MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast XI aastakäik

Nr. 1–2 (201–202) Teisipäev, 26. jaanuar 1999 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- Tallinna sadamast lk. 2–3, 6
- Uuest kiirlaevast lk. 7
- Komisjon ITF-i kohtu ees lk. 8–9
- Korras ja korratud laevad lk. 10–11
- Helsinki turismimessist lk. 12
- Keelenurk lk. 13
- Ajalugu lk. 14
- Suvejutt lk. 15

Üle kuu aja seisab sinimustvalge «Calibur» Helsinki Läänesadamas. Hangedes kail ei olnud tööjälgi. Aga sadamal ei olnud muidu populaarsele kaikohale vist ka paremat rakendust. Lähemalt lk. 4–5.

Riigieelarvest pilguga merendusele

Riigikogu võttis eelmise aasta lõpul, 29. detsembril pärast pikki vaidlusi vastu 1999. aasta riigieelarve. Kuna vastuvõtmisele eelnenud diskussioonidest on ajakirjanduses pikalt kirjutatud, siis peatub "Meremees" merendusega seotud otsustustel eelarves.

Riigieelarve tulude poolel puudutavad merendust tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasu, mida kavandatakse 180 miljonit ja meresidesõlme sideteenuste tasu, mida on kavandatud 2 miljonit krooni.

Ülejäänud otseselt merendust puudutavad eelarveread on kulude poolel.

Mereinspektsiooni kuludeks on arvestatud 20 510 300 krooni, millest töötasudeks ja sotsiaalmaksuks on arvestatud 8 099 400 krooni. Sõidukite ja laevade ülalpidamiskuludeks on mõeldud kuni 5 063 900 krooni ja toitlustuskuludeks 813 200 krooni.

Mullu sai mereinspektsioon riigieelarvest 7,84 miljonit krooni.

Teede- ja sideministeeriumi valitsemisalas eraldati parvlaevasadamate korrashoiuks 25 miljonit krooni. Saartega ühenduse dotatsiooniks määrati riigieelarvest 57 602 000 krooni.

Veeteede ametile on tänavu määratud 96 194 600 krooni, millest 19 228 400 krooni on töötasudeks ja 6 897 000 sotsiaalmaksuks. Veeteede ameti majanduskuludeks on mõeldud ameti eelarvest 25 727 900 krooni, millest 7 658 000 krooni on sõidukite ja laevade ülalpidamiseks.

Veeteede ameti infotehnoloogia kuludeks on 2 655 000 krooni ja toitlustamiseks 1 671 300 krooni. Ravimeid saab Veeteede amet osta 15 000 krooni eest. Veeteede süvendamiseks ja statistilisteks töödeks määrati 40 miljonit krooni.

Meresidekeskus saab tänavu riigieelarvest 4 810 100 krooni ja laevaliikluse juhtimise keskus 49 727 600 krooni.

Meresidekeskusele on töötasudeks määratud 2 307 100 krooni, majanduskuludeks 1 642 100 krooni ja infotehnoloogia kuludeks 100 000 krooni.

Laevaliikluse juhtimise keskus saab töötasudeks maksta 15 010 000 krooni ja majanduskuludeks kasutada 18 075 000 krooni. Majanduskuludest 16 297 000 krooni on mõeldud sõidukite ja laevade ülalpidamiseks.

Keskusele määrati infotehnoloogia kuludeks 440 000 krooni, toitlustamiseks 2 438 200 krooni ja ravimiteks 6 500 krooni. Talvise navigatsiooni tagamiseks määrati laevaliikluse juhtimise keskusele 8 miljonit krooni.

Teede- ja sideministeerium saab käesoleval aastal investeerida tuletornidesse 4,73 miljonit krooni, meremärkidesse 10 miljonit krooni ja veeteede ameti töökodadesse 5 miljonit krooni.

Ministeerium saab teha soetusi meremärkide remondiks 3,29 miljoni krooni ja moderniseerimiseks 6 miljoni krooni eest. Jäämurdja "Tarmo" liisingmakseks eraldati riigieelarvest 13 miljonit krooni ja lootsikaatrite soetamiseks 10 miljonit krooni.

Mereinstituudile eraldati infrastruktuuri kuludeks riigieelarvest 1,8 miljonit krooni.

Siseministeeriumi valitsemisalas eraldati piirivalveametile 348 925 000 krooni, millest 105 331 000 on kaitseotstarbelised kulud. Töötasudeks määrati piirivalvuritele 131 665 000 krooni.

Päästeamet saab sel aastal 24 414 000 krooni, millest läheb kaitseotstarbelisee varustuse soetamiseks 2 190 600 krooni.

Rein Kuusik, ETA

Soome meremeeste ametiühingute aktsioonid Eesti lippu kandvate laevade vastu

Selgituseks Euroopa Komisjonile

Vaatamata sellele, et arvestused tõestavad Eesti laevandusettevõtjate tegutsemist Läänemere meretransporditurul teiste Euroopa Liidu riikide laevandusettevõtjatega võrdsetel kommertsalustel, alustas Soome Meremeeste Ametiühing 11. detsembril 1998 aktsioone Eesti laevade vastu, nõudes kaubalaevade "Rakvere" ja "Calibur" lastimise peatamist Helsinki sadamas. Toetusboikotti alustati nende laevade vastu ka Taanis Ärhusi sadamas.

Kaubalaevad "Rakvere" ja "Calibur" kannavad Eesti riigilippu, laevad on registreeritud Eesti laevaregistris, laevadel on Eesti laevapere, laevade tegevus ja laevapere on allutatud Eesti seadustele. Laevaperede huvid on kaitstud kollektiivlepinguga, mis on 1. aprillil 1998 sõlmitud AS-i Eesti Merelaevandus ja Eesti Meremeeste Ametiühingu vahel.

Eesti laevade vastu suunatud aktsioonidega rikutakse Soomes ja Taanis Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Eesti Vabariigi vahelise assotsieerumislepingu artikli 53 sätteid. Eesti laevandusettevõtjatel puudub võimalus pääseda ***kommertsalustel*** piiramatult rahvusvahelisele laevandusturule ja liiklemisele (kabotaažvedusid ei taotleta) Soomes ja Taanis korraldatud aktsioonide tõttu.

Soome Meremeeste Ametiühingu nõudeks on sõlmida nendega kollektiivleping ning tõsta nimetatud laevade laevapereliikmete palk Soome poolt aktsepteeritavale tasemele – nõutakse Soome meremehe palgataset. Soome Meremeeste Ametiühing ei arvesta Eesti ja Soome seadusandluse erinevusi, mis puudutavad riiklikke subsiidiume, sotsiaalmaksusoodustusi ja navigatsioonitasude soodustusi. Nimetatud subsiidiumid ja soodustused annavad Soome laevandusettevõtjatele olulised eelised, võrreldes Eesti laevandusettevõtjatega. Arvestamata on ka niisugused kriteeriumid, nagu rahvuslik koguprodukt inimese kohta ja ostujõu pariteedi standard.

Ametiühing seab ebaloomulikult kõrgete nõudmistega Euroopa Liidu siseturul tegutsemiseks regionaalsed (põhiliselt sotsiaalmajanduslikud) piirangud, mida suudavad täita vaid vastava majandustasemega riigid. Teistele, sealhulgas Eesti ettevõtetele on juurdepääs turule suletud boikotiaktsioonide tõttu. On oluline märkida, et vaatamata töötasu erinevustele (see on sotsiaal-poliitiline kategooria), töötavad Eesti laevandusettevõtjad Euroopa Liidu transporditurul summaarses arvestuses samadel konkurentsitingimustel, sest samad sotsiaalmajanduslikud tingimused, mis ei võimalda tõsta meremeeste töötasu, ei võimalda määrata ka riiklikke riigieelarvelisi subsiidiume.

Laevandusettevõtte kulude kalkulatsioon

Arvestuse aluseks on võetud madruse kuupalk

	A Soome laevandusettevõte Soome palgatasemega USD	B Eesti laevandusettevõte Eesti palgatasemega USD	C Eesti laevandusettevõte Soome palgatasemega USD
Töötasu	2600	851	2600
Subsiidiumid 28%	728	—	—
Navigatsioonitasu	—	612	612
Lootsitasu	—	309	309
Sotsiaalmaks 33%	—	280	858
KULUD KOKKU:	1872	2052	4379
Vahe (B-A)		+180	
Vahe (C-A)			+2507

Arvestuste aluseks on võetud konkreetne laev, võrdse laevaperega Taani ja Soome sadamate vahelisel laevaliinil. Kulud Taanis on arvestamata eeldusel, et kulud on võrdsed.

Subsiidiumid, navigatsioonitasu (faarvaatritasu) ja lootsitasu on kalkuleeritud ühe laevapereliikme kohta. Laevapere arvuks on võetud 14, nagu see on Soome laevadel, mille suurus on lähedane "Rakverele" (17 inimest) ja "Caliburile" (18 inimest).

Märkus: Eesti laevadel on laevapereliikmete arv suurem. Laevapere miinimumkoosseis on reguleeritud meresõiduohutuse seadusega (1998). Laevapereliikmeid ei ole Soome laevadega võrreldes oluliselt rohkem, kuid see tagab paremad töö -ja puhketingimused laeval.

Viktor Palmet

Euroopa Komisjoni jaoks koostatud pabereist.

Kolmveerand miljonist viie miljonini

AS-i Tallinna Sadam arendusdirektor AARE KITSING, te tulite Tallinna Sadamasse tööle 1991. a. lõpul. Sadama kasv on toimunud nii teie kui ühtaegu ka meremeeste lehe silme all. Vanad asjad ununevad kiiresti. Tuletagem meelde, mis siis olemas oli.

Oli praeguse A-terminaali esimene korrus. Ning Ahtri tänava ja Merepuiestee nurga peal üle trammitee tulles rippus poolviltu tekst *Baltiiskoje more – more mira*. Oli olemas ka B-terminaal. Ja sellest edasi esimene reisiterminaal, mis kunagi ehitati – puidust, seal elasid lootsid ning paiknes ametiühing ja korraldati defitsiitsete kaupade müüki.

B-terminaali ees poolpõiki oli ujula ja edasi kõik see Tallinna Laevaremonditehase värk. Kõige esimene oli ankrukettide remondi ja katsetamise tsehh – igavene pikk puusara mööda Admiraliteedi basseini kanali äärt, vähemalt 100 m pikk. C-terminaali kohal oli mehaanikatöökoda ja sellest siiapoole juurdeehitus, kus oli söökla. Muude hulgas oli olemas ka galvaanikatsehh, mis väga õhku reostab ja mille heitveed on mürgised. Kesklinnas! Aga planguga varjatud.

Te oskate kindlasti nimetada etappe, mis nende seitsme aasta vältel sadama väljaehitamisel on olnud.

Jah, väljaehitamine mu põhitöö on olnudki.

Miljones reisija sai 1992. aasta septembris jalgratta – olite jalgrattaliidu president...

Oli selge, et midagi tuleb ette võtta, muidu läheb asi tõbaraks. Esimeseks ehitasime A-terminaalile teise korruse peale. Projekt oli juba olemas, kuigi tuli muidugi kohendada. Selle töö saime valmis 1993. aastal. Samal ajal tegime muudki. Ühendasime omavahel 10. ja 12. kai galerii; seetõttu saime A- ja B-terminaali koos kasutama hakata.

Novembris 1993 läbis sadamaterminaali kahemiljones ja novembris 1995 kolmemiljones reisija. Neljas miljon sai täis 1996. aasta novembris.

Korra jäi üks neist miljoneist pühitsematagi – polnud nagu enam nii tähtis asi. Miljon rohkem või vähem...

Aga kui nüüd alguse juurde tagasi tulla, siis oli meil autodega kiiresti kitsas käes. Kõik autod tulid välja ühe värava kaudu B-terminaali all, seal aga oli kai täis. Toll ja piirivalve töötasid palehigis. Ja laeva minevail autodel polnud ka kusagil seista. Lõhkusime niisiis tolle kõige esimese puuterminaali maha ja tegime B-terminaalile madala juurdeehituse. Ametiühing pahandas: kus siis edaspidi defitsiiti müüa?

Siis jäi ujula autodele põiki ette. Selle lõhkumisega oli ka palju lärmi: kus siis lapsed ujumas hakkavad käima!? Aga ega lapsed saanudki enam ujuda – doteerimine lõpetati. Ujula anti mingile pundile rendile, kes siis sauna välja üüris. Ent Toivo Ninnas sai meist aru – hoone kuulus Eesti Merelaevandusele –, ja nii saime oma asja natuke paremaks.

Ning seejärel ei jäänud muud üle, kui tuli minna laevaremonditehase kallale. Sellega oli ka muidugi suurt löömist. Õnneks anti see meile üle. Pidime tegema AS-iga Talrand uue lepingu. Aga taipasime rendilepingusse sisse panna, et kui ikka sadama areng nõuab, siis peab aktsiaselts mõne kuu jooksul hooned vabastama. *Talrand* aga väitis, et teeb mingeid kultivaatori tükke, milleta Eesti põllumajandus kokku kukub – tahtis ju ka oma tehase pealt midagi teenida. Vene leht kirjutas, et Kitsing pole mitte direktor *po razvitiju*, vaid *po razrušeniju* — mitte arendus-, vaid purustusdirektor.

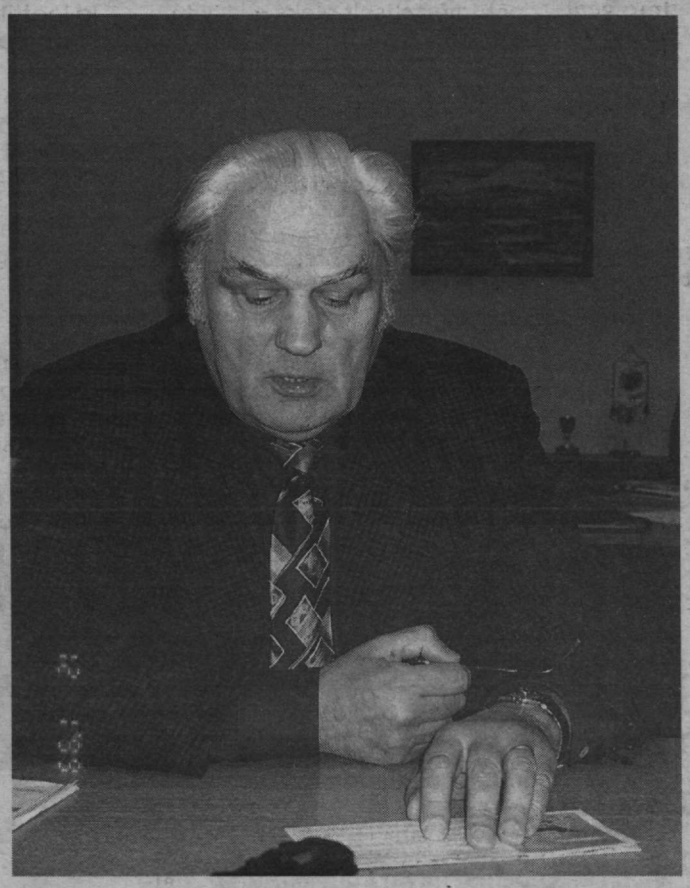
Vana hoone jätsime püsti ja tegime sellest C-terminaali. Algul pidid ju tiiburid Admiraliteedi basseini käima hakkama, aga hiljem ilmusid siia hoopis välismaised katamaraanid.

1995. aasta paiku oli meil veel üht kaid vaja. Niisiis läksime kaubasadamasse kaheksanda kai kallale. Ehitasime sinna kahepoolse rambi – juba selle mõttega, et kunagi tuleb seitsmes kaigi reisilaevade jaoks ohverdada. Ehitasime ka galerii. Üle Admiraliteedi basseini kanali tegime lahtikäiva reisijakoridori, et laevad läbi saaksid. Terminaali sealpool ei olnud, ja reisijad käisid üle kanali.

Kui tekkis suur katamaraan, millelt oli 4 m kõrguselt maapinnast vaja autod maha võtta, tegime basseini sissesõidu kitsenduse juurde ujuvpontooni peale selle võimaluse. Seejärel tegime sinnapoole ajutise puidust terminaali – panime selle puitputkadest kokku. Autode tolliterminaal oli siis juba olemas.

Järgmine samm oli D-terminaali ehitamine. Siis oli meil 4 miljonit reisijat juba käes. Seitsmendale kaile tegime 300 m galeriid, ja üks laev hakkas sinna käima.

Sel ajal oli meil Muugal juba *Viking*. *Silja* "Finnjet" tahtis samuti tulla. *Viking* mahtus ilusti ära *ro-ro*-kai äärde. Et väga palju inimesi maal ei käinud, lasti ramp lihtsalt alla, ja buss oli juba ees. Enamasti maale ei mindud, Kadaka turg sõitis otse autotekile. Rahvas tuli alla, ostis oma asjad ära ja läks uuesti baari tagasi.



AS-i Tallinna Sadam arendusdirektor Aare Kitsing

Muuseas, nüüd *Viking* küsib, kas nad ei võiks Muugale jäädagi! Neil on välja kujunenud selline publik, kes maale ei tahagi, vaid peab lihtsalt pidu. Laeva kesklinna tulek rikuks selle ära: peaks nagu linna minema, viimati veel sajab vihma, pahandust kui palju.... Lubasime esialgu jaanipäevani neil Muugal olla, eks edaspidi siis näe. "Finnjeti" publik on muidugi teistsugune, ja nemad saavad nüüd kesklinna.

Muugal käis meil 1997. aastal 793 600, möödunud aastal juba 1 236 700 reisijat: kasv 156%. Vanasadamas olid need arvud 4 miljonit 53 tuhat ja 4 miljonit 193 tuhat: kasv 103%. Kokkuvõttes oli reisijate hulga kasv niisiis 125%. No ja kõige rohkem on reisijate hulk kasvanud Paldiski sadamas – 1479%. 1997. aastal käis seal 200 reisijat, möödunud aastal aga 7200 reisijat.

Mullust kainurga äralõikamist kaubasadama piiril kandsin hulk aega meeles. Sadamakapten Eduard Hunt ütles, et temale mõte meeldib: esimene kord, kui mitte mere arvelt maad juurde ei võeta, vaid vastupidi. Tollane tootmisdirektor Yrjö Saarinen jäi ka nõusse, ja asi saigi ette võetud.

Kui pikk üks kaiehituse tasuvusaeg niisuguse reisijate arvu kasvu juures võib olla?

Viies kai koos kahekorruselise galerii ja kahe reisijakoridori ning ilma terminaalita maksis 130 miljonit. Umbes 60 miljonit läheb veel maksma terminaali laiendus. 50 aastat selle tagasiteenimiseks just ei kulu, aga 10 küll. Peab arvestama, et selle kai äärde käisid enne kaubalaevad ja need töid ka sisse. Aga sadamaasjad on kallid asjad, ja nende tasuvusaeg on tõesti kohati kuni 50 aastat.

Sellepärast ongi sadam riigi kätes, et ükski erainvestor ei hakka ehitama kaid, mis ära tasub 50 aasta pärast. Aga riik selle ehitab, ja teenima hakkavad selle pealt teised. Sadama osa on siin väike.

Turismiameti andmeil jätab reisija siia iga päev maha 3000 krooni, ja sadamale läheb sellest vaid kaks korda – nii tulles kui minnes – 20 krooni. Aga kui sadamat ei oleks, siis reisija lihtsalt ei saaks tulla.

Ja veel on niimoodi, et näiteks kui "Hansatee" toob siia uue katamaraani, siis ega see meile midagi juurde ei anna. Autod tulevad sealt maha 4,5 m kõrguselt, järelikult on vaja ehitada uus ramp. Uks on tal niisuguses kohas, et ühegi meie reisijakoridori otsa ei sobi.

Nordic Jette tuleb tänavu kaks tükki. Ühe saame vastu võtta 10. kai ääres, aga kahte ei saa. Niisiis ehitame Admiraliteedi basseini nurka uue rambi. C-terminaalile ehitame samuti juurde – pea sama palju, kui seda praegu on. Enne tolli- ja passikontrolli peavad reisijad ikka katuse all olema ning samuti ka laeva peale minnes. Kohe valime parima ehitajapakkumise välja, ja siis on veebruar, märts ning aprill ehitamisaega.

"Catlink" ei mahu sinna kuidagi sisse, sest kui lõunase reisiga on 8. kail "Vasa Queen" või mõni teine laev, siis tema ei keera sealt vahelt enam kuidagi välja. Seepärast tõstame "Vasa Queeni" 5. kai äärde ja "Catlink" läheb 8. kai äärde. Seal on jälle galerii uksed vaja ringi teha; mahasõidu teeb "Hansatee" ise. Mida kõrgemal tekk, seda lainekindlamad need laevad on. Ja seepärast peab autode mahasõiduks kairampi tõstma.

Asi on muidugi niimoodi, et ega "Catlink" ei too reisijaid juurde, lihtsalt olemasolevad jaotuvad ümber – tulevad "Nordic Jeti" ja ka suuremate laevade omad. See nn. *20 tunni seadus* enam ju ei kehti: nüüd võib lihtsalt tulla, oma kauba ära osta ja tagasi minna.

Sadama pealt teenivad eeskätt lähimad kauplejad.

Kui olin Ameerikas ühes Suure Järvistu äärses sadamas külas, lugesin reklaamprospektist, et sadam genereerib 3000 töökohta, mis genereerivad ligikaudu 39 miljonit *personalitulu*. Dollarit.. Meil oli sel ajal 3500 inimest. Tegime sellal nii 12 miljonit, neil tööjõudlus suurem, küllap teevad 25 miljonit. Loen siis edasi, et 92. aastal käitles sadam 900 000 t kaupa. Selgus, et mitte sadamas ei tööta 3000, vaid sadama mõjualas – need 3000 saavad sadama tõttu tööd. Sadamas endas oli ehk 300.

Meil ei ole metoodikat, mis võimaldaks öelda, kui palju inimesi meie sadama tõttu tööd saab. Hollandis arvestatakse, et pool rahvuse tulust tuleb merendusest. Turismiameti andmeil 15,9% tuli rahvuslikust koguproduktist meil turismist. Sadama osa on ka siin sees, *ca* 80% turiste käis läbi sadama.

"Estimpexi" taha tekkis park-

Kolmveerand miljonist viie miljonini

Reisijaid Tallinna Sadamas aastail 1991–1998

Aasta	Reisijaid
1991	936 583
1992	1 336 398
1993	2 243 933
1994	2 313 556
1995	3 561 957
1996	4 340 826
1997	4 840 471
1998	5 441 378

Laevafirmad Tallinna Sadamas

Firma	Reisijaid	Osakaal
Liinireisijad		
Hansatee	2 324 983	50%
Silja Line	1 228 366	26%
Eckerö Line	598 366	13%
E-Liini AS	369 051	8%
Nordic JetLine	165 490	4%
Hansaliin	7 240	0%
Kokku 1998. a.	**4 691 498**	
Merematkelised		
Viking Line	649 093	
teised	100 699	
Kõiki kokku	**5 441 328**	

Merematkelaevu mullu Tallinnas

Kuu	Vana-sadamas	Muugal
märts	3	
aprill	9	
mai	14	3
juuni	28	5
juuli	38	9
august	44	6
september	13	1
oktoober	4	
november	4	
detsember	4	

Märkus: märtsis–aprillis ja oktoobrist detsembrini käis Tallinnas ainult karastatud reisijatega "Kristina Regina" Kotkast, soojemate maade reisijad piirdusid viie soojema kuuga maist septembrini.

Reisijaid Tallinna Sadama sadamais

Vanasadamas	4 197 375
Muugal	1 238 713
Paldiskis	7 240
merematkelisi	95 119
Kokku 1998	**5 441 328**

Sadu meetreid koridore ristub ja lahkneb, viimased koridorid on aga kahekorruselised.

Kaheksa tuhat laeva

AS Tallinna Sadam 1998. aastal

Kaup	Kogus (t)	Kasvuprotsent	Osakaal
Kaubaliigid			
puistlast	1 553 000	–7,6	7,3%
segalast	6 290 500	19,9	29,4%
vili	1 336 900	28,6	6,3%
puit	1 014 900	0,3	4,8%
vedellast	11 115 200	37,3	52,0%
mittemereline	6 300	7,8	0,3%
Kokku	**21 372 800**	**24,7**	
Veosuunad			
eksport	2 979 700	8,0	13,9%
import	2 806 800	9,7	13,1%
transiit	15 523 500	32,3	72,6%
Eesti-sisene	500	–	0
Operaatorid			
sadam ise	1 192 200	–74,0	5,6%
teised firmad	20 180 700	60,7	94,4%
Laevad			
reisilaevad	4 586	18,1	55,3%
kaubalaevad	3 708	10,9	44,7%
Kokku	**8 294**	**14,8**	

la, kui olin Jaak Tammele seletanud, et ei ole sugugi kasulik teha mingi *Via Baltica*, mida mööda laevast tulnud turist Tallinnasse õieti sisenemata Pärnusse või Riiga edasi põrutab. Palju kasulikum on, kui peab autoga läbi linna minema – kohe on poed ja parklad vastas. Ekspediitorid, tollideklareerijad, lillemüüjad, hotellid – kõik teenivad. Sellepärast ongi sadam riigi käes. Eraisikul oleks huvi ainult sellega tegelda, et sadam ise teeniks. Ja investeerida poleks tal ka eriti mõtet – teeniks niigi küllalt. Rääkimata sellest, et investeerida kaisse, mis 50 aasta pärast tagasi tooma hakkab.

Omal ajal räägiti, et A–terminaal sai teise korruse *Silja* raha eest; B–terminaal ehitati "Estline'i" nö. ettemakstud sadamamaksu eest.

B–terminaali oleme ammu ära maksnud ja ära ostnud. Ei olnud sugugi kasulik ost, sest maksime kogu aeg intressi. Lisaks ehitasid selle rootslased – ise ehitades oleks tulnud märksa odavam. Nõnda et B–terminaaliga saime nii kolm korda pügada. Aga A–terminaal pole sugugi *Silja* rahaga ehitatud. Pidi hakatama ehitama Eesti Merelaevanduse rahadega, nii nagu Soomes kombeks, et igal firmal oma terminaal. Aga maksti vist ainult üks kuu ja loobuti, ning ehitasime selle oma rahadega valmis.

Kust tuleb niisugune hunnik raha, nagu kõigi teie ehitamiste jaoks vaja – laenate, saate ettemaksu?

D–terminaali esimese osa ja Admiraliteedi basseini laienduse jaoks võtsime esimest korda laenu või õigemini müüsime oma võlakirju ja ostsime need tagasi. Umbes aastaga põdesime selle ära. Nüüd uue kai ja D–terminaali jaoks võtsime tõesti laenu, mille kolme aasta jooksul peame tagasi maksma. Nagu võlakirjadegi puhul peame muude asjadega nüüd mõnevõrra kokku hoidma.

Meie lehe reederikommentaaris ütles Viktor Palmet, et kaimaksu võetakse nii Eesti kui Soome laevadelt, mille eest aga sadam ehitab kai, et Eesti reederite konkurentide laevu vastu võtta.

Igal pool maksavad sadama külastajad ühtmoodi kaitasu, lootsitasu ja reisijate pealt *pearaha*, samuti tuletornitasu ja jäämurdjatasu, mis lähevad riigile, samuti tonnaaži pealt. Me ei saa nii teha, et ei võta vastu Soome laevu või teeme Eesti laevadele midagi odavamalt. Üldiselt nii ei tehta.

Soomes tehtavat.

Räägitakse, et midagi tehtavat, ise ei ole seda kuulnud.

Meie teeme soodustusi ainult pidevatele käijatele, ja siis kõigile ühtmoodi.

Kaks aastat tagasi ütles Enn Sarap, et laevaomaniku jaoks on Tallinna Sadam Soome lahe odavaim. Kas ka Soome lipu all sõites?

Kõik maksavad meil ühepalju.

Mida tehakse sadamas otseselt pearaha eest: 5 miljonilt reisijalt igaühelt 20 krooni?

Erinevad tasud lähevad muidugi ühtekokku, ja selle eest siis ehitamegi. Kui laenu peame võtma, siis näitab see, et ei tule oma rahaga välja.

Hea seegi, et ei ehita tühja koha peale: teine pool 5. kaid on olemas ja terminaali jaoks kommunikatsioonid samuti. Süvendasime seal, kus 6 m sügavuseni oli juba tehtud, tegime veel 2,5 m juurde. Aluse tegime ka muidugi alla, suurte laevade vindid lõhuvad põhja.

Valasite merepõhja betooni täis?

Jaa, rampide ees on betoneeritud põhi. Ja laevade kaikohtade all täitsime merepõhja kividega ära.

1996. aastal oli teil 60% laadimistööde mahust eraoperaatorite käes. Siis prognoosis sadamajuht 1997. aastaks 75%–80%. 1998. aastal oli see juba 94%.

Tegelikult on juba 100%. Viimased asjad andsime eraoperaatorile üle aprillikuus, seetõttu on aastakokkuvõttes sadama oma osa I kvartali arvel 6%.

Erastada oli vaja, et lõhkuda sadama monopol. Kas nüüd ei teki eraoperaatorite hulgast uusi monopoliste?

Me ei erasta mitte sellepärast, et oma monopoli lõhkuda. Singapuri sadamas näiteks pole ühtki eraoperaatorit, kõik teeb sadam ise. Samuti on Helsingborgis. Meie erastasime sellepärast, et oleksime pidanud praktiliselt nullist alates looma sadama koosseisus täiesti uued operaatorfirmad, kes tunnevad naftaga, banaanidega, kivisöega, metalliga jne. opereerimist. Mujal on need operaatorfirmad aegamööda kasvanud, meil aga olnuks vaja täisvõimsusel töötavad firmad luua ühe aastaga, mis pole muidugi võimalik. Olemas polnud õieti midagi: seni andis riigiplaan ette, kust sa kauba saad ja kuhu viid, ei mingit isemõtlemist.

Kui mõni operaatorfirma on omas valdkonnas üksi, kas poleks siis parem, kui kõike oleks kaks: näiteks teine värav kail, kus võetaks poole vähem läbisõidutasu kui esimeses?

Põhimõtteliselt võiks muidugi olla, aga praktiliselt pole alati võimalik. Ja näiteks konteineriterminaale on siin küll üks, aga teine on Muugal.

Nüüd tulevad laevad kindla operaatori juurde, mitte sadamasse, ja seepärast ei saa meie enam jagada, missuguses Tallinna Sadama sadamas üht või teist laeva vastu võtta.

Kas teil endal on mõne sadamas töötava firma aktsionärina oma 2 m kaid või jupike kraanat?

Ei, ei ole.

Kui palju praegu sadamatöötajaid on?

Praegu 800 ringis. 1991. aasta lõpul oli üle 3500.

Kas sadamas on olemas tegus ametiühing, kes ka mõne boikoti võiks korraldada?

Ametiühing kui selline on, esimehega ja puha. Aga mina ei oska öelda, millega nad täpselt tegelevad. Sadama administratsiooni töötajad sinna ei kuulu.

Aga kas nad mingisse ametiühingusse, näiteks TALOsse, kuuluvad?

Ilmselt mitte.

Aga mis boikotti puutub, siis põhimõtteliselt oleks see võimalik küll. Ainult et ma pole kindel, kas meie ametiühing on nii tugev, et eri operaatorfirmade töötajad selleks ühendada suudab. Aga võib–olla suudaks ka.

Kas sadamaväravas saabuvaid laevu tervitav kuusk ja orkester jõululaupäeval terminaalis oli sadama algatus?

Jah, ja järgmisel aastal võiks see kuusk veel suurem olla, vaatasin ma. Orkester põhineb rohkem entusiasmil. Aga muidugi toetame: mõni aasta tagasi ostsime pillid ja esinemisülikonnad. Palka nad pillimängimise eest ei saa.

Kuidas sadamal linnavõimudega läbisaamine on? Olete ju territooriumi mõttes linnaga naabrid.

Territooriumi asjus pole meil midagi jagada – mõlemal on oma korras pidada.

Mõndagi, mida teie ei pea oma territooriumil võimalikuks – rookimata teed või võssakasvanud platsi –, linn peab.

Ma ei tahaks neid asju kommenteerida. Pealegi saab alati kõike põhjendada.

Jaak Tamm võttis varemed maha ja jõudis nüüd mulda minna. Nii, nagu tema tollal lõpetas, nii on kõik jäänudki. Näitasime küll korra praegusele linnapeale, et näete: siin, kus muru on niidetud, on meie territoorium, ja kõrval, kus takjas kasvab – linna oma... Linnale kuuluvat Katariina kaid näitasime samuti. Merekeskuse kallal pahandati mis hirmus, aga see on nüüd vähemalt korras, ehkki võib–olla mitte kõige õigemini remonditud.

Majad Sadama tänava ääres oleme kõik ära müünud. Juba üle aasta vormistab linn nüüd nende maapabereid. Ja pool aastat läheb veel. Konkurss on tehtud, projektid valmis, linn heaks kiitnud, raha olemas – aga ei hakka ju enne maa vormistamist ehitama.

Endisest betoonitehase platsist jätsime ühe nurga sadamale, ülejäänu andsime linnale. Oma osa silusime ära ja panime aia ümber. Kas meil selle koha järele suurt vajadust tekib, ei oska praegu öelda. Võib–olla millegi ladustamiseks?

Kui palju sadam maamaksu maksab?

Kesklinnas maksame 8,7 miljonit, Muugal 2,2 miljonit, Koplis 115 000 kr. Kusjuures Kesklinna sadamas maksame ligi miljoni selle eest, mis ei ole miski maa, vaid merelt võetud pind: 1., 2., 3., 10. ja 12. kai, loodemuul ja lainemurdja. Lammutatud idamuuli pindala oli 3900 m^2, 16 kr ruutmeeter aastas. Kõik see laekub muuseas linnale. Nüüd esitasime taotluse, et idamuuli jagu maha arvataks. See tekitas küsimuse, et maa "kadumise" kohta puudub protseduur. Ja Muuga sadam on pea tervenisti niisugune, tehismaa. Seal on maksustamishind lihtsalt väiksem.

Maakõsimuste töömahukust näitab Paldiski Lõunasadama kohta koostatud kronoloogia: Lõunasadama maa kinnistamiseks on kulunud 6 aastat, 6 korda kohtus käimist — kronoloogias on kirjas 70 protseduuri. Veel võib kuluda pool aastat ja umbes 10 protseduuri.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Vt. ka lk. 6

Jõululaupäeval enne viimase laeva lahkumist kõlas terminaalis jõulumuusika. Sadamavärava sissesõidutulede kõrval säras tuledes jõulukuusk.

Sadamajuhikommentaar

Kas Tallinn on endiselt Soome lahe ääres laevaomanikule odavaim sadam, ***AS–i Tallinna Sadam juhatuse esimees ENN SARAP?***

Ma arvan küll nii. Kokku tuleb lüüa kogu see raha, mis sadamasse sissesõit ja seal viibimine laevaomanikule maksma läheb. Üksnes selle alusel saab sadamaid omavahel võrrelda, mitte üksikute tasuliikide järgi. Viimased tulenevad sadama eripärast ning võivad olla ühes sadamas suuremad ja teises väiksemad. Eestis ei ole näiteks faarvaatritasu, mida tuleb maksta Soomes.

Kõiki tasusid sadama tulude hulgast ei leiagi. Tuletorni– jäämurde– ja lootsitasu makstakse hoopiski riigile, mitte sadamale. Munitsipaalsadama puhul, nagu on Helsinkis, võib osa tasudest minna omavalitsusele.

Kas Tallinnas on odavam ka Soome laevaomanikul, kui soodustusi tehakse kõigile võrdselt, aga Soomes tehakse soodustusi Soome lipu all sõitvaile laevadele?

Sadamas kellelegi soodustusi teha oleks vastuolus rahvusvaheliste tavadega: sadamas tuleb kõiki lippe võrdsetena kohelda, muidu oleks tegu korruptsiooniga.

Riik võib riigile makstavate tasude osas oma laevaomanikele soodustusi teha, näiteks valitsus võib vastu võtta otsuse vähendada meremeeste makstavat tulumaksu, vähendada oma laevaomanikelt võetavaid riigitasusid vms.

Sadamas kui ärietteevõttes peavad aga tingimused kõigile võrdsed olema, see on, nagu ütlesin, rahvusvaheline tava.

Madli Vitismann

Akvatooriumi laiendamine kadunud idamuuli ja äralõigatud kaiosa võrra võimaldab Vanasadamas silduda ka 215 meetri pikkusel «Finnjetil».

"Finnjet" Vanasadamas

Vana aasta eelviimasel päeval ehitajailt vastu võetud 5. kai äärde mahuvad nüüd silduma nii ligi 215 m pikkune "Finnjet", pikim liinireisilaev Tallinnas, kui ka suuremad merematkelaevad.

"Viimati käisin Vanasadamas kuus aastat tagasi, "Sally Albatrossiga" 12. kai ääres," ütles "Finnjeti" kapten **Veikko Sjölund**. "Siis arvasime, et *Sally* on suurim laev, mis Vanasadamasse mahub. Siia on mugavam sisse sõita kui Muugale, kuigi võib juhtuda, et me suure tormiga, eriti kirdetuule puhul, sadamasse sisse ei tule. Seda juhtus meil ka Muugal.

Muugale oli lihtsam sisse sõita, aga keerukam välja sõita kui siit. Meie süvis sadama sees ringi pöörata ei luba. Nüüd pääsevad ka meie meremehed vahel linna, mõtlesin ükspäev isegi natuke jalutada. Sadamas viimaseil aastail tehtu on positiivses mõttes üllatanud."

Veikko Sjölundil oli tuttav laev ka kõrvalkai ääres: kui "Regina Balticat", tollast "Viking Songi" ehitati, oli ta aastail 1979–1981 algul laevatehases ja pärast liinil asenduskapten. Ta on omal ajal ka "Sally Clipperiga" Linnasadamas käinud. Uue aasta esimesil päevil rääkis aga rõõmuga eesti reisijaist, keda uusaastaööl olnud "Finnjetil" üsna palju: "Oli tore pidu – inimesed olid nii pidulikud."

Madli Vitismann

Nüüd käib Vanasadamas juba kaks «Silja Line'i» laeva.

Sinimustvalge näidislaev

Sinise kere, valge tekiehitise ja musta vöödiga roolikambri akende kõrgusel seisis "Calibur" Helsinki Läänesadamas terve kuu kui näidis, mis juhtub laevaga, mis Soome ametiühinguile ei meeldi.

Sadam jääks tööta

Laev oli nii pikka aega seisnud varem üsna tihedas kasutuses olnud rambiga kai ääres, mistõttu võiks järeldada, et kuu aega polnud seda kaid kaubaveoks vaja. Kui seejärel meelde tuletada, mis laevad Läänesadamas käivad, siis võiks arvata, et Eesti laevadeta jääks see sadam tööta.

Kaks korda päevas möödusid "Caliburist" neli Eesti reisilaeva ja Soome "Nordlandia". Tööpäeviti käis kõrvalkai ääres Muugalt tulev "Donata", vastaskai ääres sildusid kord-paar nädalas Eesti konteinerlaevad, nende kõrval mõni Saksa või mõne kaugema riigi lipuga konteinerlaev. Ja oligi kõik. Kui Läänesadamas ei käiks Eesti liinilaevad: neli reisi-, kaks ro-ro- ja kaks konteinerlaeva, peaksid sealsed sadamatöölised teise töökoha otsima.

Boikott polnud täielik

"Caliburi" kapteni **Jaan Osa** sõnul jäi laevale kuu aja pärast vähem kui veerand kaubast: 10 treilerit ja 6 euroalust konteineritega. 14 kaubakohta lossiti pärast boikoti väljakuulutamist Soome ametiühingu loal. Näiteks sõiduauto, millele omanik oli Venemaalt järele tulnud. Konteinerid jõulukuuskedega. Või kosmeetikafirma kaubad, millest Eesti ajakirjanduses juttu oli. Järelejäänud kauba hulgas ei olnud kapteni sõnul midagi sellist, mis rikneda võiks.

Boikott algas "Caliburil" 14. detsembril. Hommikul jõuti osa kaupa lossida, ennelõunal tuli aga ITF-i koordinaator Simo Nurmi ja tundis huvi Eesti meremeeste palkade vastu. Kuigi vastati, et ollakse rahul ja pretensioone pole, teatas ta, et lõunast algab boikott ja rohkem laeva enam ei lossita.

See, et pool kaubast on lossitud pärast boikoti algust, näitab kapteni sõnul, et tegu pole palgavõitluse, vaid millegi muuga.

Jõuluõhtul oli verivorst

Et laevapere pidi niigi jõulud ja võib-olla ka uue aasta merel vastu võtma, oli verivorst aegsasti varutud. Ei teatud vaid seda, et laev pühade ajal sadamas seisab.

Ent kingikoti saatis jõululaupäeval ka Soome ametiühing. See aga laevaperet kuigivõrd ei rõõmustanud ning vahimadrus keeldus kotti vastu võtmast. Seepeale jäeti see laevatrepi kõrvale kaile. Kuid vahejuhtumit nähnud pootsman haaras kilekoti, kiirustas lahkuvale "jõuluvanale" järele ja andis selle talle kätte.

Teisel pool Soome lahte seisval laeval meremehed end isoleerituna ei tundnud, sest sinna on kuulda Vikerraadio ning näha ETV ja TV3. Ka Soome teleuudistes on seisvat "Caliburi" näidatud.

Igav ei ole

Laevaperet boikoti ajal ei vahetatud, kuigi vahetusaeg läks mööda, sest arvati, et boikoti algusest laeval olnud inimestel on kergem olukorrast aru saada ja õigesti käituda. Kapten Jaan Osa sõnul suhtuvad kõik, kellega Soome pinnal tegu – stividorid, tolli- ja muud ametimehed – "Caliburi" olukorda mõistvalt ja heatahtlikult. Isegi kaastundlikult või piinlikkust tundes.

17 laevapereliiget ja 1 kadett ei igavle, kõik on töös ja mõni tööpäev on pikemgi kui 8 tundi. Merehariduskeskuse laevajuhipraktikant on tüürimehevahis ja korrigeerib kaarte, saab aga haruldase õppeplaanivälise elukogemuse peale selle.

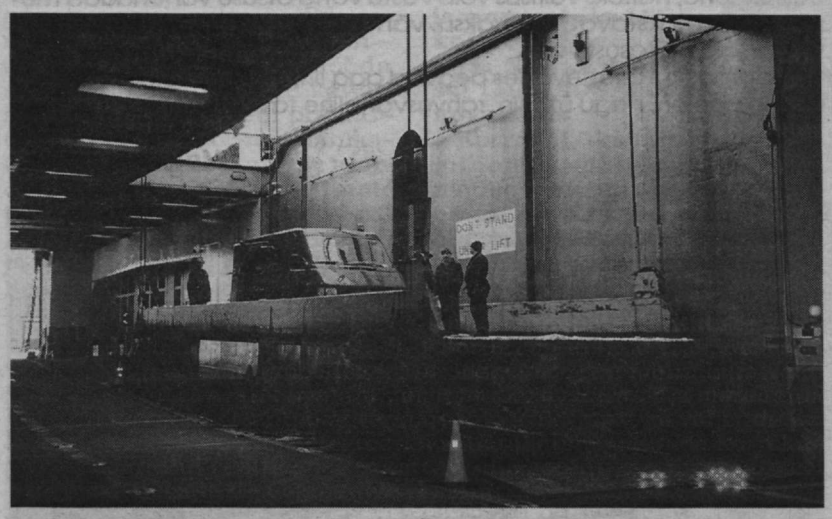
Juunis vastuvõetud laev läks üsna kohe liinile ja sõitis vahetpidamata. Kõik laevatööd, mis Helsinkis seisu ajal tehtud, oleksid ekspluatatsiooni ajal tunduvalt rohkem aega võtnud. Ja lund oli vaja rookida... "Tööd on küllalt. Oleme õlitanud, määrinud, värvinud, nii et selles suhtes on seisuaeg täie ette läinud," ütles kapten.

Kollased konkurendid

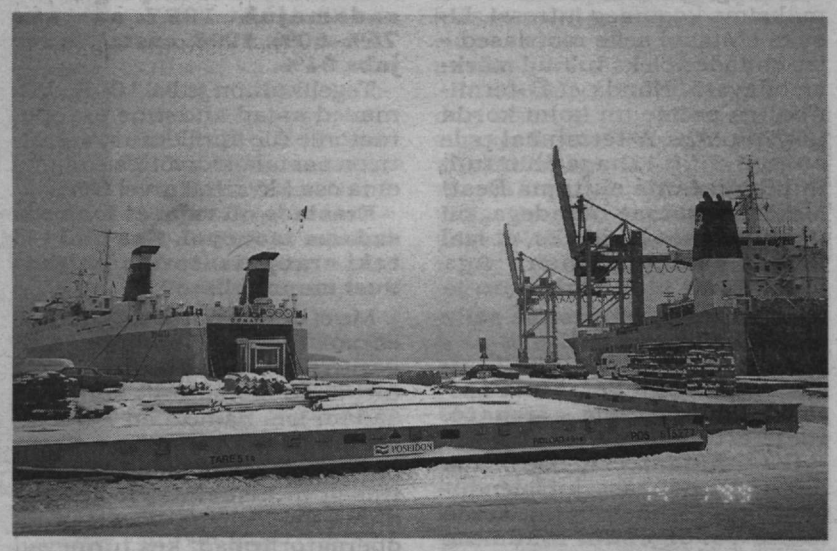
Kõrvalbasseinis seisid 14. jaanuari ennelõunal kõrvuti kaks tumekollast konkurenti: Eesti "Donata" ja Soome "Finncarriers". Jaan Osa arvas: "Kui eesmärk oli "Finncarriers", siis on see aktsioon oma ülesande täitnud. Peamine põhjus on minu arvates see, et varem Helsinkis käinud "laid"-tüüpi laevad mahutasid vähe kaupa ega olnud mingid konkurendid. "Calibur" on aga suurem ja võtab rohkem kaupa peale ning teistel hakkas kaupa napiks jääma."

Jaan Osa on varemgi Helsinkis streigivangis olnud: 1991. aastal seisis "Suurlaid" terve kuu täislastis, sest oli transporditööliste streik, milles osalesid kraana-, veoki- ja autojuhid ning seisid ka Helsinki ühissõidukid.

Praegu oli Eesti suursaatkond "Caliburi" olukorraga kursis, saatkonnatöötajad olid külas käinud ja igakülgset abi pakkunud. Siiski teeb meele mõrudaks, kui laeval, mis kannab Eesti lippu ja millel töötavad Eesti kodanikud, kuuldakse uudist peaministrist, kes ütleb, et see pole tema probleem. "Olgu laev kelle oma tahes, aga lipp on ju Eesti oma," lõpetas sinimustvalge laeva kapten.



Kui «Caliburi» autotekil lifti prooviti, tolmusid liftist partemale jääval autoteki poolel treilerid.



Jaanuari keskel seisid kõrvalbasseinis kaks tumekollast konkurenti: vasakul «Donata» ja paremal «Finncarriersi» laev.

Reederikommentaar

*Kaugele olete rohkem kui kuu ajaga boikotitõrjes jõudnud, **AS-i Eesti Merelaevandus arendusdirektor VIKTOR PALMET?***

"Rakvere" on Århusist ära tulnud, "Caliburi" toome Helsinkist samuti ära.

Lootsime, et laev Helsinkis tühjaks lossitakse, aga ametiühing ei andnud luba. Ometi viime ju vaidlusaluse laeva liinilt ära. Ajutiselt. Ja kaup pole meie oma, see on Soome toodud kaup.

Helsinki piirkonnakohus arutab meie asja boikoti lõpetamise kohta 8.–12. veebruarini – boikott tuleb peatada põhikohtumenetluse ajaks. Selleks anname hagi sisse peale esimest kohut kahes osas:

— kas boikott oli seaduspärane või ei;

— kahjude kandmine.

"Rakvere" oli Århusis lossitud. Boikott seisnes selles, et laeva ei laaditud Helsinkisse minekuks. "Rakvere" tuli sealt tühjalt ära ja me prahtisime ta teisele operaatorile – "N-Terminaalile" liinile Tallinn–Kiel.

"Caliburi" äratoomist takistas just Soome saadetud kaup. Oli vaja, et kaubasaajad saaksid selle kätte, sest Soome ametiühingul pole selle laevaga rohkem pistmist. "Finnsteve" lossimisluba ei saanud. Luba oleks antud ainult sel juhul, kui Soome ametiühinguga sõlmitakse kollektiivleping. Sellesse lõksu me ei läinud – niisugust ettepanekut võib teha mugavuslipuriikidele – nende laevade segameeskondade jaoks tehakse ITF-i kollektiivleping.

Soome ametiühingu eesmärk selles asjas on näidata, et tegu on mugavuslipuriigiga. Kui oleksime sel teemal läbirääkimisi alustanud, näitaks see, et meil pole ametiühingut, mis on üks mugavuslipu tunnuseid.

Meie küllalt kõrgetasemeline delegatsioon – teede- ja sideministeeriumi asekantsler Heiki Lindpere, AS-i Eesti Merelaevandus tegevidektor Tom Stage Petersen, juriidikadirektor Indra Kaunis ja mina, arendusdirektor, ning Eesti Meremeeste Ametiühingu esimees Valentin Kivistik – kõik me olime sõitnud Helsinkisse sooviga lasta "Calibur" lossida, sest laev läheb liinilt ära. Ent vastaspool ütles, et räägivad mistahes teemal vaid siis, kui sõlmitakse kollektiivleping. Kohtumine kestis koos käepigistustega 30 minutit ja sisulist diskussiooni ei alanudki. Et me ei leidnud ühist keelt, siis lahkusime.

Pärast seda vahetasime kirju ja andsime mõista, et kauba lossimine vähendab kõigi osapoolte kahjumit, ka Soome kaubasaajate oma. See ei lõpetanud boikotti, aga laev lossifi. Läheb liinile Muuga–Kaliningrad–Kiel–Århus.

Olukord on kehv – on ebanormaalne, kui peame liine kavandades arvestama, mida sellest arvab üks või teine inimene kuskil ametiühingus. Riik peaks tagama, et rahvusvahelisi konventsioone ja leppeid täidetaks – meie leidsime mitte üksnes nende, vaid ka ametiühingute rahvusvahelistes dokumentides sätestatu rikkumisi. Ka suuremad Eestis paiknevad saatkonnad on huvitatud probleemi lahendamisest, sest see aktsioon destabiliseerib Läänemere merendusturgu ning mõjutab ka teiste riikide ärimeeste tegevust ja investeeringuid.

Hiljem Antwerpenis juhtunu, kui laeva ei boikoteerita, aga kaubasaatja ei riski Eesti laevale oma kaupa panna – järsku ei jõua kohale –, on Soomes alanud kampaania tulemus. See hakkab levima ja kahjustab Eesti riigi mainet.

23. jaanuar

Valitsuskommentaar

*Mida on Eesti valitsus seoses Eesti laevade boikotiga teinud, **EV Valitsuse pressinõunik DANIEL VAARIK?***

Ametiühingutele Eesti valitsus ettekirjutusi teha ei saa.

— Välisministeerium on pöördunud Euroopa Komisjoni poole. Sealt ei tule kiireid lahendusi, küll aga pikemas perspektiivis vajalikke.

— Edasi on lükatud Eesti–Soome merendusleppe allakirjutamine, kuigi selle allakirjutamisest on huvitatud ka Soome pool. On peetud vajalikuks lepet mõnes osas täiendada.

— "Eesti Merelaevandus" on andnud kohtusse hagiavalduse oma lepingupartnerite vastu.

Riigi rolli nähakse selle asjas olulisena, kuid riik ei saa otseseid samme astuda. Eesti–Soome suhted on laiemad kui merendusteema. Soome on meie oluline toetaja ning mingeid vihaseid noote tegema ei hakata.

Meremehed ootavad riigi toetust laeval, mis kannab Eesti lippu ja millel töötavad Eesti kodanikud.

Valitsus peab seda oluliseks, seda on arutatud juba kahel korral. Riik on meremeestel tugevasti seljataga – kui kahe laeva boikoti pärast on valitsus kaks korda aru pidanud, siis see tähendab, et asja võetakse väga tõsiselt.

Euroopa Komisjoni poole pöördumine on välisministeeriumi poolt üsna tugev samm.

Kui aga teeksime mingi väga järsu sammu Soome suunas, ohustaks see meie väga häid suhteid Soomega. Lahendused peavad olema ettenägelikud ja professionaalsed, et mitte muuta Soome elanike heatahtlikku suhtumist Eestisse vaenulikkuseks. See võib rikkuda esialgse võimaluse oma asju selgitada ja lasta end ära kuulata.

Laevade boikott on üks keerukamaid probleeme, mis valitsuse ette tänavu ja eelmise aasta lõpul on kerkinud.

15. jaanuar

Reederiliidukommentaar

*Kas näete juhtumis, kui Belgia maaklerifirma "Intermar" keeldus Antwerpenis "Fiina Timberile" lasti andmast, suurema protsessi algust, **Eesti Laevaomanike Liidu president REIN MERISALU?***

Kindlasti näen. "Intermar" keeldus sellepärast, et "Fiina Timberil" pole ITF-i heakskiitu (*ITF-fitted*). Mida ei peagi olema, sest see on rahvuslipu all sõitev laev. Seepeale vastati: "Aga Belgia ajalehtedes kirjutatakse, et Eesti on mugavuslipu riik."

See, et boikoteeritakse kaht AS-i Eesti Merelaevandus laeva, oli õieti ja õigeaegselt plaanitud tegevus. Juba 1. detsembril ütles Soome ITF-i koordinaator Simo Nurmi, et oleme teid küllalt kannatanud, s.t. seda, et me merevedudes nii aktiivselt tegutseme.

Euroopa Liidu majanduspoliitika peab kaitsma vaba juurdepääsu kõigile, tagama vaba konkurentsi, konkurentsivõimelisuse, sotsiaalse progressi, töötingimused ja tööhõive, ning meresõiduohutuse. Skandinaavia laevaomanikud pöördusid oma valitsuste poole, et võimaldataks kasutada segameeskondi, ent ametiühingud astusid sellele vastu. Nemad kaitsevad seda, et Soome lipu all saaksid sõita ainult Soome kodanikud – kuigi Euroopa Liidus on tööjõu vaba liikumine.

ITF-i keskus pole Eesti ametiühingute pöördumisele seni vastanud. Miks? Eks sellepärast, et kõik nii oligi plaanitud. Hea oleks turgu jagada, kui eestlasi ees ei ole. Eesti peaks Euroopa Liitu astumist plaanides tähelepanelikult jälgima, kas meid on sinna vaja kui partnerit või kui turgu. Tore, kui meid vajatakse partnerina. Aga turuplatvormina...

Eesti Laevaomanike Liit annab homme riigikogule üle päästerõnga tekstiga "Eesti kaubalaevastik" – laevu me Toompeale ei too – ja palub asja üle arutleda, sest meretransport on Eesti majanduslikule julgeolekule väga tähtis valdkond.

Missuguseks võib praegune olukord kujuneda?

ITF ootab Soome kohtu otsust boikoti seaduslikkuse kohta. Kui kohus leiab, et boikott oli seaduslik, võib järgneda ITF-i avaldus, et Eesti on mugavuslipumaa. Sel juhul on kõik Eesti lipu all sõitvad laevad mugavuslipulaevad, kelle suhtes ITF esineb "katusepakkujana" – kindlustab meie firmale kaitse, kui see sõlmib kollektiivlepingu. Laevaomanik kohustub seejuures maksma ITF-ile nagu muulegi *katusepakkujale* ning maksma meremeestele ITF-i nõutud palka.

Ilmselt sunnitakse seda peale seni, kuni laevaomanikud viivadki oma laevad mugavuslippude alla. Eesti riik kaotab laevaomanike makstavad maksud, selle asemel maksab laevaomanik ITF-ile.

Kuidas tunneb end keerukas olukorras väiksem laevaomanik?

Kui tal esimesed probleemid tekivad, hakkab tegutsema nende reeglite järgi, mis *katusepakkujal* on. Kui riik ei taga turvalisust, siis tuleb minna *katusepakkuja* juurde. Kaotaja on siis eeskätt riik. Eesti lipu maine on juba kannatanud. Kui laevaomanikud lipu alt lahkuvad, kannatab Eesti riigieelarve – riik kaotab majandusliku julgeoleku, mis on sama tähtis kui sõjaline julgeolek.

20. jaanuar

Madli Vitismann

"Ofelia" Hiiumaa-liin avati pidulikult

Pikemat aega eriarvamusi esile kutsunud Rohukõla-Heltermaa laevatee süvendamine sai lõpuks teoks ning 17. detsembril kutsuti asjaosalisi uue laevatee ja Heltermaa kai ametlikule pidulikule avamisele "Ofelia" pardale.

Üritus algas plaani järgi "Sujuva merereisi ehk hiidlase argipäevaga", ehk külalised võeti sõbralikult (hõõgveiniga) vastu ning neil oli võimalus tutvuda materjalidega, mis puudutasid laevatee süvendamist. Pidulikul sündmusel osalesid peaminister Mart Siimann, teede- ja sideminister Raivo Vare, Hiiu ja Saare maavanem, merendusametkondade esindajad, kohalike omavalitsuste esindajad. Esimesel etapil, reisil Rohukülast Heltermaale oli laeval ka arupidamine Hiiumaa probleemide lahendamisest, sealhulgas anti põhjalik ülevaade süvendustöödest.

Heltermaal ootas keskpäeval kail avamistseremooniale tulnud külalisvägi, kaasa arvatud "Käina valla mees, kes oma kitsele laeva näitama tulnud." *"Kord, kui kapten oli laevaga Heltermaa sadamast juba väljumas, nägi ta lähenemas kiirustavat meest, kits oheliku otsas järel. Loomulikult andis kapten oma aurulaevale tagasikäigu ja tõi selle kai äärde tagasi. Imestamine hakkas siis, kui mees ei kavatsenudki laeva tulla. Kapteni sõimu peale vastas ta rahulikult: "Ega ma pole tahtngi sõita, ma tahtsi oma kitsele raudlaeva näidata". Kohus määras kaptenile "karistuseks" liigutegemise ja kitseomanikule hiiu jutu rääkimise"*, jutustas vana Hiiu nalja ümber Hiiumaa muuseumi peavarahoidja Helgi Põllo, kes ka tagasiteel sisukate ajaloo- ja muidu lugudega osalejate vaimu rikastas. Seekord oli kits õnneks õigeks ajaks kohale jõudnud ning kaptenil laeva tagasi pöörata ei tulnud.

Hiidlastele on uue laeva liiniletulek (mis tegelikult juba detsembrikuu alguses sündis) kahtlemata sõidutingimuste paranemise koha pealt suur samm edasi, isegi kui reiside vaheaeg esialgu harjumatult pikemaks jääb. Samal ajal võib ilmselt loota: sellepärast, et autoga lihtsalt laeva peale ei mahu, enam maha ei jääda, sest "Ofelia" oma 110 auto- ja 600 reisijakohaga peaks vajadused paremini rahuldama. Eriti kui arvestada, et Saaremaa Laevakompanii tegevdirektor Tõnis Rihvki sõnul ka "Kõrgelaid" liinile jääb.

Reet Naber
Reet Naberi
ja Küllike Roovälja fotod

Et «Ofeliat» avada, tuli lahti harutada kolm sümboolset sõlme.

Hiidlaste kits tervitas peaministrit.

Rukkirahu kanali süvendamine.

«Ofelia» ongi avatud.

Eesti Laevaomanike Liit andis Riigikogule üle petitsiooni

Eesti Laevaomanike Liidu president **Rein Merisalu** andis täna Riigikogu esimehele Toomas Savile üle Eesti laevandusettevõtjate kollektiivse avalduse, milles palutakse rakendada meetmeid Eesti lippu kandvate laevade blokeerimise vastu Soome ja Taani sadamates.

Eesti laevandusettevõtjad paluvad Riigikogul toetada nende seisukohti antud küsimuses ja teha see teatavaks ka Soome Vabariigi parlamendile. Riigikogus esindatud erakondadele tehakse ettepanek pöörduda sarnast poliitilist kurssi omavate erakondade poole Soomes, Taanis ja teistes Skandinaavia riikides, et viia läbi konsultatsioone konflikti reguleerimiseks ning ärahoidmiseks tulevikus. Samuti juhitakse Vabariigi Valitsuse tähelepanu vajadusele võtta kiired ja konstruktiivsed meetmed konflikti lahendamiseks.

Riigikogu juhatus arutas Eesti Laevaomanike Liidu pöördumist ning andis selle üle Riigikogu väliskomisjonile ja majanduskomisjonile koos Eesti Laevaomanike Liidu koostatud täiendava informatiivse dokumendiga boikotiaktsioonide kohta Eesti lippu kandvate kaubalaevade vastu Soome ja Taani sadamates.

Riigikogu väliskomisjon asus selle probleemiga tegelema juba detsembris, mil kuulati ära esialgne informatsioon Eesti Laevaomanike Liidu juhtkonnalt ning pöörduti seejärel vastavasisulise kirjaga oma kolleegide - Soome parlamendi väliskomisjoni - poole. Nüüd, pärast täiendava informatsiooni saamist, käsitlevad nii Riigikogu väliskomisjon kui majanduskomisjon nimetatud teemat põhjalikumalt oma korralistel koosolekutel esmaspäeval, 25. jaanuaril.

21. jaanuár

Riigikogu pressitalitus

Soome paadihooaeg algab talvel

Helsinki rahvusvaheline paadimess alustab Soome paadihooaega veebruaris. Juba 30. korda korraldatavale messile oodatakse üle 300 eksponendi ja üle 80 000 külastaja. Kohal on kõik paaditööstuse juhtivad firmad.

Kokku esitletakse üle 450 paadi. Suurim tooterühm on mootorpaadid, neid müüakse Soomes rohkem. Purjejahtidest on huvitavamad Ukraina "Oriana 21" ning "Finngulf 391" ja "Nauticat 33". Noor projekteerija Jussi Mannerberg esitleb oma uut "Tempot", uuendatud "Hai 2000" on samuti kohal.

Paadimess pole vaid koht, kus paati osta, see on ka huvitav üritus mitmesuguste programmidega. Külastajaid oodatakse 13.–21. veebruarini.

Helsinki Messikeskuse pressiteatest

«Meremehe» kodulehekülg
www.online.ee/~meremees

Vergi — aasta väikesadam 1998

Ühendus "Hoia Eesti merd!" koos AS-iga Pärnu Sadam, "RagnSellsi" ja Keskkonnaministeeriumiga korraldas ka mullu küsitluse aasta parima väikesadama väljaselgitamiseks. Laialisaadetud küsitluslehes paluti hindajail kaaluda sadamate edasiminekut aasta jooksul, nende külastajasõbralikkust, keskkonnahoidlikkust ja teisi tegureid, mis võiksid ühe teiste tublide hulgast esile tõsta.

Kokkuvõtteid tehti ja võitjaid autasustati Pirital, purjespordikeskuse Aegna-saalis 21. detsembril.

Selgus, et 1998. aastal oli tublimat tööd tehtud Vergi sadamas. Nagu ütles oma sõnavõtus ühenduse "Hoia Eesti merd!" esimees Peeter Leola, on Vergi sadama näol saadud tugikoht küllaltki perspektiivsel mereteel - Tallinnast ida poole, kus seni hästikorrastatud ja vajaliku infrastruktuuriga väikesadamaid õieti ei olnud.

Sadamaülem **Ardi Mikkali** ja vallavanem **Tõnu Ammussaare** sõnul teeb Vergi sadama areng rõõmu nii meritsi matkajaile kui ka kohalikele elanikele. Vald on saanud töökohad kümmekonnale inimesele, külaelus on olnud elavnemist muidugi. Vald on oma osalusest sadamas loobunud, et keskenduda uute projektide läbiviimisele.

Hästi käivitunud sadamakompleks Vergis on mehed pannud mõtlema ka teiste sealtkandi sadamate, Vainopea, Eisma ja Karepa edendamisele. Keskkonnaministeeriumi info- ja tehnokeskuse ning Vabariikliku Ühenduse "Hoia Eesti merd!" koostatud statistika kohaselt külastas 1998. aastal Vergi sadamat 434 alust ja 1627 inimest. Kuigi see on vaid 5,8% Eesti 38 sadamat külastanuist, on Vergi juhtival kohal keskmiselt sadamas veedetud aja poolest: 3,0 päeva (Eesti keskmine on 1,7 päeva).

Reet Naber

Vergi sadama esindajad saavad auhinna ühenduse «Hoia Eesti merd» presidendilt Arnold Rüütlilt.

Vergi sadam suvel.

Vanasadamas on ehitatud...

...reisijaruume. Ühekorruseline A-terminaal, alla 1 miljoni reisija.

...autoväravaid. 10. kai, 2 miljoni reisija päevil.

Dmitri Prantsu fotod

...akvatooriumi. Idamuul (esiplaanil), üle 4 miljoni reisija.

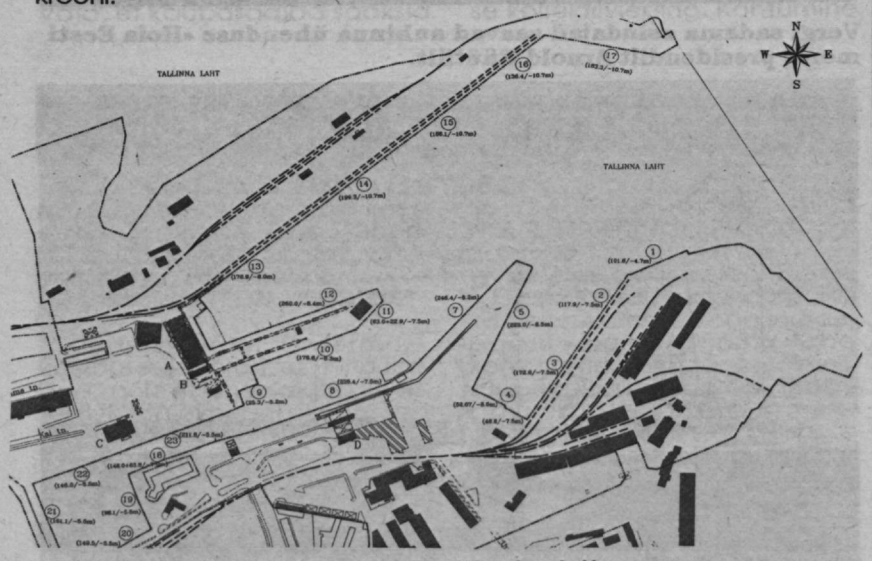
Maksukommentaar

Kui suur maksumaksja on tele ettevõte, ***AS-i Tallinna Sadam maksuraamatupidamise osakonna juhataja INGRID RAUDKAR?***

Mullu maksime ettevõtte tulumaksu 5,5 miljonit krooni, füüsilistelt isikultelt kinnipeetud tulumaksu 40,5 miljonit krooni, sotsiaalmaksu 49,8 miljonit krooni, maamaksu 11,4 miljonit krooni ja dividende riigile kuuluvatelt aktsiatelt 6,9 miljonit krooni. Seega tuli üksikisiku tulumaksu koos 33% sotsiaalmaksuga kokku 90,3 miljonit krooni.

Füüsilistelt isikutelt kinnipeetud 40,5 miljonist kroonist tulumaksust 30 miljonit oli kogutud Tallinnas elavatelt maksumaksjatelt. Et füüsilistelt isikutelt kinnipeetud tulumaksust 56% laekub maksumaksja elukohajärgse kohaliku omavalitsusüksuse eelarvesse, siis Tallinna eelarvesse laekus sellest 16,8 miljonit krooni.

11,4 miljonist kroonist maamaksust tasus AS Tallinna Sadam 8,8 miljonit krooni maa kasutamise eest Tallinnas, mis samuti laekus Tallinna eelarvesse. Kokku sai Tallinn meilt maa- ja tulumaksu 25,6 miljonit krooni.



Idamuulita Vanasadam, üle 5 miljoni reisija.

Pärnu sadamal ei läinudki möödunud aastal halvasti!

Mõtlen sadamat koos rentniku, AS-iga Reldor.

13. jaanuari "Pärnu Postimehest" selgub, et mullu külastas Pärnu sadamakaisid 891 alust kogutonnaažiga 1,95 miljonit. Kaide konkurentsis olid esikohal Kesklinna sadama ehk AS-i Reldor kaid 348 laevaga. Turbaterminaalis sildus 300 alust ja laevaremondi ehk Emajõe kai ääres 243 laeva. Viimase juures käivad väikekaubalaevad, mis võivad lootsita sisse ja välja sõita.

Kõige rohkem veeti Pärnu kaudu välja turvast, briketti ja puitu. Seda viimast ümarpuidu ja palgina. Vihmane suvi takistas küll turbatootmist.

Meritsi on hakatud välja vedama ka hakkepuitu – 58 000 m^3. Tõrvas ja Suigus valmistatud puidugraanuleid on ära saadetud kaks-kolm laevatäit.

Saematerjali osatähtsus on endiselt väike. Nähtavasti pole Paikuse saeveski veel täisvõimsust saavutanud. Kuigi Kesklinna sadamast on peamiselt Eesti laevadega Iiri- ja Inglismaa poole saadetud teele mitumitu laevatäit. Vahel mõtled, et kõik need palgid, mis sadamasse veetakse, võiksid ju kodumaalgi saagide alt läbi käia: paljud saaksid tööd ning leiba, ka kaubasaatjale oleks kasulikum. Ent kõik see pole oma teha.

Kokku läkitas Pärnu sadam mullu mereteele 1,6 miljonit tonni kaupa. Vähe või palju? Mullu valmis ka uus kaubakai ning "Reldor" ostis endale uhiuue "Atlas"-firma haaratslaaduri.

Jää tekkis külmade kirdetuultega juba novembris ning see pole tänaseni kadunud. Vahepeal oli pilkane pimedus, vihm, vesi, jäide – kõik, mida üldse kujutleda annab. Algul aitas piirivalvelaev "Valvas", siis tuli Soomest "Isopukki" ehk *Suur Sõnn*. Tolle masina võimsus jäi kunagisele jääs abistajale "Framile" pisut alla. Nüüd töötab Pärnu lahel taas "Protector". Hõimuvellede soomlastega ollakse Pärnus ju nii harjunud.

Milliseks kujuneb veebruar ja märts, seda ei või keegi teada.

Eesti lipuga «Mila Timber» laadib Iirimaa jaoks saematerjali.

Üks suuremaid Rootsi puksereid «Mercur» Kesklinna sadamas.

Kindel on, et tasapisi lähevad päevad pikemaks. Lumemöll lõpeb ja päike võib pilvede tagant taas nägu näidata.

Ott Taul

Pärnu-Rootsi briketiveo liinilaev «Rauk».

Tähtsaim Põhja-Euroopa sadam

Oma koduleheküljel tutvustab Århusi sadam plaani, millel märgitud merre ehitatav uus sadamaosa. Selle ehitamine on tingitud suurenenud laevaliiklusest, eeskätt konteinerveo mahu suurenemisest – järjest rohkem kaupu saadetakse teele konteinereis. Põhja-Euroopa tähtsaimaks sadamaks nimetab sadam end ise.

Uus sadamaosa jätab senised lainemurdjad üsna sadama sisse ning sadamapiirkond suureneb järgmise 25 aasta jooksul kahekordseks, *ca* 360 hektarini. Samal ajal suureneb kaubakäitlus umbes 20 miljoni tonnini aastas. Projekteeritud maksimumsügavus kai ääres on 15,5 m praeguse 13,5 m asemel. Ehitusmaksumuseks on kavandatud üle 2 miljardi krooni.

Esimesel etapil ehitatakse uued lainemurdjad, mida on kokku 3 km, samuti uus raudtee uude konteinerterminaali, mis peab suutma vastu võtta maailma suurimaid konteinerlaevu. Uus konteineriterminaal võetakse kasutusele 2001. a.

Kui uus konteineriterminaal valmis, võib parvlaevaliiklus näiteks Baltikumi ja Skandinaaviasse olla uus võimalus, mida toetab 320 000 m^2 asfaltpinda ja autotee Taani suuruselt teise linna keskusesse.

Madli Vitismann

Edaspidi praegune Århusi sadam merele ei paista — jääb uue varju. Konteinereid on seal praegugi väga palju.

"Kapellal" kulus tehases kaua

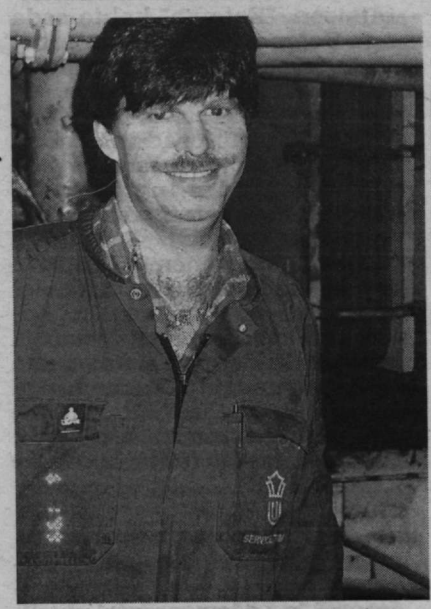
Jaanuari esimesel töönädalal oli "Kapella" ikka veel Balti Laevaremonditehases. "Hansatee" superintendant **Janno Lepalaan** torises laeval tehtavat näidates rahulolematult ja näis, et remont ei lõpegi kunagi.

Masinaruumis askeldas peamasinate kallal vähemalt kuraditosin töömehi, aga demonteeritud osad, mootorid ja torud olid oma kohal tagasi. Kaablipanek polnud veel lõpetatud, aga käigukatsetusi juba plaaniti.

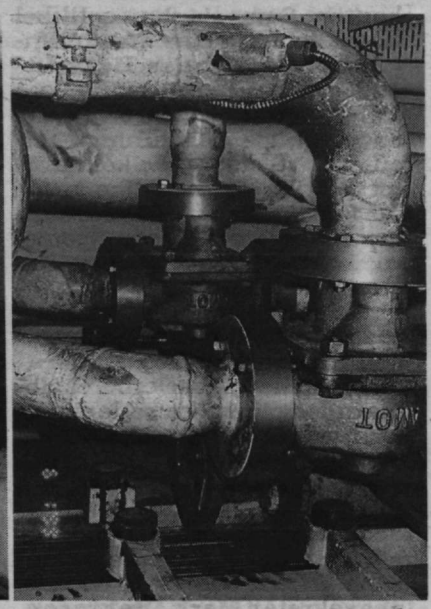
Samal ajal võeti vöörivisiirilt vana tihendit maha. Uus oli juba ootamas, hinged ja lukud kontrollitud.

Järgmise nädala hakul pidi "Kapella" tehasest välja sõitma, aga esmaspäeval oldi veel kaldakaabli küljes kinni. Teisipäeval, 12. jaanuaril võis kapten **Tiit Juursalu** siiski öelda, et öö läbi sõideti ja kõik prooviti programmikohaselt ära.

Laeval tegemiseks oli pisiasju veel jäänud ja kaks masinaremonditöölist sõitis tehasest kaasa oma seadmeid häälestama. Sama päeval asus "Hansatee" värskeltvärvitud korstnamärgiga "Kapella" tagasi liinile.



«Ulsteini» masinate remonti konsulteeris Lasse Rutle Bergenist.



Õli pihkus masinaruumi just sellest sõlmest. Nüüd on kõik korras.

Tehasekommentaar

Mis vahet on masinaruumi avarii- ja tavaremondil, ***Balti Laevaremonditehase tööjuht ANATOLI GRUBA?***

Masinaruumi taastamine pärast tulekahju on palju keerukam kui tavaremont. Kogu seadmestik tuleb demonteerida, kontrollida, vahetada, mis vaja, ja uuesti kokku monteerida. Tulekahjus saavad enim kahjustada kaablitrassid, kaableid vahetasime 16 kilomeetrit.

Tulekahjust pääsenud laeval olen varemgi töötanud: 1995. a. dokis süttinud "Paldiskil" oli samuti vaja masinaruum taastada.

"Kapella" puhul tegi remondi keerukamaks see, et välismaalt hiljuti ostetud laeval, mida oli varemgi mitu korda müüdud–ostetud, polnud küllalt tehnilist dokumentatsiooni. Seepärast tuli meil ise jooniseid teha ja nuputada.

Kogu poolteist kuud kestnud remondi ajal töötati kolmes vahetuses, ainus puhkepäev oli uusaastaöö ja 1. jaanuaril. Keerukamail päevadel töötas kolmes vahetuses kokku 150 inimest. Muidu on meil öötöö ainult erijuhtumeil, ka dokis, seekord aga kõigi tööde puhul.

Esmakordselt kohtusime seda tüüpi masinatega. Kokkuleppel laevaomanikuga kutsusime seepärast Norrast kohale konsultandi, tagavaraosad tellis laevaomanik. 9.–10. jaanuaril tehtud käigukatsetused olid edukad, tõsiseid märkusi ei olnud.

Tehasekommentaar

Kas "Kapella" remont oli harilik mistahes laeva remont, ***Balti Laevaremonditehase tööjuht IGOR ŠELAJEV?***

"Kapellal" oli tegu kaht liiki töödega: varem kavas olnud plaaniline remont ja taastusremont.

Suurim töö oli jääklassi 1B saavutamiseks. Kui laeva paar aastat tagasi moderniseeriti, tehti 16 mm–se parda külge 9 mm–ne sponsoon. See nn. *light ice*–klass kõlbas La Manche'i jaoks. Läänemeres sõiduks tuli aga 16 mm paksune jäävöö teha ümber kogu laevakere, selleks kulus kokku 57,6 t metalli. Joonised tegi meie oma konstrueerimisbüroo ja kooskõlastas klassiühinguga.

Tavapärasemad olid igasugused armatuuri- ja torustikutööd, mitmesuguste klappide kontroll ja vahetamine. Ülatekil vahetati 200 m^2 plaadistust. Tehti ka mitmesuguseid metallitaastustöid uste, vaheseinte jms. kallal. Aga neid töid tehakse remondisoleval laeval alati.

Suur töö oli ka mitte kõige paremas seisukorras olnud vöörivisiiri ning vööri- ja ahtrirambi juures: vahetasime tihendid, tegelesime visiirikõrvadega ja muude mehhanismidega ning näitasime kõik tehtu klassiühingule ette. Peale selle pumbad, ventilaatorid jm. laevamehhanismid; sisetöid me peaaegu ei teinud. Dokis värvisime ka laevakere ja maalisime korstnale "Hansatee" embleemi.

Tööd oli palju, aega selleks aga nappis, seetõttu oli "Kapella" remondiaeg meile pingeline. Jäävöö panemisel töötati kolmes vahetuses, samuti visiiri ja rampide kallal. Kogu aeg oli vaja tegevust kooskõlastada nii klassiühinguga "Det Norske Veritas" kui ka "Hansaliini" ja "Hansateega" ning nende rahaliste võimalustega.

Kindlustusfirma vaatleja oli kogu remondiaja kohal ja kontrollis kõiki töid. Pidevalt oli vaja kindlustusfirmaga konsulteerida, et eristada plaanilist ja avariiremonti. Mõnes asjas osutus Rootsis tehtud ülevaatus ebapiisavaks, sest seadmete lahtivõtmisel ilmnes veelgi asju, mida vaja parandada. Kindlustusfirma jäi meie tööga rahule, vähemalt nii mulle öeldi. Kahtlus, kas jõuame uueks aastaks valmis, oli neil kogu aeg, sest tagavaraosade saabumine võttis aega.

Madli Vitismann

Enne sildumist jõudis põleda

Vöörist. 12. jaanuaril kella kahe paiku päeval, kui teda juba tundi neli sadamasse oli oodatud.

Jutt on hollandlaste "Borndiepist" väga puhta ja kauni Eesti riigilipuga vöörmastis ning Hollandi puna–valge–sinisega ahtris. Juba siis, kui ta "Arno" aidatuna ristseliti keset Pärnu jõge seisis, et loots Feliks Hiiemäe juhituna 5. kai äärde tulla, ajas vöörist paksu suitsu. Põleb. Muidugi põleb! Tekil jooksid mehed kustutitega ringi, aga kui lõpuks otsad maale saadi, põles ikka.

Sadamaväravast tormas hirmsa huilgamisega sisse neli tuletõrjeautot, joavoolikud harutati lahti ja roniti redelit mööda üles. Samal ajal läks ahtrist komisjon peale. Värava taga aga ootasid kasekoormad Kemisse saatmist.

Lausvett tarvis ei läinud; ka meie tuletõrje kasutas keemilisi kustuteid.

Paljugi aetakse niisugusel puhul kotermanni süüks, aga seekord polnud vist nii. Laev olla umbes aastavanune. Küllap ikka oli viga mõnes mehhanismis, generaatoris, kilbis või kus iganes. Ühesõnaga, nõ. reaõnnetus; hea, et enne sildumist ja sadamas.

Jõgi on madal, kirde- ja põhjatuulega triiki riisutud, nii et tekib küsimus, kas täislasti peale võtta tohikski.

Suitsust ja tulest saadakse igatahes jagu. Keskööl tuleb vanemtüürimees minu juurde ja palub veeseisu kontrollida. Seda teavad ja oskavad lootsid vaadata. Lähemegi siis kahekesi Feliks Hiiemäe jutule. Saame inglise–saksa segakeeles ehk *denglish*'is väga hästi hakkama.

Seejärel tuleb minna kaid luuatama, sest Pärnu taevas annab valget tuulest peenestatud tolmu pidevalt krae ja kraanarööbaste vahele. Siis tuleb haaratslaaduri käppade alla soola riputada, et too kogemata jõkke ei kukuks.

Hommikuks on kõik nagu eilegi. Vahetusmees võtab omakorda luua selga. Oh talv, sa võid ju ilus olla, aga ütle, millal sa mõõdud?

Ott Taul

"Hansatee" ostab Tallinn–Helsinki liinile suurima kiirlaeva

Pressiteade

"Tallinki" kaubamärgi all Tallinn–Helsinki liinil nelja reisilaeva ja katamaraaniga opereeriv "Hansatee" sõlmis laevandusfirmaga "Scandlines" lepingu, mille kohaselt "Hansatee" ostab uue suure autokatamaraani.

Aprillis Eesti lipu all alustav autokatamaraan on Tallinn–Helsinki liinil senistest suurim. Kiirlaev, mis hakkab "Hansatee" värvides sõites kandma nime "Autoexpress", maksab koos sisustuse uuendamisega ligikaudu 350 miljonit krooni. Uue laeva liiniletulekuga saab merel tööd esialgsete kavade kohaselt 60 inimest.

1996. aastal Austraalia laevatehases "Austal Ships" valminud kiirlaev mahutab 586 reisijat ja 150 sõiduautot. 80 m pikkune ja 23 m laiune "Autoexpress" on ainus kiirlaev sel liinil, mis mahutab 10 bussi. Laevas on kaks tekki autodele ja bussidele ning kaks reisijatetekki, kus asub ka luksuslik äriklass.

Erinevalt tiiburitest ja teistest väiksematest kiirlaevadest sõidab "Autoexpress" aprillist detsembrini iga ilma ja tuulega nagu reisiparvlaevadki. Laeva maksimaalne kiirus on 36 sõlme, mis lubab Tallinnast Helsinkisse sõita poolteise tunniga.

Laeval asuvad avar *tax-free* kauplus ning söögikohad: restoranid *á la carte* ja rootsi lauaga, kohvik ja baar. Uuel autokatamaraanil nagu teistelgi "Hansatee" reisilaevadel on laste mängutuba ja valuutavahetuspunkt. Interjööri kujundab ümber Pille Lausmäe arhitektuuribüroo.

Laev sõitis varem "CatLink III" nime all Taanis Kalundborgi ja Århusi vahet.

* * *

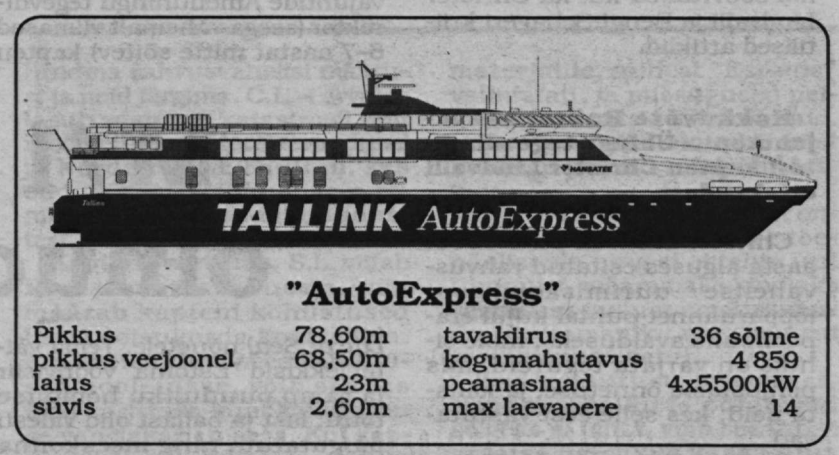
Viimasel kahel aastal on Eesti suurim laevandusfirma "Hansatee" ostnud kaks reisilaeva. Ligikaudu 200 miljoni krooni eest osteti 1500 reisijat mahutav "Vana Tallinn" (ehitusaasta 1974). 1700 reisijat mahutava reisilaeva "Fantaasia" (1979) ost läks koos ulatusliku renoveerimisega maksma ligikaudu 500 miljoni krooni.

"Hansatee" on Tallinn–Helsinki liini kindel turuliide turuosaga üle 50%. (Seda Vanasadamas. Arvestades ka Muugale sõitnud "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" reisijaid, jääb "Hansatee" liidriosa sel liinil alla 50% – *Toim.*) Möödunud aastal reisis "Tallinki" kaubamärki kandvate "Hansatee" laevadega 2,325 miljonit reisijat, see on 0,4 miljoni võrra rohkem kui 1997. aastal.

Firma möödunud majandusaasta konsolideeritud käive oli 1,672 miljardit krooni ning kasum 77,78 miljonit krooni.

8. jaanuar

Hansatee Grupp



"AutoExpress"

Pikkus	78,60m	tavakiirus	36 sõlme
pikkus veejoonel	68,50m	kogumahutavus	4 859
laius	23m	peamasinad	4x5500kW
süvis	2,60m	max laevapere	14

Kasslaevaga kiirem ja kallim

Århusist Kalundborgi võib sõita kaht liiki laevadega. "Scandlines'i" suured reisiparvlaevad "Ask" ja "Urd", mis kulutavad sõiduks 3 tundi, võtavad peale ka veoautosid ja juhita treilereid. Sõidavad 12 korda päevas.

"Cat-Link" sõidab samal liinil kolme kiirlaevaga, mille nimed on vastavalt "Cat–Link I, II ja III". 150 autot ja 600 sõitjat mahutav "Cat–Link III" võtab peale ka 10 bussi, teatab sõiduplaan Århusi sadama koduleheküljel. Sõiduks kulub kasslaevadel tund ja 20 minutit. Sõidavad 6 korda päevas.

Århusi bussijaamas näeb Kalunborgi või Kopenhaagenisse sõitja sõiduplaanist, et kiirem sõit Sjællandile on tunda ka piletihinnas.

Uusimale "Cat–Linkile" on kassi nägu – silmad ja suu, kõrvad ja vurrud – peale maalitud.

Madli Vitismann

Kassinäoga «Cat-Link» oli Taani tulnud omal jõul üle ookeani.

Komisjon ITF–i kohtu ees

Mullu 18. novembriks kutsus Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsioon NTF koos Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooniga ITF Stockholmi lennuväljale Arlandasse konverentsile hulga Põhjamaade ametiühingutegelasi, et arutada teemat **"Kas "Estonia" oli või ei olnud merekõlblik?"**

Juba 16. detsembril 1997, kaks nädalat pärast aruande avalikustamist oli ITF tellinud laevahuku rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõpparuande analüüsi konsultatsioonifirmalt "Burness, Corlett & Partners" ning sel konverentsil oligi kavas analüüsitulemusi tutvustada.

Publik kohtusaalis

Umbes 150 külalise hulgas oli Rootsi Meresõiduameti, merendusametiühingute, "Estonial" hukkunute omaste ning ka valitsuse analüüsirühma ja Saksa laevatehase ekspertrühma esindajaid, merepäästjaid ja ajakirjanikke. Ametiühingutegelasi oli kutsutud nii Soomest, Norrast, Taanist kui ka Islandist ning üks isegi Venemaalt. Eestist olid kutsutud rahvusvahelise uurimiskomisjoni esimees Uno Laur ning teede– ja sideministeeriumi asekantsler Heiki Lindpere ja Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu, aga ei ühtki ametiühinguesindajat. Eesti ajakirjanikest olid Arlandas Sigrid Kaasik Eesti Raadiost, Arne Pall "Postimehest" ja allakirjutanu.

Konverentsiruumi seintel oli näitus allvee– ja detailifotodest, mis võisid pärineda Saksa laevatehase ekspertrühma 1997. a. näitustelt. Eesruumis levitasid oma trükimaterjale kõik huvitatud osapooled: sealt võis saada nii Saksa laevatehase ekspertrühma uurimisaruande ja Rootsi valitsuse analüüsirühma soovitused kui ka Christer Lindvalli ja Bengt Schageri kriitilised artiklid.

Süüdistus

Konverentsikülalistele jaotati ja tutvustati ettekannetes Briti konsultatsioonifirma 80–leheküljelist analüüsi "M/V ESTONIA. Preliminary Critique of the Joint Accident Investigation Commission Report", mida Uno Lauri ettekandes on lühendatult nimetatud *kriitikaks*. Ettekandjad ilmestasid oma sõnavõtte lüümikutega, mis projitseeriti suurele ekraanile ettekandja selja taga. Ruumi planeering ei võimaldanud kõigil istekohtadel ekraaniteksti lugeda, ent Mark Dickinsoni ettekande ajal tema seljataha projitseeritud lainetaval merel hulpiv üksik tühi päästepaat oli kõigile hästi näha — see andis tema ettekandele võimendava, tema järel esinenud Uno Lauri ettekandele seevastu iroonilise tausta.

Mani saarel paiknevat konsultatsioonifirmat "Burness, Corlett & Partners" esindas **Jerry Coleman**. Asjaosalistele varem väljasaadetud kirjalikus *kriitikas* nõustutakse rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõppjäreldustega laevahuku põhjuste kohta ning kritiseeritakse laevale tunnistusi väljaandnud Soome meresõiduametit ja klassiühingut "Bureau Veritas". Arvustatakse ka Saksa laevatehase ekspertrühma aruannet ning juhitakse tähelepanu päästeoperatsioonile, mis õnnestus vaid sedavõrd, kuivõrd laevast pääses välja vähe inimesi. Kohapealses suulises ettekandes rõhutas Jerry Coleman aga leitud puudujääke sel viisil, et kogu *kriitika* rõhuasetus muutus tunduvalt teravamaks.

Seejärel esines teravalt süüdistava ettekandega Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu tegevdirektor (seega vähemalt viimased 6–7 aastat mitte sõitev) kapten **Christer Lindvall**, kes alustaski rõhutusest, et ta on kapten. Samasisuline artikkel oli tal ilmunud oma ametiühingu ajakirja "Nautisk Tidskrift" 1998. a. jaanuarinumbris, kus on ka märkus, et see on Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu seisukoht (vt. ettekande kokkuvõtet all) Ühe argumendina kasutas ta Saksa laevatehase aruandes olnud Rootsi "lootsi" joonist vee kohta "Estonia" visiiris. Teise sama ebapädeva argumendina tsiteeris Christer Lindvall *pärast* "Estonia" hukku kehtestatud Rootsi "Laevaohutusseadust", mille kohaselt merekõlbmatu laev jäetakse sadamasse kuni puuduste kõrvaldamiseni ning selle eest vastutavad nii reeder kui ka kapten ning nii teist kui ka esimest võib ähvardada vanglakaristus.

Viimase süüdistajana sai sõna *kriitika* tellinud ITF–i asepeasekretär **Mark Dickinson**, kes jõudis "Estonia" väidetava halva hoolduse juurest sujuvalt mugavuslipuprobleemini. Ta rõhutas ka ITF–i rolli meresõiduohutuse tagamisel kui survet, et lipuriigid õnnetusjuhtumeid uurides ei hoiaks kokku aega ega raha ning tõi näiteid, kui veealuseid uuringuid on tehtud ITF–i survel.

Kaitse

Komisjoniliikmeist esinesid **Uno Laur** (tema ettekanne on kõrval) ja **Tuomo Karppinen**, kes võttis kriitilised väited punkt–punktilt kõneks ning lükkas need ükshaaval ümber jaheda elegantsi ja kerge irooniaga. Ta lisas teadaolevale, et samal ajal, kui Saksa laevatehases "Estoniat" ehitati, olid samal laevaomanikul sama liini jaoks kaks laeva ehitamisel Soome laevatehases. Küsimusele "Rosella" ja "Turella" põrkevaheseina vajaduse kohta andis vastuse Soome mereadministratsioon. "Estonia" kohta seda aga Soome Meresõiduametilt vist ei küsitudki. Klassiühingult on käsitsi kirjutatud märkused laevajooniste serval, et mõned "Estonia" visiiriosad tuleb teha kõrgkvaliteediga terasest, seda aga ei tehtud. Ning paljusid reegleid karmistati *pärast* "Estoniat".

Tuomo Karppinen teatas, et ei saa sekkuda aruteluaineks olevasse hoolduskküsimusse: "Komisjoni käsutuses olid visiir ja atlandi luku tükid, mis meie käes purunesid. Tegime hulga katseid Soome ja Rootsi laborites. Aga mismoodi oleksime uurinud katkisi tükke *hoolduse* seisukohalt?"

Kohtulik arutelu

Ettekannetele järgnenud arutelul jäi komisjon selgesse vähemusse, kuigi konverentsi presiidiumilaua taha istus ka varasem rahvusvahelise uurimiskomisjoni liige Bengt Schager. Küsimused olid ründava alatooniga ja vastuseid justnagu poleks kuuldudki.

Vastates küsimusele, kuidas tuli vesi autoteki alla ja keskesse trepikäiku, tekkis vaidlus. Eri seisukohtadele jäid Saksa laevatehast esindanud Werner Hummel ja komisjoniliige Tuomo Karppinen. Mispeale ründas jõhkra süüdistusega Tuomo Karppineni Saksa televisioonireporter.

Oma süüdistustega rahvusvahelise uurimiskomisjoni töö kohta esines ka endine komisjoniliige Bengt Schager.

I kohtuotsus

Konverentsi lõppjäreldusena jäi, et tuleb korraldada laevahuku uus uurimine koos uute vraki allveeuuringutega.

Vastukaja

Järgmise päeva "Dagens Nyheteris" ilmus "Katastroofikursi" autorilt Anders Hellbergilt tasakaalustatud ülevaade konverentsist, kuid seni tasakaalukam olnud "Svenska Dagbladet" trükkis ära vaid uudisteagentuuri TT uudise ""Estonia" polnud merekõlblik", mis tugines peamiselt Jerry Colemani ettekandele.

Sedalaadi konverentsiuudiseid Eestis ei ilmunud. Konverentsijärgse päeva keskpäevauudistes võis Eesti Raadios kuulda asjalikku ülevaadet, ülejärgmisel päeval aga pikemat kommentaarisaadet. Eesti Laevaomanike Liit korraldas kohe konverentsiteemalise pressikonverentsi, mis ka televisiooni uuudiskünnise ületas.

Konverentsiuudised aga valmistasid pinna ette boikotiuudiste vastuvõtuks.

II kohtuotsus

17. jaanuaril teatasid uudisteagentuurid, et NTF ja ITF annavad "järgmisel nädalal" Rootsi, Soome ja Eesti valitsustele üle kirja nõudega alustada "Estonia" huku uut uurimist. Kuni kirja tegeliku üleandmiseni ja valitsusaruteludeni võimaldab see Põhjamaade ametiühingute seisukohti tähelepanukeskmes hoida. Võimalik, et veel kaua, sest eelarveaasta algul ei ole ükski kolmest valitsusest saanud sedalaadi uuringuiks raha plaanida ega saa seda soovi korralgi pikka aega leida.

Võib vaid arvata, mida arutab pärast kirja saamist Eesti valitsus. Võib ka oletada, et valitsus soovib tülikast ja kulukast asjast distantseeruda ning joondub, nagu seni, suuremate naaberriikide järgi. Ainult et iga valitsus võtab arvesse eeskätt oma rahva vajadusi.

Madli Vitismann

M/1 "Estonia" ei olnud merekõlblik

Kokkuvõte Rootsi Laevajuhtkonna Ühingu tegevdirektori kapten Christer Lindvalli ettekandest

Christer Lindvall peab 1998. aasta alguses esitatud rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõpparuannet puhtal kujul erapoolikuks avalduseks, mille sihiks on varjata tegureid, mis põhjustasid õnnetuse, ja kaitsta neid, kes selle eest vastutavad.

Komisjon konstateerib, et laev oli Tallinnast väljudes merekõlblik (*sea–worthy*). Katastroofi põhjustena nähakse visiiri ja rambi konstruktsiooni nõrkust ning vastutus pannakse eeskätt laevatehasele. C.L. ei jaga seda arvamust.

Saksa laevatehas on lasknud sõltumatutel Saksa ekspertidel teha uurimuse. Nende järeldus on, et laev ei olnud konstrueeritud selle kiiruse jaoks, millega sõitis, ning et õnnetuse peamiseks põhjuseks oli vöörivisiiri ja rambi parandamise hooletussejätmine.

Jätkuva vaidluse põhjustena näeb C.L., et uurimiskomisjoni järeldused, et laev oli sadamast väljudes merekõlblik, ja komisjoni arvamus katastroofi põhjuste kohta ei ole aktsepteeritavad. Samuti, et vastutuse jaotus tuleb välja selgitada, ja et Stockholmi peaprokurör näeb juhtunu kaht mõeldavat põhjust. Soovitakse saada juhtunus ja selle põhjustes täit selgust, et niisuguseid õnnetusi edaspidi ära hoida.

C.L. arvab, et kui "Estonia" 27. septembril 1994 Tallinnast väljus, polnud laev mitmel põhjusel merekõlblik.

C.L. tsiteerib Rootsi mereohutusseaduse sätteid ja väidab, et "Estonia" konstruktsioon ei vastanud rahvusvahelise SOLAS–konventsiooni (*Safety of Life at Sea*) nõuetele. Tema väitel lekkisid "Estonia" vöörivisiir ja ramp puuduliku hoolduse tõttu, last ja ballast olid valesti paigutatud, ning meeskonna kompetentsus ja teadmised seda tüüpi laeva ning mereohutusküsimuste kohta olid puudulikud. Laevakompanii ei olnud kehtestanud SMS (*Safety Management System*) ohutussüsteemi IMO reeglite järgi, mis tähendab, et kompaniil puudus ohutuskultuur.

C.L. jätkab:

1. Laeva konstruktsioon ja sertifitseerimine

"Estonia" ei olnud merekõlblik sõiduks Tallinna–Stockholmi liinil, sest laeval puudus lisavahesein, mida SOLAS nõuab.

1979. aastal oli Sally–kompanii tellinud "Estonia" (ex "Viking Sally"), et kurseerida Soome lipu all Soome ja Rootsi vahel üle Ålandi mere. Lisavaheseina nõuet ei täidetud arvatavasti majanduslikel põhjustel ja kasutati SOLASe erandmäärust selle kohta, et laevad, mis kurseerivad kaitstud/saartevahelistes vetes ega tohi eemalduda rohkem kui 20 meremiili lähimast rannikust, ei tarvitse seda nõuet täita.

Laevatehas küsis kompaniilt, kas ehitada umbes 45 000 Saksa marga eest lisavahesein, nii et SOLASe ohutusnõue oleks täidetud. Vastus oli, et Soome ametivõimud nimetatud liinil seda ei nõua. Laev oli seega merekõlblik seni, kui see ei eemaldunud rannikust rohkem kui 20 meremiili, ja *Bureau Veritas* klassifitseeris laeva.

Varsti sai laev Soome Meresõiduametilt uue sertifkaadi. Selle kohaselt võis laeva kasutada "lühikesteks rahvusvahelisteks sõitudeks" (*on short international voyages*). Mis tähendas, et järsku tohtis laev, ilma et oleks tehtud mingeid muutusi lisavaheseina suhtes, sõita kuni 200 meremiili lähimast sadamast, mis seega oli vastuolus SOLASe nõuetega.

1992. aastal ostsid *Nordström & Thulin* ja *Estonian Shipping Company* selle laeva sõiduks Tallinna ja Stockholmi vahet ning nimetasid "Estoniaks". Laev läks Eesti lipu alla ja sai peamiselt Eesti meeskonna. See tähendas sõite, mis selgelt ületasid 20 meremiili piiri. "Estonia" oli ka registreeritud mugavuslipuregistrisse Küprosel.

Eesti ametivõimud, kes nüüd olid laeva eest vastutavad, tegid *Bureau Veritase*le ülesandeks anda laevale uus reisilaevatunnistus. See on tõend, et laev täidab SOLASe nõudmisi. Jällegi oli ainukeseks piiranguks "lühikesed rahvusvahelised sõidud", mis nüüd, arvestades kavatsetud sõiduteed, oli täielikus vastuolus SOLASe nõuetega. Ei ametivõimud ega reeder pannud tähele, et autotekil ei olnud lisavaheseina.

Eesti riigi ülesandel andis *Bureau Veritas* vajalikud sertifikaadid. Miks ei tehtud enne mingit korralikku järelevaatust, veendumaks, et "Estonia" tõesti täidab SOLASe nõudeid, küsib C.L. Kuigi ka *Bureau Veritas* nõudis lisavaheseina, anti sertifikaat välja ilma muude eranditeta, kui et päästevarustus võis olla piiratud.

C.L. ütleb, et rahvusvaheline uurimiskomisjon on oma lõpparuandes konstateerinud sedasama mis tema, aga on selle hästi ära peitnud 18. peatükis pealkirja all "Vastavus rammvaheseina puudutavatele nõuetele". Seal ütleb komisjon, et SOLASe nõuded ei olnud täidetud ning et see võis laeva ümberminekule kaasa mõjuda.

C.L. ütleb, et seega polnud laev merekõlblikul viisil konstrueeritud sõiduks Tallinna–Stockholmi liinil ning et kui ametivõimud oleksid jälginud rahvusvahelisi määrusi lisavaheseina suhtes, siis poleks katastroofi tõenäoliselt juhtunud. C.L. paneb siin suure vastutuse Eesti riigile, kes andis välja väära sertifikaadi ja seega andis sõitmiseks loa.

2. Hooldus

C.L. väidab, et "Estonial" olid tõsised puudused korrashoius ja remondis. Vöörivisiir lekkis, kuna kummitihendid olid halvad või puudusid, ja merel oli visiir enamasti vett täis. Teise mehaaniku sõnul ka ramp lekkis, ta ütles politseis ülekuulamisel: "Visiiri taga on ramp. See peab olema veetihe, aga leidub mõni üksik koht, kus ta pole päris tihe."

C.L.–i sõnul osutab kõik sellele, et ramp oli nii vildak, et ei läinud kindlalt kinni. Meeskond pidi seepärast seda tihendama kaltsudega ja tõenäoliselt ka madratsitega. Reisijad autotekil on korduvalt tunnistanud, et rambi avamisega oli suuri raskusi.

Oli tehtud keevitustöid, et oleks võimalik visiiri ja rampi avada ja sulgeda. Tõenäoliselt ei läinud need sellest tugevamaks. Tõenäoliselt oli ka visiir vildak, kuna tuli teha parandusi, et saada atlandiluku riiv sobima. Pole kindel, kas kõiki kaitseriive kasutati. Rambi käsiriive ei kasutatud – sellepärast, et puudus kasutusjuhend.

Ramp polnud kaua tihe olnud, paljud on tõendanud, et autotekil oli vett. Üks Rootsi loots, kes 1993. aastal pidi laeva Stockholmi viima, kirjeldab, et kui ta autotekil asuvast lootsiuksest laeva hakkas minema, siis voolas avausest vett välja. Peale selle on Rootsi lootsid tunnistnud, et visiirist lekkis vett. See on vastuolus SOLASe määrusega, et laevakere avaused peavad olema tihedad.

Nordström & Thulini vastutav inspektor ütles uurimiskomisjonile, et "me ei hoolinud kummitihenditest, me polnud neid kunagi vahetanud ja polnud ka mõelnud vahetada. Kui laev sõitis, oli visiir vett täis, ja kõik teadsid seda".

C.L. on kriitiline uurimiskomisjoni arvamuse suhtes, et kiirusel polnud tähtsust. Ta jagab *Det Norske Veritase* hinnangut, et (laevakerele mõjuv) jõud kasvab kiiruse suurenedes.

Laeva ülevõtmisel sai *Nordström & Thulin* Soome laevajuhtkonnalt nimestiku, mis näitas, et vöörivisiir ja ramp nõudsid mitmeid parandusi. See tähendab, et *Nordström & Thulin* oli täiesti teadlik rambi ja vöörivisiiri puudustest, kuid ometi ei võetud nende suhtes mingeid meetmeid.

Uno Lauri ettekanne
Arlanda konverentsil

Oleme lugenud seda dokumenti suure huviga ja meie mulje oli üsna positiivne. Peamine mõte "Estonia" huku asjaolude ja põhjuste kohta, mis on kirjas lõpparuandes, on kooskõlas *kriitika* autorite tulemustega.

Kõik laevahuku põhjused, niihästi laevaprojekteerijate ja –ehitajate väärarvestused ja väärtõlgendused kui ka klassifikatsiooniühingu ja mereadministratsiooni mõõdalaskmised on *kriitika* autoreil selgelt esitatud. Võib öelda, et neid on kritiseeritud teravamalt, kui seda on teinud komisjon. See on muidugi samm edasi, sest laevahuku uurimiskomisjon ei süüdistanud kedagi, jättes selle kohtu otsustada.

Seepärast on üllatav täna kuuldu, et *kriitika* autorid on kontakteerunud Saksa laevatehase ekspertrühmaga, aga mitte komisjoniliikmetega. Samuti arvame, et komisjon ei saa nõustuda kogu kriitikaga. Selle lühikese aja jooksul siin on võimatu käsitleda kõike, mida tahtnuksime. Seepärast kontsentreerun peamistele probleemidele, mida tehnilisest küljest toetab Tuomo Karppinen.

Kõigepealt pööraksin teie tähelepanu "Estonia" klassifitseerimisele ja sertifitseerimisele.

Mulle näib, et *kriitika* autorid ja paljud teisedki pole sellest probleemist täielikult aru saanud ning näib, et on unustatud, et vastavalt ehituslepingule ja laevaehituse spetsifikatsioonile ehitati laev kui ulgumere reisiparvlaev, ilma ühegi piiranguta sõidupiirkonna suhtes. Seega pidi laeva ehitatama nii "Bureau Veritase" reeglite kui ka Soome mereadministratsiooni nõuete kohaselt. Ja tegelikult omistatigi laevale piiranguteta klassitunnistus. Ükski institutsioon polnud kunagi väljendanud mingit kahtlust nende dokumentide pädevuse kohta. Klassifikatsiooniühing pole kunagi välja andnud mingit laeva konstruktsiooni puudutavat vabastust või piirangut.

Nagu teate, seilas laev enamiku oma eluajast Botnia lahes, kus seda ei ohustanud mõnevõrra raskemad ilmaolud nagu pärast üleviimist Tallinn–Stockholmi liinile.

Palju spekulatsioone on olnud laeva sõidupiirkonna kohta, seda probleemi pole õigupoolest käsitletud ka *kriitikas*. Nagu öeldud, oli laev sertifitseeritud ulgumerelaevana ja pole vahet, kus ta seilas, sest oli tunnistatud võimeliseks ületama ookeane. Seepärast on naeruväärt väita, et Läänemere põhjaosa, sh. Tallinn–Stockholmi liin polnud õige sõidupiirkond, kui pidada silmas laeva klassifikatsiooni– ja muid sertifikaate.

Peale klassitunnistuse oli laevale väljastatud ka reisilaeva ohutuse tunnistus "rahvusvahelisteks lühireisideks". See dokument lubas sõita liinil, kus sadamate vahe ei ületa 600 miili. Sel piirangul polnud midagi tegu laeva projekti ja konstruktsiooniga, vaid see oli kehtestatud peamiselt päästevarustuse pärast. Näiteks päästevestidel ei olnud tulesid, mis on selle piirangu puhul lubatav.

Võtame võrdluseks "Diana II", "Estonia" sõsarlaeva, mis ehitati samas laevatehases, samalaadse võörikonstruktsiooni ja sertifikaatidega. See sõitis liinil Rostock–Trelleborg, kui jaanuaris 1993 juhtus samalaadne õnnetus. Ma ei ole kedagi kuulnud väitmas, et laeval polnud luba ületada Läänemere lõunaosa avamerd tulenevalt sertifikaatidest või mõnel teisel põhjusel. Muuseas, juhtumist kanti ette "Bureau Veritasele" ja Rootsi Meresõiduametile.

Nüüd mõni sõna merekõlblikkusest. Te teate, et lõpparuandes on kirjas, et "Estonia" oli oma viimasel reisil täielikult merekõlblik ja nõuetekohaselt mehitatud.

Kriitika autorid olid sellest väga üllatatud, viidates tõsistele puudustele nii laeva projektis ja konstruktsioonis kui ka hoolduses.

Sellele järeldusele jõudmisel lähtus komisjon järgnevast:

– Laeval oli kehtiv klassifikatsioonitunnistus, samuti kui muud laeva dokumendid, mis vastasid kehtivatele nõuetele.

– Kõik inspekteerimised ja järelevaatused olid tehtud õigel ajal.

– Laev oli mehitatud kvalifitseeritud kapteni, ohvitseride ja meeskonnaga.

– 27. septembril 1994, laeva viimasel sadamas veedetud päeval, tegid Tallinnas riikliku sadamakontrolli kaks Rootsi Meresõiduameti vaneminspektorit, et koolitada Eesti Veeteede Ameti laevainspektoreid. Inspekteerimise tulemustest koostati ettekanne. Rootsi inspektorid vastasid komisjoni küsitlusel, et laev oli heas korras. Mingeid puudusi või muid tõsiseid märkusi, mis oleksid andnud põhjust laeva kinni pidada, ei avastatud.

– Ilmastikukindla võörivisiiri tihend oli mõnes kohas kulunud ja vajas vahetamist, kuid oli siiski rahuldavas seisukorras. Uue tihendi olid laevaomanikud juba tellinud. Seepärast ei olnud õnnetust uurinud komisjonil põhjust lugeda "Estoniat" merekõlbmatuks. Pealegi polnud võörivisiiri tihendi seisukorral seost laevahukuga.

Ettekandjaid jälgisid peale publiku ka mitme riigi telekaamerad.

Muuseas soovitaksin teil minna sadamasse ja vaadata, kui reisilaevad saabuvad pärast tuulist reisi. Võite näha küllalt palju vett, mis nende visiiridest pärast avamist välja voolab. Keegi ei pea neid reisilaevu selle leki tõttu merekõlbmatuiks. Visiiride tihendid ei peagi olema veetihedad, vaid ilmastikutihedad. Seejuures pole lekk visiiritihendite vahelt halva ilmaga midagi ebanormaalset, sest järgmine konstruktsioon, tavaliselt ramp, peab olema veetihe.

Kuid arvestades "Estonia" projekteerimise ja ehitamise suuri puudusi, pean neid teile veelkord meenutama:

– Nõutavas kohas puudus põrkevahesein.

– Võörivisiiri lukud olid nõrgad. Nagu teate, oleksid lukustusseadmed pidanud olema mitu korda tugevamad.

– Visiir ja ramp olid mehaaniliselt seotud, sellest ka saatuslik seos laevahukuga.

Seetõttu võime järeldada – "Estonia" poleks kunagi tohtinud laevatehasest sellises seisukorras välja sõita. Tehnilisest küljest polnud "Viking Sally" – selle nime all "Estonia" ehitati – kõlblik oma otstarbeks ei sel päeval, kui ta 1980. a. suvel lahkus laevatehasest, ega 27. septembril 1994, kui "Estonia" nime all sõitis oma viimasele reisile. Kuid seaduse vaatevinklist tuleb sellist laeva lugeda merekõlblikuks.

Lõpuks tahaksin rõhutada, et samalaadne õnnetus selle laevaga, mida peeti võimeliseks ookeane ületama, võinuks juhtuda igal tema reisil kogu ta eluaja jooksul, ka siis, kui teie või mina juhuse tahtel oleksime pardal olnud.

18. november 1998

Tõlge inglise keelest

C.L. toob ette veel teisigi puudusi laeva korrashoius. Visiiri ja rambi hüdraulika töötas halvasti. Meeskonnaliikmed pidid visiiri sisse ronima, et lukkusid käsitsi sulgeda ja avada. On tunnistatud, et atlandiluku riivi on vasaraga paika löödud. Luku riiv visati ära, kui see oli üles toodud, ja seetõttu on raske näidata võimalikke löögijälgi. On tunnuseid, et rambi "klahve" on ära võetud, et lekkivaid kohti saaks kaltsude ja tõenäoliselt ka madratsitega tihendada. Indikaatorlampide juhtmed olid katki lõigatud jne. (Madratsiepisood, mida on palju ekspluateeritud, sai Eestis autoriteetse vastulöögi komisjoni lõpparuande ametlikul esitlusel 3. detsembril 1997 — *Toim.*)

Päev enne õnnetust märkas üks Rootsi laevakontrolli inspektor laeval puudusi, muuhulgas veetihedaid luuke, mida polnud võimalik sulgeda. Rootsi inspektoril polnud sel puhul õigust laeva seisma panna, aga Eesti inspektoritel oleks ometigi pidanud see õigus olema.

C.L. väidab, et laevakompaniil puudus ohutuskultuur ning et laev oma viimasel sõidul, aga tõenäoliselt ka varem ei olnud merekõlblik puuduliku hoolduse tõttu ning et laev oli selgelt halvemas olukorras kui laevatehasest välja tulles.

3. Laadimine ja ballast

C.L. ütleb, et kui laev väljus Tallinnast, oli tal 1°–ne kreen paremasse pardasse ning et laeva last ja ballast polnud merekõlblikult paigutatud.

4. Laeva käsitsemine

C.L.–i arvates polnud Eesti meeskonnal mingit pikemat või põhjalikumat kogemust seda tüüpi laevaga, selle masinavõimsusega jms. Näiteks olid vanemtüürimehe teadmised ohutusküsimustest väga puudulikud. (Raadio)telegrafist ei olnud ohutussüsteemi kaasatud. Laeva mõlemad EPIRB-poid olid välja lülitatud. Õnnetuse ajal need ei funktsioneerinud.

Mitmed tunistajad on pärast õnnetust öelnud, et lainetuse, eriti vastutulevate lainete tugevate löökide tõttu oli laeva pardal väga ebamugav. Kiirust aga ei püütud vähendada. Hiljem on eesti meeskonnaliikmed öelnud, et nad tundsid survet iga hinna eest sõiduplaanist kinni pidada.

Uurimiskomisjoni ekspert Bengt Schager, kes lahkus 1997. aasta sügisel komisjonist, sest tema seisukohti ei võetud arvesse, on samuti esitanud arvamusi meeskonna kompetentsuse ja tegutsemise kohta. "Dagens Nyheteri" artiklis ütleb ta järgmist: *"Rahvusvahelisel uurimiskomisjonil on algusest peale olnud "Estonia" meeskonna suhtes vabandav hoiak. Komisjoni liikmed ja eksperdid on lõpuks hakanud tõsiasju kartma ja on eestlasest esimehele järele andnud. Hulk puudulikke teadmisi ja puudusi meeskonna tegutsemises on aruandest välja jäetud või esitatud soodsal viisil."*

Bengt Schager ütleb veel, et *"ohutuskultuur ja ohuteadlikkus oli "Estonia" pardal madal. Meeskonna tegutsemine näitab, et nad ei suutnud reageerida signaalidele, et midagi on juhtumas ja et oli puudujääke teadmistes, algatusvõimes ja distsipliinis.* ***Ohutuskultuur oli "Estonia" pardal minu meelest selgelt tundmatu valdkond."***

C.L. jagab seda arvamust ja ütleb, et laevakompaniil oli laeva käsitsuse kohta selge süsteemiviga.

5. Ohutuskorraldus

Pärast suuri mereõnnetusi "Herald of Free Enterprise'iga" 1987. ja "Scandinavian Stariga" 1990. aastal on peaaegu kõik Põhjala reisilaevakompaniid kooskõlas IMO resolutsiooniga *"Safety Management System"* parandanud oma laevade ohutust.

Mingit niisugust süsteemi polnud aga kehtestanud Eesti Merelaevandus ja Nordström & Thulin, ka polnud seda tehtud "Estonial", igatahes ei leidu lõpparuandes selle kohta midagi. Seal viidatakse mingit laadi koosolekutele kord nädalas laevakompanii esindajate ja laevapere osavõtul. Neid koosolekuid ei protokollitud ja ei selgu, mida seal arutati.

Jällegi võib konstateerida, et rahvusvahelised juhised olid olemas. Jäi vaid üle neid järgida. Seda ei tehtud, ütleb C.L.

6. Vastutuse küsimus

Eesti lipuriigina. Lipuriigil lasub selge vastutus selle eest, et laev täidab rahvusvahelisi kokkuleppeid ja määrusi. Raske vastutus katastroofi eest on seega Eesti riigil, kes andis välja väära sertifikaadi. Peale selle on Eesti ametivõimudel kohustus korraldada laeval järelevalvet ja kontrollida laeva merekõlblikkust. Eesti inspektorid oleksid pidanud laeva seisma panema, arvestades neid puudusi, mis avastati päev enne õnnetust.

C.L. väidab, et ka Rootsil on teatud osa vastutusest katastroofi pärast, sest oleks pidanud laeva tundma, kuna sama konstruktsiooniga sõsarlaev sõitis Rootsi lipu all. Selle pardal oli olnud vähemalt üks juhtum, millest oli teatatud meresõiduametile ja mis selgelt andis põhjust oletada, et "Estonia" kaldus kõrvale andmeist reisilaevatunnistuses ning laev oleks tulnud peatada.

Laevaomaniku vastutus. Reederi vastutus on hoida laev merekõlblikus seisukorras ja võimalikud puudused otsekohe kõvaldada. Reeder peab ka tundma rahvusvahelisi määrusi ja neid järgima. C.L.–i arvates lasub vastutus katastroofi eest reedereil Eesti Merelaevandusel ja Nordström & Thulinil, kes olid täiesti teadlikud laeva remondi ja korrashoiu puudustest.

Kapteni vastutus. S.L. viitab Rootsi mereseadusele, mis määrab kapteni kohustused laeva seisukorda kontrollida. Kui kapten jätab need kohustused hooletusse, võib seadus teda karistada kuni kaheaastase vanglakaristusega. Kui kapten leiab, et laev pole merekõlblik, siis ei tohi ta välja sõita.

Eesti kaptenil oli juriidiline vastutus, aga kuidas oli tegelikult, küsib C.L. Kapten ei saa oma kohustusi täita sellega, et usaldab sertifikaati. Ta peab alati silmas pidama, et ametivõimud võivad olla vea teinud.

Lõpuks nimetab C.L. Stockholmi peaprokuröri kokkuvõtet, millega otsustati eeluurimine lõpetada. Peaprokurör ütleb, et uurimiskomisjon ja Saksa eksperdirühm esitavad õnnetuse kohta kaks täiesti erinevat seletust. Prokuröri arvates ei selgita kumbki uurimine igasugust kahtlust välistavalt, mis tegelikult juhtus. Mõlemad uurimised on hoolsalt ja tõepäraselt püüdnud selgitada, mis tehniliselt katastroofi põhjustas. Mõlemad annavad tõenäolise ja hea seletuse, aga kaugeltki kõik lüli sündmuste käigus pole täielikult tõestatud. Prokuröri arvates ei saaks uus uurimine õnnetust seletada nii, et selle põhjus saaks vaieldamatult selgeks.

Prokurör peab uurimuste ainsaks tähtsaks ühisnimetajaks seda, et meeskonna tegutsemine oli mingil viisil osa katastroofi põhjustest. Pole võimalik selgitada, kuidas meeskond tegutses ja missugune tähtsus sel oli ning kuidas vastutust õnnetuse eest jagada. Ka on raske arvestada, kuidas on 14 aastat sõitu tormis ja vahel jääs mõjunud materjalile, millest "Estonia" valmistati, ja missugused peidetud vead võisid olla tekkinud. Prokurör lõpetas uurimise, sest kuritegu polnud võimalik tõestada.

C.L. ei aktsepteeri, et kaht erinevat uurimust nähakse tõenäolistena ning et ei tehta uut uurimust, määramaks kindlaks vastutuse jaotust ametivõimude, laevaomaniku ning kapteni ja meeskonna vahel.

Kui vastutuse küsimust, sündmuskäiku ja põhjuseid selgeks ei tehta, võib see C.L.–i arvates tulevikus kaasa tuua katastroofilisi tagajärgi. Kuidas saab kapten tulevikus oma laeva merekõlblikkust hinnata, kui "Estonial" tõestatud tõsised puudused pole küllaldased laeva peatamiseks, küsib C.L.

Siis pole enam küsimust, kas toimub uus õnnetus, vaid ainult – millal see toimub. Keegi ei pruugi tunda vastutust laeva merekõlblikkuse, konstruktsiooni, ohutuskorrarralduse ega hoolduse pärast.

Lõpuks ütleb C.L., et *"meie, kes oleme pardal,* ***ei saa aktsepteerida****, et laev,*

mis ei täida SOLASe nõudeid, saab väära sertifikaadi;

mis on mehitatud laevaperega, kel on selgeid puudusi;

mille hoolduses ja remondis on selgeid puudusi;

mis lekib nagu sõel, läheb ümber ja vajub põhja,

mistõttu 852 inimest kaotab elu,

– et seda laeva peetakse merekõlblikuks ja seetõttu ei kanna keegi vastutust.

Kõik see kokku, mida olen esitanud, on tulevikus hävitavaks signaaliks nii meile, kes me töötame laevas, kui ka meie reisijaile.

Ma ei või aktsepteerida, et laevahukku peetakse ettenägematuks õnnetuseks nagu "Act of God"."

Kokkuvõtte tegi **Milvi Seim**

Ringvaade Euroopa reisiparvlaevade ohutusest

Mullu märtsis, aprillis ja mais arvustas ADAC (German Automobile Association) 30 Euroopa reisiparvlaeva vastavust SOLASe nõuetele. Arvustajad olid sõltumatud laevanduseksperdid Bart Desmet Belgiast, Jens-Peter Hoffmann Saksamaalt ja Arnold Warmerdam Hollandist.

Uuringu pearõhk oli ohutusinformatsioonil reisijaile, tuleohutusplaanil, päästevarustusel, laevapere ja laeva päästeorganisatsioonil, laeva tunnistustel, püstivusel ja konstruktsioonil. Arvustajad läksid laevale harilike reisijatena ja tegid oma tähelepanekud. Siis pöördusid nad kapteni poole, et arutada eksimusi ja saada aru laeva dokumentidest.

Parim ülevaadatud laev oli Eesti reisiparvlaev **"Regina Baltica"** liinil Tallinn (Eesti) – Stockholm (Rootsi). Laev on peaaegu sõsarlaev õnnetule tavareisil 1994. a. uppunud "Estoniale". Üle 800 inimese hukkus. "Regina Baltical" oli näha, et Rootsi laevakompanii EstLine on sellest õnnetusest õppinud. "Regina Baltica" on varustatud uusima päästevarustusega.

Halvim laev oli selles testis Kreeka reisiparvlaev "Naias II". Kui arvustajad seal käisid, oli laev kohutavas seisukorras. Kapten keeldus oma nime ütlemast ja meeskond ähvardas ülevaatajaid. Isegi vaade laevasillalt oli tõkestatud taimede, linnupuuride ja akvaariumidega(!).

Kui keegi teist juhtub varem või hiljem laevasõitu ette võtma, võib see teile huvi pakkuda. Kommentaarid on "mitterahuldavaks" või "väga halvaks" hinnatud laevade kohta.

Laevad on järjestatud esmalt hinde ja seejärel firma järgi.

Laev	Firma	Ehitusaasta	Register	Liin	Reisijamahutavus
Hea (*good*)					
Regina Baltica	**EstLine**	**1980**	**Eesti**	**Tallinn–Stockholm**	**1 670**
Isle of Inishmore	Irish Ferries	1997	Iiri	Dublin(IRL)–Holyhead(GB)	2 318
Bajamar	Lineas Fred Olsen	1972	Hispaania	Agaete(E)–Santa Cruz de Tenerife(E)	750
Benchijigua II	Lineas Fred Olsen	1974	Hispaania	Los Cristianos(E)–San Sebastian(E)	1 543
Pomerania	Polska Zegluga Baltycka	1978	Poola	Swinousjscie(PL)–Malmö(S)	1 000
Keskmine (*fair*)					
Kriti II	Anek Lines	1979	Kreeka	Patras(GR)–Ancona(I)	1580
Ciudad de Badajoz	C. Transmediterranea	1978	Hispaania	Almeria(E) Melilla(E)	1 062
Skagen	Color Line	1975	Norra	Kristiansand(N)–Hirtshals(DK)	1 287
Habib	C. Tunesienne de Navigation	1978	Tuneesia	Genoa(I)–Tunis(TN)	1 331
Sassnitz	Deutsche Fährgesellschaft Ostsee	1989	Saksa	Trelleborg(S)–Sassnitz(D)	1080
Nordlandia	Eckerö Lines	1980	Soome	Tallinn–Helsinki	2 200
Seacat Isle of Man	Hoverspeed Fast Ferries	1991	Suurbritannia	Dover(GB)–Calais(F)	500
Ivan Zajc	Jadrolinija	1968	Horvaatia	Ancona(I)–Split(HR)	814
Erotokritos	Minoan Lines	1974	Kreeka	Korfu(GR)–Patras(GR)	1 066
Volcan de Tejeda	Naviera Armas	1995	Hispaania	Santa Cruz de Tenerife(E)–Las Palmas de Cran Canaria(E)	269
Split 1700	SEM Maritime Company	1966	Panama	Split(HR)–Trieste(I)	554
Wasa Queen	Silja Line	1975	Soome	Helsinki–Tallinn	1 725
Stena Europe	Stena Line	1981	Poola	Gdynia(PL) Karlskrona(S)	1 905
Stena Saga	Stena Line	1981	Rootsi	Frederikshavn(DK)–Göteborg(S)	2000
Superfast II	Superfast Ferries	1995	Kreeka	Bari(I)–Igoumenitsa(GR)	1 505
Georg Ots	**Tallink**	**1980**	**Eesti**	**Helsinki–Tallinn**	**1 385**
Flaminia	Tyrrenia di Navigazione	1981	Itaalia	Olbia(I)–Civitavecchia(I)	2 085
Mitterahuldav (*unsatisfactory*)					
Pantokrator	Agios Spiridon Shipping C.	1989	Kreeka	Igoumenitsa(GR)–Korfu(GR)	1 000
Gallura	Ferrovie dello Stato	1968	Itaalia	Civitavecchia(I)–Golfo Aranci(I)	655
SeaFrance Renoir	SeaFrance	1981	Prantsuse	Dover(GB)–Calais(F)	1 660
Stena Antrim	Stena Line	1981	Suurbritannia	Newhaven(GB)–Dieppe(F)	1 380
Iskenderun	Turkish Maritime Lines	1991	Türgi	Venice(I)–Izmir(TR)	848
Bari Express	Ventouris Ferries	1968	Kreeka	Rafina(GR)–Tinos(GR)	1 559
Väga halb (*very unsatisfactory*)					
Naias II	Agapitos Lines Maritime C.	1966	Kreeka	Mykonos(GR)–Piraeus(GR)	494
Anemos	Nomikos Lines	1974	Kreeka	Piraeus(GR)–Mykonos(GR)	1 272

Kommentaarid "mitterahuldavaks" või "väga halvaks" hinnatud laevade kohta:

"Stena Antrim": päästevarustus väga halvas seisukorras; iganenud võõriuks; paaditekil mustuse ja õli tõttu väga libe.

"Iskenderun": autotekil olid gaasiballoonid ja kütusevaadid; ohutusinformatsioon reisijaile väga halb; avariiväljapääsud olid lukus.

"Bari Express": päästeparved olid laeva külge kinnitatud (ei saa avada, kui laev upub); tulekustutid olid seinte küljes kinni; ohutusinformatsioon oli ainult kreeka keeles; sõidukeid ei kinnitatud.

"Pantokrator": laev mahutab 1000 inimest, kuid päästepaatidesse ja -parvedesse mahub vaid 394 inimest(!); autotekk on sõidu ajal ligipääsetav; masinaruum on ligipääsetav(!).

"Anemos": sõidu ajal on autotekk ligipääsetav; päästepaatidel pole tulesid; gaasiballoonid ja kütusevaadid autotekil; pole orienteerumisskeeme ("Te olete siin"); pole ohutusinformatsiooni.

"Naias II": kapten keeldus igasugusest koostööst; ahtriuks pole kindel; vahesein võõriukse taga oli avatud; pole automaatseid tulekindlaid uksi; päästepaatide mootorid on rikkis; autotekil on lenduvaid vedelikke; vaadet sillalt tõkestasid taimed, linnupuurid ja akvaariumid kuldkaladega(!).

"Gallura": puudub ohutusinformatsioon; päästepaadid on vanad ja hirmsas seisukorras; päästevestide konteinerid on lukus; puuduvad laste päästevestid.

"SeaFrance Renoir": halb ohutusinformatsioon reisijaile; kaks ust autotekile olid sõidu ajal avatud; tuletõrjevahendid olid väga halvas seisukorras.

Raoul Fiebig
"The Wheelhouse", 1998

Kehvad said paremaks

Septembris testis Saksamaa Autoliit ADAC halva hinnangu saanud laevu uuesti, Eesti laevu see ei puudutanud. Kõik ülevaatuse alliknaterjalid on ADAC-is.

Mullu kevadel oli Saksamaa Autoliit testinud 30 Euroopa reisiparvlaeva ohutust. Kaheksa laeva said hindeks "mitterahuldav" või "väga halb". Septembris testis ADAC seitset laeva uuesti, et näha, kas suve jooksul on nende ohutus paranenud. Kaheksas laev, **"Stena Antrim"**, oli vahetanud omanikku, sellega opereerib nüüd "Lignes Maritimes du Detroit S.A.". Laev sai uue nime "Ibm Batouta" ja sõidab Tangeri (Maroko) ja Algecirase (Hispaania) vahet.

Arvustajad teatasid, et enamjaolt olid laevad septembris paremas seisukorras. Türgi **"Iskenderun"** sai varasema "mitterahuldava" asemel hindeks "väga rahuldav". Pärast kokkupõrget juulis Kreeka reisiparvlaevaga "Valentino" tehti laeval mitte üksnes ulatuslikku remonti, vaid see sai ka uusima päästevarustuse, ütles kapten Atila Günsür.

Doveri-Calais liinilaev **"SeaFrance Renoir"** sai kevadise "mitterahuldava" asemel sügisel "rahuldava". Aasta jooksul laev moderniseeritakse, teatas "SeaFrance".

Kreeka laevad **"Bari Express"** ja **"Naias II"**, mille varasemad hinded olid "mitterahuldav" ja "väga halb", said mõlemad septembris "rahuldava". "Naias II" kapten oli isegi oma lillepotid, linnupuurid ja akvaariumid sillalt ära kolinud!

"Ferrovie dello Stato" **"Gallura"** ("mitterahuldav") ja "Nomikos Lines'i" **"Anemos"** ("väga halb") said nüüd hinnangu "piisav" (*sufficient*).

Kreeka reisiparvlaevade testimisel on probleem, et Kreeka siseliinidel sõitvad laevad ei pea täitma rahvusvahelisi SOLASe nõudeid. Seepärast võis viimane testitud laev, **"Pantokrator"**, saada hinnangu "piisav" üksnes Kreeka seaduste kohaselt. Laeval, millel on luba peale võtta 1000 reisijat, on üksnes 100 päästepaadikohta ja ujukid (mitte täispuhutavad päästeparved) veel 500 inimesele. See tähendab, et 400 reisijat ja laevapere peavad õnnetuse korral abi oodates vees ujuma. Kreeka seaduste kohaselt on kõik korras, aga muidugi on see kõrvalekalle SOLASe nõuetest.

Raoul Fiebig
"The World of Cruising" – "The Wheelhouse", detsember 1998

Tõlkinud **Madli Vitismann**

Asjaarmastajad roolikambris

"The Wheelhouse" ("Roolikamber") on internetiajakiri, mida toimetab varakult pensionile jäänud Ken Stutt USA-st. Enda kohta kirjutab ta: "Meile meeldib väga reisida, oleme käinud väga paljudes riikides ja kõigis 50 osariigis, kuid viimasel ajal eelistame merematkeid. Meie esimene matke oli 1989. aastal "Pacific Princessil" (päris "Lembelaeval") Alaskasse, nüüd aga oleme teinud juba üle 20 matke."

Kaastoimetaja ja tõlgitud artikli autor Raoul Fiebig on aga Saksamaalt ning alati olnud "laevafänn", alates lapsepõlve Travemünde-käikudest. Töötab astronoomiaobservatooriumis pressiesindajana ning armastab viimasel kümnel aastal laevaga reisida. Tal on "The Wheelhouse'is" oma veerg "The World of Cruising".

"Meremehe" küsimusele mulje kohta Eesti laevadelt vastas Raoul Fiebig, et pole ise Eesti laevadele veel sattunud. Kuid ta nägi "Georg Otsa" Helsinkis kolm päeva enne "Estonia" hukku, tragöödiast kuulis aga koju jõudes. Kui ta oleks sõitnud kodumaale järgmise reisiga, olnuks ta õnnetuse ajal "Finnjetil", mida "Silja Europa" pärast "Estonia" hukku endale abiks kutsus.

Ajakirjast võib leida andmeid nii laevade kui ka laevafirmade kohta, sel on oma ekspertide kogu. Kontrollitud Eesti laevade kaptenite arvates on tegu põhjalike ja asjatundlike inimestega ning nende hinnanguid tuleb tõsiselt võtta.

Keda huvitab, võib ise vaadata leheküljele ***www.stutt.com/wheel***

Madli Vitismann

Reisiparvlaevad, mis hiljuti kandsid Rootsi lippu

Skandinaaviamaade ametiühingute kõlvatust konkurentsist

(Jätkuks kirjatükile eelmises "Meremehes")

Suurem osa laevade tehnilisest ja ohutusalasest seisukorrast ei sõltu laevaperest, vaid on ennekõike kombinatsioon laevaomaniku, klassifikatsiooniühingu ja lipuriigi mereadministratsiooni nõuetest ning kontrolliva ja juhtiva töö kvaliteedist.

Üldjuhul kipub pilti rikkuma kapitalismi põhitõe – võimalikult väikesed kulud ja maksimaalsed tulud – ülemäära agar realiseerimine. Ohutus on paljudel reederitel olnud teisejärguline probleem, millele sageli kulutatakse just niipalju, kui turuosa säilitamine ja konkurentsis püsimine nõuab. Siit tulebki otsida põhjusi, miks viimase 5 aasta jooksul Rootsi lipu alt meie laevaperede käsutusse ja Eesti lipu alla seilama saadud reisiparvlaevad on olnud ülimalt kehvas ja rahvusvahelistele ohutusnõuetele (SOLASe konventsioonile) mittevastavas seisukorras.

Raske on hinnata, mis on olnud peamine, kas Rootsi Meresõiduameti ja Prantsuse klassifikatsiooniühingu "Bureau Veritas" regulaarse kontrolli puudumine, nende "kummi lõtvus" või hoopiski laevaperede ülemäärane koondamine ja madal materiaalne motiveeritus, mis ei taga tehnilise personali kvaliteetset tööd. Igatahes on kõik meie poolt üle võetud laevad olnud sellises seisukorras, millist Eesti ega endise N. Liidu lipu all küll kunagi nähtud pole.

1994. a. oktoobris võtsime Rostockis vastu "Diana II" e. pärastise "Mare Balticumi" e. praeguse "Meloodia". Olin seal vanemtüürimehena. Kuna sel ajal teatavasti kritiseeriti eestlastest meremeeskonda, kes olevat hooletud ja madala kvalifikatsiooniga, otsustasin ühtteist rootslaste kapsamaalt meie tuleviku kaitseks paberile panna.

Kuni septembrini 1994 seilas "Diana II" Rostocki–Trelleborgi liinil, pardal rootslastest tehniline meeskond ja idasakslastest teenindav pool. Seega oleks justkui, arvestades Rootsi kõrget ohutusalast reitingut, kõik ohutusse ja sellega seotud tehnilisse seisukorda puutuv pidanud olema heas korras. Aga võta näpust!

Puuduste loetellu sattus kuriooseid asju:

1) sillas olev laeval häire andmise nupp–lüliti ei toiminud — mitte üks kiuks!;

2) umbes 500 päästevesti olid kasutuskõlbmatus seisukorras: läppunud, ilma tuledeta ja tegelikult ka helendavate ribadeta (hallitus ei lasknud valgust läbi);

3) päästepaatides nappis põhjaavauste sulgemiseks ettenähtud korke, samuti puudusid neil SOLASe kohased helendavad kleebised nii parda servas kui ka põhjal;

4) paaditaavetite plokirattad ei mäletanud viimast määrimist ega liigutamist;

5) osal päästerõngaste tulepoidest olid patareid ürgajast;

6) aerud paatides olid pudenemiseni mädad;

7) enamik ohutusmärgistusest ei vastanud IMO ohutusmärgistuse sümbolitele, suures osas oli evakuatsioonimärgistus puudulik, paatide ja parvede veeskamisjuhised puudusid ja kuskil polnud ka jälgi nende hiljutisest ärandamisest;

8) 2. teki tasapinnas asuvate illuminaatorite tormikaitsed (*dead lights*) ei olnud käte jõul liigutatavad, rääkimata sulgemisvõimalusest;

9) paljude ventilatsioonikanalite tekile avanevatel siibritel ei olnud käepidemeid või olid need kinni roostetanud;

10) 2. tekil asuval kütuse kiirsulgemisklappide kapil ei olnud võtit kõrval ja pärast katsetamist selgus, et osa neist ei sulge juba ammu enam midagi;

11) autoteki piigardid olid olnud pikaajalises tardumuses, sest neid ei olnud võimalik ei avada ega sulgeda (kahjuks ei mäleta, olid nad enamikus suletud või avatud);

12) kogu laevas puudus 3-tunnine autonoomsetel akudel töötav avariivalgustus.

See nimekiri ei ole ammendav, kindlasti lisandus masinameeste poolelt veel palju olulisi puudusi. Üks, mida tollal osati kohe ja põhjalikult kontrollida, oli visiiri lukustuselemendid. Pilt, mis "Estonia" sõsarlaeva visiiris avanes, ei tekitanud kahtlust, et nii lukukõrvu kui ka nendealust plaadistust oli korduvalt keevituse abil lapitud. Hiljem leidsime purustusi tõendavad fotod.

Sellises seisukorras oleks see laev võinud

põleda, ilma et oleks suudetud sulgeda ventilatsiooni ja kütuse juurdepääsu masinaruumi;

uppuda, ilma et oleks suudetud anda laeva mahajätmise häiret või leida iseseisvalt teed päästejaamadessse;

päästevahendeid poleks eeldatavasti suudetud kasutada, sest nende seisukord reetis pikaajalist õppuste eiramist ega olnud ka kasutusjuhiseid;

paadid oleksid täitunud veega, sest puudusid punnid.

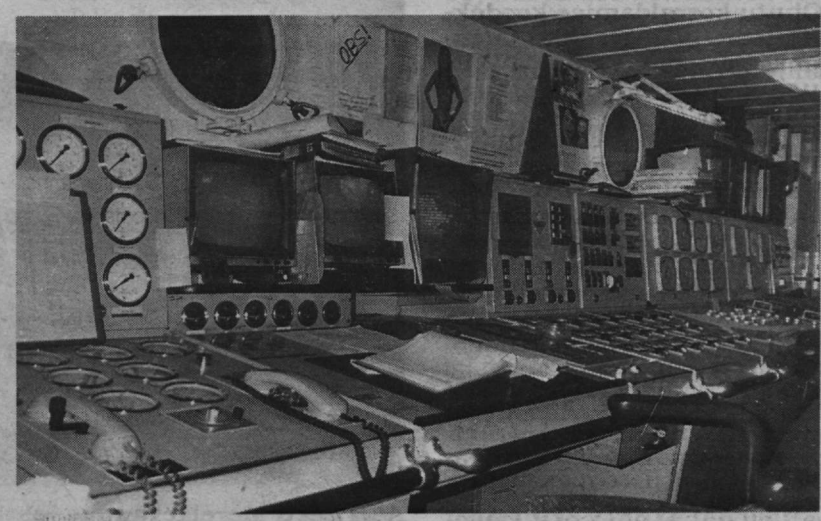
Me ei uskunud, et Rootsi lipu all kasutuses oleva ja äramüümisele määratud reisiparvlaeva reisijate ohutusega võidakse sellisel moel koonerdada, et raha on kaalukausil tunduvalt painavam argument kui laevapere ja reisijate elud.

EMSA tegi mais 1996 järelepärimise Rootsi transpordi- ja sideministrile Ines Uusmanile "Diana II-ga" juhtunud visiirilukustuse purunemise asjaolude kohta, kuid vastust pole siiani saanud.

1998. aastal hakkasid Eesti lippu kandma veel kaks Rootsi laeva, "Nordström & Thulini" "Nord Neptunus" ja "Viking Line'i" "Turella". Ka neil laevadel ei õnnestunud reisilaeva ohutuse tunnistust saada, kõrvaldamata konventsioonilisi puudusi. Ka need laevad olid ülevõtu hetkeni ekspluatatsioonis, "Nord Neptunus" koguni sama operaatori juures, s.t. "Estline'is". Seal vastutas samuti kui m/l "Estonia" ajal laeva tehnilise korrasoleku ja SOLASe nõuetele vastavuse eest Rootsi reederi "Nordström & Thulin" superintendant Ulf Hobro. Ainult selle vahega, et "Nord Neptunusel"oli Rootsi lipp ja rootslastest meeskond.

Jüri Lember

Kui «Vironia» oli Naantalis dokis, läksid remonti ka ta päästepaadid (esiplaanil).



Jüri Lemberi sõnul võiks kõige enam pretensioone olla masinameeskonnal. Dokiremondi ajal olid neil käed-jalad tööd täis.

Et teenindusruumides vajati harja ja lappi, on muidugi märksa loomulikum.

Fotod «Diana II» — «Vironia» — «Mare Balticumi» eluperioodist «Vironia» nime all Naantali dokis oktoobris 1994.

Madli Vitismann

Tallinna reidil oli vesilastis laev

Merevalvekeskuse ülema **Tiit Põdra** sõnul pöördus ööl vastu 13. jaanuari merevalvekeskuse poole liikluskontrolli talitus. Tallinna reidil seisev Vene jõgimeri–tüüpi "Benenden", kodusadam Peterburi, võttis *Charlie*–rajoonis kütust tankerilt "Iru". "Benenden" oli teinud peatuse teel Peterburist vanaraualastiga läände.

Laevalt edastati teade, et keres on arvatavasti auk ja vett tuleb laeva, laadruumis juba 4 m kõrguseni. "Benendeni" pumbad ei jõudnud seda välja pumbata.

Merevalvekeskus saatis sündmuskohale Kakumäe lahes olnud "Linda" ja Paldiski lahest tulnud "Tormi". Valmis pandi ka kopter, et vajaduse korral inimesed laevalt ära tuua.

Kohalekutsutud pukser "Prangli" ei suutnud vett "Benendenilt" ära pumbata, sest pump läks rikki. Hommikul tuli appi "Nescosub 1", sealsed tuukrid tegid kindlaks, et laevakeres oli 30x30 cm suurune auk. Valgenemiseni hoiti kopterit valmisolekus ning piirivalvelaevad jäid avaristi jälgima õhtupimedani.

Tööpäeva lõpuks sai vesi välja pumbatud, laeva agent asus otsima tehast, kus laevakeret remontida. See tehti Balti Laevaremonditehases ning nädala pärast jätkas "Benenden" teekonda.

Tiit Põdra hinnangul aitas paljuski, et ilm oli vaikne ja nähtavus hea. Tuulega oleks ehk tulnud avarist sadamasse pukseerida, aga "Benendeni" kapten võttis vastu õige otsuse, et lekiga on paigal seista ohutum.

Madli Vitismann

Piirivalve päästis avamerelt 120–kilose haige taanlase

Piirivalve kopter päästis 7. jaanuari pärastlõunal Hiiumaa lähistelt kalatraalerilt ägedate kõhuvalude käes vaevleva taanlase ning toimetas mehe Mustamäe haiglasse.

Taanist Århusi merepäästekeskusest teatati Eesti piirivalve merevalvekeskusesse, et 17 miili kaugusel Hiiumaast vajab abi Taani kalalaeva "Skawboen" meeskonnaliige Johannes.

Piirivalve kopter startis päästelennule kell 12.15, pardal ka Mustamäe haigla brigaad.

Piirivalve lennusalga päästjate sõnul oli tegemist tõsise katsumusega. Laine oli suur, ilm tuisune, laev pardale minemiseks liiga väike ning haige kalamees kaalus ligemale 120 kilo.

Kui oli selge, et kõhuvaludes vaevlevat meest õõtsuvast kalalaevast kätte ei saa, pandi haige täispuhutavasse päästeparve. Päästja ujus parvele ning pani haige päästesilmusesse. Kalamehe 25 m kõrgusele kopterisse vintsimiseks kulus 20 minutit.

Mustamäe haiglasse toimetatud taanlasel kahtlustati ohtlikku kõhunäärme põletikku, kuid pärast täpsemaid analüüse avastati tal sapikivid. Haiglas ei hakatud meest opereerima, sest selleks otsest vajadust ei olnud. Ootamatult ägenenud sapikivitõvega meremees kirjutati haiglast välja juba järgmisel päeval, mil ta lendas koju Kopenhaagenisse.

Taanlase kopteriga Tallinna toomine kestis kokku kolm tundi ja 20 minutit ning läks maksma ligemale 21 000 krooni. Piirivalve kopteri päästeoperatsiooni kulud katab Taani haigekassa.

11. jaanuar

Sirle Kaju
Piirivalveameti pressijaoskond

Õppustel harjutatakse märksa kergekaalulisemate meestega.
Madli Vitismanni foto

Eesti Merelaevandus enne boikotti

Mullu 10. detsembril tähistas AS Eesti Merelaevandus 7 aasta möödumist riikliku aktsiaseltsi moodustamisest ettevõtte juhtide pressikonverentsiga, millel esinesid nõukogu esimees Olev Schults, juhatuse esimees Felix H. Tschudi, tegevdirektor Tom Stage Petersen ja finantsdirektor Sergei Debel. Ajakirjanike küsimustele vastasid ka kommertsdirektor Jaan Kalmus ja arendusdirektor Viktor Palmet. Boikoti ajal boikoteerijate esitatud väidete taustal saab mõnigi päev enne boikoti algust väljaöeldud mõte teise rõhu.

Juhatuse esimees **Felix H. Tschudi** nimetas aasta põhisaavutustena, et on tegeldud organisatsioonisisese reorganiseerimise ja ümberstruktureerimisega; kasutatud edutamist ettevõtte sees ja väljastpoolt ning võetud inimesi tööle ka välismaalt; juurutatud "Ohutu korraldamise koodeksit"; jätkatud laevastiku uuendamist; ostetud "Estline". Valitsus on võtnud vastu otsuse müüa 30% AS-i Eesti Merelaevandus aktsiaid, mida võib võtta tõendina, et AS-i tegevusega ollakse rahul. "Eesti Merelaevandus" on 2000 töötajaga suurimaid transpordifirmasid ning 100 miljoni krooniga (tulu- ja sotsiaalmaks) suurimaid maksumaksjaid.

Ent kuigi Eestil on merendusmaana arengupotentsiaali, nägi Felix H. Tschudi probleemi eeskätt selles, et teiste riikide meremeestega võrreldes on Eestis maksukoormus suurem. "Tavaliselt on nii, et need meremehed, kes viibivad aastas üle 180 päeva välismaal, vabastatakse maksudest, sest nad ei kasuta oma riigi teenuseid."

Tegevdirektor **Tom Stage Petersen** sõnas tänavust äristrateegiat tutvustades, et Euroopa liine hinnatakse pidevalt, et laevu maksimaalselt kasutada, kusjuures tähelepanu on keskendatud Läänemerele; üheks sõlmsadamaks, kust liinid lähtuvad, võiks tulevikus saada Eesti sadam; liinilaevade uuendamisel peetakse silmas eeskätt *second hand* laevu jääklassiga 1A. "Tahame, et "Eesti Merelaevandus" oleks kõige efektiivsem ja usaldusväärsem transporditeenuste osutaja Balti riikides. Venemaa kriisist hoolimata oleme oma Läänemere-liinid säilitanud, kuigi konkurendid on reise vähendanud."

Ookeaniliinide osas peetakse suureks potentsiaaliks puidueksporti Balti riikidest ning selles tahetakse saada alanud aastal liidriroll. Algul oma, hiljem renditud laevadega – juba on olemas lepingud *ca* 500 000 m³ puidu veoks. Säilitada ja edasi arendada tasub ka Aafrika-suunda.

Finantsdirektor **Sergei Debel** esines ametile kohaselt numbritega: kokku on vara 2 miljardi krooni eest; 8 kuuga teeniti 337 miljonit krooni kasumit, aga koos kahjumiga prognoositi siis aastalõpu kasuminumbriks 290 miljonit.

Töötajaid oli 1541, koos "Estline'iga" 2000. 1323 meremehe ja 218 kaldatöötajaga ettevõtte keskmine kuupalk oli merel 9 816 ja kaldal 9 887 krooni.

Ajakirjanike küsimused puudutasid raudtee seisukorda veoketis, sõda ITF-iga ja merekooli liitmist Concordia ülikooliga. Viimasele küsimusele vastates selgitasid kommertsdirektor **Jaan Kalmus** ja arendusdirektor **Viktor Palmet**, et kuigi N. Liidu ajast on mereharidus olnud tasuta, on töökohad merenduses ühed tasuvamaist. Ent erastamisaegset lubadust toetada mereharidust "Eesti Merelaevandus" täidab. Konkreetne tegu on, et tegevmeremehed õpetaksid vabade vahetuste ajal merekoolis, "Eesti Merelaevandus" maksab neile siis kinni õpetaja ja meremehe palga vahe.

Madli Vitismann

AS-i Eesti Merelaevandus juhtkolmik (paremalt): nõukogu esimees Olev Schults, juhatuse esimees Felix H. Tschudi ja tegevdirektor Tom Stage Petersen.

AS-i Eesti Merelaevandus 1997. a. aruandest

Euroopa Liinid	1995	1996	1997
Konteinerid		47 564	60 106
treilerid		16 874	21 274
autod		5 042	6 277
Ookeaniliinid			
Veomaht (t)	3 084 667	2 738 289	2 623 042
Estline			
Reisijaid	196 500	263 500	317 100
Veomaht	302 600	326 500	345 900
Müük pardal ($)	8 000 000	10 900 000	13 800 000
Müük pardal reisija kohta ($)	40,62	41,68	43,52
Kasum laeva kohta ($)	**216 600**	**266 200**	**412 500**

Muutusi AS-is Eesti Merelaevandus

	1995	1996	1997	1998 (oodatav)
Laevu	48	42	43	44
müüdud laevu	10	8	3	6
soetatud laevu	4	2	4	4
laevade keskmine iga	16,6	14,0	13,9	14,2
Vara (tuh. kr.)	1 515 684	1 710 208	2 180 003	2 053 106
laevu -"-	1 444 447	1 605 520	2 067 980	1 933 398
Kogutulu (tuh. kr.)	1 522 385	1 166 801	1 239 981	1 237 499
kogukulu -"-	1 412 595	1 103 288	1 176 658	944 763
tegevuskasum -"-	109 790	63 513	63 323	292 735
kasumiprotsent	7,2%	5,4%	5,1%	23,7%
tulu töötaja kohta (kr.)	736 876	629 682	776 931	803 049
Töötajaid (keskmiselt)	2 066	1 853	1 596	1 541
merel	1 794	1 596	1 357	1 323
kaldal	272	257	239	218
Kogu brutopalk (tuh. kr.)	193 598	194 781	169 018	181 702
merel	175 303	170 684	144 474	155 837
kaldal	18 295	24 097	24 544	25 865
Keskmine kuupalk (kr.)	7 809	8 760	8 825	9 826
merel	8 143	8 912	8 872	9 816
kaldal	5 605	7 814	8 558	9 887

Helsinki turismimess jälle suurem

Tänavune turismimess "Matka '99" toimus Helsinki Messikeskuses 15.-17. jaanuarini. Esmakordselt ühendati turismimessiga kämpinguautode ja nende tarvikute näitus, mis oli eraldi hallis.

Kogu näitusepinna jaotus oli uus: ühes hallis olid eksootilised riigid, teises eraldi Lapimaa ja Põhja-Soome. Peahalli olid üksteise lähedusse koondatud kõik Läänemere-äärsed maad, teise poole hõivas Kesk- ja Lõuna-Soome. See muutis messil liikumise otstarbekamaks, sest vajalikku piirkonda oli kergem leida. Ka lennu- ja laevafirmad olid üksteisele lähemal.

Osales kokku 52 riiki Euroopast, Aasiast, Aafrikast ning Põhja- ja Lõuna-Ameerikast. Neid esindas 1700 eksponenti, 400 rohkem kui mullu. Uued riigid messil olid näiteks Namiibia ja Peruu. Soomlaste lemmikpaigad olid mullu Kanaari saared, Kreeka ja Hispaania.

Eesti firmad esinesid, nagu varemgi, ühes messitänavas või -kvartalis. Ainsana Eestist oli pressikeskuses saadaval hästi koostatud mitmekülgne Pärnu turismivõimalusi tutvustav mapp. Ainsa Eesti firmana korraldas esitlusürituse "Hansatee", eesmärk tutvustada eeskätt uusi kiireid sõiduvõimalusi.

Ühisboksi koondunud Eesti turismiettevõtjad hoidsid teadagi kokku messipinna kallist üüri. Võib-olla aitab see nii suurel üritusel hulga sisse mitte ära kaduda, sest ühes paljudest pisiboksidest pole samuti kerge messikülastaja tähelepanu äratada. Tähtis oli aga seegi, et iga messil esindatud firma oli suurematega võrdselt kataloogis kirjas. Nii võis juhuslikust kataloogiveerust leida, et kümnest firmast neli olid Eestist: *tourist information* Tallinna Sadamas ja *travel agency*d, kõik kolm Kuressaarest.

Tuntud laevafirmad esinesid messil tuntud headuses ja suuremjaolt ka tuttavas kujunduses. Täiesti muutunud oli **"Hansatee"** boks – mulluse suure õnneratta ja varasemate aastate kokkade asemel kõitsid külastajaid kolm arvutit, millesse oma kontaktandmed sisestanu nägi õnneratast ekraanil keerlemas. 1000 väljaloositud kaheinimese priipiletit rõõmustasid hulka messikülalisi.

Prii- ja sooduspileteid pakkusid loosimiseks teisedki laevafirmad. Nii võis loosiõnn edasi-tagasipileti Helsinkist tuua ka **"Lindaliini"** punast "Laura" mudeliga boksi külastanule. **"Nordic Jeti"** mudelit imetlenu võis aga saada soodushinnaga piletiostutalongi. **"Eckerö Line"** kutsus ligiastujaid oma firma püsikliendiks asuma, külastajaid meelitasid boksi ligi aga restorani "Olde Hansa" keskaegsetes kostüümides daamid.

"Silja Line'i" reklaambrošüürid olid ainult soome keeles. Pressiteates aga rõhutati, et Turku-Stockholmi liinil põikavad kõik laevad juba praegu Mariehamni. Juuni algul hakkavad sedasama tegema Helsinki-Stockholmi liinil sõitvad "Silja Serenade" ja "Silja Symphony". Lisaks teatati, et "Finnjet" sõidab juba Tallinna kesklinna ning sinna ehitatav D-terminaal, mis aprillis valmib, saab suurimaks reisiterminaaliks Euroopas. Juunis hakkab "Finnjet" Tallinna kaudu kolm korda nädalas Rostocki sõitma. Ja muidugi rõhutati *Silja* hoolt Läänemere keskkonnakaitse eest. Selleks kasseeritakse *tax-free*-plastkottide eest raha, mis siis mitmele keskkonnakaitseorganisatsioonile üle antakse. "Finnjetile" ja "Wasa Queenile" on paigaldatud mereuuringute aparatuur, mis samuti aitab keskkonnaseisundit hinnata.

"Viking Line'i" punasekaanelistest sõiduplaanidest Tallinna ei leia, sest reisi, mille kestel Muugal sildutakse, nimetatakse "20 tunni kruis Helsinkist", ning tutvustatakse "Cinderellal" esinevaid tähti. Maailmaklassist näiteks "Boney M" ja Suzie Quattro.

"Finnhansa", mille neli laeva on populaarsed Saksamaale sõiduks, saab alanud aastal kaks uut laeva. "Finnclipper" ja "Finneagle" ehitatakse aga enam reisilaeva moodi: kajutid on väiksemad (ja odavamad), osa kajuteist on aknata sisekajutid.

"Kristina Cruises" võtab kevadel "Kristina Reginaga" ette sõidu ümber Euroopa Vahemerele. Muul ajal käiakse Peterburis (viisavabalt!), Põhjameres ning Visby kaudu Riias. "Kristina Brahega" saab aga augustis käia Savonlinna ooperifestivalil: nädalasel reisil saab kaks õhtut ooperiga veeta.

Varem pole märgata olnud firmat **"Russian Waterways"**, mis pakub Eestiski varem tuntud reise piki Volgat ning Moskvast Peterburi. Laevadel on läänlasele eksootilised nimed: "Andropov", "Lenin", "Litvinov", "Novikov-Priboi" ja "Solohhov". Reisihinnad on tuhande dollari ringis.

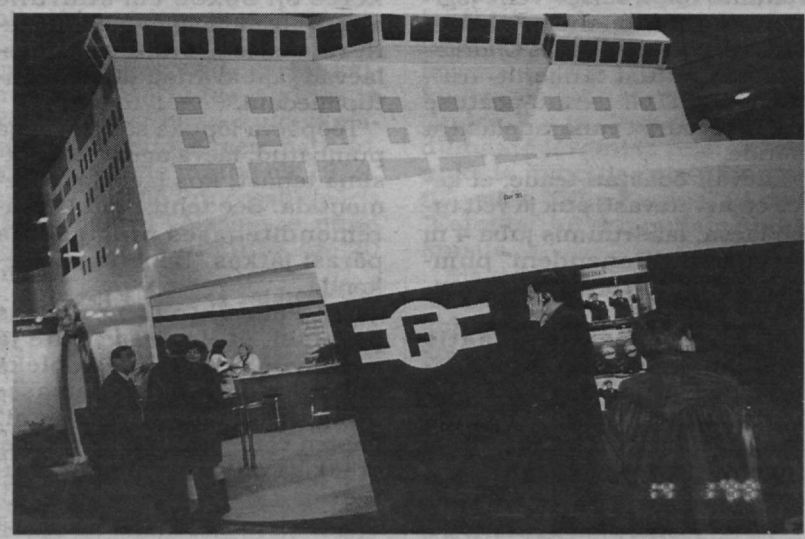
Muidugi ahvatles seekordki **"Royal Caribbean International"** suurte valgete laevadega sooje meresid nautima.

Turku aurulaev **"Ukkopekka"** sai aga 60-aastaseks. Ja küllap läheb juba piisavalt hästi – nüüd on tihedat sõidupäeva algusest ja lõpust tunni võrra lühendatud. Et reisija saaks hommikul tunnikese kauem magada, öeldi.

Madli Vitismann

Kui andmetega tabel täidetud, hakkas õnneratas pöörlema arvutiekraanil.

«Nordic Jeti» mudelil oli kohal, kus pidanuks olema (Norra) lipp, hoopis väike lillevaas.



«Finnlines'i» boks oli tänavugi laevakujuline.

Kiri toimetusele

Eelmisest "Meremehest" vaidlust "Cruise–kruis–kruiis" lugedes imestasin, miks ei ole viidet ametlikule Eesti Vabariigi seadusele — "Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksile". Maitse üle, millist sõna kasutada, võivad keeleteadlased ju vaielda, kuid seaduses kasutatud terminoloogiat ei tohiks ka päris arvestamata jätta.

Ain Eidast

Allikas

X peatükk

MEREMATKE LEPING

§ 190 Merematke lepingu järgi kohustub üks pool — merematke organiseerija — korraldama kindla programmiga kollektiivse huvireisi laeval (merematke) ja osutama merematkes osalejale kõiki asjakohaseid (merevedu, toitlustamine, olme– ja ekskursiooniteenindamine jne.) teenuseid; teine pool — merematkes osaleja — kohustub maksma kindlaksmääratud tasu.

§ 191 Merematke lepingu sõlmimine tõendatakse tuusikuga või muu võrdväärse merematke organiseerija poolt väljastatud dokumendiga.

§ 192 Käesoleva peatüki järgnevaid sätteid kohaldatakse juhul, kui pooltevahelise kokkuleppega ei ole kindlaks määratud teisiti. Käesolevas peatükis toodud merematkes osaleja õiguste ahistamisele suunatud poolte kokkulepe on kehtetu.

§ 193 Merematkes osalejal on enne merematke algust õigus loobuda merematke lepingust. Merematkes osalejal, kes on merematke organiseerijale teatanud oma loobumisest, on õigus merematke lepingus ettenähtud korras ja ajal saada tagasi merematke eest makstud tasu.

Juhul kui merematke organiseerijal ei ole võimalik anda merematkes osalejale kohta merematke lepingus ettenähtud või oma näitajatelt ja olmetingimustelt võrdväärsel laeval, on merematkes osalejal õigus loobuda lepingust ning saada tagasi merematke eest makstud tasu täies ulatuses.

Kommentaar

Miks "Meremehe" toimetus sõna *merematke* harva kasutab, oli selgitatud 13. oktoobri "Meremehes" pikemas artiklis "Meremehekeelest ja "Meremehe" keelest".

Sedasama võib näha ka siintoodud näitest – kui sõna esineb seadusteksti ühes lauses 3–4 korda, on kõik korras, sest on selge, et tegu on sama mõistega. Mis siis, et see sõna annab halvasti liitumisi, nii et peab kirjutama *merematkes osalejast* ja *merematke organiseerijast*. Seaduskatke vääris äratrükkimist ka väljendustäpsuse ja –selguse pärast – tegu on hoolikalt läbimõeldud ja korrektselt kirjapandud eestikeelse tekstiga, mis sobinuks hilisematelegi merendusseaduste eelnõudele eeskujuks.

Paraku on see ainus allikas, kust üldse leida säärast reisimisviisi tähistavat sõna. "Meremehe" toimetus on püüdnud, nagu eelnimetatud artiklis juttu, leida sõna, mis paremini liitumisi võimaldaks. Sageli on vaja kuidagi nimetada just *merematkes osalejaid* ja *merematkelaeva* või *merematkelaevareisijaid*, *merematke* on aga ise liitsõna. Teisalt ei saa üldkeeles piirduda seadustekstis kasutatuga — keeles leidub sünonüüme, mis seadustekstis on lubamatu.

Kunagisest keeletoimetajapraktikast meenub selle kohta piisavalt drastiline näide. Oli kord silmapaistvalt kohmakalt tõlgitud "Eesti NSV paranduslike tööde koodeks". Ning sellele tuginev autor püüdis oma tekstis kasutada vaid seaduses kasutatud sõnu. Ent seal puudus sõna *vangla*, ammugi siis *rootsi kardinad*. Olid vaid eri liiki *kinnipidamiskohad*, rangeim näiteks *türm*, pehmeim aga *ettevaatamatuse tõttu kuriteo toimepannud isikute asunduskoloonia*. Mitu sõna kokku lugesite?

Madli Vitismann

Haarab ja laadib

On igati tore, et ka "Meremehe" veergudel nüüd keeleküsimusi arutatakse.

Arvan, et hiljuti tarvitusele võetud *"Fiskars"-tüüpi mehhanismi*, *mobiilkraana* või *liikuvkraana* võiksime eestipäraselt nimetada ***haaratslaaduriks***. See on iseliikuv ja koosneb neljast rattast, jõuallikast (diiselmootor) ning sel on pikk ülesalla, paremale–vasemale, kõrgemale–madalamale liikuv "nokk". Selle otsas on "käpad" ehk haaratsid otsekui tangid, mille abil masin võtab koormast "suutäis" "suutäie" järel ümarpuitu ja paneb selle trümmi või tekile. Masin võib laadida ka saematerjali pakette. Siis on tal haaratsite asemel neljakandiline raam, mille igast nurgast ripuvad alla erilised metallist kinnitid.

Arvan, et sadamainimesed harjuksid peagi pakutud nimetusega. See on võib–olla küll pikk, kuid igati loogiline ja arusaadav.

Ott Taul

Hukkunud allveelaev tänaseni rivis

Merendusajaloolise raamatu käsikirja kallal nokitsedes, mis ilmselt mitte kunagi trükki ei jõua, olen peatüki juures, kus juttu suures sügavuses puruks muljutud allveelaevadest. Et mul ühtki sobivat illustratsiooni selle teksti ilmestamiseks käepärast ei ole, kirjutasin oma Ameerika mereväeohvitserist sugulasele teisel pool ookeani ja palusin saata mulle 1968. aastal Kesk–Atlandi sügavustes hukkunud aatomiallveelaeva "Scorpion" pilt. Lubaduse pildi muretsemiseks sain kiiresti, ent faksi sisus kõitis mu tähelepanu üks teinegi asjaolu. Nimelt olevat kaks palju aastaid tagasi suures sügavuses hukkunud allveelaeva, nii *USS Scorpion* kui *USS Thresher* nende mälestuseks tänapäevani Ameerika sõjalaevade nimekirjas ja senini teenistuskohuste täitmisel – ***Still on Patrol***. Just nii seisab kirjas.

Kurat küll! Kui lihtalt, loomulikult ja pieteeditundega teeb üks niigi suur riik end veelgi suuremaks.

Tahtmatult kipud võrdlusi otsima. Meie väikesel riigil ei ole just palju moodsaid sõjalaevu ega ole neid kunagi ülearu olnudki. Tõeliselt arvestatavaks merejõuks olid omal ajal vaid allveelaevad "Kalev" ja "Lembit". Teatavasti on suure sõja üle elanud "Lembit" laev–muuseumina Pirita sadamasse huvilisi kokku tõmmanud nii lähedalt kui kaugelt juba astaid. Oma vapideviisi – "Väärt oma nime" – ei pea tänapäeval Eesti mereväelippu kandev allveelaev küll häbenema. "Lembit" peab vastutustundlike meeste käe all väärikat vanaduspõlve.

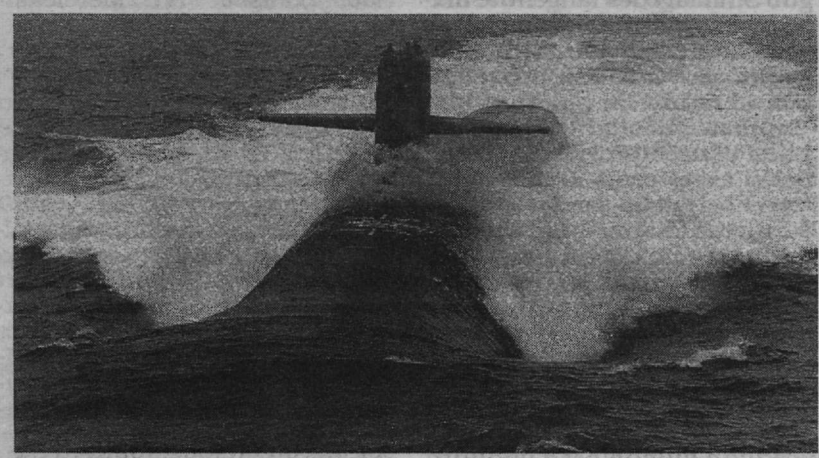
Mida teab rahvas aga "Kalevist"? Kooliealine noorsugu valdavas enamuses absoluutselt mitte midagi! Allveelaeva mäletab peaasjalikult vaid eestlaste vanem põlvkond, kes 1930. aastail selle ehitamiseks ise raha annetasid ja vanametalli kogusid. Laev kadus 1941. aasta sõjapäevil jäljetult ja puhkab tänini kusagil Soome lahe põhjas. Ei ole nii oluline, mis värvi lipu all ta sõitis oma huku päeval või ööl ja mis keelt rääkis meeskond ta pardal, sest eesti rahvas oli ta eest tööd teinud ja sõjalaev kandis meie rahvuseepose kangelase nime ka võõra võimu all.

Allveelaeva "Lembit" viimase iseseisvusaegse komandöri Richard Kokki poja Ragnari mäletamist mööda oli "Kalevile" 1940. aasta 20. jaanuaril annetatud vapi deviis "Julgelt, kindlalt, rahulikult". Need sõnad olevat vägede ülemjuhataja kindral Laidoner oma käega laeva külalisteraamatusse kirjutanud.

Ilmselt on meilgi oma endise sõjalaeva ees kohustusi. Kui mitte rohkemat, siis väärilisel jäädvustama peaksime ta mälestuse küll. Mitte keegi ei tee meie eest seda ära. Poolakad on pannud Tallinna üles kaks mälestustahvlit oma ajutiselt siinviibinud allveelaevale "Orzel". Soliidsed mälestusplaadid on ka inglastel: üks Paksu Margareeta seinal Vabadussõja ajal Eesti vetes võidelnud inglise sõjalaevastiklastele, teine Naissaare kalmistul sinna Krimmi sõja ajal maetud mereväelastele ja kolmas Vaindloo saarel nälga surnud merehädalistele.

Huvitav, kes peaks hea seisma meie seni veel teadmata asjaoludel hukkunud sõjalaeva mälestuse väärika jäädvustamise eest? Kas Akadeemiline Sõjaajaloo Selts? Või merevägi? Või keegi kolmas? Või oleme me selleks kõigeks liiga tuimad?

Vello Mäss



USA aatomiallveelaev «Ohio» *in Patrol*.

Erik Schmidt joonistas jõulukaardi ise.

"Meremehe" toimetus tänab kõiki, kes meid tervitustega meeles pidasid.

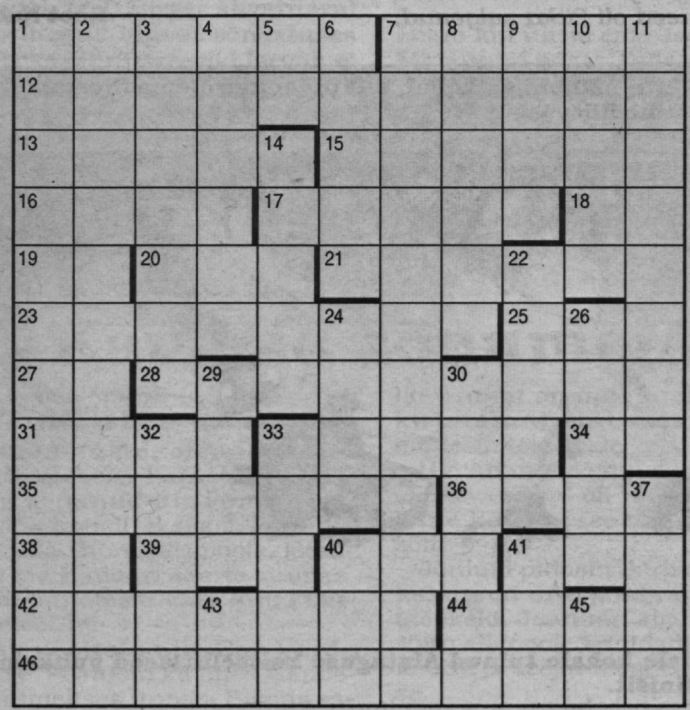
Originaalseim mullu jõuluks saadud kaart on, nagu ikka, Erik Schmidti originaaljoonistus, mis saadetud Mallorcalt. Raamime ja paneme seinale.

Enneolematuim jõulukaart saabus "Info–Autolt" – selle vahel oli CD–plaat "Winter Classic" kolme viimase sajandi muusikast Boris Björn Baggeri esituses. Kuulame mõnuga.

Eksootilisim tervitus tuli Barbadoselt e–mailiga. Sinna oli oma purjejahiga jõudnud ümbermaailmareisi ette võtnud värske pensionär, Rootsi Rannavalve Idapiirkonna operatiivülem Rolf Bergström. Elame kaasa.

Kaugeim oli kiri Austraaliast, milles meie kolm lugejat — vanemmehaanik Edmund Ots, kapten Evald Kask ja vanemmehaanik Herbert Tiido — teatasid, et loobuvad kõrge vanuse tõttu "Meremehe" tellimisest, aga soovivad toimetusele ikka jõudu jätkata. Soovime omalt poolt tervist.

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Roolilehe vertikaalne pöörlemistelg. 7. Keel Euroopas. 12. Erilaev autode veoks. 13. Eesti geograaf, Hiiumaa uurija (eesnime esitäht ja nimi). 15. Vaikse ookeani ekvaatoripiirkonna idaosas aeg–ajalt tekkiv hoovus, mis põhjustab suuri ilmastikumuutusi ning kalade ja lindude hukkumist. 16. Loks, risu. 17. Teisene tooraine. 18. Okay. 19. Ameerika (lühend). 20. Jumal–haldjas germaani mütoloogias. 21. Türgi pealinn. 23. Tšiili pealinn. 25. ... Lootuse neem. 27. Tema. 28. Paigustaudid, mingis maakohas pidevalt täheldatavad haigused. 31. Ilmakaarde. 33. Värvus. 34. Lauamäng. 35. Püügilaev. 36. Eskimo lumionn. 38. ...valgus. 39. Abi (soome k.). 40. ···/—/···. 41. Hüdroelektrijaam (lühend). 42. Mittepeatuv, vahepeatusteta. 44. Laht ja puhkeala ning paadisadamaga küla Väinamere ääres Ridala vallas. 46. Riist laeva kreeni mõõtmiseks nurgakraadides.

ALLA: 1. Vedelballasti mahuti laeval. 2. Seade laeva automaatseks juhtimiseks. 3. Eesti naiskirjanik, kirjutanud palju lastele (eesnime esitäht ja nimi). 4. Aeglaselt, laisalt. 5. Eesti Vabariik (lühend). 6. Ära või üles anda. 7. Kaks jahiklassi olümpiaprogrammist. 8. Alumiiniumi, nikli ja koobalti sulam. 9. Otsamehe töökoht asub ... 10. Härra, isand (hispaania k.). 11. Mehhikost pärit viljapuu. 14. Madalmaade rannasõidupurjekad 17.–19. sajandil. 22. Västar. 24. Aerusid. 26. USA–s seni õppelaevana kasutusel olev kolmemastiline parklaev. 29. Detail trossi kinnitamiseks või paigalhoidmiseks, klamp. 30. Vanasti. 32. ... väinad: Sund, Suur– ja Väike–Belt. 33. ...kraatia – rikaste valitsus. 37. Rõõvtoiduline veemardikas. 40. Säga (vene k.). 41. Kuum (inglise k.). 43. Suo nomine = oma nimega (lühend). 45. Par exemple = näiteks (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

80 aastat Inglise eskaadri Tallinna saabumisest

12. detsembril tähistati seda sündmust pidulikult Johannes Laidoneri muuseumis Viimsis.

Kunagises kindral Laidoneri mõisas peetud üritusel esines asjakohase ettekandega mereajaloolane **Mati Õun**. Tema sõnavõttu kuulasid erilise huviga mereväe ajateenijad. Lühikese sõnavõtuga esines ka Suurbritannia suursaadik **Timothy Craddock**, kes tänas Inglise meremeeste meelespidamise eest ning pani Eesti mereväelastele südamele hoida ja edasi viia eelnevate põlvkondade traditsioone.

Muuseumi direktor **Tanel Lään** andis suursaadikule üle Eesti sõjandustegelasi käsitleva raamatu. Üritusel osalesid ka vallavolikogu esimees Kalev Villem ja vallasekretär Eda Ilves, välisministeeriumi esindas protokolliosakonna juhataja Jüri Trei. Eesti Mereväelaste Kogu liikmed kui kontinuiteedi hoidjad olid kohal oma lipuga. Laidoneri muuseumis on lisaks põhiekspositsioonile võimalus vaadata väikest kogu Vabadussõda, eriti inglaste tegevust kajastavaid fotosid.

1918. aastal polnud just väga palju neid, kes oleksid uskunud, et väike rahvas suudab vastu seista kahe suure – Venemaa ja Saksamaa – survele ning oma iseseisvuse kätte võidelda. Välisriikides Eesti iseseisvustaotlustele abi nõutanute hulgas oli tollal palju meremehi, Inglismaal olid näiteks kaubalaevakaptenid, kes ei pidanud paljuks oma isiklikku raha mängu panna, et vabadusvõitlejatele varustust muretseda, rääkimata nende pingutustest diplomaatilistes ringkondades. Suurbritanniale pandi suuri lootusi kui demokraatia põhimõtteid järgivale ja kaitsvale riigile.

20. märtsil 1918 saadigi Suurbritannia valitsuselt teade Eesti Maanõukogu tunnustamise kohta, aprillis võttis Eesti esindajad (A. Piip, E. Virgo ja K. R. Pusta) vastu Inglise välisminister. Tunnustus ei olnud kerge tulema, kuid julgeoleku tagamiseks Läänemerel oli Briti laevastiku saatmine siia hädavajalik.

27. novembril 1918, pärast pikki läbirääkimisi, asus Briti eskaader — viis kergeristlejat, üheksa hävitajat, üks transpordilaev, mitu miinitraalerit ja torpeedoaparaati — kontradmiral sir Edwin Alexander Sinclairi juhtimisel teele ja saabus 1. detsembril Liepajasse.

8.detsembril, olles vahepeal kaotanud ühe kergeristleja ja olnud ka Kopenhaagenis, pöördus eskaader Liepajasse tagasi. Samal päeval saabus sinna ka äsja Eesti armee ülemjuhatajaks saanud polkovnik Laidoner. 11. detsembri õhtul asus laevastik teele ja 12. detsembril kell 15 olid Tallinna reidil kolm Briti kergeristlejat, üheksa hävitajat ja relvastust vedav transpordilaev "Princess Margaret".

Inglise eskaader osales mitme dessandi maabumise kindlustajana, aitas kaasa Vene miiniristlejate "Spartak" ja "Avtroil" ülevõtmisel Eesti Mereväele; oluline oli ka laevastiku poolt kohaletoodud relvastus.

Reet Naber

80 aastat Utria dessandist

Tänavu suusatati vihmas

16.-17. jaanuaril tähistati Virumaal 80 aasta möödumist Vabadussõja ühest tähtsamast dessandist, mis maandati Utria all. Mitme isamaalise organisatsiooni, kaitsejõudude ja Vaivara vallavalitsuse korraldusel viidi kahe päeva jooksul läbi terve ürituste kompleks: avati mälestustahvel ja mälestuskivi, korraldati talvine sõjalis- sportlik võistlus, kus läbiti Utria dessantlaste eeskuju järgides paarikümnekilomeetrine rada, mille kontrollpunktides tuli näidata laskeosavust ja meditsiiniteadmisi.

Nagu ajaloolise dessandi ajalgi, mil ettevõtmise õnnestumisele aitasid otsustavalt kaasa selles osalenud Narva noored (koolipoisid) oma kohalike olude tundmisega, olid ilmselt seekordki "koduseinad" kasuks ja võitjaau pälvis Viru üksiku jalaväepataljoni meeskond.

Meenutamaks Vabadussõja ja ka I maailmasõja üht õnnestunumat, Eesti ja Soome sõjameeste teostatud Utria dessanti, oli Piirivalveameti Narva-Jõesuu õppekeskuses vestlusring, kus sõjaajaloolane **Rein Helme** andis sissejuhatava lühiülevaate Utria dessandist ja selle tähtsusest nii sõjaajaloolisest vaatevinklist kui ka Vabadussõja ja kogu Eesti Vabariigi seisukohalt. Utria dessandi tulemusena vallutati Narva ja rindejoon seal ka kinnistus.

Samuti oli väga oluline Soome sõjameeste osavõtt, mis lisaks puhtsõjalisele abile oli kindel tunnistus, et Eesti rahvas ei ole oma võitluses üksi. Sestap olid üritusest osa võtmas ka Soome esindaja kolonel Matti Lukkari, kes on varasemast tuttav oma asjaliku ja sõbraliku toetusega, Soome kaitseatašee kolonelleitnant Kenneth Nyholm, ka Eesti soomepoiste esindaja Raul Kuutma.

Tõsisem ja põhjalikum ajalooline ülevaade anti 17. jaanuaril Sinimäe põhikoolis toimunud seminaril, mis järgnes mälestusmärgi avamisele Utria külas ning Vaivara vana kalmistu külastusele.

Eestluse protsent 28

Utria dessandi aastapäeva tähistamise peainitsiaatoriks oli Vaivara vallavalitsus. Vallavanema **Ülo Jõgisoo** ja volikogu esimehe **Vello Kärsteni** eestvedamisel sai teoks üritusest osavõtnute ja vallavolikogu liikmete arupidamine, saamaks toetust valla arenguplaanidele, milles üht tähtsamat osa etendab turismi arendamise plaan. Sellega seondub kava rajada memoriaal, mälestamaks Sinimägedes erinevate sõdade lahingutes erinevates vägedes võidelnuid.

Ligikaudsete arvestuste kohaselt on Sinimägede piirkonnas langenud 200 000 sõdurit. Ajaloolaste Rein Helme ja Olavi Punga hinnangul vääriks iga sõja kangelased oma memoriaali ja seega on valla initsiatiiv teretulnud. Meeldiv on see, et ka Ida-Viru maavalitsus ja maavanem Rein Aidma toetavad kõhapealset ettevõtmist. Täna kõrgub Sinimägedes langenute mälestuseks puurist, mis on kavas asendada püsivamaga. Kohaliku, Vaivara vana kalmistu lagunenud müüri on hakatud Ida-Virumaa Sõjaohvrite Mälestusseltsi eesttöötamisel taastama. Seltsi aseesimees Arvo Puu ütles, et sel aastal saadi valmis *ca* 50 meetrit kalmistu mälestusmüüri ja meeldiv on see, et toetajaid on leitud nii Ida-Virumaalt, Eesti firmadest kui ka välismaalt. Vaivara valla arengu töörühm on seadnud eesmärgiks *"jäädvustada oma kõõnakuterohke ajalugu, leida taas oma väärikas koht Eestimaa valdade hulgas ning vaadata julgelt tulevikku, koos kõigi vallaelanikega kelle seltskond on kirju nii maailmavaate, päritolu kui emakeele poolest."*

Kuivõrd komplitseeritud see ülesanne on, teavad vist küll ainult kohapealsed ise. Eestipärane ajalooline taust on aastakümnete jooksul kõige drastilisema okupatsioonipoliitika tulemusena välistatud mitte ainult sissetulnute tavamõtlemisest, vaid ka laiemas mastaabis. Just nii, nagu on vallast kadunud 29 ajaloolist küla ja täna saab juba uhkustundega öelda, et eestluse protsent on tõusnud 28-ni (ja vallas käib asjaajamine eesti keeles).

Utria dessant 1919. a.

Leksikonistiilis oli Utria dessant *"17.-18. jaanuaril Utrias maale saadetud 1000-meheline dessant (neist 600 soomlast), mis 18. jaanuari õhtul vallutas Narva põhjaosa kuni Tallinna maanteeni ja ühines 19. jaan. hommikul Eesti maaväega.*

Utria dessandis osalesid "Lennuk", "Lembit", "Laene", "Lood", traalerid "Kalev" ja "Olev", jäämurdja-puksiir "Reval" ja tulelaev "Saritšev"". (Vt. "Mereleksikon").

1937. aasta ajakirjas "Sõdur" käsitleb Utria dessanti kpt F. Kivimägi: *"Pärast edukat Kunda dessantoperatsiooni tekkis 12.01.1919 dessantoperatsiooni idee Utria rajoonis. 16. jaanuari varahommikul sõideti 9 laeva suuruse laevastikuga admiral Pitka üldjuhatusel Kunda suunas välja. Tallinnast võeti kaasa 3-rooduline dessantpataljon, kokku ca 400 meest kapten Pauluse juhatusel. Kella 17-18 aegu jõuti Kundasse. Esialgse kava järgi pidi Kundas laevadele asuma I soome vabatahtlike pataljoni 2 kompaniid; pataljoniülem major Ekström tahtis vastavalt meie ülemjuhataja soovile kogu oma kompaniiga, kokku kuni 600 meest, dessandist osa võtta. Admiral Pitka oli sellega heameelega nõus.*

Raskusi tekkis meeste laevadele paigutamisega. See lahendati nii, et osa soomlasi paigutati sõjalaevadele, 4. kompanii vahilaevale "Laene". Maabumine pidi toimuma 17. jaanuari varahommikul pimedas, et saavutada ootamatust. Kuna soomlasi oli kaks korda rohkem, hilines väljasõit ja Utria alla Mummasaare suvilate piirkonda jõuti alles kella 10 paiku. "Lembit" hakkas pommitama vaenlase asukohti Utrias ja Merekülas, varsti lisandus ka "Lennuk", mis oli veeskanud miine ida pool Narva-Jõesuud. Vastane lasi üsna hästi vastu ja ajutiselt tõmbuti rannast kaugemale. Kella ühe paiku alustati uuesti ranna ja Auvere jaama pommitamist (vaenlase patareide ja soomusrongi hävitamiseks ja suurtükitule kaitse all dessandi maalesaatmiseks. R.N.) *ning algas dessandi maalesaatmine.*

Koht oli kehv, rand kivine; ilm halb-sadas lund ja vihma, tuul oli tugev ja lainetus kõva. Kui üks paat läks ümber ja üks kivi otsa puruks, katkestati dessandi maale saatmine. Maabunud 4. kompanii ülem otsustas Utria küla ikkagi ära võtta. Kui vastase 50 ratsanikku olid põgenema löödud ja küla ära võetud, siis otsustati edasi tungida Laagna suunas.

Kella 18 paiku jõudis soomlaste rühm mõisa ja asus korterisse.

... Narva vallutamisega 19. jaanuaril 1919. a. olid meie väed puhastanud kogu Virumaa vaenlastest ja välja jõudnud jooneni, mida tähistasid osaliselt veel jääkattest vabad Narva jõe vood". 25. jaanuaril sõitsid laevad Tallinna, et mitte jäävangi jääda.

Kuigi dessandi kohta on kirjutatud küllaltki palju, oleks vast huvitav lugeda üht katkendit Karl August Hindrey Pitka-raamatust.

Ta kirjutab, kuidas kerkis järsku plaan minna Kroonlinna kallale. *"Küsisin nimelt Pitkalt, mida ta õige laskis "Lennukit" toimetada Kroonlinna all, ajal kui meie püüdsime laevadelt Merikülа all maale saada ja kuhu "Lennuk" alles hiljem jõudis tulistamisest osa võtma. Ta olevat lasknud panna miine, et sulgeda Vene sõjalaevadele teed, nõnda et need ei saaks meile kallale tulla. Selgus, et "Lennuki" ja "Vambola" meie kätte sattumisega olid langenud meie kätte ka kaardid, kus olid üles märgitud miiniväljad ja vabad teed. Need vabad teed oli Pitka sulgenud, jättes käidavaks vist ühe. Ja mis oleks, kui läheksime nüüd seda vaba teed mööda kohe ka Kroonlinnale selga?..."*

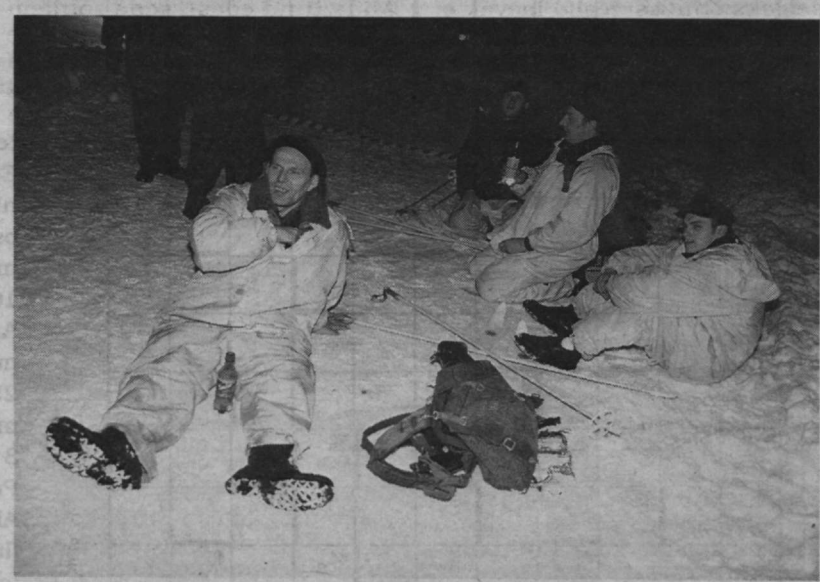
Pitka ise oma mälestustes kirjeldas dessandi algust nii: *"Vaheajal oli "Lennuk" Kroonlinna pool ära käinud, miinid välja pannud ja meile Tallinna järele jõudnud. 16. jaanuaril kell 2 päeval saatsin "Lennuki" peale 80 dessandimeest ja 50 miini. Kella 3 ajal sõitis "Lennuk" välja, käsuga dessandimehed Kundas "Loodi" peale ära anda, ise Kroonlinna alla miine panema minna ja sealt siis teistele laevadele Narva Jõesuhu vastu sõita.*

Pühapäeval, 19. jaanuaril sain Narvast major Ekströmilt ja kpt Pauluselt järgmise teate: "Meie väed võtsid eila, 18.I.19 Narva ära, vaenlase diviisi staap ja üks polgu staap ühes personaliga on meie käes. Vangide ja sõjasaagi suurus teadmata." Mina soovisin õnne major Ekströmile Narva võtmise puhul ja kinnitasin tema poolt määratud kpt Pauluse Narva komandandiks. Ühtlasi saatsin kapten Paulusele järgmise käsukirja: "Määran dessantpataljoni Narva garnisoni väeks; partisaanid ja Narva kooliõpilaste salgad ühinegu soomlastega edaspidisteks operatsioonideks; laevamehed, kes kuulipildujate komandodes ja mujal olid, käskisin viibimata laevadele saata. Moonavedamiseks saatke hobused Narvast, sest kõik moon peab laevadelt välja laaditama, kuna laevad siit lahkuma peavad. Tänan Teid ja teisi pealikuid kui ka sõjamehi vahva võitluse eest ja soovin õnne suurte võitude puhul."

Keda meremeeste võitlused Vabadussõjas tõsisemalt huvitavad, neil soovitaksin lugeda raamatut **Johan Pitka "Minu mälestused 1914-1920"**, mille esimene trükk on aastast 1921, teine 1993.

Reet Naber

Viru Üksik-jalaväepataljoni mehed enne starti. Nemad hiljem võitsidki võistluse.



Neljandale kohale tulnud Alutaguse kaitseliitlased puhkamas pärast finišit.

Suvi 1998

Me oleme ahvenamaalased!

Ööpäev väljalülitumiseks

Stockholmi kesklinnas võib igal pärastlõunal näha tulemas ja minemas rõõmsalt sinipunakollasetriibulise korstnaga "Birka Princessi". Ümmarguses kassahoones vanalinna piiril müüakse kruisipileteid tööpäeviti ööpäevasteks Mariehamni ning suvenädalalõppudel Mariehamn–Visby–Rønne ja Mariehamn–Visby–Gdynia kruisiks.

"Teid teenindavad ahvenamaalased ja soomlased, kelle kodune keel on rootsi keel," lubab reisiprospekt ja käsib põhjamaalasel Ahvenamaa piiri ületamiseks kaasa võtta vähemalt isikutunnistuse. Pass peab olema mittepõhjamaalastel.

Suur laev seisab pisikese piki kaid väljavenitatud reisiterminaali kõrval kõigest kaks tundi. Selle ajaga peavad saabunud reisijad väljuma, lahkuvad laevale jõudma ning laev korda saama. Seetõttu on Stockholmi sadamalt renditav terminaal enne väljasõitu pilgeni täis. Laevalepääsust eraldi keerleb saba restorani administraatori juurde lauatellimuse andmiseks, aga poole tunniga on kõik mööda ja igaüks jõuab oma kajutini.

Veidi enne "Birka Princessi" väljumist möödus veel kesklinlikuma kai äärest tulnud ja samuti Mariehamni suunduv väike "Baltic Star". Laeval on publik kajuti üle vaadanud ja sabatab rootsi laua restorani ukse taga. Lastega pered suunduvad kruisikava kohaselt otsima mereröövliurgast, noored kogunevad *pubis* oma kruisijuhi ümber. Kes pole enam nii noored, neile lubatakse pidu ahtritekil. Iga vanusrühmaga tegeleb oma kruisijuht.

Siiski on omapead sõitmiseks vanusepiirangud, sest kui noorte ülekaal on suur, ei taha vanemad inimesed sõita. Sügisestel nädalalõppudel, kui noori on rohkem, olevat korra hoidmisega probleeme. Tehakse ka erireise: jõuludeks ja uusaastaks või kruise klassikalise muusikaga.

Keelud mõõgaähvardusel

Mereröövlid Birger ja Jenny ootavad väikesi huvilisi mereröövlikoopaks kujundatud ruumis, millele lisab müstikat seinatäis terasläikega külmkappe. Iga väike röövel pannakse nimepidi röövlikirja ja luuakse temaga kontakt, nii et ka kõige kartlikum hakkab oskusliku lähenemise abil suhtlema.

Kui kogu mitmekümnepealine kamp istub rätsepistes põrandal, teeb Birger ähvardaval röövlitoonil lihtsas sõnastuses selgeks ohutusreeglid laeval: ei tohi üksi tekile või lifti minna jmt. Kontrollib, kas kõik on aru saanud ja kordab vähemalt kolm korda üle.

Suurepäraselt lastega suhtlev röövel suudab kütkestada kõigi tähelepanu ja veenab lapsi enam kui ükski ema-isa keeld. Mida tund edasi, seda rohkem võib laeval märgata röövlikirjute nägudega lapsi vanemaid vaimustunult kuhugi tirimas. Ent näitleja- ja pedagoogivõimetega Birger on laeval tööl vaid kaks suvenädalat – eraelus on ta hoopiski kiropraktik.

Lastele on mõeldud muuski laevaelus. Nii maitsevad neile lihapallid hoopis paremini, kui neid nimetada röövlipallideks. Ja nad ei tüüta vanemaid restoranilauas, kui saavad neljakandilisel taldrikul hiigelhamburgeri või vihmavarjuga kaunistatud värvilise jäätisekuhja.

M/l "Birka Princess"

Pikkus	143m	ehitusaasta	1986
laius	25m	ehitaja	Valmet Nordsjö
süvis	5,75m	reisijakohti	1500
max kiirus	22 sõlme	kajutikohti	1332
peamasin	4x4400kW	laevapere	160 inimest

Mereröövel Birger õpetab lastele merekombeid.

Konkurendid kõrvu sihtsadamaski: suur «Birka Princess» ja väike «Baltic Star» Marienhamnis.

Printsessid üha noorenevad

Laevakoridoris on "Birka Line'i" laevade pildid. Praegune *printsess* on "Birka Queeni" noorim tütar. *Kuninganna* ise on müüdud Malaisiasse, esimene "Birka Princess" (ehitatud 1957) lõpetas elupäevad Pakistanis, teine (1966) müüdi hiljem Küprosele. Ka muud kuningapere varasemad liikmed on rännanud ida poole, Hiinasse ja Saudi Araabiasse.

Praegu on Birka Line AB-l üks reisilaev ja kuus "Transfennicale" renditud *ro-ro*-laeva, seitsmes on ehitamisel. 1971. a. alustanud firma hoiab traditsioone aus nii laevapiltide ja -elulugudega kui ka Ahvenamaa Meremuuseumist laenatud laevapuusepa tööriistadega laevakoridori vitriinis. 16 konverentsiruumil on Ahvenamaa valdade nimed.

Puhkuseks saarestikuvaateid

"Birka Princessi" teekond kulgeb pea kogu ulatuses saarte vahel, kogu aeg on uus ja üllatav saarestikuvaade. Kõigis reisijaruumides on aknad, et inimesed saaksid igal pool saarestikku näha. Ka restoranipõrand tõuseb astmeliselt, et kellegi vaade varju ei jääks.

"Kõike võime me inimeste heaks teha, ainult mitte ilma. Selleks meil võimu pole," sõnas keskealine väga kiire ja hoolitsev ettekandja. Ei unustanud seejuures hetkekski naeratada ning muretses, et aknaalusesse lauda istunud seltskonnale polnud udu tõttu paremat saarestikuvaadet pakkuda.

Kogu laevapere töö on kantud mõttest, et inimesed on kodunt välja tulnud selleks, et ööpäev puhata, ja puhkus peab tõesti mõnus olema. Kui reisijal ongi märkusi teeninduse kohta, on nende viisakaks edastamiseks kajutisse jäetud tänukaart – märkused jäävad selle sisekuljele. 98% reisijaist on rootslased.

Pileteid võivad reisijad broneerida kuni aasta ette, sest 10 laeva hoolduremondipäeva on varakult teada. Nii kasutatakse sellist sõiduvõimalust sageli sünni- või pulma-aastapäeva puhul. Kes laeval aga juubelit tähistab, sellele teeb firma väärt kingituse – üks niisugune oli parajasti valmis pandud.

Südaööks koju

Mariehamni jõuab "Birka Princess" südaööl, tagasiteele asub hommikul. Mingi väike osa on siiski ühe-otsa-pileteil (laevale mahub ka 10 autot), aga mõnekümne õise lahkuja hulgas on ülekaalus laevapereliikmed, kel vahetus läbi.

Intendant **Klas Pettersson** selgitab, et 80% laevapereliikmeist on ahvenamaalased. Sedasama kordas uhkusega enda kohta igaüks, kellega juttu tehtud. Ahvenamaal olevat vähe perekondi, kel meresõiduga pistmist pole. Seal on merekool, hotelli- ja restoranikool, navigatsioonikool ja tehnikakool, kust tulevad mehaanikud.

Intendant Klas Pettersson oma kontoris.

Kui "Birka Princess" oleks Rootsi lipu all, peaks seal nii pingsa reisielu jaoks olema peaaegu 3 laevaperet. Soome ametiühingus on laevaperesid 2 – inimesed töötavad rohkem ja saavad ka rohkem palka. Nädal ollakse tööl ja teine vaba.

Laevapere elab 8.–9. tekil, kõigil on (peabki olema) aknaga kajut. Rootsi nõue on veel, et igal oleks oma kajut. On 3 sauna ja vägev jõusaal. Soome seadused näevad ette nii selle, et oleks eraldi ohvitseride mess kui ka näiteks ohvitserikajutite jm. ruumide suuruse. Ametiühingu usaldusisikul tasustatakse kolleegide asja ajamise eest 16 tundi nädalas.

"Kui eestlased nõuaksid samasuguseid töötingimusi ja sama palka, oleks soomlastel kergem – ei peaks kartma odavat tööjõudu," arvas Klas Pettersson, ent nõustus, et peaministrist kõrgemat palka ei peaks meremeestele nõudma. "Vahest saab siis peaminister liiga väikest palka," arvas ta.

Klas Pettersson ise alustas ettevõtte alguspäevil baarimehena, nüüdseks on jõudnud 20 aastat intendant olla. Ja teatab uhkelt, et "Birka Line'i" rootsi laud on Läänemere pikim, seal on 60–70 toitu. (Tagasiteel luges "Baltic Kristina" peakokk oma laeval kokku umbes 71 rooga, ja ka "Hansatee" laevadel, selgus, pole vähem.)

Laevapere hulgas on palju noori, eriti suvel. Töötempo on tõusnud selliseks, et vähesed jaksavad 60. eluaastani laeval töötada. Ka karjäärivõimalusi on vähemaks jäänud. Ent kaks korda "Mare Balticumi Trofeel" võistelnud "Birka Line'i" kelnerid Ros-Mari Sandström ja Karl-Olof Hämmelin (tunamullu II ja mullu III koht) on nüüd üks *á la carte* ja teine rootsi laua restoranis administraatorid. Tänavu võistlevad teised.

(Järgneb)

3.–4. august 1998

Madli Vitismann

Kaugeid sõnumeid

30. detsembril

Tervist ja head uut aastat!

Nagu näete, olen jõudnud Barbadosele. Pärast seda, kui olin seilanud üle Põhjamere, Inglise kanali, Biskaia, Portugalist alla Gibraltari poole, jätkasin ma Kanaari saarte suunas. Seal purjetasin kaks kuud ümber saarte.

Siis sõitsin alla Cap Verde poole. Peatusin ka ühes Mandelo-nimelises linnas. Samas sadamas seisis suur ja ilus Eesti laev (nimi on mul kuskil üles kirjutatud). Kui seda nägin, mõtlesin teie peale.

Üle Atlandi sõiduks kulus 14 ööpäeva. Tuul oli väga tugev ja laine kõrge – see oli töörohke sõit.

Jõuluid pidasin Barbadosel ja kavatsen siia jääda uusaastaöökski. Jaanuari algul jätkan sõitu allapoole Trinidadi Tobago kaudu ja seejärel Venetsueelasse.

* * *

20. jaanuaril

Tervist!

Ja nüüd olen all Grenadas. Need siin all on imeilusad saared ja ilm on üldse fantastiline.

Homme hommikul sõidame allapoole, Trinidadi. Seal võtan jahi veest välja, puhastan põhja ja värvin üle. Loomulikult jään ma siis Trinidadi ja vaatan veebruari lõpus karnevali.

Püüan kirjutada sagedamini ja loodan, et kiri on loetav ka ilma *ä*, *ä* ja *ö*-ta.

Tervitades

Rolf Bergström

Talveks soojale merele

Merematkelaevadel ei tööta vaid noori, kes tahavad odavalt ilma näha. "SeaWind II" kapteni **Göran Sjödini** teatel on nende vanemtüürimees Veronika ajutiselt kaugel – praktiseerib pool aastat merematkelaeval "Sovereign of the Seas" Lääne-Indias. Siis tuleb tagasi.

Kruisilaevale läks keskmises daamieas Veronika selleks, et saada "suure mere" praktikat. Oma laeval sõidaks ta päevast päeva edasi-tagasi üksnes Turku-Stockholmi vahet. Sel kombel tüürimeeste sõidutsensuse ja merepraktika probleemi lahendada olevat sealmail üsna tavaline. Selleks soovi avaldanud tüürimeestele leitakse teenistusest vaba aeg ja reederid aitavad muulgi moel kaasa.

Madli Vitismann

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Ankurdamine. 12. Saaremaal. 13. "ÕL". 14. Tihu. 15. FISA. 17. Mul. 18. R. Sagrits. 19. Asi. 20. Ostu... 22. A. Raikin. 25. Galaktika. 26. lg. 27. Ranits. 28. IAAF. 29. Aru... 31. Porvarit. 35. Adler. 37. Eestis. 39. F. Apraksin. 43. Ni. 44. Imi... 45. Use. 46. Reek, N. 47. km. 48. Suetin. 49. Rak.

1 A	N	K	U	R	D	A	M	I	N	E
12 S	A	A	R	E	M	A	A	L	13 Õ	L
14 T	I	H	U	15 F	16 I	S	A	17 M	U	L
18 R	S	A	G	R	I	T	S	19 A	S	I
20 O	S	21 T	U	22 A	23 R	A	I	K	24 I	N
25 G	A	L	A	K	T	I	K	A	26 L	G
27 R	A	N	I	T	S	28 I	A	A	F	
29 A	R	30 U	31 P	O	32 R	V	33 A	R	I	34 T
35 A	36 D	L	E	R	37 E	E	S	T	38 I	S
39 F	A	P	R	40 A	K	41 S	I	42 N	43 N	I
44 I	M	I	45 U	S	E	46 R	E	E	K	N
47 K	M	48 S	U	E	T	I	N	49 R	A	K

ALLA: 1. Astrograafik. 2. Naissaar. 3. Kaha. 4. Uruguai, Peruu. 5. Refraktor. 6. dm. 7. Aastaiive. 8. Maasik, A. 9. Ilmakaart. 10. Nõus. 11. Elling. 16. II. 21. Tln. 23. Rts. 24. Ilf, I. 30. Ulpis. 32. Reket. 33. Asien. 34. Tsink. 36. Damm. 38. Inka. 40. Ase... 41. Sri ... 42. NER.

ANATOLI TREGUBOV
9. IX 1928 – 23. XII 1998

Mälestavad
Eesti Merelaevanduse veteranid
ja endised kolleegid

«MEREMEHE» TELLIJA!

Kodumaal
Ära unusta oma lehetellimust sidejaoskonnas uuendada!
Hind endine — 75 krooni.

Välismaal
Pöörduda aadressil:
«Meremehe» tellimus
Eesti Meremeeste Liit
Pikk 70, 10133 Tallinn

Aastatellimuse hind
Põhjamaadesse 300 krooni
mujale 350 krooni

Kes meil käivad

25. jaanuaril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas
"Claudia" (St. Vincent) – lossib rikastatud alumiiniumi
"STK 1019" (Vene) – laadib rullides metallilehte
"Nikolai Lebedev" (Vene) – laadib puitu
"Nefterudovoz" (Vene) – laadib malmi

Muuga sadamas
"Papi P" (Malta) – laadib naftat
"Irina Trader" (Eesti) – laadib puitu
"Jenissei" (Vene) – lossib linnaseid
"Marina" (Vene) – laadib väetist
"Sormovski 41" (Vene) – laadib väetist
"Volgo–Balt 209" (Vene) – laadib väetist
"Sormovski 5" (Vene) – ootab järjekorras laadimist
"Volgo–Balt 230" (Vene) – laadib väetist
"Skrivery" (Panama) – lossib külmutatud kanu
"Rakvere" (Eesti) – laadib treilereid
"Uniselva" (Peruu) – arestitud

Paljassaare sadamas
"Kapitan Lazarev" (Küpros) – lossib külmutatud kanu
"Amur 2528" (Vene) – laadib väetist
"Mehaanik Krull" (Eesti) – laadib laudu ja plaate
"Bur" (Vene) – lossib suhkrut
"Venezia" (Malta) – lossib anoodide toorikuid

Paldiski sadamas
"Maria VG" (Soome) – laadib puitu

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 25. jaanuaril

"MILLENNIUM ELMAR" – Rio Grandes
"MILLENNIUM ALEKSANDER" – teel Tarragonast Gabesi
"PAUL KERES" – Ålborgis
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Vitoriast Pohangi
"GUSTAV SULE" – Farsundis
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Lisboast Jamaicasse
"HAAPSALU" – teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" – teel Philadelphiast Kaliningradi
"RAKVERE" – Muuga sadamas
"NARVA" – teel Tallinnast Kieli
"VALGA" – teel Halifaxist Camdenisse
"SAKALA" – teel Ghentist Soreli
"SOMPA" – San Pedros
"KUIVASTU" – teel Calais'st Abidjani
"RAKKE" – Lomes
"VALKLA" – Rouenis
"PIHTLA" – Dublinis
"VIIDU" – Vene–Balti sadamas
"NAISSAAR" – teel Brake'ist Bejaiasse
"VAINDLO" – teel Tallinnast Yarimcasse
"KASSARI" – Nikolajevis
"MUHU" – Kotkas
"ABRUKA" – Riias
"VILSANDI" – Bilbaos
"SOODLA" – teel Hersonist Nantes'i
"KLOOGA" – teel Tallinnast Monfalconesse
"MUUGA" – teel Tallinnast Antwerpenisse
"VIRTSU" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KALANA" – teel Hamburgist Muuga sadamasse
"KURKSE" – teel Lervikist Belfasti
"DIRHAMI" – Helsinkis
"KAPTEN KONGA" – teel Riiast Warrenpointi
"KAPTEN VOOLENS" – teel Peterburist Bostonisse
"MEHAANIK KRULL" – Paljassaare sadamas
"LEHOLA" – teel Marseille'st Tunisesse
"LEMBITU" – Dartfordis
"VARBOLA" – Vlissingenis
"CALIBUR" – Helsinkis
"TRANSESTONIA" – Riias
"TRANSBALTICA" – Kielis
"NEPTUNIA" – Bekkeri sadamas
"DONATA" – teel Riiast Helsinkisse

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse postiaadress: 10133 Tallinn, Pikk 70, "Meremees"
Toimetuse asukoht: Tatari 64
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–18
e-mail: meremees@online.ee

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler 11454 (operaatorkeskus 8-25811 951)

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Sõel ja Kaia Suun

«Printall»

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR