarmo Kõuts ning mereväe juhataja mereväekapten Roland Leit.

Mullu 13. novembril alustanud kursus korraldati peamiselt Piirivalvekoolis. Kaitseväge juhataja käskkirjaga määratud komisjon (esimees kaptenleitnant Ants Toomepuu piirivalveametist) arvas kursuste nimikirja vastuvõtukatsed edukalt läbinud 16 piirivalve ja 2 mereväe esitatud kandidaati, kel kõigil oli juba varasem mereharidus olemas.

Kõik see mees lõpetas kursuse edukalt. Kursuse eesmärk oli koolitada kaitse- ja mereväeliste algtaandmistega ohvitseride, kelle mereerilised teadmised on viidud tänapäeva tasemele ning kes on ette valmistatud ka jalaväe rühmaülemaiks. 8-kuulise õppeaja jooksul täiendati teadmisi navigatsioonil, mereside,

Esimeene ja viies

mereõiguse, merepääste ja esmaabi, mereväe lahingutaktika, sõjalaevade ehituse ja varustuse, hüdrograafia ja hüdroakustika, laskeasjanduse, juhtimisõpetuse, pioneeriasjanduse, määrustike, riviõpetuse, side, arvutite jms. alal. Kursuste ülema major Enn Völdula sõnul paistsid mereväelased silma väga heade õppuritena. Eksami keskmine hinne oli 4,36.

See kiitus meremeeste kohta sundis välja otsima 1933. aasta ajakirja "Merendus", milles kirjutatud hilisem Merejõudude juhataja kapten-major Santpank tagasivaates ilmselt heameelega meelde tuletada võis: 1920. aasta kevadel muudeti mereväekadettide klass Mereväe Kadettide Kooliks. See tõstis kadettide enesetunnet, tekkis asutustevaheline võistlus sõjakooliga, mis kihutas mereväekadette üle trumpama maaväe omi nii distsipliinis kui ka üldises käitumises. Selle tagajärjel

ei võinud peagi mereväekadettidest öelda midagi halvaks panevat.

Tänavusest kursusest osavõtjad osalesid rahvusvahelisel merepäästeõppusel "Pakri 97" ning ühisõppusel "Baltops". Lisaks kursuse lõpetamise tunnistusele ja ohvitseriõlakutele võtsid vastsed lõpetanud vastu ka mereveohvitseride kursuse hõbedased lõpumärgid.

Enne sõda loetakse mereveohvitseride täiendust neljal korral. Viimane, Sõjakooli mereväe ohvitserideklassi 1940. aasta lend enam oma märke kätte ei jõudnud saada, sest algas aeg, mis muutis Eesti mereveohvitseri ametlikult ebasoovitavaks. Koos praeguste lõpetanutega võtsid nüüd selle märgi vastu 1940. aasta lennu kolmeteistkümnest lõpetanust veel kaks rivis olevat: Aleksander Miller ja Arved Lints, kelle märgid on numbriga 069 ja 066. Meie esimeste mereveohvitseride lennu lõpetanud saavad märgid alates numbrist 075. 1921. aastal lõpetas tollase mereväekadettide kooli esimese lennu samuti 18 meest.

Piirivalve Ohvitseride Kogu võttis kolleegid oma täiendustliikmeiks. Mereväekapten Tarmo Kõuts menutas kindral Laidoneri pöördumist lõpetanute poole 1940. aastal:

Mereveohvitserid on teistega võrreldes raskemais tingimustes. Mereveeosad on väikesed; need asuvad laiali üksikute eemal. Sellistes tingimustes tekib mentaliteet, kus rivi-distsipliin kipub jääma tagaplaanile. Distsipliin aga peab välitsema kõikjal, olgu see kustahes - laeval või kaldal. Seepärast on mereveohvitseri ülesandeks jääda distsiplineeritaks sellest hoolimata, kas ta peab iga silmapilk oma tegevusest aru andma või mitte. Siis

jäävad ka teie käsualused sama kindlalt distsiplineeritaks. Distsipliini põhimõte on: kes ei oska käsku täita, see ei oska ka käsku anda. See on vana tõde.

Ja veel:
Nagu 1940. aasta lõpetamise järelgi, küll veidi erinevalt: "Pä-

rast pildistamist mindi laiali, et õhtul uuesti kokku tulla Mereväe Ohvitseride Kogus, kus omavahelisel koosviibimisel sõlmiti sidemed eelolevate ülesannete ühiseks lahendamiseks mereväs ja riigikaitses."

Reet Naber



Pagunite vahetamine võttis paljukogenuilgi käd värisema.



Vastsete pagunitega kaitseministeeriumi trepil.

Riigikaitses kõrgeim juht
Vabariigi President
käskkirja
nr. 17

Sõjaväeliste auastmete andmine

1. Kaitseväge juhataja 13. juuni 1997 ettepanekul annan lipniku sõjaväelise auastme mereveohvitseride kursuse lõpetanutele järgmiselt:

Ants Arukask	Arti Hool	Ülo Kahre
Mati Kespre	Lembit Kirss	Dmitri Käsper
Karli Laidinen	Hillar Luukas	Ain Mägi
Enn Peterson	Tiit Pöder	Toomas Randme
Aldo Rauk	Raimond Salumägi	Erni Tiitmaa
Vahur Toimetaja	Bruno Vabrit	Romvald Võsu

2. Käskkirja avaldatakse Riigi Teatajas.

3. Käskkirja jõustub allakirjutamise päeval.

Alus: Eesti Vabariigi põhiseaduse § 78 p. 15, Rahuaja riigikaitses seaduse § 11 lg. 2 p. 4.

Lennart Meri

Kadrirus 18. juunil 1997. a.

Kuuskümmend aastat allveelaeva

9. juulil 1997 möödus 60 aastat ainsa esimese Eesti Vabariigi säilinud sõjalaeva, allveelaeva "Lembit" jõudmisest Eestisse. Seda tähistati piduliku rivistusega aluse juures.

Eesti merejõudude juhataja mereväekapten Roland Leit pidas sündmuse puhul kõne. Ta toonitas, et kui Vabadussõja päevil olid Eesti Merejõudude käsutuses vaid venelastest ja sakslastest maha jäänud laevad ja parema puudumisel tuli kaasata ka mittesõjaliseks otstarbeks ehitatud laevu, siis 1936. aastal Inglismaal ehitatud allveelaevad "Kalev" ja "Lembit" kujutasid endast tolleaegse tehnika viimast sõna. Kuigi inglasega oli juba 1926. a. sõlmitud kokkulepe allveelaevaohvitseride väljaõppeks, tekkisid võimalused allveelaevade endi soetamiseks märksa hiljem. Asi algas 1933. a. Johan Pitka asutatud allveelaevastiku sihtkapitaliga, mis suutis kuue aasta jooksul koguda pool miljonit krooni, kuigi algul oli arvestatud umbes nelja miljoniga. "Lembitu" ja "Kalevi" kogumaksumuseks aga kujunes umbes kümme miljonit. Suure osa sellest aitas katta hävitajate "Lennuk" ja "Vambola" müük Peruule. Tellimus laevadele esitati 1934. a., need lasti vette 1936. a. ning 1937. aastal jõudsid need Eestisse.

Eesti Meremuuseumi direktor Ants Pärna meenutas, et peale Eesti Vabariigi annekteerimist lülitati "Lembit" ja tema sõsarlaev "Kalev" Balti Laevastiku koosseisu. "Kalev" uppus 1941. a., kuid "Lembit" suutis sõja üle elada ja jätkas teenistust veel kümme aastat. Seejärel saadeti ta Sormovo laevatehasesse, kus Nõukogude laevahitajad võtsid talt mõningates tehnilistes pistasjades malli. Juba ainuüksi see fakt näitab, kui võrd täiuslik oli see allveelaev omal ajal.

70-ndate aastate algul avastas mingi Eesti NSV delegatsioon "Lembitu" Sormovost ja edasi hakati tegema tööd selle nimel, et teda Eestisse saada. Paljuski tänu Kahe Punalipuga Balti Laevastiku Muuseumi direktori Grinchevitši pingutustele sai see 1979. a. teoks. Seejärel remonditi laeva 7. laevaremonditehases (hilisem Mereteahas, mis sai hakkama esimese Eesti pealesõjaaegse sõjalaeva "Pikker" ehitamisega, aga mis paraku on peale erastamist Eesti laevahitusele ilmselt kaduma läinud) ning 5. mail 1985 lasti ta Pirital taas vette. Laeva eksponeeriti kui Balti Laevastiku säilinud allveelaeva.

Peale taasiseseisvumist hakkasid levima kuulujutud, et venelased tahavad laeva koos muuseumiga Tallinnast ära viia ning 27. aprillil 1992 võeti see sõjaväe julgestusel üle. Probleeme sellega ei tekkinud, kuna laev oli absoluutselt ilma igasuguse valveta ja isegi üks luuk oli lahti jäetud. Tuleb önnne tänada, et ametiisikud laeva enne metallivargaid kohale jõudsid. 2. augustil 1994 heisati laeval Eesti mereväe lipp ja allveelaev "Lembit" kuulutati Eesti sõjalaevastiku laevaks nr. 1.

Lauri Naber

Mereväekomm

Kui Euroopa Liidu auks ja linjarahva rõõmuks tulid jaanipäeva järel Stockholm vanalinnas kai äärde suured jahid ning kaldapealsele seati üles kuppel telgid, oli oma telk seal ka Rootsi mereväel. Tühjas telgis laual olid reklaamtrükkid, kleebised, mereväe embleemiga pastapliiatsid ja ... kommid.

Reklaamtrükkidest annavad noortele teada ligi 40 mereveohvitseri erialast suurtükiväeohvitserit kuni tuukri või purjelaevaohvitserini mereväe õppelaeval. On toodud nõuded, mida mereväekõrgkooli astuda soovivad peavad täitma ning juhataetakse vastavate Internetilehekülgede juurde. Üks neist brošüüridest lõpeb lausega: "Meie maa on väärt, et seda kaitsta."

Ühes käes kohvitass ja teises

jäätis, astus telki selle perenaine, kolme paelaga personaliohvitser Boel Söderberg. Ta selgitas, et merevägi vajab just praegu reklaami. Seetõttu, et üldiselt teada-olev koondamine sõjaväes on viinud noored mõttele, nagu ei vajataks enam uusi inimesi juurde. Ent see arvamus on ekslik, noori vajatakse ikka ning seepärast merevägi oma telgi jahtklubide vahele ritata seadiski.

Boel kordas varemkuuludut, et merevägi annab sedavõrd hea, mitmekülgse, aga siiski tehnilise ettevalmistuse, et mereväs teeninuil on head väljavaated häid töökohti saada. Ta ise on aga 13 aastat merd sõitnud ja alles tänava jaanuaris kaldale jäänud.

Oma mereteedel on Boel ka Kaliningradi juhtunud ning

mõistab seetõttu, et kuigi keelt võib osata, on siiski raske end teistlaadi mõtte maailmas arusaadavaks teha. Rootsisis ei ole naismereveohvitser midagi erilist, ja täiesti enesestmõistetavalt on ohvitseridel ametiühing, nagu, muide, ka politseil. Sealhulgas on saadud välja kaubelda soodsamad palgad, töötõngimused, ka tööaeg - sealmail arvatakse, et puhanud inimene teeb paremini tööd kui 24 tundi ööpäevas teenistuses olnu. Streikida ohvitserid muidugi ei või, ent seda polevat vajagi.

Rõõmsameelne Boel ütles, et on nii oma varasema kui ka praeguse tööga väga rahul ja juhtis tähelepanu sellele, et valge moosikaramell on vald mereväe kroonikruga, vaid kaitseväge kolme krooniga paberis. See sõjavägi peab küll heatahtlik olema, kui maiasmokkadele kommigi pakub!

Madli Vitismann

Venemaal jälle sõjalisi tellimusi

Alzeeria on teinud "Morskoi Zavodile" meeldiva "kingituse", andnud 240 miljoni dollari väärtuses tellimuse kuue sõjalaeva remondiks ja kaasajastamiseks.

Laevad sai Alzeeria endiselt Nõukogude Liidult sõjalise abi korras. Esimene laev toodi Kotlini saarele Peterburis maikuus. Remondileping lõpeb aastal 2001.

Hiina on otsustanud osta Venemaalt kaks "Sovremennõi" klassi hävitajat (*destroyer*). Peale sõjalaevade on Hiina kaitseminister teatanud soovist osta Venemaalt ka kõrgklassi tanke, mootorsõidukeid ja muud sõjavaruustust.

Mõned on pankrotis
Balti Merelaevandus

Pankrotistunud Balti Mere-laevanduse (Baltic Shipping

Company) võlgade tagasimaksimise plaan on tehtud enam kui 15 aasta peale. Praeguseks loetakse firma võlgu välisfirmadele 275 miljonit dollarit, lisaks 170 miljardit rubla vene kreditoridele. Võlgu ollakse ka Saksa riigi omanduses olevale pangale "Kreditanstalt für Wiederaufbau".

Viimastel kuudel on tänu laevade müügile jõutud tagasi maksta 70 miljonit dollarit, praeguseks on arestitud 19 ettevõtte laeva, mis samuti võlgade katteks maha müüakse.

Tehasele "Zvezda" aga on otsustatud anda riigi tellimusel ehitatud sõjalaevad, et tehas ise katsuks need riigi võlgnevuse katteks maha müüa. Ilmselt ei ole Vene valitsus oma kohustusi tehase ees enam võimeline täitma.

Turismialveelaev

Vene laevahitajad (merearhitektid) on Lobatševski-nimelises instituudis Nizni-Novgorodis välja töötanud 380-tonnise katamaraan-turismialveelaeva projekti. Laev peaks peale võtma kuni 54 reisijat, on 30 m pikk ja võib sukelduda kuni 50 m sügavusele. Kiiruseks kuni 6 sõlme. Loodetakse leida ka laeva ehitamisest huvitatud firma.

Ka poolakad on endiselt sõjakad

Poola laevastikus kavatsetakse välja vahetada 32-aastased "Foxtrott"-klassi allveelaevad "Dzik" ja "Wilk". Plaanitu ei saa aga ilmselt teoks enne 2005. aastat.

Kolmandat allveelaeva, 10-aastast "Orzeli", ei kavatseta ka siis veel välja vahetada.

Reet Naber

Venemaa arendab kiiresti oma sadamaid

Saksamaa valitsuse laen Ust-Luuga sadama ehitamiseks

Saksa valitsus annab Ust-Luuga söesadama väljaehitamiseks laenu kogusummas 200 miljonit Saksa marka. Saksa maast saab Ust-Luugast välja-veetava söe põhitarbijat. 1999. aastaks plaanitakse väljavedu 4 miljonit tonni. Saksa kompanii "Krupp Fördertechnik GmbH" tarnib ehitatavale sadamale söetöötlemise tehnika. Arvatakse, et söeterminalist saab Ust-Luuga sadama keskne terminal parvlaev-, puistainete ja väetiseterminalide kõrval. Vene-poolne põhiinvestor on "Rosogol".

Primorski sadama ametlikuks riigipoolseks tellijaks on Leningradi oblast. Ehitatava naftasadama vastu tunnevad vene oma ärimeeste kõrval huvi mitmed Lääne firmad. Sadam on mõeldud seni Balti riikide ja Soome kaudu välja veetavate naftasaaduste "äratõmbamiseks" ühte Venemaa oma Euroopa-aknasse. Kompleks

kavandatakse 29 miljoni tonni toornafta töötlemiseks, lisaks 10 miljonit tonni naftasaadusi. Kaugemas tulevikku plaanitakse veel nafta- ja segalasti-veod. Hollandi naftafirmad on lubanud tagada Maailmapanga ja EBRD laenu, üks Rootsi firma ise investeerida 70 miljonit USA dollarit uue naftaterminali ehitamiseks.

Saksa Thysseni-grupp peab Peterburis läbirääkimisi uue laevaehituskompleksi väljaehitamiseks endise "Severnaja Verfti" baasil. Projekt hõlmab ka Balti ja Admiraliteedi laevatehaseid. Sakslaste plaan on muuta laevatehas kompaktsuks, vabastades selle tulemusena muuks ettevõtluseks hulga maad nende laevatehaste territooriumil. Osaliselt loodetakse laevatehase uusehituseks saada raha vabanevate alade väl-

jarentimisest kinnisvaramaakeritele. "Severnaja Verfti" juhtkond on teinud tõsist tööd tehase tellimuste hankimisel. Läbirääkimisi on peetud Lõuna-Aafrika delegatsiooniga sõjalae-vade ehitamiseks. Peamiselt olakse huvitatud hävitajate ehitamisest. Selles osas loodetakse "projekti 965" järgi ehitatud laevade müümisele Indiasse ja Hiinasse. Samuti on tehasel lootus saada riigilt tellimus kaubalaevade ehitamiseks, millega saaks maksta Vene riigi võlgu sellele riigile.

Jaroslavl'i laevatehas andis Vene piirivalvele üle 365-tonnise patrull-laeva. 49,5 meetri pikkune laev sai nimeks "Novorossiisk" ja saab kodusadamaks selle linna. See on Musta mere teenistuseks mõeldud seeria neljas laev.

Reet Naber

Soome meresõiduameti ümberkorraldamisel võetakse kiirust maha

1995. aastal hakkasid Soome merendusringkondades liikuma mõtted Merenkulkaalaitose ümberkorraldamiseks äriühinguks. Selle ettevalmistamiseks alustas tööd spetsiaalne töörühm, ülesandeks analüüsida plaanitu võimalikkust, selle positiivseid ja negatiivseid külgi. 1996. a. jaanuaris esitas töörühm esimese kokkuvõtte, mille järgi oleks meresõiduamet tulnud ümber organiseerida põhimõttel "kasutaja maksab" eelarveväliseks äriühinguks.

Teine töörühm jätkas uurin-guid ja tegi mais ettepaneku sujuvamaks üleminekuks neto-eelarveliseks riigiametiks. Kahtlus oli, et kliendid ehk laevaomanikud ja lastisaatjad ei saa oma nõudmistele äriühin-

gult paremat rahuldust kui praeguse süsteemi juures.

Neto-eelarveline amet peaks tähendama seda, et kanalimak-sudest kaetakse mereteede kor-rashoju ja jäämurdmiskulud. Investeeringud neil aladel jääksid sama süsteemi järgi rahas-tatuiks kui praegu. Kanali-makse on laevaomanikud maksnud 402 miljonit marka, kogu ameti kulud olid 900 mil-jonit. Riik korvaks olulise puu-dujäägi, mis tuleb lootsimisest ja jäämurdmisest.

Uue korra järgi peaksid lae-vaohutusega tegelevad osakon-nad muutuma iseseisvaks ameti sees ning tegelema vaid järelevalvaga ja sunnabinõude rakendamisega sel alal. Meresõiduohutuse arendamisega

seonduvad põhimõttelised küsimused jäävad teedeminis-teriumi kompetentsi. Nagu seni.

Plaanitud on senisest suurem osatähtsus anda tellimustööde-le, mida amet võib tellida kas oma osakondadelt või ka firma-delt. Laevaomanikud väljenda-vad aga kartust, et Soomes ei ole piisavalt selliseid firmasid, kes võiksid meresõiduametile vajalikke teenuseid osutada.

Loodetakse, et teatud üle-minekuperioodil saab meresõiduameti töötajaskond kogemu-si turumajanduses tegutsemi-seks ja nende kogemuste abil on võimalik organisatsiooni edasi arendada.

Reet Naber

Euroopa Liidus oma asjaga

Rootsi on Euroopa Liidus, Norra ei ole. Soome on, Eesti ei ole, kuigi tahaks. Aga mitte kõik rootslased ei taha. Jaanipäeva järel protestis Stockholmis vanalinnas Euroopa Liidu purjeta-misürituse aia ääres kaks eri seltskonda. Ühed jagasid saabu-vale publikule lehekesi tekstiga: "Tahan krooni, mitte eküüdi!", teised istusid kuninga-lossi kõrval ausamba treppidel loosungiga: "Rootsi Euroopa Liidust välja!"

Ent Euroopa Liidus olevat palju raha, eriti ohtrasti jagata-vat seda uutele liikmesriikidele. Tõenäoliselt ongi, aga mitte niivõrd riikide endi, kui ettevõtjate

raha. Ettevõtjad aga tahavad raha eest midagi saada, vähe-masti head reklaami. Nii olidki 5 suurt trimaraani ja 13 suurt jahti vanalinna kai ääres kui reklaamtulbad.

Kolmel päeval oli rahvast kail murdu, nad lugesid moodsaid jahte vaadates läbi küllap väik-seimadki nimes jahikeredel, ent trimaraanide ligi 30-meetrised värvilised mastid ja kirjad mastidel paistsid üsna kaugele. Firmavärvide tõttu sai kohe sel-geks, et kohal on roheline "Fuji-color", kollane "Corum Watches", valge "Primagaz", et on "Banque Populaire" ja "Bisquits la Trinitaine". Nimedki polnud

jahtidel harilikud, vaid suurte tähtedega kere külgedel kui lae-valiiniil. Mis sellest, et kaks jahti mängisid "Swedish Matchi" (ex "Eesti Tubakas") ja üks "Nicorette'i" (suitsetamisvastase plaastri) poolt.

Eriti hästi võis publik aru saa-da, kes on kelle oma, kui jahid kaheks tunniks merele läksid. Suurte jahtide paarisaja ruut-meetrine purjepind edastab sõnumi ka kaldalt vaatavale rahvale, kui meri on nii linna sees nagu Stockholmis. Või Helsingis, eelmises peatuspai-gas. Lipuvarde ümber keerdus

Järg lk. 16

Kõik Eesti reisija heaks!

Pärast mullust kurba kogemust Kihnu- ja Ruhnu-liinil, kui riigi-dotatsiooni saanud Soome lipu all sõitnud ja ülemäärase reisijate-hulga peale võtnud "Punch Craft II" põhja läks (tõsi, põlvini ulatuvas vees), on tänava suvel mõndagi teisiti.

Sõite Kihnu ja Ruhnu reklaamib nüüd kodumaine reisilaev "Stefani". 1976. aastal Venemaal ehitatud laev on 20,9 m pikk ja 5,10 m lai, süvis on 1,75 m. Seni lõbusõidulaevana kasutatud "Stefani" sai pärast ülipõhjalikku kontrolli veeteede ametilt reisilaeva tunnistu-se. Laevaomaniku Alar Lehestiku sõnul on lubatud peale võtta 36 reisijat ja ta on plaaninud sõita kaks korda nädalas Ruhnu ja kaks korda Kihnu.

Laeva nõuetekohane varustamine (satelliitpoid, nõutavate para-meetritega valvepaat) maksis sama palju, kui mullu sellele liinile riigi dotatsiooni anti. Ent kui sõidutellimusi vahendanud reisibüroo "Atlas" riigitoetuse saamiseks teede- ja sideministeriumi poole pöördus, öeldud toetusest ära. Seevõrra on aga sõit kallim.

Alar Lehestiku sõnul sõltub Ruhnu sissesõit tuulest - kuu aega on olnud ilma, mis lubanuks sinna sisse sõita. Ent kui kolmest il-makaarest avatud sadamasse päris sisse ei pääse, võib sõitjad paa-diga maale viia või saavad nad kaldale vöörast, kus süvis väiksem. "Stefani" sõiduplaan on lainekõrgus 1,25 m.

Karme nõudeid oleval "Stefanile" esitatud just mulluse kogemuse pärast. Peale veeteede ameti viie komisjoni esitas oma veel karmi-mad nõuded Vene Register, oma 11 punkti lisan täitmiseks ka Pärnu sadam. Niisiis peaks tänava võima sõitjale julgelt silma vaada-ta ning Alar Lehestik pidaski tähtsaks, et Eesti reisija elu odava-maks ei hinnataks kui mujal.

Kapten, kuni 300 kogumahutavusega laeva kipparitunnistusega Ants Lehtsaar on läbinud nõutavad kursused, ka esmaabi-kursuse. Laevaperes on veel mehaanik ja madrus-motorist.

Esimene reis Ruhnu tehti 4. juulil.



Madli Vitismann

Hundipea sadamas kulub "Stefanil" (keskel) komisjonidele kaks päeva.

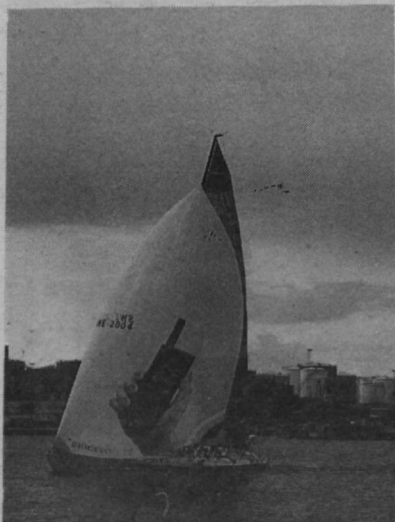
Kuhu kaob palgaraha?

Teatavasti tõsteti alates 15. juunist saarte ja mandri vahet sõitvatel parvlaevadel pilethindu keskeltläbi ühe viiendiku jagu. Juba 14. märtsi "Eesti Päevalehes" ja Saaremaa ajalehes "Oma Saar" alustas Oliver Rand eeltööd avaliku arvamuse kujundamiseks, et pilethindade tõusu nõuavad "mandri ja saarte vahel sõitvate praamide tõelised" ning "on valmis streikima hakkama". Ilmselt septsid selle artikli samad mehed, kes kevadel nii tulihingeliselt võitlesid praamimeeste nimel, nüüd aga pistavad rõõmsalt oma taskusse selle raha, mis hakkas tänu Teede- ja Sideministeriumi tariifikomisjoni otsusele laekuma alates 15. juunist.

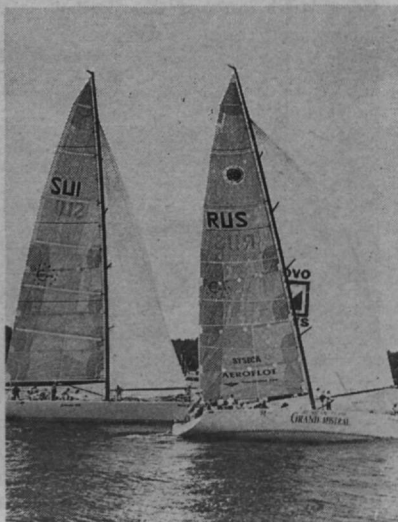
Esindades saarte ja mandri vahet sõitvatel parvlaevadel töötavaid meremehi, ei ole Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing sugugi rahul sellise räpase mänguga, kus oliverid kõrgepealt ässitavad saarte inimesed ausalt oma igapäevast leiba teenivate laevameeste kallale, seejärel, saanud võimaluse pilethindade pealt lisa teenida, pistavad selle aga oma taskusse.

Seega tahaksime vastust oma küsimusele: millal ikkagi AS Saaremaa Laevakompanii astub konkreetseid samme, tõstmaks parvlaevade meremeeste töötasu lubatud 25% võrra?

EMSA esimees Jüri Lember



Jahi nimi ei paista, aga selge sõnum on spinnakeril.



Vene jahi purjel on "Aeroflot", spinnakeril "Vnukovo Airlines".



Kellafirma nimi on suurelt kõigil kolmel kerel.



"Regula" avareisi eel (vasakult) teede- ja sideminister, parvlaevakapten, peaminister, maavanem. Kas keegi neist otsustab, kui palju meremehed palka saavad?

Kaptenite Klubi üheksandal eluaastal

11. juunil klubi aruandlusvalimiskoosolekul esitas juhatuse aruande peasekretär **Vladimir Žukov**. Ta nentis, et kahjuks pole viimasel aastal mindeid suuri probleeme ära lahendatud ega ka liikmeskonda kasvatatud. Pigem vastupidi: juurde on tulnud vaid 5 kaptenit. 4 klubiliiget on surnud, 5 eestist lahkunud, 19 liikmemaksude kroonilise maksmatajätmise pärast liikmeskonnast välja arvatud. Lisaks on 60 võlgnikku. Üldse on klubil praegu 231 liiget, neist 55 eestlast. Muret teeb ka liikmeskonna vananemine – pensionäre on 83. Kui 1995. aastal tähistas oma 60. või veel suuremat juubelit 12 inimest ja 1996. aastal 14, siis tänavau on neid juba 22. Kusjuures aruandlusperioodil liikmeksastunute hulgas pole ühtki neist 21-st, kes said kaptenidiplomi eelmisel aastal.

Meri sõitvad kaptenid maksavad 500 krooni liikmemaksu aastas, kaldal töötavad 200 krooni, mittetöötavad pensionärid ei maksa üldse. Kui meenutada võlglaste hulka ja tõusnud hindu, kasvõi postiteenuste omi, siis on selge, et klubi finantsolukord pole kiita. Lisaks peamisele toetajale AS-ile Esman, kelle ruumides ollakse ja kelle tehnikat kasutatakse, on 1996. aastal klubi sponsorid olnud veel "Eesti Merelaevandus", AS PKL ja Loksa Laevaremonditehas; tänavau aga vaid AS Donato. Ehkki mõned klubi liikmed on korduvalt arvanud, et peaks "Esmani" sõltuvusest

täielikult loobuma, pole see raha vähesuse tõttu kahjuks mingil juhul võimalik.

Ka pole õnnestunud saada klubi valdusse Tuukri tänava maja, kust "Esman" oma uude Kadaka tee hoonesse kolis – klubi läks koos sponsorfirmaga. Ehkki "Tallinna Sadamale" kuulunud maja seisab praegugi tühi ja sel ettevõttel oleks olnud seaduslik õigus tarbetut hoonet mittetulundusühingule üle anda. Klubil oli kava sinna Eesti Meremehed Keskus teha.

Kitsastest oludest hoolimata on seni täpselt täidetud kõik endale võetud kohustused: kaks korda kuus peetakse klubi liikmete kogunemisi; hulga mit-

tetöötavatele pensionäridele, paljud neist invaliidid, makstakse iga kuu 200 krooni toetust; liikmed saavad sünnipäevaks klubi õnnitluskaardi ja juubilaridele tehakse ka kingitus; muidugi saadab klubi oma manalatele läinud liikmeid ja püüab perekondadele finantsabi anda; kaheksandat korda peeti ära ka Eesti Kaptenite Klubi ball. Samuti abistab klubi oma liikmeid kõlkevõimalike dokumentide saamis- ja vormistamis- ja kursuste läbimisel.

Klubi on ammu IFSMA (rahvusvahelise merekaptenite föderatsiooni) liige, ja sestap käis tänavuselgi, 23. peaassambleel tema esindaja, asepresident

Rein Raudsalu, kes seal toimus ka lühikese ülevaate andis. Olulised teemad olid ro-ro laevade ja puistlastilaevade ohutusega seotud. Avariide hulk on suurenenud – laevade julma ekspluateerimisega seatakse need teadlikult ohtu. Kõik Londonist toodud materjalid on klubis saadaval.

Nii aruandekõnes kui ka sõnavõttudes leiti, et klubil on aeg otsustada, kas muutada pensionäride ühenduseks või saada taas tõeliselt oluliseks eelkõige tegevkaptenide esindavaks organisatsiooniks. Rein Raudsalu: "Aktiivsus on vähenenud, tegetseb vaid väike asjastuhvitate rühm. On ka loomulik, et

nii on läinud, paljude ühiskondlike organisatsioonidega läheb praegu samamoodi. Need loodi, kui neid oli väga vaja. Nüüd enam nii väga ei ole. Siiski, merenduses on ühistegevust nüüd jälle tarvis: valitsus teeb merendusseadusandlust, ja seda peab peale passima.

Merendusorganisatsioonidele, mida on päris palju, on vaja katusorganisatsiooni, et mereinimestest ei saadaks mööda minna. On ju hädatarvilik, et enne parlamenti jõudmist oleks eelnõusid merendusorganisatsioonides arutatud. Praegu õiendavad eelnõude kallal üksikisikud, aga neile oleks vaja soliidseid inimestest koosnevat soliidsete organisatsioonide – nagu näiteks meie klubil – seljaga.

Ammu on klubi etteotsa tahtnud tegevkaptenit. Klubi senisel presidendil **Igor Gnezdilovil** sai täis kolmas põhikirjaga lubatud ametiaeg. Ta tänas kõiki meeldiva koostöö eest ja esitas juhatuse ettepanekul uueks presidendiks kandidaadiks **Erich Moigi**. Koosolek toetas tema kandidatuuri – tema valimine võiks olla üks võimalikke eeldusi klubi tööd elavdada-avardada. "Regina Baltica" kapten oli ka ise nõus kandideerima. Valimistulemused selguvad augustis, kui kõik klubi liikmed, ka merelolijad, on jõudnud oma hääletusbülletäänid kohale saata.

Mari Vamba



Kaptenid veel ei teadnud, et pool tundi enne koosolekut oli teatatud otsusest müüa AS Eesti Merelaevandus ESCO Holdingule.

Ilsi Trapido foto

Täna, Võidupühal, kui oled enne tööletulemist kodus lipu üles pannud, on siin Pärnu Kesklinna sadamas ootuspäraselt vaikne. Taevast on lauspilves, ja jaanitulele minejad ehk pisut närvis, et mis siis saab, kui päris tõsiselt sadama hakkab... Aga sinul, kes sa siin nagu tavaliselgi tööpäeval laevu vastu võtma peaksid, pole sadamavärvasse kuhugi lippu üles

Kiri Pärnust

Jaanipäeva eelsed lood

panna, ehkki see su selja taga nurgas täiesti olemas on. Ju on lipu kinnitamise koht kas üleüldises kasumijahis või ka lihtsalt niisama teha unustatud. Seda ollakse küll mihklid märkama,

kui mõnel laeval lipuga asjad korras ei ole...

Tänavu seni sildunud laevade koguarv on 308, aga see ei ütle ju veel midagi, sest terve poolaasta on ees – juuniku kaob kohutava kiirusega käest.

Jaanipäeva eelsesesse aega mahtus nii mõndagi. Nii tuuliseid kui vihmaseid ilmu, nii sooja päikesepaistet kui isegi pisut kuumust. Mais oli kai ääres, küll mitte Kesklinna sadamas, Hamburgi 3555 brt "Kajen", mis nende laevadest seni suurim. Juunis tuli turbakal äärde kergkruusa alla sellest veel võimsam, 3885 brt Panama lipu all sõitev "Rognes". Nii et mitte ainult Vene "Amuur"-tüüpi 3086 brt-sed ei tee siin ilma.

27. mail vedas pisipukser "Vilma" oma suurema, aga seisva südamega "Rudolfi" 8. kai äärest lõplikult ära. Olla loodetavasti saabuvail välismaistel jahtidel silmarisuks ees. Nii ootabki nüüd vana töömees otsekui Tallinna "Suure Tõllu" minivariant silla ääres oma saatust.

6. juuni pärastlõunal tuli vaikselt käigul "Undine" talle ajutiselt seltsiks, olles Raplamaale toodud humanitaarabi enne 8. kaile lossinud. Ei olnud Pärnu Merenduskeskuse kursante kuunarit uudistamas, sest tehti hoolega eksameid. Seekordseiks saksa noorte võrustajaiks oli hoopis Märjamaa rahvas, ja sealtkandist ootasid kapten ning vanemtüürimees Helga neid mitu päeva laeva tagasi.

Rohukülalt saadi seekordne tagasilast. Ja sügiseks lubati jälle siin olla. Ju on Pärnu oma suhtelise vaikuse ja rahuga neile omaseks saanud, nii et laeva otsekui imeväl saksa-estli sõnaraamatki tekkinud.

Nii mõnestki Saulusest on Pärnu sadamas vahepeal Pau-

lus saanud. Lootsikaater "EVA-05" ei allu enam veeteede ametile: selle käskijaks-keelajaks olla nüüd hoopis mingisugune laevaliikluse juhtimise keskus. Nimigi kaatril uus – "Ahto-05". Kulgi meretöö ikka ju sama. Tollele keskusele alluvat nüüd ka

meie lootsid. Nemad on oma pisikeste televisori ja puhkeasemega sadamahoone "Reldori" – poolsesse otsa kolinud.

Oeldakse, et juuli-august on puhkusekuud. Endiste aastate tähelepanekute järgi võib see ka Pärnu sadamas nii olla. Saabub ja lahkub mõnevõrra vähem laevu, ööpäevased tööpinged annavad pisut järele.

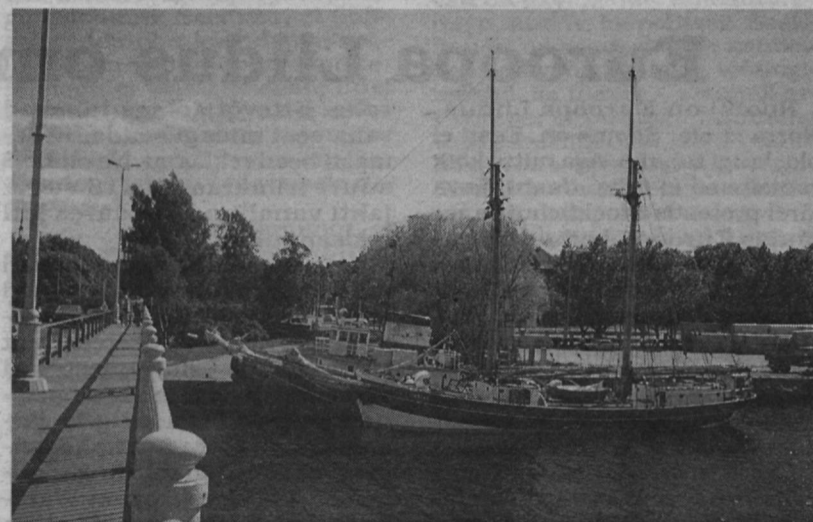
Ott Taul



Pisike "Vilma" tassib tagurpidi "suuremat venda" Linnakal äärde.



Saematerjaliga rühib Inglismaa poole kahest MTR-ist ümberchitatud "Sass". Sel laeval räägitakse ainult eesti keelt, inglisi keelt ei räägita.



Vaikse käiguga tuli "Rudolfi" kõrvale täisteraskerega kuunar "Undine".



Kolmveerand "Undine" 12-hikmelisest laevaperest.

MERE PÄÄSTAJA

Nr. 4 (9)

«Meremeh» lisaväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- **Õnnelikke õnnetusi** lk. 7
- **USA rannavalve Eesti vetes päästeõppusel** lk. 8
- **Õppereis Rootsi** lk. 9
- **Lasti kaks korda rohkem kui võib** lk. 10



Külalisi juhtub igasuguseid, mõnele tuleb eskort kaasa anda. "Emskär" saadeti territoriaalmeres piirini, seal edasi korraldas eskorti Rootsi saatkond.

Õnnelikke õnnetusi

Külalajast kaks kaabeltaud läänes. Kolmemehelise Rootsi kodanikest laevapere palvel päästeti laev madalikult ning teisipäeva varahommikul pukseeris "Maru" ta Lehtma sadamasse, et aluse seisukorras selgusele jõuda. Lekki alusel ei avastatud. Laevajuht tänas osutatud abi eest.

Sadamasse ei julge lasta

Ka teine 15. juunil alguse saanud seilamine, seekord Peipsil, tõi kaasa soovimatuid seiklusi. Rannapungerjal purjetamislaagrit pidanud Narva Noorte Meremeeste klubi 3 purjekat, Mikro-tüüpi "Narva" ja kaks mere-päästeapatidest kohandatud purjealust ENM 1548 ja ENM 1549 väljus järvele eesmärgiga purjetamist õppida. Ohtul oli neil olnud plaan Kallaste sadamasse jääda, kuid väidetavalt oli sealsetel peremeestel klubi varasemate külaskäikude ajal tekkinud tõsiseid lahkarvamisi meretavade osas. Nil neid seilajaid teretuluks ei tunnistanud ja sadamasse nad ei saanud.

Et öösel pole kesise merepraktikaga seilajail ohutu veel liikuda, jääd i esialgu ankrusse järvel. Hiljem küll saadi rannas varjupaik ja hommikul jätkati reisi. Kui lõunaks tuult tõstis ja äike kohale jõudis, jääd Kodavere kandis uuesti ankrusse. Ei paranenud ilm õhtukski, öösel tugevnes tuul veelgi. Kaks alust said randa, kuid üks jaht kapteni ja nelja meeskonnaliikmege jäi järvele 100 meetrit kaldast ankrusse. Omedu kordnist läks hädalisi kaldale tooma piirivalve mootorpaat MP-35, mis tõi viis merehädalist Omedusse ja koostöös Kallaste Päästeametiga toimetati kõik isikud Rannapungerjale laagrisse tagasi. "Ainult vaiksuses šokis", nagu märkis üks pealtnägija.

Kahjuks on seekord 15-19 aastastele noortele purjetamiskoolitust jagama asunud klubi näidanud oma hoolimatust meretavade vastu. Eelmisel aastal oli tekitatud usaldamatus, aga ka seekord ei olnud registreeritud väljasõitu Rannapungerjalt ega sissesõitu Kallastele. Vetel olijate pärast tuntakse kaldal ikka ja alati muret, olgu siis merel või järvel. Nii mõnigi merehätta sattunu on õnnelikult pääsenud tänu sellele, et on keegi, kes otsib ja pöördub abi saamiseks kaaskondlaste poole. Nagu tõestab veelkord Hiiumaa-jühtum, on kindlustunnet andmas ka riigiameti vaatlusteenistus. Pikaajaliste demokraatlike traditsioonidega riikide jahtklubides on enesestmõistetav väljaminekul oma sõidusihi kohta teade maha jätta.

Väsinud kalamees

Esmaspäeva õhtul kutsus Läänemaa Päästeamet Haapsa-

lu kordoni piirivalvureid appi kalameest otsima. Mees oli lõuna ajal Kiidevast mootorpaadiga võrke välja tooma läinud, aga polnud tagasi tulnud. Läbi uuriti Haeska, Topu, Kiideva ja Saastna sadamad sealsamas Matsalu lahe ümber. Ei kalameest, ei paati. Pärast neljatunnist otsimist leiti paat Keemu lautris. Paarimõõlises Matsalu lahe meresõidust, võrkude väljavõtmisest (ja ka muust võtmisest) väsinud kalamees leiti varavahvi ruumis magamas. Veel enne keskööd andis piirivalve mehe omastele üle.

Viimast lugu võiks peale õnneliku lõpu saamist kergemate kilda arvata, kui ikka ja jälle ei peaks meenutama, et tänavugi on juba mitu õnnetust just nimelt purjus pea põhjustanud. Alati ei suuda enam aidata ei päästevest ega päästja.

Reet Naber

1996. aastal registreeriti piirivalve merevalvekeskuses 652 merejuhtumit, mille hulgas on 45 mereotsingu ja -päästeoperatsiooni. Päästeti 81 inimelu. Tänavu poole aastaga on merel või Peipsi järvel inimestele abi osutamiseks välja minna tulnud juba 19 korral. Aga nagu näitab statistika, tuleb päästajale tööd ja muret juurde võrdeliselt vee ja õhu soojenemisega. Juunikuus hakkab õnnetustekõver kiiresti tõusma, saavutab maksimumi juulis-augustis ning langeb siis tasapisi. 25. nädala hakatus on üsna murettekitav. Paari päevaga kogunes abivajajaid juba kova kümnendik möödunud-aastasest koguarvust. Samuti olid kõigi nende kolme õnnetuse põhjused üsna tüüpilised.

Vanasti uskusid purjelaevamehed, et pühapäevane päev on reisi alustamiseks soodne aeg. Kaks viieteistkümnendat kuupäeva kandval pühapäeval alustatud ettevõtmist peaks selles kahtlema panema.

"Arvasin, et olen Väddõl"

Esmaspäeva, 16. juuni õhtul teatas Tahkuna radarvaatleja Merevalvekeskusesse alusest,

mis ei vasta kutsungitele. Kuna piirivalvureil on varasemast ajast kogemusi, et sidadesse mitetuleval alusel võib probleeme olla, saadeti olukorda uurima Luidja rannast mootorpaat MP-21 ja ka merel teenistuses olnud piirivalvelaev PVL-106 "Maru" võttis kursi Hiiumadala piirkonda. Kell 20.37 nähti aluselt lastud punast raketti, mis on juba kindel märk, et seal olakse tõsisel hädas.

Kui piirivalvetoimkond avaristi juurde jõudis, leiti see madalikul kinni olevat. Kunagisest kalalaevast ümber ehitatud 18,2 meetri pikkuse "Emskäri", kodusadam Ahvenamaa saarestiku lääneosas asuv Eckerö, kippar oli navigeerimisel eksinud. Tema seletuse järgi oli vana hea meresõiduabiline "Decca"-aparaat rikki läinud ja tema usaldanud vastotetud suurepäraselt moodsat navigeerimisinstrumenti. Pühapäeval Rootsist Oxelösundist alustatud reisi sihiks oli Mariehamn, et seal alust dokkida. Nagu selajaja ise väljendas, "kaotas ta end ära" ja arvas Hiiumaa lähedal, et on juba Ahvenamaa juures väljas ning on vaja võtta vaid kurss Mariehamnile. See koos viis aga hoopis madalikule



Rootsi lipp ja Ahvenamaa kodusadam ei taga veel korda.



Ka puhas tekk on mereohutus, rääkimata tervest ja tugevast reelingust.

USA rannavalvelaev külastas Tallinna

Eesti Piirivalvel on viimastel aastatel kujunenud välja asjalik koostöö USA Rannavalvega (Coast Guard). Mõlemal organisatsioonil on täita samalaadsed ülesanded. Tihedamad sidemed said alguse 1995. aasta märtsis, mil Eestit külastas viitseadmiral Arthur Henn. Talle jättis piirivalve töökorraldus hea mulje, eriti meie esimese sõjajärgse sõjalaeva, praegu PVL-103 "Pikker", ehitamise käik. USA saatkonna ja sidemeeskonna (Military Liaison Team) aktiivsel kaasabil on saanud võimalikuks Eesti piirivalve mitme eriala spetsialistide täienduskoostöö. USA rannavalvelaevadel on stažeerinud mitmed Ees-

ti piirivalveohvitserid. 1996. aastal külastas Eestit meie piirivalve kutsel rannavalvelaev "Gallantine".

Tallinna sadama Admiraliteedi basseini saabus USA rannavalvelaev "Legare" 2. juulil kell 8. Sõjalaeva kombel võeti sildumine ette pikalt ja põhjalikult, kõik otsad said välja veetud ja mõni mitu korda kinnitatud. Aga siis olid nad kohal ning tulid neid vastu võtvaid piirivalve mereväeohvitseri tervitama. Eriti rõõmustati nende tuttavate üle, kellega oldi mõne aja eest koos seilatud. Rahvusvahelise õppuse "Baltops" ajal töötasid Eesti piirivalvelaev "Kõu" ja "Legare" ühes grupis ning vaheta-

sid ka meeskondi. Hillisemates vestlustes arutati tollane õppus veekord hoolikalt läbi. Komplimente kolleegidele jätkus mõlemalt poolt.

Rannavalvelaeva "Legare" kiil pandi maha 11. juulil 1986, laev anti rannavalvele üle 1. detsembril 1989 ja võeti ametlikult teenistusse 4. augustil 1990. "Legare" on 12. laev kolmeteistkümnelaevalisest seeriast USA Rannavalve 200. aastapäevaks. Laeva kodusadamaks on Portsmouth Virginias ning ta peamine tegevuspiirkond on Atlandi ookean, Kariibi meri ja Mehhiko laht.

Teenistus merel on keskmiselt 185 päeva aastas. Üks pat-

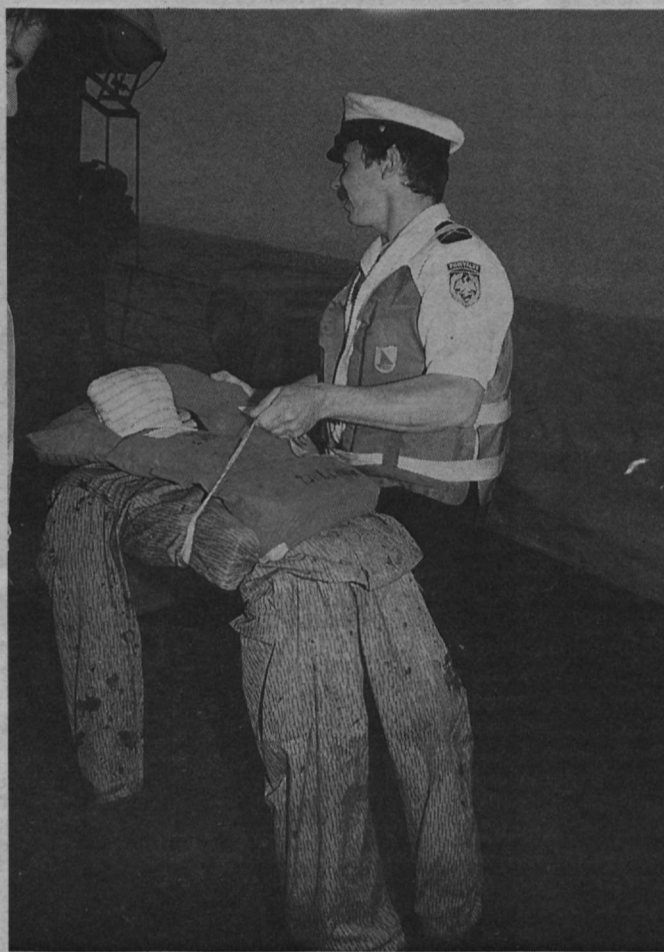
rullreid kestab tavaliselt 45 päeva. "Legare" on osa võtnud operatsioonidest, mis on seotud Kuuba ja Haiiti põgenikega, narkootikumide-patrullidest, kalapüügleeskirjade kontrollist Põhja-Atlandil. Haiiti ja Kuuba põgenikest rääkides on USA rannavalvajate näod väga tõised, sest just nende hooleks jäi kodumaalt pagenuate elude päästmine. Lahkuti ju mõlemalt saarelt kõikvõimalike ujuvalustega, mis tihti peale meresõiduks kõlbmatudki olid. Ei olnud harvad juhtumid, kui isegi naisi-lapsi-vanu tuli lausa merest päästa. 1991-1992. aastal päästeti üle 38 000 Haiiti põgeniku, mõned tuhanded ka hil-

jem. Suurim uimastilast, mis on konfiskeeritud, on 347 kg kokaiini ühelt purjekalt.

Laeva pikkus on 82 m, süvis 5 m, veeväljasurve 1780 t, kiirus 19,5 sõlme. "Legare'il" on lisaks relvastusele HH65 "Dolphin" kopter, kiirkaater, päästepaat, mis kannatab ka murdlainetust. Laeval on COMDAC arvutisüsteem ja tehnika viimase sõna järgi varustatud kommunikatsioonikeskus. Laeval teenib 16 ohvitseri ja 86 meeskonnaliiget. USA rannavalvelaevad ehitatakse mitmekülgsed, et nad suudaksid täita erinevaid ülesandeid. Need peavad olema tasuvalt ekspuateeritavad rahualajal ja kohe valmis ka teenis-



"Legare'i" komandör tervitab vastutulnud mereväeohvitseri.



"Pikri" vanemtüürimees saadab "reisija" ujuma.



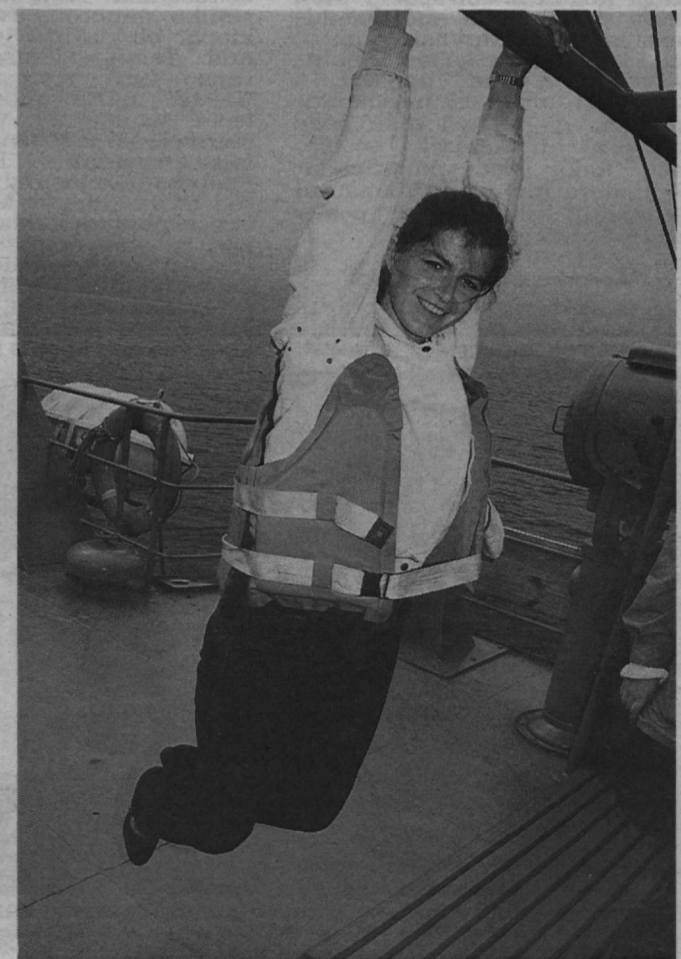
Tähelepu all Eesti vetes.



Keeleharjutused merel.



Järjekordsed sissekanded "Pikri" külalisraamatusse.



Õppustel osalejaid ei tohi ohtu seada — "Pikril" pandi ka ajakirjanikud päästevestidesse.



Laia punase ja kitsa sinise ninatriibuga "Legare" tuleb sadamasse.



"Legare'i" paat Ahti Piirimägi juhtimisel.



"Legare'i" paat Ahti Piirimägi juhtimisel.



Punane külaliskopter.

Punane külaliskopter.

Kevadel käis rühm veeteede ameti ja õppetreeningkeskuse "Korall" spetsialiste Rootsis oma teadmisi täiendamas. Valikke kontakte Rootsis aitas leida Stockholmis elav insener Jüri Nõmmera, kes oli ka tõlgiks ning aitas lahendada transpordi- ja olmeprobleemid.

Teoreetilised ja praktilised õppused toimusid Rootsi Kuningliku Mereväe õppekeskuses Stockholmis lähistel ja Göteborgi päästeteenistuse õppekeskuses. Meie spetsialistid tegid läbi kõik õppused, mis on IMO resolutsioonide nõuete järgi meremeestele kohustuslikud. Pole

kahtlust, et rootsi instruktorid andsid oma parima, demonstreerides meile oma kõrget professionaalset taset meremeeste ja päästeteenistuse töötajate ettevalmistamisel.

Oli hea võimalus võrrelda meremeestele korraldatava täiendõppe taset meil ja Põhjamaades – meie spetsialistid on varem külastanud ka Soome õppetreeningkeskusi.

Rootsi keskused on korrali-



Seadmed võimaldavad harjutada nii päästepaadi...

tuseks riigikaitstes. Laeva peamised ülesanded merel on inimelude ja õiguskorra kaitse ning riigikaitse ülesanded.

"Legare'i" komandör on kaptenmajor John E. Crowley, kes on lõpetanud 1975. aastal USA Rannavalveakadeemia, hiljem täiendanud end juura alal. Ta on USA Rannavalve juhtivaid mereõiguse spetsialiste, kes on kaasa haaratud ÜRO mereõiguslike probleemide lahendamisse. Samuti on ta olnud tegev merehariduse kontseptsioonide väljatöötamisel.

2. juulil tehti traditsioonikohane visiit Tallinna linnavalitsusse ja Eesti Piirivalveametisse. Neljapäeval, 3. juulil korraldati Aegna lähedal merepääste ühisõppus, milles osalesid Eesti piirivalvelaev "Pikker" ning Eesti ja USA kopter. Koos prooviti päästa väikeselt reisilaevalt, mille osa täitis piirivalvelaev "Pikker", südamehaige naine ning merest merehädalised.

Kahe varem koostööd mitte

harjutanud formatsiooni ühis-tegevus laabus üsna hästi, kui mitte arvestada seda, et udu tõttu tuli õppuse algus edasi lükata ja selle ajaga jõudsid nukud üksjagu eemale triivida. Kiitma peab kalamehi, kes harjutuste käiku natuke keerulisemaks muutsid, kuid hea merepraktika kohaselt õnnetuid päästa püüdsid. Laevaperele jäi viimaseks ülesandeks oma hädalist aidata, sest USA kopteril ilmnis rike ning õppuste käigus ei panda kunagi osalejate ohutust mängu.

Samal päeval olid 14 piirivalveohvitseri "Legare'i" pardal, et kohapeal jälgida nende võimalusi merepäästel, leki likvideerimisel, tuleõnnetuste tagajärgede likvideerimisel. Korraldati praktiline demonstratsioon laevade kontrollimisest ja kinnipidamisest. Piirivalve merebaasis võõrustati ka ameeriklasi.

3.-4. juulini oli "Legare" avatud kõigile huvilistele. Kiitma peab veel ühe pisiasja eest: laeva tutvustav eestikeelne materjal annab oma terminoloogilise korrektsuse ja keelekasutuse ladususega enamikule enneloetuist silmad ette. (Et ükski asi ei saa päris perfektne olla, selgub ikka ka.)

Reet Naber
Küllike Roovälja fotod



Mõistmist abistasid žestid.



"Pikril" on päästmiseks kõik valmis.



"Kannatanut" tuleb õrnalt toetada.

mingi riiklik struktuur. Samal ajal aga propageeritakse, et kõik riigi valduses olevad firmad tuleb erastada, sest riik olevat saamatu ja halb omanik.

Reisi järel on võimalik nentida, et individuaalsete ja kollektiivsete päästevahendite kasutamise ja päästevahendite vanemate ettevalmistamise õppuste korralduse tase pole meil halvem kui Rootsis või Soomes. Samaväärsel tasemel on ka "Koralli" praktilised õppused veelaluste vigastuste kõrvaldamiseks.

Õppetreeningkeskuse "Korall" direktor Vladimir Susski

konstateeris, et õppuste käigus saadi uut infot ja häid ideid, mida hakkatakse kodus kohe kasutama, et tõhustada õppetöö kvaliteeti. Juba on ostetud uus mootorpaat, mis vastab laeva valvepaadile esitatavatele rahvusvahelistele nõuetele. Lähemal ajal alustatakse laeva valvepaatide vanemate ettevalmistamist.

Jääme lootma, et meie õppetreeningkeskused saavutavad lähiaastatel kõiges sama taseme nagu on meie ülemerenaaberitel.

Eino Ots



...kui ka liutega.

Teede- ja sideministeeriumi pressiteade

Hüdrograafialaevaga "EVA-314" toimunud avarii juurduskokkuvõtte

Eesti Veeteede Ameti poolt 29. mail 1997. a. moodustatud hüdrograafialaevaga EVA-314 toimunud avarii põhjusi uuriv komisjon lõpetas 18. juunil juurduskokkuvõtte tegemise ning käesolevaga avaldab selle peamised osad.

Põhjused:

Komisjon tutvunud kogutud materjalidega ja tehtud arvestustega, analüüsinud asjaolusid ja tunnistajate ütlusi loeb hüdrograafialaeva EVA-314 ümbermineku põhjusteks:

1. EVA-314 ülelaadimist Naissaare sadamas.
2. Kõrge tekilaadung viis püstuvuse elemendid kriitilise piirini kus laev ei püsinud otsekülul.
3. Vee sattumist peatekile läbi võõrirambi. Vee kriitilise massi saabudes laev muutus ebastabiilseks ja läks kiiresti kummuli.

Tagajärjed:

1. Hüdrograafialaev EVA-314 läks ümber.
2. Pardal olnud laevapere liikmete ja kolme reisiija elu ning tervis olid ohus.
3. Uppus kapten Kalju Kalda.
4. Laeva ümberminekul ja hilisemate päästeoperatsioonide käigus sattus Tallinna reidil merre 90% pardal olnud laadungist (kasepalgid pikkusega 3m., läbimõõduga 8-45 cm), mis ohustas laevaliiklust, kuna

sellist kogust ei olnud võimalik koheselt kokku korjata.

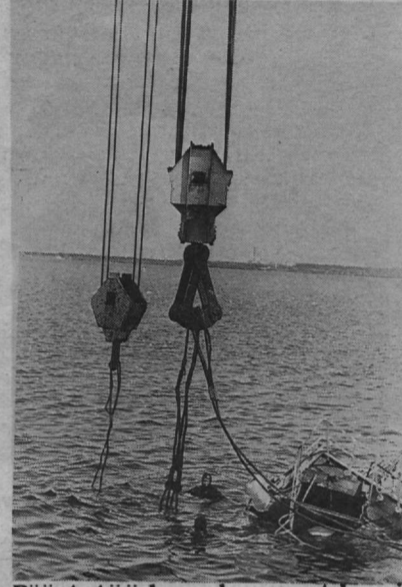
5. Masinasse voolanud merevesi kahjustas laeva jõuseadmeid, elektri juhtmeid ja aparaatuuri.

6. Radar, laevakellad, kompass ja raadioseadmed on rikunud.

7. Laeva korpus ja taglas said päästeoperatsioonide käigus vigastada.

Kahjud:

Kahjude rahaline väärtus käesoleval ajal komisjonil puudub.



Päästetööde maksumust komisjon veel ei teadnud.

Liigitus:

Avariijuhtum hüdrograafialaevaga EVA-314 liigitada laevaavarii ametkondliku juurdluste juhendi punkt 2.33 alusel kui raske laevaavarii.

Süüdlased:

Raskes laevaavaris on süüdi EVA-314 kapten Kalju Kalda, kes laeva üldjuhtimisega ei taganud laevasõiduohutust, laeva püstivuse informatsiooni (TFO19PP) ja ekspluateerimise juhendi (punkt 1.4.10) nõuete rikkumisega põhjustas laeva ümbermineku, laevalolnud in-



meste sattumise ohtu ja enda hukkumise.

Sellela on rikutud kaubandusliku meresõidu koodeksi paragrahviga 62 kehtestatud nõudeid.

Komisjon peab vajalikuks märkida, et kapten Kalju Kalda otsus 28. mail kell 16.25 pöörata laev tagasi Naissaare sadama suunas, kui selgus, et peatekile tühise vesi ja selle taset laeva pumpadega ei ole võimalik alandada, oli suunatud laeva ja inimeste päästmisele ning oli õige. Sellela vähendati ohtu inimeste elule ja tervisele.

Ettepanekud:

1. Nõuda kõigilt vedudega tegelevatelt EVA laevadelt püstivuse informatsiooni olemasolu laeval.

2. Teostada erakorraline EVA laevade tehnilise seisukorra kontroll kuu aja jooksul, mille tulemuste põhjal töötada välja abinõud laevade tehnilise järelevalve üle teostatava kontrolli parandamiseks.

3. Juurdluste käigus selgus, et päästeparv ei tõusnud veepinnale, sest jäi reelingu taha kinni. Töötada välja päästeparve asetuse ja kinnituse uus skeem ning paigutada päästeparv selle järgi.

4. Esitada käesolev juurdluskokkuvõtte Politsetameti Keskuurimisbüroole seisukoha võtmiseks.

19. juuni 1997

Lasti kaks korda rohkem kui võib

Juurdluskokkuvõtte annab lisateavet selle kohta, mis eelnes põhjuste, tagajärgede ja süüdlaste otsimisele. Hüdrograafialaev "EVA-314" oli ehitatud 1984. a. Läti NSV-s. Pikkus on 20,3 m, laius 5,3 m, süvis 1,39 m. Peamasinat võimsus on 2 x 221 kW, kogumahutavus 61. Nõutavad laevatunnistused - laeva mõõdukiri, merekõlblikkuse tunnistus, laadungimärgi tunnistus ja deratisatsioonitunnistus olid olemas ja kehtivad.

Juurdluskokkuvõtte tutvustab laevaavarii asjaolusid järgmiselt.

28. mail 1997. a. kell 16.05 väljus hüdrograafialaev EVA-314 Naissaare sadamast kapten Kalju Kalda juhtimisel väikekäiguga, mis tagas 3 sõlmese kiiruse. Peale kapteni olid pardal 2 laevapere liiget ja 3 reisiijat: vanemmehaanik Arno M., motorist Egert K., laadungitöömehed esimeses Prit L., a/s Esmar ehitustööde juhataja Prit L. ning laadimisega mitteseotud Marko S.

Tunnistajate ütluste põhjal oli EVA-314 laaditud järgmiselt: toored kasepuud pikkusega 3 meetrit asusid kolmes vrnas kogu teki lauselt. Võõripoolse vrnna kõrgus oli 60 cm. Teised 2 vrnna olid 2,9-3,0 meetri kõrgused. Keskmise ja ahtripoolse vrnna olid umbreelingust 70 cm kõrgemal ning toetatud 8 vertikaalse toega. Peale vrnnade kõrguse mõõtmist lasti ruumala ja kaalu välja ei arvestatud.

Puhus loodetuul 5 m/sek, lainetus praktiliselt puudus, sest sadam asub Naissaare idaküljel ja EVA-314 jäi saare varju.

Vahetult peale sadamast väljumist märgati, et võõrirambi vasaku alumise serva vahelt jook-

seb tekile vett, millest tekkis kreen vasakusse pardasse. Vee väljapumpamiseks peateki pilsi-kaevust käivitati kuivendus-pump. Kell 16.20, kui kreen oli vasaku parda suunas suurenenud 7-8 kraadini, tõstsid mehed kapteni korraldusel mõned pagid vasakust pardast paremale, mille tagajärjel EVA-314 võttis püstiasendi. Kell 16.25 sai selgeks, et pumbad ei suuda sissetulevat vett välja pumbata ja kapten Kalda pööras laeva üle parema parda Naissaare sadama suunas tagasi. Peale pööret hakkas laev kalduma kreeni paremale. Tekile tulvav vesi oli muutnud laeva ebastabiilseks. Kreen suurenes kiiresti. Kapteni käsul seiskas vanemmehaanik peamasinad. Kui kreen oli suurenenud 13 kraadini, läks EVA-314 10-15 sekundi jooksul ümber. Laev asus sel ajal umbes kaabeltau kaugusel Naissaare sadama muuli otsast. Laeva keldrid olid seisunud kell 16.42.

Reisiija Marko S. ujus kaldale. Reisiija Kaido L. ja Prit L. päästsid ennast laeva põhjale ronimisega, kuhu aitasid hiljem



Osa lasti oli koos laevaga vee all Tallinna tulnud.

ka motorist Egert K. ja vanemmehaanik Arno M. - kes ainukesena jõudis panna selga päästevesti (ujuda ta ei osanud). Kapten roolimajast välja ei pääsenud ja uppis. Laevapõhjal olnud 4 meest viis kaldale EVA-314 ümberminekut sadamast määrganud ja appirutanud paat.

Kell 19.25 töid tuukrid ümberlänud laeva roolimajast välja kapten Kalju Kalda. EVA-010 pardal õnnetuskohale jõudnud parameedikud alustasid elustamiskatseid, mis tulemusi ei andnud.

Kell 23.55 alustas vedurlaev UKU kummuli EVA-314 pukseerimist Hundipea sadamasse.

29. 05. 97 kell 2.55 haalati EVA-314 Hundipea sadama muuli välisküljele kuhu jäi valvele ka vedurlaev UKU. Päästetööd kestsid kuni 31. 05. 97 mille käigus EVA-314 keerati ujukraana abil tagasi kiilule, pumbati välja vesi ning pukseeriti laev Hundipea sadamasse.

EVA-314 ümbermineku põhjuste selgitamiseks on komisjon teinud puuduvad arvestused laadungi kaalu ja püstivuse koh-



Laeva uputas rambi vahelt sisse pääsenud vesi.

ta, mille algandmed põhinevad tunnistajate ütlustel.

Arvutuste tulemused olid järgmised:

- 28. 05. 97 oli EVA-314 tekile laaditud 61-65 tonni toorest kasepuitu. 01. 09. 92 kreenimisprotokollil põhjal oli laeva lubatud kandevõime vähendatud 31,25 tonnini. Seega oli laevale laaditud lubatust kaks korda enam puitu;

- kuna kõrge puidulaadung tõstis laeva raskuskeset, siis loojumisuurk staatilise püstivuse diagrammi järgi oli sadamast väljumisel 35° nõutava 60° asemel ja staatilise püstivuse õla maksimum oli 9 cm nõutava 25 cm asemel (kraadide all on mõeldud laeva arvestuslikku kreeni).

- arvutused kinnitasid, et pärast 5-6 tonni vee kogunemist peadekile muutus laev labiilseks.

Märkus: "Kahvel" laadungi kaalus ja tekil olnud vee hulgest tuleneb asjaolust, et tunnistajad ei suutnud täpsemalt nimetatud parameetreid määratleda.

Juurdluskokkuvõtte võimaldab arvestada ka kaselasti veohinda.

Hüdrograafialaeva EVA-314 ümbermineku tagajärjel tekkivad kahju hulka kuuluvad:

1. Kulutused päästeoperatsioonidele.
2. Kulutused merre sattunud laadungi korjetöödeks.
3. Kulutused riknenud varustuse asendamiseks.
4. Avariiga seotud remonditööde maksumus.
5. Pardal olnud kasutamiskõlbmatuks muutunud kütuse maksumus.

Juurdluskokkuvõttele on alla kirjutanud komisjoni esimees K. Noor ning liikmed H. Jürgens, A. Hendsel ja J. Nuut.

Kelle algatusel kaselast riigilaevale sattus, see juurdluskokkuvõtte ei selgu.

Väljakirjutusi teinud
Madli Vitismann

Sadama- lootsimine on lihtsalt lisateenimine

Soomes peaaegu valmis oleva uue lootsiseadusega soovitakse ära muuta seni segadust ja pahameelt tekitanud sadamalootsimise kord. Soomlased leiavad, et spetsiaalne sadamalootsimine on nonsens: kui riigi loots tuleb merelt, on ta mereloots, ja kui sadamasse hakkab sisse sõitma, paneb pähe teise kübara ja on äkki sadamaloots. Ja lootsikiitungeid kirjutatakse kaks. Uue seadusega on lootside kohustus teha tööd ka sadama-alal ning kahekordne maksumine lõpetatakse.

Uues seaduses sätestatakse meresõiduameti, lootside ja kapteni kohustused.

Meresõidumeti on edasi vastutav lootsimise korraldamise ja järelevalve eest. Loots on kapteni meresõidulane nõuandja, vastutus aluse eest jääb ikkagi kaptenile. Valitsusel ei ole kohustus korvata lootsi tehtud vigadest tulenevaid kulusid.

Liinilootsitunnistusega kaptenitele antakse õigus lootsi teenetest loobuda. Ka välismaalastele, kui need lisaks valdavad soome või rootsi keelt. Meresõiduohutuse paranemisele arvatakse kaasa aitavat ka see, et liinilootsi tunnistuse võivad saada ka tüürimehed. Mida paremini sillad olivad tunnevad laevateid, seda kergem on lootsitöö kvaliteeti kontrollida.

Lootside kasutamine jääb kohustuslikuks ohtlike lastide vedajatel.

Reet Naber

Moodne tuulelaev

Taanis on käivitatud energietikauuringute programm, mille raames uuritakse ka seda, kas oleks meritsi kaubaveol võimalik tuulejõudu rakendada. Konsultatsioonifirma "Knud E. Hansen A/S" esitas taotluse toetuse saamiseks 1995. aastal Taani Energiaagentuurile ning nende uurimise finantseerimise garanteerib Taani Keskkonna- ja Energeetikaministeerium.

Kõne alla võiksid tulla pike-mad reisiid, kas üle Atlandi või Vaikse ookeani.

1995. aastal alustati handy-max-tüüpi 50 000 dedveittonnise täislaeva tüüpi puistlastilae-va konstrueerimist, millel purjepinda oleks 10 000 m². Nende abil arvestati võivat saavutada kiirust kuni 11 sõlme. Laeva pikkus oleks 217 m ja laius 32 m. Nüüd ollakse niikaugel, et tehakse kompuutersimulatsioon, mastide, purjede ja taglastuse kontrollkatseid tuulekanalis ja korpusekatseid proovibasseinis.

Seekordne ettevõtmine ei ole uus. Tuulejõu kasutamist muude energiaallikate kõrval on uuritud pikka aega. Seekordse projekti erinevuseks on see, et suunitlus on keskkonnasõbraliku laeva ehitamisele, mis ta suks siiski ka majanduslikult. Kui keskkonnakaitselised kulutused firmadel veelgi kasvavad, arvatakse see täiesti võimalik olevat.

Reet Naber

Saamatud eesti keevitajad

13.-19. juunini oli Stockholmis vanas trammidepoos avatud Saksa laevatehase ekspertrühma materjalide näitus, mis esitles nende versiooni "Estonia" huku kohta.

Galerii

Vana trammidepoo oli üksnes tänavaäärne saja-aastane tellisfassaad, millest ülespoole ja mille ümber oli kerkinud suur 6-korruseline maja. Selle sees kõrgus rombina teine, mis sai valgust läbi esimese ja teise maja vahele jäävate kolmnurksete siseövede klaaskatuste. Ühes niisuguses kolmnurkses siseöves oligi näitus ja peeti pressikonverentsi. Kõrvalöues roomasid mööda seinu kumerad klaasliiftid.

Näitus

Pruunil kortsus pakkimispaaberil esitletud lumivalgete masinikirjas dokumentide valguskoopiatega näitus oli lihtne, loogiline, ilus ja teaberikas. Mitu "Estonia" võõrvisiiri ja -rambi lahtikäivat vineermudelit pidid võimaldama kõige huvitumalegi ette näidata, mis oli lahti jäetud, mis katki tehtud ja mida keevitatud. Pakkimispaberile käsitsi veetud nooled ja kirjutatud pealkirjad ning tähtsamatele lausetele dokumentides ümber-

veetud ringid pidid tähelepanu juhtima kõige tähtsamale.

Suure ringina väljapandud ekspositsiooni sees oli kitsam ring, mille sinistel tahvlitel õnnetuse kellaajad ja nende all valitud laused tunnustajate ütlustest.

Näitus lõppes suurelt pakkimispaaberile kirjutatud järeldustega.

Giidid

Viimasel päeval käis näitusel permanentne pressikonverents juba avamishetkest peale. Rootsi lehtedest võis lugeda, et õige pressikonverents oli olnud päev varem, kuid kaameraid-mikrofone ja kirjutavaid ajakirjanikke jagus viimaselgi päeval.

Teavet jagasid ja seisukohti esitasid laevatehase uurimiskorralduse ekspert Alve Wendt, kapten Peter Jansson ja kapten Erland von Hofsten. Läbiva märksõnana kõlas "eesti meeskond" ja teisena "eesti keevitused". Et üks stend oli "Diana II" visiirjuhtumist, soovitas kohalviibinud "Estline AB" superintendant Per-Erik Källström tutvuda "Mare Balticumi" (ex "Diana II", nüüd "Melodia") "eesti keevitustega".

Saksa laevatehase palgal tundus olevat ka kapten Joel Hauka, kelle nimi peaks tuttav ole-

ma Maarja Talgre raamatust oma isa Leo Talgre kohta. Märksa rahulikumalt võttis asja teine eestlasest kapten Ilmar Marksoo.

Hulk stende selgitavaid glide ei lasknud aga näituseküllastajail küllalt süveneda, sest kõrvalt või seljatagant kotsid üha laused märksõnadega "eesti meeskond" ja "eesti keevitused".

Kataloog

Näitust täiendas kriitpaberil värvifotode ja skeemidega illustreeritud rootsikeelne kokkuvõtte ekspertrühma aruandest. Hästi koostatud, arusaadavalt kirjutatud teksti ja selgesti viidatud detailifotodega trükk oli mustvalgena kättesaadav ka inglise keeles.

Lisaks levitati ajakirjanikele kõrvalolevat teksti: Henning Witte advokaadibüroo plangil avaldust Rootsi politseile.

Retsensioonid

Rootsi ajakirjanikud suhtusid asjasse plisava tõsidusega,

nagu näitasid ajalehepealkirjad:

"Äärmiselt halb hooldus" (Peter Holtappels, "Dagens Nyheter", 11. juuni)

"Lukuga oli manipuleeritud" (Anders Hellberg, "Dagens Nyheter", 11. juuni)

"Vilets hooldus ja liigne kiirus" (Ölo Ignats, "Eesti Päevaleht", 19. juuni)

"Auk keres uputas "Estonia" (Anders Hellberg, "Dagens Nyheter", 20. juuni)

"Estonia" komisjon ei usu Saksa laevatehast" (Kristina Gauthier, "Svenska Dagbladet", 20. juuni)

Pealkirjades on enamasti tsiteeritud "Meyer Werfti" esindajaid. Võis näha, et isegi Anders Hellberg, kelle raamatust "Katastroofikurs" oli näitusel tsitaate, ei jäänud selle ekspertrühmaga päris nõusse. Ka teised ajakirjanikud väljendasid kahtlust. Stockholmis eesti ajalehe juhtkirja väljendab aga täpselt segadust, mida näitus tekitab.

19. juuni

Järg lk. 12

Stockholmi Lääni-politseile Avaldus

Käesolev tehakse politseile teatavaks Olof Forssbergi, Hans Rosengreni ja Mikael Hussi suhtes, nende olles pärast "Estoniat" rahvusvahelise laevahukukomisjoni Rootsi delegatsiooni liikmed või eksperdid, mis puutub Olof Forssbergi - tema olles esimees kuni maini 1997.

17. oktoobril 1994 teatas laevahukukomisjoni Rootsi delegatsioon, et "Estonia" oli kaotanud reisi ajal võõrvisiiri ja et see oli põhjus, et vesi võis tungida autotekile ja seejärel "Estonia" hukkus. See informatsioon anti enne, kui võõrvisiir ise oli leitud.

Seda väidetavat õnnetuskäiku korraldajate komisjoni vahearuandes, mis esitati märtsis 1995.

Settsaadik on üldsusele avaldatud, et visiir rebenes lahti halva lukukorralduse (konstruktsiooni) tõttu, et vesi seejärel tuli autotekile ja laev uppus.

Laevatehase uuring ja laevahukukomisjoni inseneri Anders Björkmani uuring näitavad faktide abil selgesti, et nii see polnud. Õnnetus toimus ümberpöörduvalt. Esiteks tuli vesi "Estonia" pardale, mis viis kreeni tekkimiseni. Sellest tulenes, et võõrvisiir rebenes küljest, kui laeval oli juba tugev kreen. Meie ekspert Alve Wendt on võtnud osa laevatehase uurimismaterjalist ja on samuti veendunud, et see oli tegelik õnnetuskäik.

Kui laevahukukomisjoni teooria kehtiks, siis oleks laev õnnetuse ajal umbes 3 minutiga ümber läinud kuni 180° ja seejärel püsinud, kiil ülespidi, pinnal palju kauem kui "Estonia" püsis. Õnnetuskäik peaks vastama sellele, kui "Herald of Free Enterprise" hukkus. Nagu võib tõestada, polnud lugu nii. Vastupidiselt, nii saadeti "Estonia" võõr tugeva löögi alla, mida paljud käsitasid kui plahvatust või augu loomist kerre. Seejärel sai laev 20°-se kreeni paremasse pardasse. Sai püstivuse tagasi, kuid seejärel vajus enam kreeni. See õnnetuskäik ei vasta sellele, mida laevahukukomisjon ja seega selle Rootsi delegatsioonigi väidab.

Arvame, et põhjus, miks laevahukukomisjon andis ülalnimetatud informatsiooni nii kiiresti pärast õnnetust, on eksitada üldsust uskuma, et katastroof sõltus sellest, et visiir kukkus ära ja autotekk täitis veega selle järel. Sel viisil peaks arutelu kõrvale juhtima sellelt, kuidas vesi võis laeva sattuda enne, kui visiir lahti rebenes. Lugu on nii, et kogu tõenäosusega on paremas pardas O-tekli kohal auk, mis võib olla "Estonia" hukkumise ja seeläbi kõigi teiste tagajärgede tõeline põhjus. Et vabaneda ebamugavatest küsimustest selle ümber, kuidas see auk tekkis ja miks, valiti üldsuse eksitamine. See tähendab teenistusalast eksimust, kuritegu vastavalt balki ptk. 20 § 1.

Stockholm, 19. juuni 1997

Dr. Henning Witte



Vana trammidepoo ukse juures on väike näitusesilt.



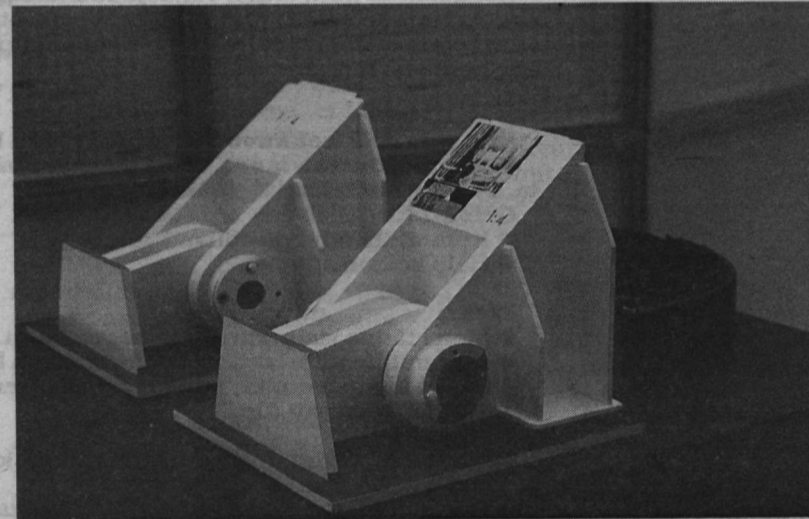
Maja sees on teine maja. Nende vahel näitusestendid ja mudelid.



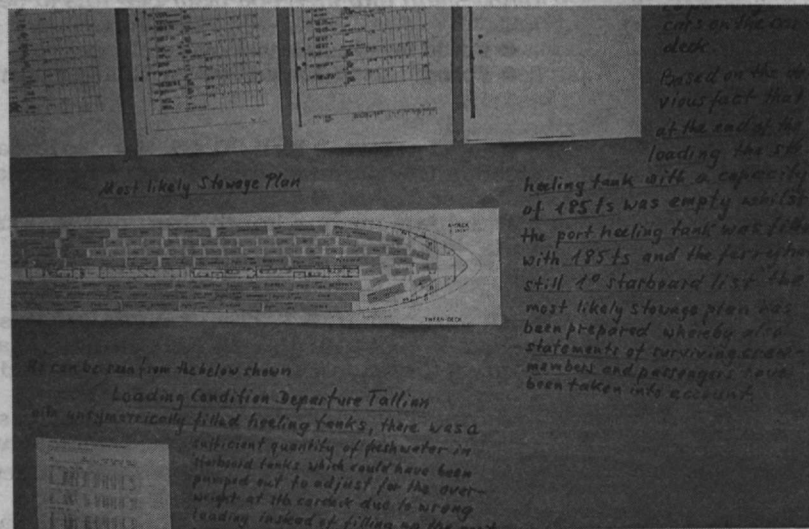
Kaameratele ja mikrofonidele esineb Alve Wendt.



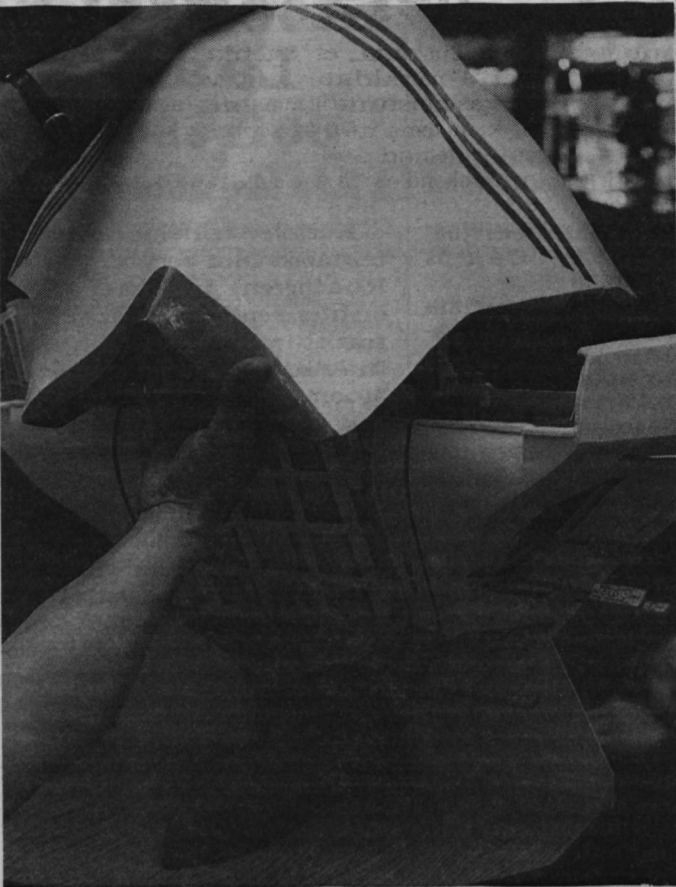
Visiiriluku vineerist ja rauast mudel.



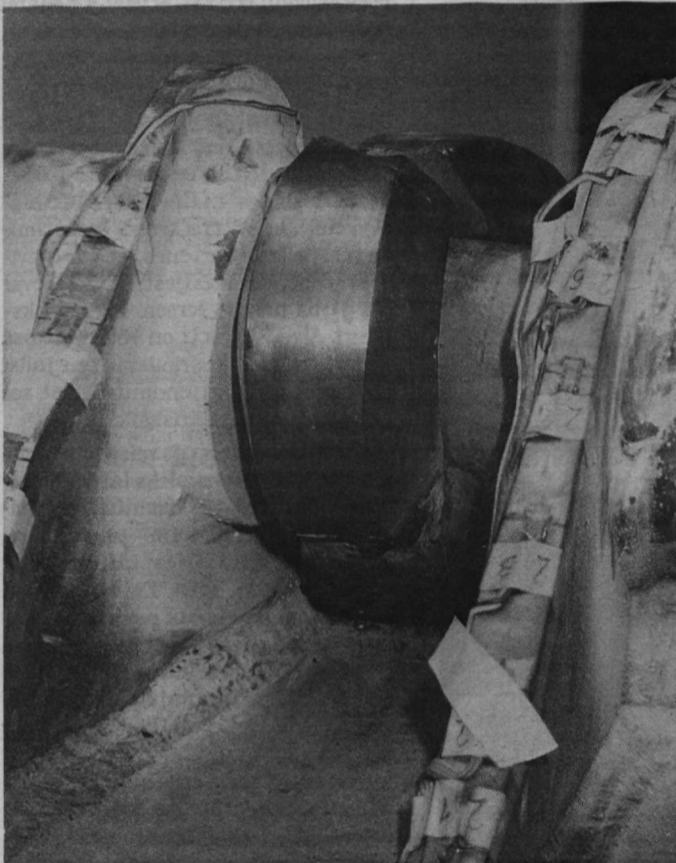
Lukukõrvad moodus 1:4.



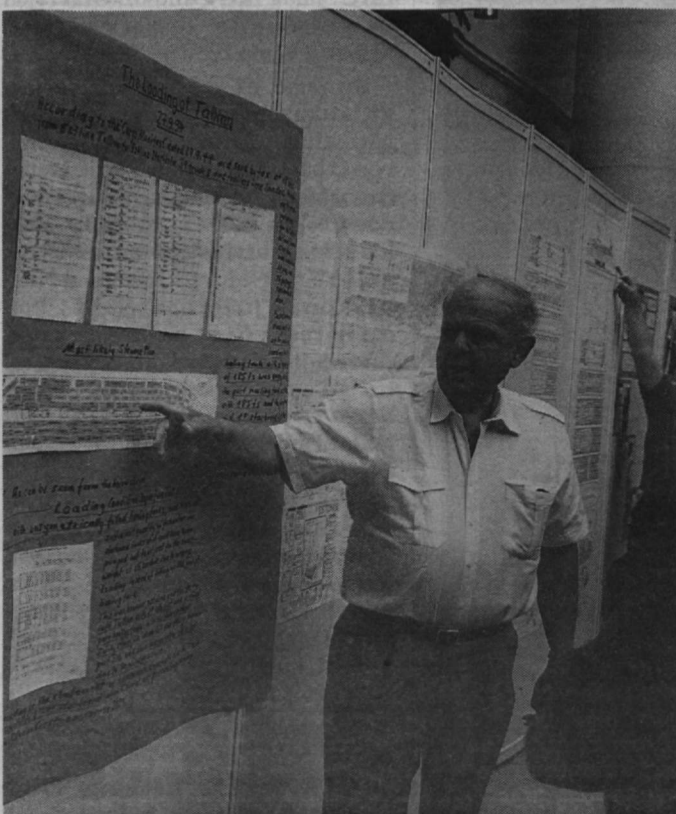
Stendil on lastiplaan, mille kohaselt parema parda pool on rohkem treilereid. Kirjas on, et Tallinnast lahkuti ebasümmeetriliselt täidetud tankidega. Olevat ilmne, et laadimise lõpuks oli 185 t mahutav tüürpoordi tank tühi ja pakpoordi oma täis, aga sellegipoolest olnud kreen 1° paremale. Lastiplaan on tehtud pääsenud laevapere liikmete ja reisijate tunnistusi arvesse võttes.



Visiiri ja rambi mudel võimaldas kõik n.ö. puust ette teha.



Atlanti luku 1:1 mudel. Originaalil olevat kehvedad keevitused olud...



Lasti paigutust selgitab kapten von Hofsten.

Algus lk. 11

Näitusel oli ...

kõigepealt lepingu spetsifikatsioon, millest võis lugeda: "The ship to be built in every respect as a modern car/passenger ferry, designed for short international voyage."

10-margase templimaksu eest on Soome mereinspektor Heimo Suikki allkirjastanud 26. juunil 1980 sõidupiirkonna kui "... kustfart mellan Finland och Sverige". Seda paberit on pikendatud algul üheks aastaks, siis veel kord, 26. juunini 1982. (Naljakas juhust, et see tähtsustab tänini - ka "Regina Baltica" tunnistusi arvestatakse just sama kuupäevaga.)

Eraldi stend oli "Diana II" juhtumi jaoks. Laevatehas rõhutas, et selle laeva lukuseadmete kahjustus ei sundinud "Bureau Veritas" tegema teiste laevade lukuseadmete preventiivseid mõõtmisi. Alles pärast "Estonia" hukku saatis "Bureau Veritas" laiali sellekohase kirja.

"Estonia" ostmisel "Estline'ile" on "Bureau Veritas" faksinud "Nordström & Thulinile", et klassifikatsioonühing teeb kogu tehnilise inspekteerimise, operatiivkontrolli teeb koos Rootsi meresõiduametiga viimase juhtimisel, kaasates ka riikliku sadamakontrolli. Küsimus on olnud ka lahtistes päästepaatides. 28. jaanuaril 1993 antud reisilaevatunnistusele on alla kirjutanud Hans Olsson: "Sea areas - N. A."

Ent kiri üle stendi teatab, et mitte selles polnud asi. Siiski andis "Bureau Veritas" välja piiranguteta reisilaevatunnistuse, mis kinnitab, et "Estonia" oli vastavuses SOLAS 74-ga, mida ta ei olnud, nagu väidab laevatehas.

17. septembril 1994 on keegi Kesk-Rootsi puusepp teinud videofilmi "Estonia" lahkumisest kai äärest ja avastanud visiirihingede kahjustused. Sellest videofilmist tehtud fotosuurendused on tõendeiks mitmel stendil.

Üks stend koosneb reisijate kirjadest mitmesuguste tähelepanekutega laeva kohta, neid on nii septembrist 1994 kui ka aasta-kaks hilisemast ajast. Osa sääraseid lauseid tundub pärinevat raamatust "Katastroofi-kurss", osa näib ka väljamõeldisena.

Ühel stendil võib kohata väidet, et laeval oli lekk autoteki all, sauna kohal. Ent paljude jooniste ja nooltega osutatud fotode hulgas ei leidu siiski ühtki, millele keegi öleks oma käega sõندانud arvatava leki asukoha märkida; seda nimetatakse vaid tekstiosas.

Tõsisemad on aga süüdistused, et sensorplaat ei töötanud, sest kaablid olud läbi lõigatud - seletuseks, miks roolikambri ei teatud, et visiiri enam pole. Visiir näidati ja selgitati, millist kolme aasaga lukku eesti meeskond ei sulgenud. Selgitati ka hüdraulikaseadmete ja visiirilukkude õlitamist. Päev hiljem kohatud "Gotlandi" lootsitüürimees Henry, kes töötas laeval enne, kui see sai "Estoniak", kinnitas, et neil polnud mingeid visiiri- ega rambiprobleeme. Ta imestas, et laevatehas neid probleeme nii palju leidnud on, kuid ohkas siis raskelt: "Tõde me liikumisi teada ei saa."

Kogu näitus kuni eraldi väljatoodud järeldesteni pidi aga vaatajaile selgitama: "Meyer Werft" on ehitanud suurepärase "Viking Sally" ning "Estonia" uppumine 14 aastat hiljem neisse ei puutu.

Madli Vitismann

Ülal paremal: kokkuvõttev stend visiiri kohta.

Visiir moodustab laeva vööri ja seda saab üles tõsta, et teha lastiramp ligipääsetavaks.

Defektid:

- Kummitihendid puuduvad.
- Halb kokkusobivus.

Efekt:

- Merel täitus visiir kiiresti kuni veelinini.
- Kummitihendite lastihoidev funktsioon langes ära. - Teised komponendid, mida ei konstrueeritud (lasti) kandvaina, koormati üle.

Tõendid:

● Ulf Hobro, "Nordström & Thulini" tehnikainspektor ja vastutav "Estonia" eest, teatab:

● ... me pidasime kummitihendeid tähtsusetuks, me polnud neid kunagi vahetanud ega mõelnudki seda teha. Sõidu ajal merel oli visiir vett täis ja seda teadsid kõik."

- Fotod vealustelt videovõtetest.
- Fotod, mis näitavad vee- ja õljälgi visiiri siseküljel.

Keskel paremal: Kell 00.46. Hannes Kadak nägi masina kontrollruumi monitorist, et vesi pressis vöörirambist sisse (sellest ei kantud ette).

Ta lahkus masina kontrollruumist ja läks tööle töökotta, kui Margus Treu tagasi tuli.

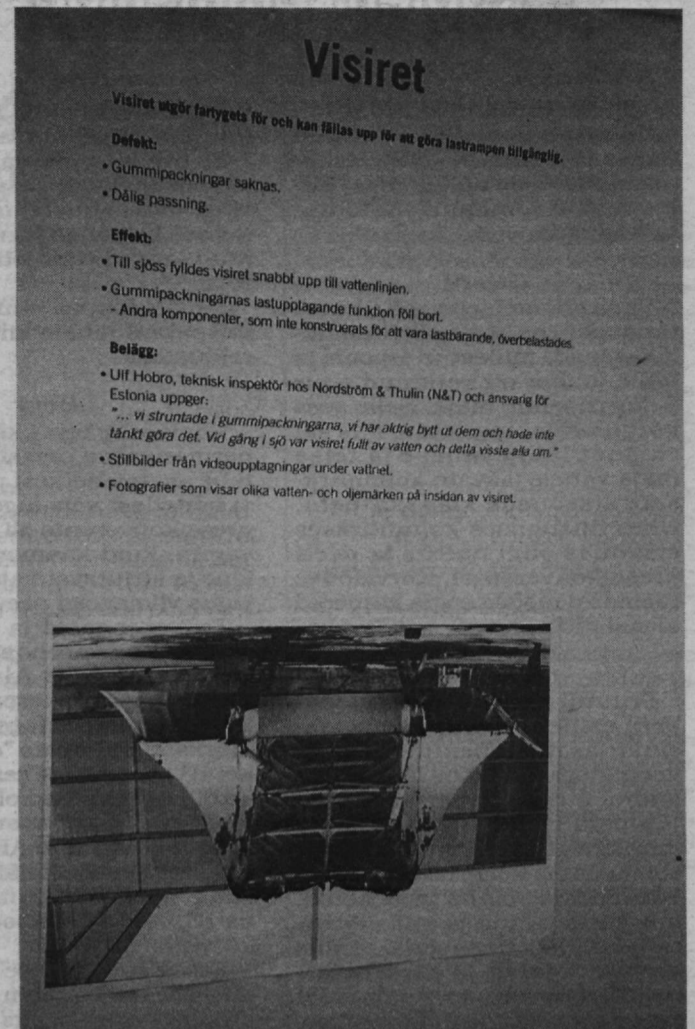
All paremal: Kell 1.02. Ootamatult ja järsku sai laev tugeva kreeni tüürpoordi. Kõik said kohe aru, et olukord on tõsine, kui kreen ei vähenenud, vaid seeasemel suurenes. Kõik lahkusid oma kajutest.

Märkus: Reisijail allpool autotekki oli vesi koridoris nende uste taga. Vesi pidi olema 1. tekil ja autotekil olnud enne seda tugevat kreeni paremale. Laeva kurss oli sellel ajahetkel tõenäoliselt 200°/180°.

Mikael Öuna patareiga kell kukkus selle äkilise kreeni ajal laualt ja jäi seisma kell 00.02 (Rootsi aja järgi), kell 1.02 (laeva aja järgi).

Peeter Tüür lahkus oma kajutist ja jooksis Arvo Tulviku kajutisse. Arvo Tulvik hüüdis: "Visiir on lahti murdunud, me peame laevalt lahkuma."

Motorist Hannes Kadak jooksis masina kontrollruumi, kus Margus Treu jälgis monitoriga, ja ütles, et olukord on tõsine, vööriramp on vigastatud ja purunenud. Ta nägi, et autotekil oli palju vett.



Hannes Kadak såg på monitorn i maskinkontrollrummet att vatten trängde in genom bogrampen (detta rapporterades inte).

Han lämnade maskinkontrollrummet och gick och arbetade i verkstaden när Margus Treu återvände.

00.46

Plötsligt och abruptt kom det en kraftig styrbords slagsida. Alla förstod omedelbart att situationen var allvarlig när slagsidan inte minskade utan istället ökade. Alla lämnade sina hytter.

Not: Passagerarna under bildäck hade vatten i korridoren utanför sina dörrar. Vattenet måste ha varit på däck 1 och bildäck före den kraftiga slagsidan åt styrbord. Fartygets kurs var förmodligen 200°/180° vid denna tidpunkt.

Mikael Öuns batteridrivna klocka föll från bordet av den plötsliga slagsidan och stannade på 00:02 (svensk tid) 01:02 (fartygets tid).

Peeter Tüür lämnade sin hytt och sprang till Arvo Tulviks hytt. Arvo Tulvik skrek. - Visiret har brutits loss, vi måste lämna fartyget.

Motorman Hannes Kadak sprang in till maskinkontrollrummet där Margus Treu bevakade monitorn och så att situationen var allvarlig, bogrampen var skadad och hade gått sönder. Han såg att det var mycket vatten på bildäck.

01.02

Kaptenikommentaar

"Regina Baltica", enne seda "Mare Balticumi" (ex "Diana II") kapten ERICH MOIK, missugust komisjoni peaks nüüd uskuma või kas üldse võib kedagi neist uskuda – kas keegi suudab nüüd veel teha sellise aruande, mida see, kes loeb, ka usub?

Arvan, et nüüd tuleb veel mitu aruannet, see ei jää viimaseks.

On kuulda olnud, et suure avariikomisjon vastu on usaldus kadunud, mida tahes nad ka paberile ei paneks.

Oleneb, millest lähtuda – on kaks eri suunda. See, millega tegeles avariikomisjon ja teine, millega tegeles "Meyer Werft". Laevatehas tegi kõik selleks, et näidata: tema tegi hea laeva. Otsides nendest vigadest ja olemasolevatest materjalidest maksimaalselt informatsiooni, mis näitaks, et nende poolt on tehtud absoluutselt kõik õigesti. See on nende suund, nad ei ole muud seal otsinudki. Ja sealjuures püüdsid nad muidugi ka salvata, niipalju kui saab.

Avariikomisjon tegi omad järeldused oma-dest informatsioonilikestest. Seal olid eksperdid kolmest riigist ja ma ei näe mingit võimalust, et avariikomisjon ei tohiks üldse uskuda. See on vale. Minu meelest on see ikkagi nii, et mõlemad on head ja mõlemad tuleb arvestada ja lõppkokkuvõttes kas või teha midagi ühisraporti taolist. Asi on ikkagi selles, et tehase tehtu on ka olnud väga suur töö. Ja see on ka õigustatud töö.

Näitusel olid veealused fotod sillast. Missuguste vahenditega need võidi saada? Kätsid nad ise vee all või said kasutada komisjoni materjali?

Ju nad said sedasama komisjoni materjali kasutada, sest eks mingil määral levis see materjal ju pressisiki.

Neid fotosid nähes ei saanud kuidagi aru, miks ei saanud või ei tahetud näha inimesi sillast. Fotodel oli ju juhtpaneel ja pea kogu roolikambri esipool?

Vaat see on juba teine küsimus, millele mul on ausalt öeldes väga raske vastata. Tähen-dab, nemand tahtsid ja said näidata, aga tuukrid, kes olid Rootsi valitsuse tellitud, ei saanud. Minu arvates nad tuvastasid, kes seal sillast olid, aga mingil põhjusel nad ei tahtnud seda näidata. Mis põhjusel? Eks aeg annab arutust.

Ent viidati ka "Mare Balticumi" keevitustele. "Mare Balticumil" enne ju eestlased midagi ei keevitanud, kui keevitati visiid hoopis kirni.

Kui "Mare Balticumil" midagi valesti on keevitatud, on raske seda eestlaste kaela ajada, võib-olla mõni eesti keevitaja ka keevitas, ega ma seda tea.

Endise omaniku juures? Jah. Ma arvan, et need keevitustööd, mis olid tehtud nii "Estonial" kui ka "Diana II-l", olid tehtud, esiteks, "Bureau Veritase" järelevalve all. Need on kohad, mida teha ise ei tohi, need tehakse kõik klassifikatsiooni-ühingu järelevalve all. Nemand kiitsid selle keevitustehnoloogia heaks ja teiseks, ma kahtlen, kas eestlased seal keevitasid.



Keskel punkri-, taga tuukrilaev, esiplaanil väljasõitu ootavad reisijad – ons midagi juhtunud?

Pigem keevitasid seal soomlased või rootslased, aga mitte eestlased.

Peate silmas Naantali dokki? Jah, ma pean silmas Naantali ja Turku laevaremonditehast, kus "Estonia" oli. Kus ta varem oli remondis olnud, seda ma ei tea. Aga räägime siiski sellest, et "Estonia" oli kolm korda ju tehases olnud. Kolm korda sai seal midagi tehtud.

Üks näitusestend oli reisijate kirjeldusi 1994. a. septembrist ja ka varasemast ajast, juttu oli visiidiprobleemidest ja hilinemistest. Need ei tundunud sellisel kujul eriti aktsepteeritavad. Aga need olid seal.

Arvan, et see oli tellimustöö ja sellisena sakslastel kasutusele võetud. Kas nad olid saanud

need reisijate käest või oli see nende endi väljamõeldis, seda me ei tea. Seda ei saa me praegu ka tõestada. Kaldun arvama, et oli lihtsalt nii: üks ütles ühe fraasi, teine ütles teise fraasi: oh, jah, justkui seal vist midagi oli.

See on just täpselt samasugune juhtum kui siin oli: Üks rootslane tuli minu juurde ja küsis: "Kapten, kas te sõidate selle laevaga." Sõidan. "Aga te ju joote." Kui ma näitasin talle mineraalvee pudelit, siis ta jäi rahule ja läks minema. Kui ma poleks seda teinud, oleks ta läinud ja rääkinud, et näe, kapten istus baaris ja jõi. Ainult ei tea, mida jõi.

Minu meelest see ei ole asi, mida üldse tasuks võtta tõsiselt ja see ei ole ka tõestusmaterjal, sellepärast et samuti võime öelda – näe, täna meil olid veealused keevitused, meil on kusagil korpus lõhki.

Just. Kaldun ka arvama, et sel ajal, kui reisijad on laevas ja laev peaks ammu sõitma, võivad tuukrid ainult auku otsida.

Süüdistuste põhiraaskus langeb kahele asjaolule. Üks on "Bureau Veritas" ja teine, ma ei oska öelda, kumb, kas "Nordström & Thulin" või Rootsi meresõidumet – neil oli kokkulepe Eesti Vabariigi valitsusega. Eesti valitsus volitas neid tegelema ja järelikult nad on ka vastutavad. Mil määral, on see täisvastutus või mitte, seda ma ei tea. Aga mingil määral on neil vastutus kindlasti.

Aga eesti meeskonna süüdistamine, nagu see näitusel oli, sellist süüd te neil ei leia?

Me võime seda meeskonda süüdistada, aga kõige kohta puudub ka nägemus ja arusaam. Võime kiiruseprobleemi esile tuua nagu tahame: ütleme, et läks liiga kiiresti või ütleme, et läks liiga aeglaselt. Näiteks "Silja Europalt" öeldi, et "Estonia" läks neist mööda kui seivast laevast. Pärast tuli aga välja, et "Silja Europa" oli hoopis "Estoniast" eespool. Kes siis kellest mööda läks, pole ma veel siamaani aru saanud. Võib-olla tõesti oleks pidanud sõitma aeglasemalt, aga tagantjärele me oleme kõik targad.

Et korralise tuukriülevaatusetõttu hilines "Regina Baltica" väljasõit Stockholmist 25. juunil üle poolteise tunni, tuli õõsel avamerel kaotatud aeg tagasi teha. Enamjaolt tehtigi. Meri, tõsi küll, oli peegelsile.

Madli Vitismann

Täna, herr Meyer!

Vähesed suudavad tõsiselt uskuda, et "Estonia" huku põhjustas laeva ehitaja, "Meyer Werfti" paigaldatud kehv võõrivisiir. Kui asi oleks nii olnud, siis oleks vastutustundlik omanik tagunud niikaua Bernhard Meyeri uksele, kuni tema nõudmisi oleks kuulatud. Tundub, et ükski omanikest ei teinud seda, kuni oli juba liiga hilja. Nüüd on Meyer ja tema meeskond esitanud selgitused oma juhtumil kohta Stockholmis. Sellega üritab Saksa laevaehitaja hoida püsti oma reputatsiooni kriitiliste rünnakute all. Tegelikult on Meyer puhas.

Stockholmi esitus tõi välja hoopis häbiväärse venitamise ja kohutavalt ebaadekvaatsed selgitused sellele, mis juhtus. Kuni saame teada, mis juhtus, saame teha vaid oletusi, kuidas samalaadseid tragöödiad ära hoida. Aga oletused, mis ümbritsevad ametlikku uurimiskomisjoni, selle liikmeid ja eesmärke, on lõhkunud selle üksmeelsuse. Meyeri advokaat Peter Holtappels väitis "Fairplayle", et komisjonil on oma teooria, mis aga paraku ei lähe kokku füüsikaseadustega. Kirjeldus laeva ümbermineku kohta olevat täielikult vale.

Viimased avastused, et üks komisjoniliikmeist on valetanud ajakirjanikele ja tundis end piisavalt häbistatuna, et lahkuda komisjonist, ja et komisjoni aruanne lükatakse taas edasi, näitavad, et mitte ainult laevaoperaator on ebakompetentne, vaid ka uurijad võivad olla saamatud.

Selle pettuse põhjused annavad ebamugava vihje ametliku uurimiskomisjoni mõtteviisi kohta. See tahab säilitada oma imago. See tahab, et argumendid jõuaksid sujuvalt järelduseni, milleni kõik ootavad neid jõudvat.

See on komisjoniliikme instinktiivne reaktsioon: kui küsiti mingi ebasobiva asja kohta tema teoorias, teeskles ta, et seda pole. Vähe-malt jätkus tal kindlameelsust astuda tagasi, olles järele mõelnud, mida ta ütles.

Paraku aga sündmusele, mis põhjustas nii paljude inimeste surma, ei leidu iseeneslikku lihtsat ja selget seletust. Seletused sellele ei tohiks tulla lihtsalt ja sulavalt nagu matemaatilises võrrandis.

Meie ajakiri on selgelt välja öelnud oma positsiooni ("Fairplay", 15. mail) ja on juba saanud terve e-mailide voolu osaliseks, milles nõutakse vabandusi ennatliku jama kirjutamise eest. Me usume, et Meyer ja tema meeskond on läbi viinud täienisti professionaalse uurimise. Laevaoperaatorid ümber ilma peaksid seda uurima. Kui süüks oli kehv konstruktsioon, siis nad peaksid õnne tänama, et see ei olnud üks nende endi laevadest. Kui see oli ebakompetentsus, pole neil põhjust karta.

"Fairplay" (The International Shipping Weekly)
19. juuni juhtkiri
Tõlkinud Lauri Naber

Kui mitu põlvkonda veel "Estonia" uurijaid?

Kui Andi Meister Eesti sideministrina asus "Estonia" katastroofi uurimiskomisjoni juhtima enam kui kahe ja poole aasta eest, avaldas ta lootust uurimuse lõpule viia paari nädalaga. See avaldus näitas muidugi rohkem tema väheseid kogemusi kui reaalselt hinnangut võimalustest niivõrd ulatuslikku faktide massi töödelda. Aga praeguseks hakkab küll aeg täis saama. Peaaegu kõik endised katastroofikomisjon liikmed on juba vahetunud. Iga kord, kui keegi välja vahetatakse, peavad uued liikmed kaua aega kõigi materjalidega tutvuma, et mingit seisukohta võtta ja asi aina venib.

Kui mitu põlvkonda uurijaid öeti määratakse, enne kui lõpuks mingi korralik raport avaldatakse? Kas "Estonia" uurimisgrupp on muutumas alaliseks institutsiooniks?

Asi võib pealiskaudselt tunduda vähetähtis. Tegelikult annab aga ametliku raporti puudumine vabad käed kõiksugu spekulatsioonidele, mis aeg-ajalt jälle ilmuvad suurte "uudistena" lehtedes ja TV-programmides. Kaks aastat pärast katastroofi hakkas näitama nn. rahvusvahelise tugigrupi advokaat Henning Witte taas hellitama spekulatsioon mingist salapärasest smugelkaubast, mille pärast laev olevat õhitud. Kõiksugu teistest spekulatsioonidest rääkimata.

Samuti annab ametliku raporti puudumine ka head võimalused nii laevatehasele kui rahvusvahelistele kontrollorganitele, kes oleksid pidanud laeva julgeolekut paremini kontrollima, ise ellu kutsuda uurimisgruppid, mis esitavad omapooldes raportid, mis muidugi lähtuvad vastava tööandja huvidest. Need raportid saavad sedavõrd suurema tähenduse üldsuse silmis, kuna ametlik raport puudub.

Endised katastroofi ametliku uurimisgruppi liikmed kirjutavad juba raamatuid ja annavad palju intervjuusid massimeediale. Nii ilmub neil päevil ka Andi Meistri raamat sellel teemal.

Kõigest sellest nähtub, et töö ametlikus uurimisgrupis lähtub täiesti valedest alustest. Selle asemel, et jalule seada tõde, toimub grupis poliitiline hobusekauplemine umbes stiilis: kui grupp ei

süüdistab eesti meremehe lohakeses, siis eestlased nõustuvad mitte süüdistama soomlasi halv-päästeteenistuses ja rootsi omanikke halv hoolduse organisatsioonides. Ja vastupidi.

Kui rahvusvaheline ametlik uurimisgrupp tahab säilitada mingisugustki usaldusväär-sust, tuleb paberid lõpuks lauale laduda, kuigi kõik järeldused pole viimse komamargini veel läbi arutatud. Arutada annab niikuinii ka pärast ametliku uurimustulemuse esitamist, loodetavasti juba paremal fakti-lisel alusel.

Ülo Ignats
"Eesti Päevalehe" (Stockholm)
19. juuni juhtkiri

"Meyer Werft" ikka edukas

Meyeri tehas Papenburgis, kus on viimaste aastate ja-kümnete suuremaid uuetüüblisi reisilaeva ehitatud, on saanud uue tellimuse. P&O reedefirma pakkumise uue luksusklassi merematkealuse ehitamiseks võitis just see laevatehas. Valmis peab see laev saama 2000. aasta alguses.

Laev peab tulema "Oriana" täiustatud järglane. "Oriana" sai Inglise turul väga hea vastuvõtu ning on hästi teeninud. See innustaski P&O omanikke teist sama klassi laeva tellima. Täiustusi tehakse reisijatele suuremate mugavuste loomisel, näiteks plaaniti rõduga kajutite

arvu pea kahekordset suurendamist. Laev peaks tulema 270 meetri pikkune ja kiirusega kuni 24 sõlme, kokku 930 kajutiga. Hinnaks on arvestatud esialgu 200 miljonit inglise naela.

"Meyer Werfti" eesmärgiks on tõestada, et neil on teiste reisi-laevade ehitajate ees saavutatud soliidne edumaa, et nad on võimelised ehitama kõigile nõuetele vastavaid luksuslaevu paremini kui ükski teine.

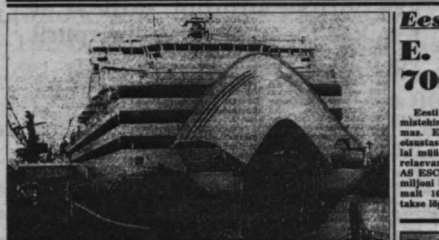
Kui kõik läheb plaanipäraselt, saab uuest laevast seitsmes suur laev, mis Emsi jõe süvendamise järel Meyeri tehastest välja lastakse. Arvestatakse, et

tänu sellele, et Saksa valitsus lasi Emsi süvendada, võimaldamaks laevatehasele täita suurte laevade tellimusi, on Emsi ja Ida-Friisimaa aladel tulnud juurde hulgaliselt uusi töökohti ning piirkonna majandus hakanud elavnema.

See, et praktiliselt iga uue laevatuubi ehitamisel on tähtaegu nihutatud ja töö käigus olulisi parandusi teha tulnud, käib ilmselt praktilise töö juurde ja seda tavaliselt pidukõnedes ja artiklites ei meenutata. Nagu "Estoniatki", mis samuti oli uue seeria esimene laev. Teise nime all.

Reet Naber

EESTI PÄEV ESTNISKI DAGBLADET



Saksa uurimisgrupp "Estonia" huku põhjustest:

Vilets hooldus ja liigne kiirus

Eesti Päevalehes on ilmunud artikkel, mis käsitleb "Estonia" huku põhjustest. Artikkel on tõlkinud saksa keelsest ajakirjast "Fairplay".

17. juuni õhtul võis tõdeda, et ka kõige lootusetumana näiv üritus jõuab ükskord positiivse lõpplahenduseeni. Sama päeva õhtuks oli purjelaev "Vega" siirdunud vaikselt ja sujuvalt Raumast saabunud praami "Mursu" tekile, et alustada järgmisel päeval pukseri "Rauma III" järel teekonda Pietarsaari poole. Selle nimel tegid täpset ja asjatundlikku tööd Vaasa firma "Blomberg Stevedoring Oy", Tallinna Meretehase elling ja Rauma firma "Merisukellus Oy" mehed. Oma kaaluka osa olid siis juba andnud ehitusfirma

EMV Tallinnast ja Pietarsaari inseneribüroo "Aaro Kohonen Oy". Nende projekti ja teostusega kai ja paarisrelssidest transportee pidasid kogu katsumusele (ikkagi ligi 600 tonni) auga vastu.

1993. aasta algul tekkinud idee laeva päästmiseks jõudis sellega esimese konkreetse lahenduseeni. See oli ka peamisi eeldusi, et laev aastate pärast

"Vega" on Pietarsaaris

uuesti purjetama panna. Eeltoodud – mastide demonteerimine, lahtivõetud ahtri kindlustamine, praktiliselt uue transportkai ehitamine, samalaadse vastuvõtukohta ehitamine Pietarsaaris ning laeva toimetamine Tallinna Meretehasest sinna – nõudis üle 1,6 miljoni krooni. See on tegelikult üsna tagasihoidlik summa, võrreldes sellega, mis läheb maksma kogu lae-

va taastamine. Kui palju see kõik maksma läheb ja millal "Vega" uuesti vette ja purjede alla saab, ei julge vist keegi öelda. Kindel on ainult see, et tagasiteed enam ei ole, sest aega ja raha on kulutatud juba piisavalt palju, et mitte ühel hetkel lihtsalt loobuda.

Jääb kestma ka side Eesti Meremuuseumi ja Vega Fondi vahel, kasvõi ühe siitpoolt nimeta-

tud juhatusliikme näol. Edaspidistesse plaandesse mahub ka puulaevahitusest huvitatud eesti noormeeste iga-aastane paarikuine koolitamine Pietarsaaris, kuid selle käivitamine nõuab siiski eeltööd.

Lõpetuseks tahaks üsna tõsiselt, ehkki mitme aasta peale ette lubada, et esimene reisi, kui "Vega" jälle vett ja purjeid kannatab, tehakse Tallinna, kust 18. juuni õhtul kell seitse, peale kümme ja pool aastat kuival seismist lahku!

Urmas Dresen



17. juunil ootab "Vega" Meretehases mereleminekut.

Isi Trapido foto.



24. juunil on "Vega" jõudnud "Mursu" tekilt siirduda Pietarsaari ellingule.

Urmas Dreseni foto.

Hoolimata sellest, et laevahituses ja -omandamises on praegu suhteliselt keerulised ajad, on ikka ja jälle saanud rõõmu tunda suurema või väiksema aluse vettelaskmisest või ka ostmisest. Oleks paslik siinjuures mõnd vana äraproovitud kuntsi meelde tuletada, "ehk läheb tarvis!" Siin kirjapandu on talletatud vanade laevameistrite või laevahitamise juures olnud mere- (või ka muidu)meeste jutudest. Osa sellist materjali võib leida Tartus Kirjandusmuuseumis või Eesti Rahva Muuseumis, Tallinnas Meremuuseumis, kohati kirjapanduna ka raamatuis. Sealt see materjal välja nopitud ongi.

Laevahituse käigus jälgiti igauguseid endeid ja analoogilaid, et alust ootamatuste eest kaitsa. Lailalt levinud on näiteks arvamus, et vaimulike ja naiste viibimine ehitusplatsil õnne ei too. Vaimulike külas-käik sinna tõi alati järgnevatel reisidel tugeva tormi ja igaugu õnnetusi kaasa. Veel suurema õnnetuse olevat välja kutsunud

Laevad vette ettevalmistatult!

naised, kes ehitusplatsile sattunud. Seda olevat kogu maailma meremehed peljanud enam kui katku. Eriti hull oli lugu siis, kui keegi naine läks laevahituseplatsile paljajalu. (Kuival maal õrnema sooga kokku puutudes ei kartnud meremees midagi!)

Heaks endeks laevale oli, kui ehituse ajal töötas paarisarv ühe eesnimega töömehi. Rohkem kardeti halbu endeid. Kui ehitustöödel tuli ette õnnetusjuhtumeid või kui rongad ja varred platsi juurde kogunesid, võis see halba tuua. Hoiduda tuli arvust 13, eriti kui see arv mehi võis tööle tulla. Ka viie reedega kuu oli töö alustamiseks ebasoodus. Nädalapäeva järgmine oli oluline nii laevahituse alustamise kui ka laeva vettelaskmise juures. Ei soovitatud alustada nende töödega teispäeval ja neljapäeval, reede aga

oli täiesti ebasobiv, sel päeval alustatu ei saanud õnnestuda. Kuupäevadest ei sobinud mingi töö tegemiseks 13. 1905. aastal ehitas Häädemeestel "Ingersolli" Gustav Martinson (reeder). Laeva vettelaskmist kutsuti juhatama meister, kes saabus kohale 13. kuupäeval. Kuigi laeva vettelaskmist tol päeval ei alustatud, juhtus edasiste tööde käigus nii palju õnnetusi, et sel aastal jäigi laev vette laskmata.

Veel kardeti laeva kaetamist. Kui selgel kuuvalgel õöl viia keskmise masti kanna alla musta mähkumise saba ja laka karvad, samapalju kui laeval maste, teha nalle sõlm sisse ja panna sinna kohta kalsingil, kust tuli masti kand, võis sellega palju kahju teha. Panija pidi asetama põhvid nii, et kuuvalgus peale ei paistaks. Samal ajal pidi olema valvel, et keegi laevahituseperest ei märkaks teok-

silolevat ega saaks kunsti ära rikkuda.

Nõiduse vastu võis kasutada näiteks sellist viisi: võtta kirju koera karvu või "kolmes tules" soojendatud tõrva, millesse on segatud hülgerasva ja valge lehma piimast saadud võid. Aitas ka see, kui ehitusplatsile või laeva soola visata. Kui jõudis kätte aeg laeva veeskamiseks, mida nimetatakse ka laeva pulmadeks, saabus järgmine otustav moment. Nimelt oldi veendunud, et veeskamise käigu järgi saab laeva saatust ette näha. Enamasti olid need uskumused üles ehitatud analoogia-maagiale, samal ajal segunesid uued-vanad kombed.

Kihnus lasti kõigeülgsemat soosingut lootes kaskedega ehitatud ja kliiverpoomil lillepärge kandvat laeva kõigepealt preestril õnnistada ja pühitsetud veega piserdada, alles seejä-

rel said talgulised oma raske tööga peale hakata. Kui siis laev kõvasti kriiksus ja kiunus, hoolimata renni rasvatamisest ja kiilu seebitamisest, ei tulnud talt õnnelikkude alust. Ta ei tahtnud merre minna, nuttis. Seda on kaua mäletatud 1898. aastal Kablis vette lastud J. Marksoni ja M. Granti kolmemastilise kuunari "Arcturus" vettelaskmisest. Laev hukkus hiljem koos meeskonnaga. Meister võis oma käetööle edu soovides talle veel soola sisse visata või viljateri sisse panna, et laev paremini vett lõikaks.

Pärast laeva vette saamist peeti korralik pidu, kus oluline oli viinaga kostitamine. Selle juures omanik kokku ei hoidnud. Saarlased on loomulikult ka koduõlut teinud. Laeva nimepanekul viina- või šampusepudeli puruksviskamise vastu täävi on samuti jäänud iidsest merejumalatele ohverdamisest. Ka usuti, et sel kombel pestakse maha varem ehituse käigus tehtud vead ja möodalaskmised.

Reet Naber

Muuseumis jälle meremaalid

9. juulil avati Meremuuseumis taas meremaalide näitus. Seekordne autor on **Valve Hiemeäe**, daam kunstnik-ettevõtja seisuses. Ta on õppinud kujutava kunsti kaugõppekursustel ja tegutsenud perefirmas "Fadera" nii selle esinise kui kunstnikuna. Aga mis peamine – ta teab kapteni naisena hästi nende tundeid ja meeleolusid, kes päev päeva kõrval maal meremehi koju ootavad. Ootust ta maailbki.

Tema monokroomsed, ent mitte sünged lõuendmaalid tekitavad nii tuttava tunde, kui seisad üksi mere avaruse ees.

Mererand, lähedased lained, horisont ja pisike laeva siluett – see ootuse sümbol, millest ei tea, kas tõesti oli laev silmapiiril või tekkis vaid mõtetes...

Ja dialoogid Neptuniga on ka enam kui illustratsioon. Ingel, Neptun – neist sõltub meremehel elu kaugel merel.

Ning muidugi on Valve Hiemeäe maalid neist, kes tulles tuleranda, pikki päevi ootavad selajaid koju tagasi.

See maalinäitus jääb kuuks ajaks lahti.

Roman Matkiewicz

"Hoia Eesti merd"

on samanimelise vabariikliku ühenduse tasuta infoleht, mis ilmub kaks korda aastas. Kevald jõudis huvilisteni teine number.

9. mail 1993. aastal asutatud ühendus on "kodanike vaba algatuse ja tahte alusel moodustatud iseseisev valitsusväline keskkonnakaitseorganisatsioon" ja selle eesmärgiks "Eestit ümbritseva mere, saarte, siiseveekogude ja kallaste puhtuse hoidmine ning selleks soodustingimuste loomine", samuti Euroopa *sinilippu* liikumise koordineerimine Eestis. On nii kollektiiv- (palju väikesadamaid!) kui üksikliikmeid (neid ka Soomest, Rootsist ja Saksast).

Sinilippu probleemistik on üks infolehe teemasid. See liikumine algas 10 aastat tagasi Prant-

susmaal ja väidetakse olevat muutumas ülemaailmseks. Euroopas koordineerib seda liikumist FEEE (Euroopa Keskkonnakoolituse Fond), mille tegevussuunad on sarnased meie ühenduse "Hoia Eesti merd!" omadega. *Sinilippu* antakse seda taotlevalle randadele ja sadamatele kui kvaliteedimärki üheks hooajaks, lähtudes Euroopa direktiividest.

Tänavu lehvib *sinilippu* 18 riigi 1822 rannas ja 502 sadamas. Eestis on see tunnustus sel aastal neljandat korda Pärnu jahtklubil ja olümpiapurjesportikeskuse Piritasadamal, kolmandat korda Haapsalu ja Nasva jahtklubil ning teist korda Kalevi jahtklubil ning Lohusalu sadamal. See ilmneb ka tabelist, kus on kirjas ühenduse kollektiivliikmete-sadamate üld-

andmed ja neis osutatavad teenused tänavusel hooajal.

Veel on infolehest lugeda soovitusi väikesadamate seaduslikuks jäätmekorralduseks, karmistunud keskkonnakaitseorganisatsioonideid purjetajatele, FEEE aastakoosolekust Küprosel ja *sinilippu* aastakoosolekust Londonis.

Ka on juttu ühenduse üldkoogu koosolekust, mis õnnestus alles teisel katsel kõigest 14 liikme ja külalise osavõtul. Presidendiks valiti taas **Arnold Rüütel**. Asepresident on **Rolf Karrento**, vastutav sekretär **Peeter Leola** ning *sinilippu* koordinaator **Kaja Pirnpuu**.

Vähesele lehepinnale on mahitud veel ka kroonika, info ühenduse postmargi ja klepmärgi kohta ning koguni lühike ingliskeelne sisukord.

Suvi 1997

Milleks reisilaevad?

Soomes võitvat pikemaks meresõiduks järjest enam populaarsust "Finnlinesi" kaubalaevad, mille ka sadakond reisisaikohta. Miks peakski reisi röömustama reisilaeva pistillukes kajutis või ülerrahvastatud üldruumides, kui kaubalaeval on tal suurem kajut, sama hea restoran ja piisavalt palju ruumi. Nii eelistatavki Soomest Saksamaale sõitjad kaubalaeva "Siljale".

"Silja Line'i" tütarettevõtte "SeaWind Line" pani 9. juunil Stockholm-Turku liinile uhiuue "Gotlandi". Indoneesias ehitatud parvlaev on konstrueeritud tihedas koostöös "Reeder Gotlandiga" ja Kopenhaageni konsultatsioonifirmaga Knud E. Hansen. Ehitamisel on arvestatud tänapäevaseid veovajadusi ja tehnikat ning kõrgeid keskkonna- ja reisisaohutuse nõudeid.

"Gotland" on esimene Rootsi laev, millel on täidetud uued rangemad ohutusnõuded, millega Põhjamaad on otsustanud arvestada - sellest loodetakse 21. sajandi laeva. Paberil loetluna: laev täidab IMO nõudeid, SOLAS 1974, nõudeid "kaheosalisele reisilaevale" ning kõiki IMO avaldatud lisanõudeid ja soovitusi, sh. ka 0,5 m vee kohta autotekil. Samuti on täidetud Rootsi ja Inglise võimude ohutusnõuded, mida kinnitavad rahvusvahelised dokumendid: kaubaliinistatus, mööduduki, reisisaohutustatus, reostusohutuse tunnistus.

"Gotland" vahetas välja väiksema "Sea Wind II", mis siirdus Oxelösund-Peterburi liinile. Uue laeva kolme teki 2400 teki-meetrit autodele ja 200 reisisaikohta on suvel tõenäoliselt täis. Jaanipäeva puhul jäeti laev Turkusse ööpäevaks seisma, sest nagu ikka, on uue laeva liiniletoomisel tavalisest rohkem teha. Laeva külastasid mitmesugused inspektorid, ühele laevaküljele jõuti maalida liini nimi ja laevapere tegi läbi kõik õppeseliigid. Hoolimata tihedast tööpäevast jõuti endale lubada ka jaaniõhtupooltund šampuseklaasiga.

Suur parvlaev ei vaja mingeid erilisi sadamarajatisi peale hea rambi, sest "Gotlandi" last laadib ja lossib end ise. Autoteki rajad keerduvad ümber kitsa korstnajaala ülatekini, välimist rada pidi mahuvad keerama pikimadki treilerid - lossimiseks-laadimiseks võimaldab sõiduplaan kõigest tunni. Ka reisisaikoridori pole vaja, sest laeva sõidetatakse autodega. Lift korstnajas viib üles infotekile, seal juhatakse kätte avarad suurte akendega kajutid. Järgmisel tekil on restoran, baar ja pood.

Stockholmist Turku sõidetakse öhtust hommikuni, nii et pärast öhtusööki on paras hommikusöögini magada. Tagasitee pakub aga hommikust öhtuni kauneid vaateid kolmele saarestikule ja närvikõdi kitsuste läbimisel. Ning reisi ajal ei jää muljet, et nad viibivad kaubalaevas - kõik vajalik on olemas, lisaks reisisaahuude põhjamaiselt maitsekas disain.

Imekspandav on sel laeval autoteki alune tühi ruum. Pealpool veepinda paikneva alumise autoteki all on veel ühe autoteki jagu pöikvaheseintega jaotatud tühje ruume kuni kerekaarteni. Samasugune tühi ruum on ka vööris, seda läbivad vaid ankrurõnged. Vöörivisiiri "Gotlandil" ei ole, sisse-välja sõidavad autod ahtrist. Ent pingelise sõiduplaani tõttu on otstarbekam tühja ruumi kaasa vedada kui autoliftiga aega viita. Nii kavatsetaksegi ühte tühja ruumi teha reisisaale saun ja teise laevaperele jõusaal.

Kapten Göran Sjärdini sõnul on oluline uut laeva tundma õppides harjumusi ja kogemusi koguda, et ohutusorganisatsioon paremini läbi töötada. Enne liinile asumist prooviti laeva selle eelmisel liinil, päästeplaanide koostamiseks modi-



M/V "Gotland"			
pikkus	168,15 m	kandevõime	6 124 t
laenus	28,30m	kiirus	21 sõlme
süvis	6,60m	jääklass	1A
kogumahutavus	25 996		

fitseeriti eelmise reederi ohutusorganisatsiooni. Kuigi "Gotlandile" asus "Sea Wind II" laevapere, on päästepeate ja -parvi rohkem ning laev ise suurem. Nii kasutatigi jaanipäeva õpitu läbiproovimiseks, ent arutelu järel võis näha neid, kes otsekohe asusid oma päästerühmas

asja selgitama ja täiendavaid harjutusi kokku leppisid.

Et jaanipäeva järel oli aga ainult 8 reisi, siis leidsid nad endale laevas niipalju tegevust, et kõiki seitset ei õnnestunudki päeva jooksul kohata.

(Jääb pooleli)

Madli Vitismann



"Sea Wind" ja "Gotland" kohtusid jaanipäeva puhul tunnikeseks.



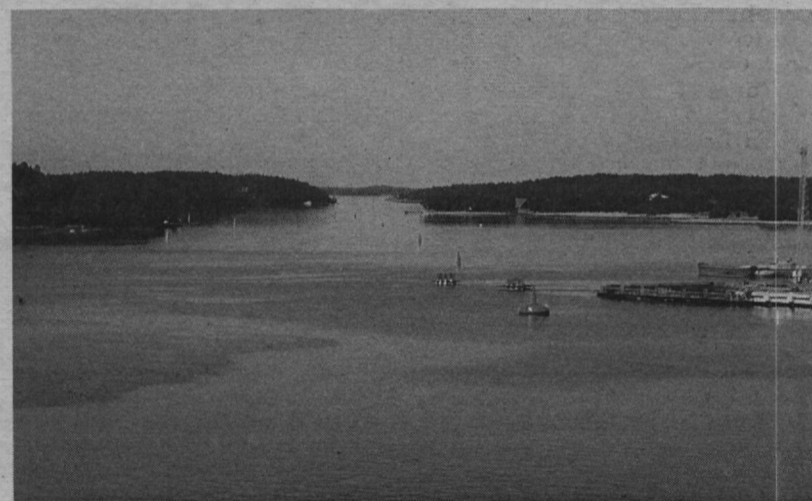
"Sea Wind" vajab rongidele ja autodele eraldi rampe.



"Gotlandi" last laadib ja lossib end ise.



Laeva vööris on reisisaale kajutid, restoran ja baar, lisaks avar tekk.



Liin pakub terveks päevaks kauneid vaateid ja hingematvaid kitsusi.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12						13				
14		15								16
17		18			19		20			
21				22		23				
24		25			26			27		
28							29	30		
31				32	33				34	
35				36			37	38		39
40			41	42		43				
44		45			46				47	
48				49					50	

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Veespordiala. 12. Taani päritolu vene meresõitja, kelle nime kannavad meri, saar ja väin (1681-1741). 13. Portugali meretagune ala Lõuna-Hiina mere rannikul. 14. Magneesiumsulfaat, mõrusool. 17. Laid (lühend). 18. Rootsi geofüüsik, löi triiv- ja gradienthoovuste teooria (1874-1954). 20. Leedu teabagentuur. 21. Väike-Prangli. 22. Põlvamaa vald, mille alal on Vöhandu ürgorg. 24. Sumeri jumal, maa-aluse veevalla isand. 25. Trinidadi ja Tobago riigitähtis. 26. Punane (Inglise k.). 27. Norra riigitähtis. 28. Nõukogude kindralleitnant, kes koos enda juhitud löögiväeüksusega läks üle Saksamaa poolele ja sõdis 1942-1945 NSV Liidu vastu. 29. Haridus, õpetus (soome k.). 31. Laevasõiduteed tähistav maamärk. 32. Paekallas, rannikupank. 34. Indoneesia riigitähtis. 35. Sukelduja vastand. 38. Eesti riigitähtis. 40. Maismaariik Aasias. 42. Abikaasa isa. 43. Soome mehenimi. 44. Eesti luuletaja, kogumiku "Sinine puri" autor. 46. Karskije ... - Barentsi merest Kara merre

viiva väina venekeelne nimi. 48. ...pühad - suvised. 49. Ankrus... 50. Riigikogu (lühend).

ALLA: 1. Sõjalaevade ning vesilennukite teenindamiseks kasutatav sõjalaevastiku laev. 2. Pääsukalalase endine nimetus. 3. Libeeria riigitähtis. 4. Väin Kara ja Laptevite mere vahel. 5. Kõige rohkem. 6. Eesti Geograafia Selts (lühend). 7. Töötan saega. 8. Kreeka merejumal. 9. Kolõma suurim lisajõgi. 10. Taime osade kasvamine veevoolu suunas või vastu voolu. 11. Tuneesia riigitähtis. 15. Geheime Staatspolizei. 16. Vanaroomlaste kaitsevõim. 19. Öhu-, õhk-. 22. Vaha (vene k.). 23. Kontrollimine. 30. ...saurused - tiibisalikud. 31. Viisakussõna. 33. Läänemere laht. 36. Erk. 37. Tule... 39. Masti pikisuunas toetav tross või vaier. 41. Eesti ujuja. 45. Detsiliiter (lühend). 47. Telegraphie restante - nõudmiseni telegramm (lühend).

Koostanud Märt Kullo

Euroopa Liidus oma asjaga

Algus lk. 5

lippude triipe ei näe hästi isegi binokliga, aga "Ericssoni" telefoni hoidev käsi paistab kilomeetri kaugusele. Ka "Aeroflot" purjel või "Vnukovo Airlines" spinnakeril annab teada, mis riigiga tegu.

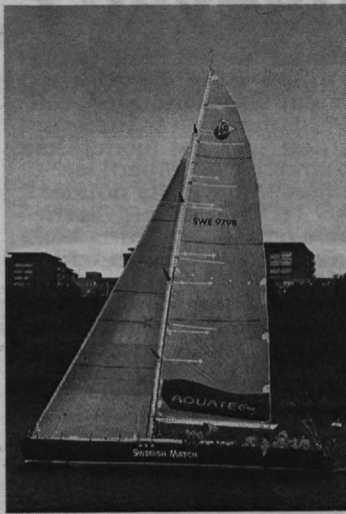
Eriti püüdlik "Corum Watches" tiirutas lausa kalda ääres tükki aega enne ja pärast sõitugi, et võimalikult kõik näeksid purjele maalitud kella. Aga pole ka ime, neil oli vaja välja teenida mitte ainult purjetamiskulud, vaid ka palk: pressiteatest võis lugeda, et "Corumil" on professionaalide meeskond.

Seepeale polnud vaja imeks panna sedagi, et kogu ülejäänud materjal kiitiski mitte jahiti, vaid selle firma kelli.

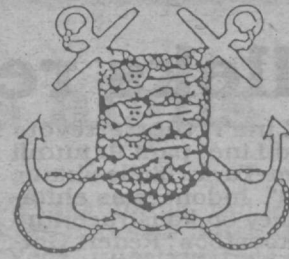
Samamoodi kiitsidki kõik osalejad oma, mis neil enne Euroopa Liitugi olemas oli. Siiski on vabadusaste N. Liidust erinev: kui raha on, reklaami tubaka poolt või vastu - keegi ei keela. Ainult et reklaamitav kaup peab endal olema, samuti kui reklaamiraha.

Huvitav, mida peaks purjele maalima, et kõik saaksid aru - see jaht on Eestist?

Madli Vitismann



Mida küll Eesti purjekale peaks suurelt kirjutama?



Eesti Merehariduskeskuse Ametikooli

pere soovib kõigile meremeestele ja laevaomanikele mõnusat suve ning tänab meeldiva koostöö eest

Eesti Veevee Ametit, Mereinspektsiooni, "Eesti Merelaevandust" ja firmasid "Tallink", "Inreko", "Estline", "Eestlin Linjat", "Viru Rand", Saaremaa Laevakompani, "Korul", "Carolina", "Permare", "Dagomar", "Westmer", "Kalbur F", "Knaap", "Kontakt", "Utumäki", "Marnet" ning "Miiduranna" - firmasid, tänu kellele on EMK Ametikooli tulevased "merekarud" lõppeval õppeaastal leidnud endale praktika või töökoha.

Uute kontaktideni uuel õppeaastal!

EMK Ametikooli õppealajuhataja Maie Itse



Ainulaadne restoran vanal aurulaeval

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein

Tel 6411155
GSM 8 25 060066

14. juulil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

- "Haight" (Bahama) - laadib metalli
- "Kalana" (Eesti) - lossib, laadib konteinerid
- "Kuivastu" (Eesti) - laadib metsamaterjali

Muuga sadamas

- "Talava" (Läti) - laadib naftaprodukte
- "Ex Sky" (Rootsi) - laadib naftaprodukte
- "Skla" (Saksa) - laadib naftaprodukte
- "Prometeus" (Küprus) - lossib suhkrut

Kes meil käivad

"Kapten Voolens" (Eesti) - lossib, laadib konteinerid

Kopli sadamas

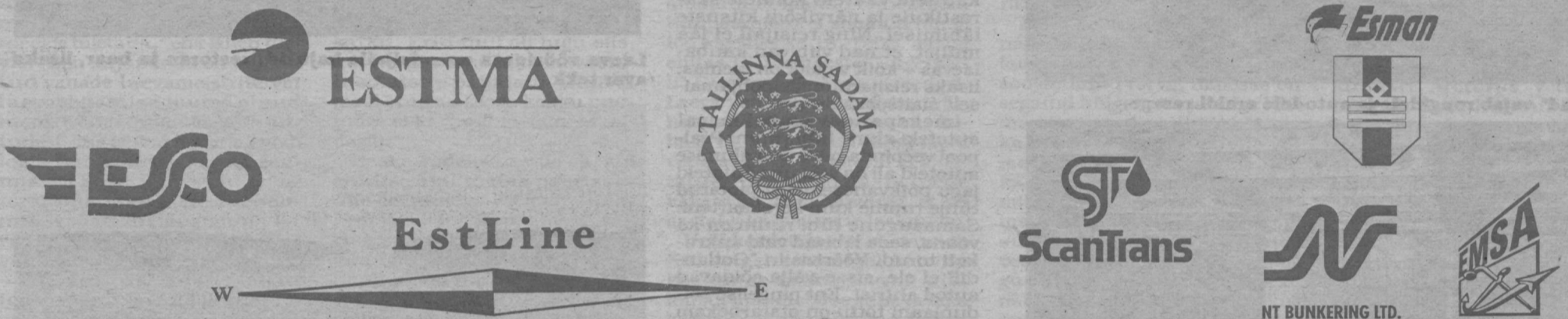
- "Chopin" (Vene) - tegeleb laevavarude täiendamise
- "Kapitan Danilkin" (Vene) - laadib metsamaterjali

"Russalka 2" (Poola) - laadib väetist

Paldiski sadamas

"Eneli" (Eesti) - ootab kai vabanemist, hakkab metalli laadima

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. juulil

- "ELMAR KIVISTIK" - Bandar Shahpouris
- "ALEKSANDER ABERG" - Århusis
- "PAUL KERES" - Tientsinis
- "KRISTJAN PALUSALU" - teel Marivelesist Rosariosse
- "GUSTAV SULE" - teel Göteborgist Beirasse
- "ALEKSANDER KOLMPERE" - Peterburis
- "HAAPSALU" - Kaliningradis
- "VILJANDI" - New Yorkis
- "RAKVERE" - Helsingis
- "NARVA" - Houstonis
- "VALGA" - teel Montrealist Peterburi
- "SAKALA" - teel Marseille'st Vahemerele

Neile, kes ootavad...

- "SOMPA" - Bandjulis
- "KEHRA" - Nantes'is
- "KUIVASTU" - Vanasadamas
- "KUUSALU" - Tekirdagis
- "RAKKE" - Antwerpenis
- "VALKLA" - Kribis
- "PIHTLA" - San Pedros
- "NAISSAAR" - Istanbulis
- "VAINDLO" - teel Piombinost Constantzasse
- "KASSARI" - teel Helsingborgist Drapetzonnasse
- "MUHU" - Antwerpenis
- "ABRUKA" - teel Raumast Sousakisse
- "VILSANDI" - Viana do Castelos
- "MUUGA" - teel Helsingist Felixstowe'sse
- "VIRTUSU" - Stockholmis
- "KALANA" - Vanasadamas
- "KURKSE" - teel Rotterdamist Vanasadamasse
- "DIRHAMI" - Drammenis
- "KAPTEN KONGA" - teel Warrenpointist Paljassaare sadamasse
- "KAPTEN VOOLENS" - Muuga sadamas
- "MEHAANIK KRULL" - Grimsbys
- "VIIRELAID" - teel Liepajast Kundasse
- "SUURLAID" - Kopenhavnis
- "MOHNI" - Ventspilsis
- "SOODLA" - teel Foweyst Raumasse
- "KLOOGA" - teel Kaliningradist Bilbaosse
- "TRANSESTONIA" - Århusis

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

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

Järgmine number ilmub septembris

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees"
Toimetuse asukoht: Tatari 64
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Mobiltelefon: 8-25-238 088;
peiler 40710
(operaatori telefon 6304050)

«Printal»
Tellimuse nr. 2825

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR