



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MERE MEES

Nr. 19-20 (147-148)

Kolmapäev, 16. oktoober 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Salatsemisest lk. 4
- ☛ Bensinijaamast lk. 5
- ☛ "Livoniast" lk. 6
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 7-10
- ☛ IMO peasekretäri mõtteid lk. 11
- ☛ Ida kohtus Läänega lk. 12
- ☛ Suvejutt II lk. 13
- ☛ Rekonstruktsioonidest lk. 14
- ☛ Piirissaarest lk. 15



"Meloodia" autovärv avaneb külgedele, mitte üles. Lähemalt lk. 2-3. Isi Trapido foto

Avati mälestusmärk "Estonial" hukkunuile



28. septembril oli Rannavärava mäele "Estonial" hukkunuile mälestusmärgi avamisele tulnud väga palju rahvast. Kõnelesid linnapea ja president.

Tallinna linnapea Jaak Tamm:

"Kaks aastat tagasi tulid inimesed siia, sellesse paika Tallinna vanalinna ja mere vahel, et meenutada neid, kes olid "Estonial" ja kes ei pääsenud.

Eesti Vabariigi valitsus ja Tallinna linn otsustasid, et see paik, mis tolle öhtul rahva poolt välja valiti, peabki jääma "Estonia" huku mälestusmärgi asukohaks."

Linnapea tänas kõiki, kes mälestusmärgi püstitamisele kaasa aitasid, eriti Eesti Merelaevandust ja Tallinna Sadamat.

Mälestusmärgi õnnistas peapiiskop Kuno Pajula. Tseremoonia lõpuks undasid sadamas kaeblikult laevaviled.



Vabariigi Presidendi kõne "Estonia" mälestusmärgi avamisel Rannavärava mäel, 28. septembril 1996

Armsad kaasmaalased! Eilseni oli Suur-Rannavärava mägi mälestusmärgiks esimesele Vabadussõjas langenud noormehele.

Tänasest on ta paljude rahvaste ühine mälestusmärk suurimale rahuaegsele õnnetusele, mis on Läänemerd ja Vabariigi lippu rasi- nud.

Kaks aastat on "Estonia" hukkumisest möödas. Laeva tee jäi pooleli, sadade inimeste elutee jäi pooleli, ja seda vapustust ongi Eesti kunstnik Villu Jaanisoo ja Soome kunstnik Jorma Mu-

kala mälestusmärgi lihtsas kunstikönes igavikustanud.

Valu, kahe aastaga südames tuimenenud ja samas ka kivilinenud, elab nüüd kivis endas edasi.

Mererahvana teame, et alati ei saa me öelda: olgu muld sulle kerge. Eestlastele kõlavad samamoodi sõnad: leia lainetes rahu.

Möödaläinud aeg on olnud lühike ja pikk.

Ta on olnud liiga lühike, et saaksime täna öelda: see juhtus selle pärast. Paistab, et päris kindlalt ei saa me

seda kunagi ütelda. Lained hoiavad oma saladusi. "Estonia" hukkumine on üks nendest. Aga kõik, mis vähegi võimalik, selgitatakse välja.

Mul on hea meel, et selle uurimise etteotsa oli nõus asuma kaugesõidukapten Uno Laur, kogunud, erapooletu ja aus meremees, keda ma tunnen ja usaldan üle kolmekümne vile aasta.

Laevu, nagu ka tulevikku, ehitatakse selleks, et nad meid kindlalt eesmärgile kannaksid. Läänemeri ja Eesti rand peab jälle näita-

ma meile oma sõbranägu.

Kaks aastat on olnud küllalt pikk aeg, et leina kõrval esile tuua inimnäo teisigi palgejooni. Mul on kahju, et "Estonia" viimselt teekon- nalt katsutakse lõigata poliitilist ja majanduslikku kasu, et ühise õnnetuse pal- ge ees on puhuti nii raske saavutada koosmeelt. Mere- mehed, sõjamehed, paljud inimesed on ütelnud, et eestlased oskavad kokku hoida, kui neid ähvardab õnnetus. Õppigem ometi kokku hoidma enne õnne- tust, et õnnetusi sel viisil

vältida!

Aga niisugune on tänane eetilise tegelikkus, niisugu- sed me, sajandi lõpu inimesed, oleme. Selle eetilise ma- dalseisu parandamine peab algama igaühel iseenese muutmisest.

Meenutagu seda nõuet meile see mälestusmärk, need 852 nime, mälestus sellest ahastamapanevast kurjast septembriõöst. Olgu meie mõtetes ja meie tänas- tes kätes ka nende soojus, keda enam ei ole ja kes nähtamatult seisavad praegu meie keskel.

Meremuusika köögipool

Intendant Mart Puusepp: Laevapere on kokku pandud mitme laeva pealt, ja 55% on täiesti uusi inimesi. Inimesed on juba varem käinud personaliosakonnas tööd küsimas ja oma nimed jätnud. Seal on neid siis selekteeritud ja hiljem oleme seda teinud meie oma lüliülematega koos.

Kõik nad käisid "Georg Otsa" pealt läbi, ja meie valisime selle järgi, kuidas nad tööd teevad. Kes oli 2-3 päeva, kes rohkem, vastavalt vajadusele. Seal said nad esimese väljaõppe. Kelneril peab näiteks olema varemsaadud kutsetunnistus. Aga on ka selliseid inimesi, keda oleme ise välja koolitanud ja edutanud.

Hotellipersonal on täiesti uus. Arvestasime, et nad ise just seal soovisid töötada, vaatasime nende keeleoskust. Hotellis on küllalt raske töö ja inimesi ei saa valida maal omandatud elukutse järgi. Loeb ka vanusepiir, see on nii 40-45 aastat, sest sõidugraafik tingib üsna rasked tingimused. See ei tähenda muidugi, et poleks vanemaid inimesi, kes on väga kiired ja tublid.

"Georg Otsal" oli mul vanem personal, kes töötas laeva liiniletulekust alates, ja vahetus vaid tasapisi. Siin on 60% nooremaid inimesi.

Haridus nivõrd ei loegi. Kui seda on ka vähem, aga töötaja oskab keelt ja vastab kõigile muudele nõuetele, siis võib olla, et ta on tükk maad tublim kui kõrgelt haritu.

Aga üks kõiki uusi inimesi õpime tundma alles töös. Juba praegu võib öelda, et on neid, kellega oleme läinud alt, ja on neid, kes on väga tublid.

Olete ise alt üles teenistustliku karjääri teinud. Kas poleks siiski vaja kõiki neid laeva teenindusalasid kusa- gil õpetada?

Hea, kui neil inimestel on maapealne erialane koolitus. Aga laevas on mõneti raskem, inimesed on kaks nädalat järjest päris koos. Ja muidugi peab ka merd kannatama.

Kas tuleb ka selliseid inimesi, kelle puhul personaliosakond annab kindla suunise sinna või tänna kindlasti tööle panna?

"Meloodia" töötajate komplekteerimisel selliseid suuniseid ei olnud. Aga isegi kui peaksin personaliosakonnalt selle saama, isegi kui ta on kellegi tuttav või tütar või naine — siis sel pole minu jaoks tähtsust. Oluline on, kas teeb korralikku tööd. Mõnikord on isegi hea, kui on kellegi tuttav — siis seda inimest mingil määral teatakse. Kui aga korralikult tööd ei tee, siis läheb minema nagu iga teinegi.

Nii et "Meloodia" puhul ei olnud mingeid eriarvamusi personaliosakonnaga?

Ei, põhimõtteliselt neid ei tekkinud. Üht osa inimesi tundsin varem ja tahtsin neid võtta, kui nad olid nõus minuga tulema.

Paarikümne minuti vestlus uue inimesega annab ju üksnes üldpildi, nii et pole oluline, kas ta tuleb personaliosakonna kaudu või võtan ta ise. Katseaeg on 3 kuud. Aga mingid probleemid võivad selguda hiljemgi, näiteks alkoholiõllemus.

Kuivõrd see viimane laevades üldse probleem on? Kuulda on kaksipidiseid arvamusi.

Viimasel ajal on väheseks

jäänud. "Otsa" pealt ei tulnud kedagi selle pärast maha kirjutada.

Kas laevades on ka juba välja kujunenud karjääridelid — et inimene teab, missuguse aja pärast võib teda oodata järgmine aste ja missugune amet see on?

Sõltub sellest, millal mõni koht vabaneb. Esimene asi on muidugi, et sellele kohale vaadatakse inimest oma laevast, isegi kui ei ole just selle ala spetsialist. Õpetame ta kohapeal välja ja kui võimalik, saadame hiljem kursustele.

Aga enamik reisilaevu on meil suhteliselt vähe aega sõitnud ning personal seetõttu noor. Ega keegi suurt pensionile lähe, kohta ei vabasta. Kas seetõttu inimeste areng ei pidurdu?

Liikumist siiski on. Isegi intendandide puhul. Intendantikohtadele pole pigem kedagi panna, kui et järjekord selja taga ootaks.

Intendandid teevad reeglina laevas kõik ametid läbi. Ise olen olnud madrus, siis koristaja, hotelli administ- raator, restoranis mitme ameti peal ja ka direktor. Üldse olen 22 aastat merd sõitnud. Intendandikoolituse olen saanud praktilises töös, lisaks mitmesugused kursu-



Kaupluse juhataja Aivar Pärna tänuliku reisija kingitud lilledega.

sed. Aga muidu — keskkool ja Pärnu merekool. Muidugi on olnud ja ehk praegugi on mõni lünk, mida ei tea. Aga siis tuleb see selgeks teha.

Kuidas teie teenindustsünti palgad praegu on?

Arvan, et palgad on maha jäänud. Võrreldes krooniaja algusega on palgatõus väga väike olnud. Kruisilaevas peaksid palgad tüki maad suuremad olema kui liinilaevas — seda nii füüsilise kui ka psüühilise koormuse tõttu. Kruisilaevas on inimesed peal 22-23 tundi.

Te ise olete rohkem nagu tööandja esindaja. Mitu ametiühingut teie vastas seisab?

Peab ütleva, et olen seni suutnud ametiühingute sekumisetega kõik probleemid lahendada. Ise olen EMSA liige. Arvan, et kõik, kes on, ongi selles. Ülejäänud pole veel lihtsalt kusa- gil liikmed.

Uue laeva käivitamine oli minu jaoks täiesti uus kogemus. Siin veendusin eriti, kui tähtis on meeskonnatöö. Minuga kaasa tulnud lüliülemad on olnud mulle väga

suureks toeks.

Olen õnnelik, kui kord hakatakse ütleva: "Meie "Meloodia", nagu öeldi "Meie "Georg Otsa". Siis järelikult inimene tunneb kollektiiv- tunnet ja tunnetab laeva. Aga seda ei kuule muidugi lähema poole aasta jooksul. Praegu näen selle tunde tekkimisi



Intendant Mart Puusepp.

seks siiski häid võimalusi. Tähtis on, et personal jääks pidama.

Mis võimalused teil on oma alluvatele tähelepanu ja tunnustust avaldada?

Esimene asi, mida ma enda peal olen kogunud: lähed inimesest mõõda, naeratad ja ütled: "Tubli!" Ja üldse räägid inimestega. Võin muidugi teha ka firmale ettepaneku kedagi premeerida. Aga tulemus on vähe tõenäoline: ühe inimese puhul tuldaks vastu, aga tavaliselt oleks vaja ju tunnustada suuremat hulka. Nende premeerimise, kes on suutnud laeva käivitamise juures pidada seda rütmi, mida ise olen üritanud hoida, loodan saavutada.

Kas laevas tiheda koos elamise ja töötamise juures tekib headegi töönimete vahel konflikte ja kuidas on kombeks neid lahendada?

On neid, kes kiristavad hambaid, aga elavad külg külje kõrval edasi. Mõnel juhul keegi aga lihtsalt taandub. Kuid ega niisugusest elust tingitud pinged pruugi ka väga sügavad olla. Kaks nädalt maal aitab neist üle saada.

Aga ega kõik need asjad minuni jõua. Ka võib olla, et näed: inimene on midagi tegemata jätnud ja teed märkuse. Kui aga pikemalt räägid,



Roolikambrisse rahategemise melu ei kosta. Kapten Rein Önnis ja vanemtüürimees Tiit Juursalu. Isi Trapido fotod

"Estonia"-tiimi uus juht

Eesti valitsus on nimetanud endise kapteni Uno Lauri paljukritiseeritud kolmepoolse hukkunud "Estonia" uurimiskomisjoni, mis kaks aastat pärast katastroofi ikka veel ei ole produtseerinud lõpparuannet, juhiks.

Endine esimees, eestlane Andi Meister, astus kahe kuu eest tervislikel põhjustel tagasi pärast seda, kui oli kritiseerinud Rootsi komisjoni liikmeid, tuues põhjuseks 1994. a. 852 inimese hukkamise põhjustanud katastroofi asjaolude varjamise. Varasemad katsed talle asendajat leida olid läbi kukkunud.

Hr. Laur, kes on töötanud kaptenina Eesti Merelaevanduses, oli varem komisjoni esimeheks nimetamisele vastu tõrkunud, kuid ütles nüüd, et on nõus kohustuse vastu võtma. Tema määramise peab komisjon kinnitama. (Tegi seda. R. N.)

Hr. Meister, kes juhtis komisjoni 15 kuud, ütles, et ta kahtlustab Rootsi ametiis- kuid selles, et nad on tuukrite poolt vraki sisemuses tehtud videofilmist neid osi välja lõig- nud, mis oleksid võinud näidata, kes olid sillas uppumise momendil.

Komisjoni on laialt süüdistatud venitamises, kuid siiski ei lubata lõpparuande valmi- mist enne tuleva aasta algust. Aga möödunud aastal levitati Rootsis visanddokumenti, mis kritiseeris "Estonia" kap- tenit Arvo Andressoni selle eest, et ta nagu oleks olnud liiga aeglane reisijate, mees- konna ja rannavalve hättas- tattumisest alarmeerimisel. "Lloyd's Listist" Reet Naber

Ei mingit selgust pärast kaht aastat ootamist

"Estonia". Aeg on enima järelevalvega katastroo- fiuurimise jaoks möödu- mas.

"Estonia"-uurimus ei ole tegelikult hiljaks jäänud, sel on vaid liiga optimistlik aja- plaan.

Ja mõnd probleemi koos- tööks eestlastega pole komis- jonis tegelikult olnud — "nad pole vaid harjunud meie töö- viisiga".

Olof Forssberg, rootsi laevahukkomisjoni esimees, on optimist, kuid samal ajal realist ja teab, et aeg selle meie aja enima järelevalvega katastroofi uurimise jaoks on läbi saamas.

Kõik ootavad nüüd Forss- bergi järele. Valitsus ja trans- pordiminister Ines Uusmann ootavad, omaksed ootavad, laevatehas, klassiühing ja advokaadid ootavad nagu veni- va politseiuurimise järele.

Ines Uusmann on palju kordi selgitanud, et "on kurb, et komisjon jääb hiljaks".

"Kindlasti teeb see valitsus- kantsellele muret, et me pole valmis," ütleb Forssberg oma vaikselt moel. "Mina ju olengi iga kord andnud liiga lühike- se tähtaja."

Kuid miks te pole valmis? Kõik ootavad, te olete saa- nud ressursid, mida olete tahtnud — 6,3 miljonit root- si osapoolele koos edaspidi- se ligi 3 miljoniga — ja siiski on lõppkuupäeva kolm või neli korda edasi lükatud?

"Meid on kolm maad ilma ühise keeleta," alustab Forssberg.

Ta on seda öelnud palju kordi.

Kuid miks ei või te öelda, mida kõik teised ütlevad, et eestlastega on olnud raske koos töötada, et nende töö kvaliteet on olnud madal ning et enamasti on nad hi-

"Livonia" lahkumist 21. septembril aastas 23. septembril tähelepanuga riigikoju: peaministrile esitati arupärimine:

Lugupeetud härra peaminister,

23. septembril sai teatavaks Eestile kuuluva "ainukesse mereuuringuteks kõlbliku teaduslaeva "Livonia" (varem "Arnold Veimer") müümine Rootstile 80 milj. krooni eest.

Arvestades eeltoodut küsin:

1. Kas 23. septembril "Päevalehes" toodud informatsioon vastab tegelikkusele?

2. Kui esitatud andmed on ebatäpsed, siis palun täpsustada esitatud informatsiooni.

3. Kellele laev "Livonia" kuulub?

4. Kas laeval "Livonia" on sisustus, mööbel, aparaatid jne. on laevaga koos maha müüdnud?

5. Kas Eesti riik vajab tulevikus "Livonia" tüüpi laevu? Lugupidamisega

Tõnu Kauba

Arupärimisele järgnenud nädalal said selgeks nii eelmises "Meremehes" nimetatud müügihind kui ka ekslikult kirjapandud tulunumber. Ning tõenäoliselt laevamüügi põhjuski.

Kallis pidada

Veebruaris 1991 esitles "Meremehes" toonast "Arnold Veimerit" kapten Artur Kivistik. Ta ütles, et seda ehitamisel 14 miljonit valuutarubla maksnud laeva pidas ülal Moskva ja oli mures, mis saab siis, kui sealt enam raha ei tule. Golfi hoovust ja Vahe-merest Atlandi ookeani tulevaid nn. läätseid uurivalt teadlasil oli palju kasu seadmeist, mis võimaldasid võtta veeproove ühtaegu eri sügavustest, suurim proovitud sügavus oli 5000 m.

Järgmine kord oli "Meremehes" juttu Miidurannas pikemat aega seisvast Eesti lipuga "Livoniast" novembris 1993. Kommentaarid seoses laevamüügi aruteluga valitsuse 2. novembri istungil juhtisid tähelepanu laevamasinate suurele kütusekulule. See oli üks põhjus, miks selleks ajaks, kui valitsus "Livonia" müüki arutas, polnud ükski ametkond seda laeva endale taotlenud. Kuigi laeva oleks vajatud, poleks ühegi riigieelarvel oleva merendus-asutuse eelarve nii kalli laeva pidamist välja kannatanud. Teaduslaevaks, mida kasutatakse Eesti vetes, oli "Livonia" liiga suur. Laeva saatus vormistati valitsuse korraldusega:

Eesti Vabariigi Valitsus korraldus

4. novembrist 1993.a. nr. 637-k

Tallinn, Toompea

Nõustuda Eesti Teaduste Akadeemia ja Keskkonnaministeeriumi ettepanekuga Eesti Mereinstituudi uurimislava "Livonia" müümise kohta avaliku enampakkumise korras välisriigis, lubades müügist saadud raha erandina suunata Eesti Mereinstituudi eelarvevälisele pangakontole sihtotstarbeks kasutamiseks uue, väiksema ja ekspluateerimisel odavama laeva ning teadusaparatuuri soetamiseks, mis tagaks merealusuuringute jätkumise ja Eestile vajalike kalandusuuringute ning mereseire läbiviimise.

Peaminister M. Laar

Müüdi hoopis reisilaev

Tänavu veebruaris oli "Livonia" näitusel meremuuseumis ühe eksponaadina eelmisena nimetatud "Meremehes" number. Mereinstituudi direktor Ahto Järvik ja "Livonia" kapten Riho Randoja andsid ülevaate laeva rendipölvest. Teadusturismiks nimetatud tegevusala lubas uus valitsuse korraldus:

Eesti Vabariigi Valitsus korraldus

12. oktoobrist 1994.a. nr. 765-k

Tallinn, Toompea

Täiendada Vabariigi Valitsuse 4. novembri 1993.a. korraldust nr. 637-k pärast sõna "müümise" sõnadega "või vajadusel rentimise".

Peaminister Mart Laar

Samal aastal oli laeva ümber ehitatud. Tänavu võidi müügiks üles lugeda voorusi: 40 avarat töölauga väliskajutit, 77 hea Euroopa klassi kajutikohta, 2 söögisaali, suur konverentsiruum, baar, 2 sauna, puhke- ja spordiruum.

Teadustöö võimaluste kohta teatati, et suurem osa originaalaparatuurist on vana ja aegunud, kuid võimalik on teha meteoroloogiat-, füüsilise okeanograafia, merekeemia- ja merebioloogiuuringuid. Olemas on kraanad, töötekk, vintsid-pumbad, kuid masinad on Vene päritolu. Ent 9-9,5 sõlme võib saavutada ka ühe masinaga, on stabilisatsioonisüsteem ja hea manööverdusvõime ning üles loetud on navigatsiooniparaatid.

Hinna üle võib läbi rääkida: omanikud on väga agarad laeva müüma, sest nad ei vaja enam seda laeva. Ka laeva kättetoimetamist mistahes maailmajakku võib arutada.

Registritunnistuse järgi oli "Livonia" reisilaev. Laeva haldav mereinstituut teenis rendiraha nagu harilik ettevõtja,



Sel ajal, kui valitsus korraldab, hävis "Livonia" tasapisi Miidurannas.



21. septembril kell 19, kaks tundi enne ärasõitu Miinisadamasse.

tõsi, suurusjärgu võrra vähem kui eelmises "Meremehes" eksituse tõttu kirjas oli.

Riigi omand

Nõukogude valuutarubla eest saadud "Livonia" kuulus Eesti riigile. On täiesti mõistetav, et ajal, kui ükski riigiasutus poleks suutnud laeva ülal pidada, püüdi seda müüa, et saada sobivam laev. Müük ei õnnestunud aga mitmel aastal ja rentimine äratas Miidurannas tasapisi hävineva laeva uuesti ellu ning kättis ülalpidamiskulud.

Valitsuse korraldus võimaldas laeva müüa või rentida. Ent tänavu mais tegi siseministerium keskkonnaministeeriumile ettepaneku jätta "Livonia" Eestisse. Laeva plaaniti kasutada

- territoriaalmeri valveks
- majandusvööndi kontrolliks
- merepäästeks ja -otsinguks rasketes ilma- ja jääoludes
- riigikaitseüksannetes
- keskkonnaseisundi kontrolliks

- suurte õlireostuste tõkestamiseks

- kalakaitse-eeskirjade täitmise kontrolliks

- mereuuringuiks (mereinstituudi teaduritega)

- esinduslaevana Eesti Vabariigi presidendile ja valitsusele

- nüüdisaegse praktikalaevana merehariduskeskuse kadettidele

15. mail tegi siseministeriumi asekancler Tiit Sepp keskkonnaministeeriumi kanclerile Rein Ratasele ettepaneku:

alustada meie ministeeriumide ja Eesti Mereinstituudi ning Püürvalveameti vaheliste vajalike toimingutega "Livonia" bilansist bilanssi üleandmiseks.

Nii lihtsalt keskkonnaministeerium tülkast laevast vabaneda ei tahtnud. "Livoniaga" pakuti bilansist bilanssi kaasa ligi 10 miljonit krooni võlgu, seega oleks siseministerium saanud laeva selle raha eest justkui osta.

Müügihind oli 33 miljonit EEK

Anu Kaupmees Rootsi Raadiost vestles Muskö sõjaväebaasi pressiesindaja Lars-Ake Stärkiga, kel olnud esialgu raske aru saada, mida halba oli Rootsi merevägi teinud, kui ostis pakutud laeva hinnaga, mida selle eest nõuti. "Livonia" hind oli tema teatel 18 miljonit SEK ja see on hea laev, just sobiv mereväe varustuslaevaks. Ka Rootsi mereväestaabi pressiesindaja Lars Wallgren kinnitas, et "Livonia", mille uus nimi polnud veel teada, on laevatehases, kus seda sobitatakse mereväe vajadusteks. Tema kolleegid, kes "Livoniast" külastanud, kiitnud seda värt laeva, millest saab hea ja vajalik lisa Rootsi sõjalaevastikule - veepealse ründelaevastiku varustusbaas. Teistel teadatel saavat "Livoniast" üks kolmest relvastamata tagalaebasist. Või hoopis koordineatsioonikeskus merel.

Nüüdseks on teada, et "Livonia" uus nimi on "Trossö", pardanumber A264 ning kodusadamaks saab Karlskrona. O on rootsi keeles saar, tross aga tähendab nii köit kui ka (sõjaväe)voori. Ning Lars Wallgreni kinnitustel saab see teeninduslaevaks, millel hakkab paiknema ka remondimeeskond.

23. septembril langetati Eesti lipp, ja selle päeva Eesti Panga kurss annab müügihinnaks 18 milj. SEK x 1,83364 = 33 milj. EEK.

Müüa oli parem kui anda

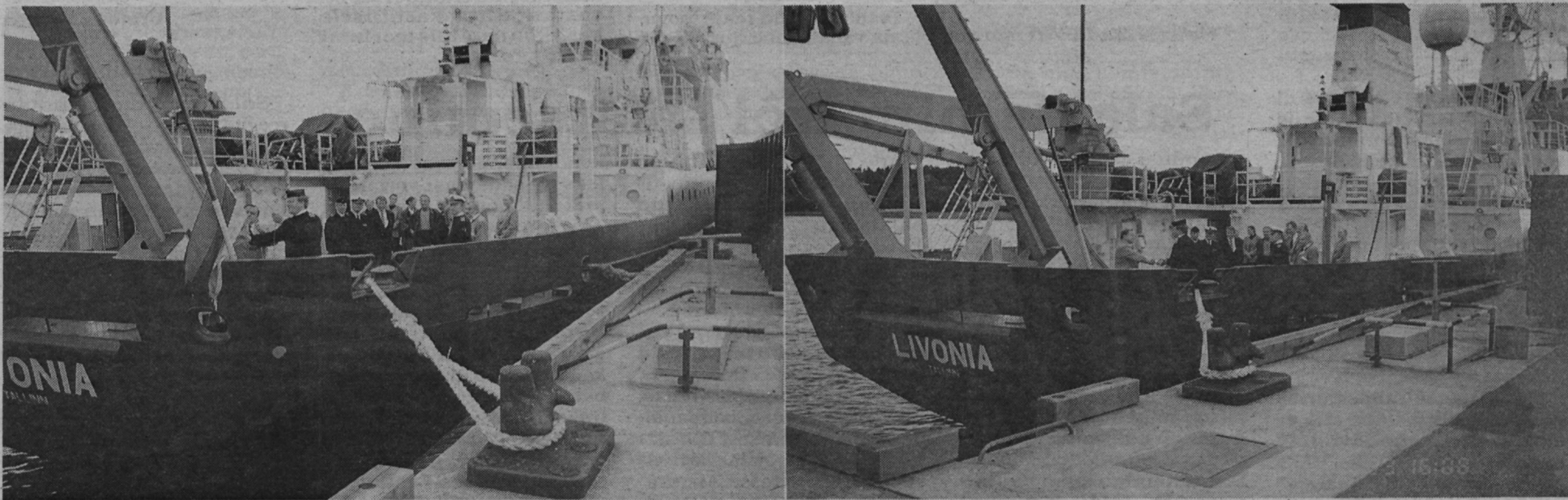
Valitsuse korraldus lubas laeva müügist saadavat raha sihtotstarbeliselt kasutada Eesti Mereinstituudile uue, väiksema ja ekspluateerimisel odavama laeva ning teadusaparatuuri soetamiseks. Ent tänavune ettepanek anda "Livonia" bilansist bilanssi üle teisele Eesti riigiasutusele ei andnuks mereinstituudile uut laeva. Amugi mitte raha võlgade tasumiseks. Kuuldavasti seostati laevapere pikka aega saamata palga kättesaamine laevamüügi, samuti remondivõla maksmine laevastiku tehnohooldes kaasidele.

On küsitav, kui uue või kui hea laeva saaks mereinstituut saadud raha eest. On teada, et Eestis ehitatud "Pikker" maksis 14,3 miljonit krooni, uue samasuguse laeva hinnaks kalkuleerinud Tallinna Meretehas juba 24 miljonit. Sel juhul jääb mereinstituudil pärast võlgade tasumist järele liiga vähe raha, et selle eest uut laeva ehitada lasta.

Isegi siis, kui laevamüüki vahendanud "Pahlsson Shipping" pakuks asemele osta 30-aastaselt vanakesi, oleks see mereinstituudile parem lahendus kui olnuks "Livonia" äraandmine. Riigieelarvest uue laeva muretsemiseks raha küsida tundub olevat läbikukkumisele määratud ettevõtmine.

Kahjuks on see tüüpiliselt ametkondlik probleemilahendus. Aramüüdnud "Livoniaga" samaväärset laeva riik sel sajandil vaevalt muretseb, ent äraandud "Livonia" jäänuks Eestisse alles.

Madli Vitismann



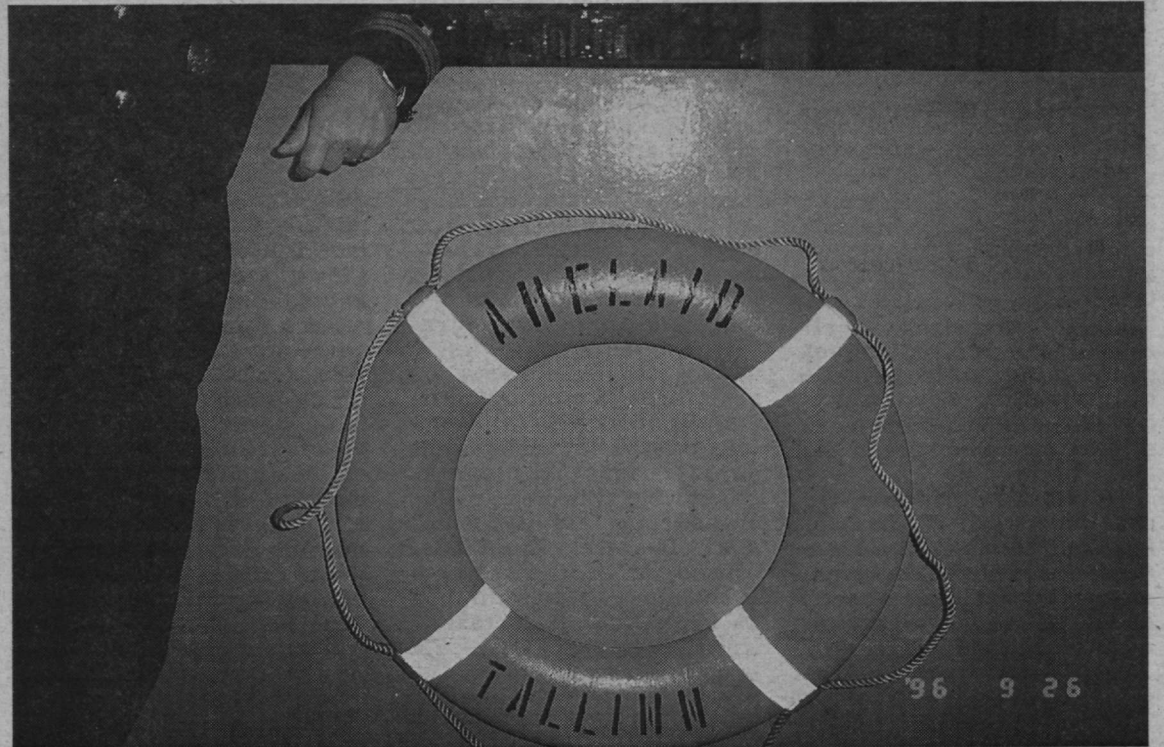
23. septembril kell 14.30. Lipu langetamine ja laeva üleandmine Muskö mereväebaasis. Kapten Riho Randoja: "Kui tuletada meelde vana hea loosungit "Läänemeri - rahumeri", siis ehk on mõlemad pooled võitjad." Ulf Hildebecki fotod

M E R E P Ä Ä S T J A

Nr. 2 (5) "Meremehe" lisaväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Vesilastis Hiiumadalal lk. 7
- ☛ Nagu päris mere peal lk. 8
- ☛ Laevaliini lõpp lk. 9
- ☛ Lipuvahetusest arestini lk. 10
- ☛ Paat kaenlasse ja randa! lk. 10



Aheldatud "Ahelaiu" päästerõngas. Peab küll surmahirm olema, et seda salongis asuvat päästerõngast seina küljest lahti saada! Reet Naber foto



30. septembri õhtul hoiatas Kõpu radarijaam ballastis Szczecinist Peterburi suunduvat Vene kaubalaeva "Volgo-Balt 103" Hiiumadala eest, mille peale kapten vastas, et on Hiiumadalast üle. Aga kolmveerand tundi hiljem teatas ta, et laev on Hiiumadalal kinni, laevas on auk ja vesi tungib masinaruumi, ning palus abi.

Veel kolmveerand tundi hiljem, juba pärast südaööd, oli laev madalikult lahti saanud ja triivis. Kui plaaster oli pandud, selgus, et lekib ikkagi. Ankur saadi sisse alles kolm tundi hiljem, samasse suundusid kaks läheduses olnud Vene laeva.

Öö jooksul oli masinaruumis olevale veele lisandunud 60 cm, alles hommikul oli märgata vee juurdevoolu aeglustumist.

Hommikul alustas Vene lipuga "Ladoga-19" avaristi pukseerimist. Esimene katse ebaõnnestus – puksirots katkes. "Volgo-Balt 103" ankur jäi põhja. Laevaomanik AS Loode Merelaevandus otsustas Peterburist pukseri järele saata ja avaristi 2. oktoobril kodusadamasse Peterburi pukseerida.

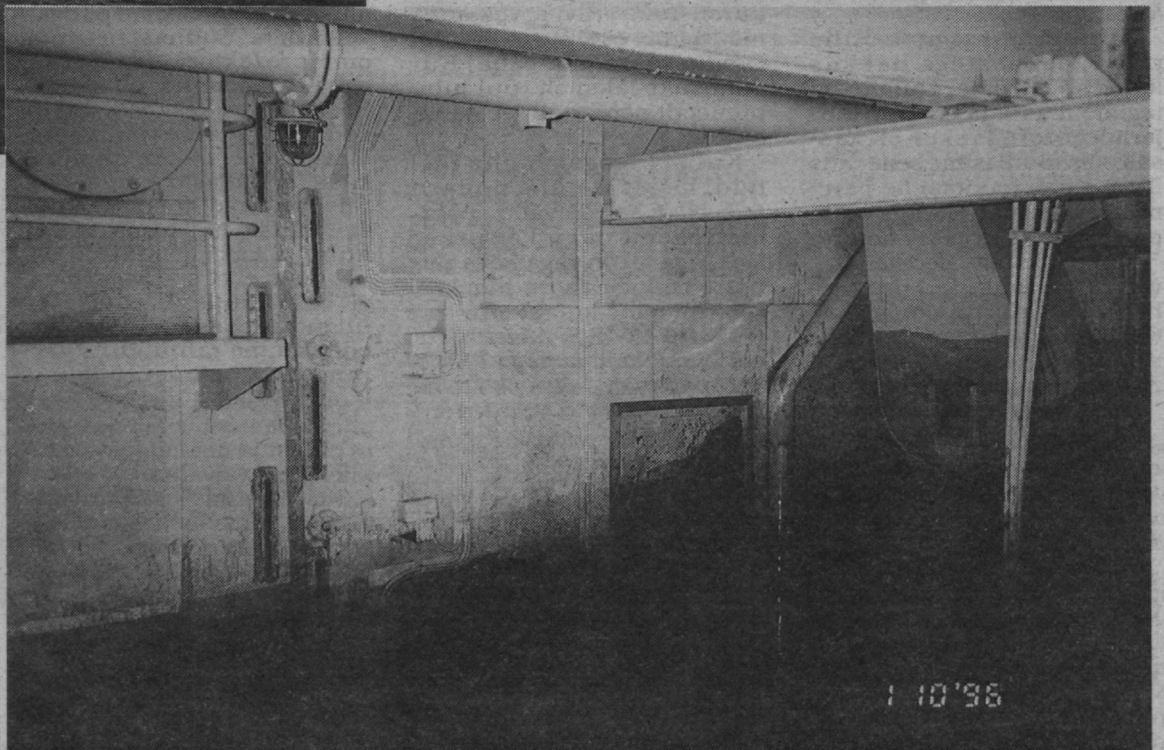
Vesilastis Hiiumadalal

1. oktoobril "Volgo-Balt 103" üle vaadanud piirivalvekomisjon järeldas, et laev sõitis madalikule nõrga kaarditöö tõttu (roolikambris olid kapten ja roolimadrus). GPS ei töötanud, sõideti lokaatori järgi. Kapten ise pidas peamiseks põhjuseks gürokompassi riket.

Reostusohutu ei olnud, keegi viga ei saanud. Laevapere oli 13 inimest.

Paraku puudub Eestis seadusesäte, mis kohustaks Eesti territoriaalvees laevu pukseerima või päästma ainult Eesti laevadega. Mujal on ja ka endises N. Liidus oli see endastmõistetav.

Madli Vitismann



Laevaliini lõpp



Total lost — 1987. aastal ehitatud 14,5-meetrine fiiberklaasist "The Punch Craft II" sõitis 16-sõlmelise kiirusega Buruni madalikule.

See laev kaua ei sõida – nii arvanud kogunud kaptenid augustis Hundipeale sõitnud "The Punch Craft II" nähes – aknast olnud näha, et laevamehed ei tundvat toodreid.

26. septembriks sai valmis "The Punch Craft II" juurd-luskokkuvõte. Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Vello Muru sõnul jäi madalikule sõidus süüdi Soome kapten.

Nüüdseks on tõestatud, et sel laeval oligi kogu aeg soomlasest kapten ja sellest polevatki midagi, sest plaanitud oli liini Pärnu–Ruhnu–Roja. Mis sest et, nagu võiski arvata, Lätisse polnud kavatsesid sõita. Ruhnu piirivalvekordoni kinnitusele on "The Punch Craft II" augustis Ruhnus käinud 11 korda, kuid pole kordki sealt välismaale vormistanud.

Vello Muru imestas, miks Raivo Õiglas peab end kapteni, sest laeva dokumentidest ei nähtu, et Soome kapten oleks oma kohustused hr. Õiglasle üle andnud. Küll on sealt aga näha, et Benno Luts on määranud Raivo Õiglas vahetuskapteniks ja end tüürimeheks.

Laeva viis madalikule tegemata kaarditöö, mis viitab kapteni vähesele nõudlikkusele ja tüürimehe veale. Elektronkaarti laeval ei olnud. Enamgi veel – laevajuhtkond pole osanud juurdleja kaarditöö kohta küllalt täpselt vastuseid anda. Viimasel reisil, mille "The Punch Craft II" tegi kui lõbusõidulaev, ei vormistatud laeva välja ei Pärnust ega Kihnu.

Paberite poolest võinuks kapten olla Benno Luts, Raivo Õiglas väikelaevajuhtimehaaniku tunnistusest piisab sel laeval vaid roolimad-rusena töötamiseks. Seda rolli ta õnnetushetkel täitski. Ent reisislaevadel (ja tankeritel) peab Eesti vetes olema kaks laevajuhti roolikambris.

Inimohvriteta ja suure materiaalse kahjuga avariil Eesti sisemeres, milles laevaomanik ja kapten olid soomlased, klassifitseeris Vello Muru ohtlikuks juhtumiks. Omanik on selle väikese materiaalse kahju esitanud kindlustusele kui total lost.

Vello Muru hinnangul viis selle juhtumini ahnus ja tal on kahju, et inimeste aitamiseks mõeldud ettevõtmine nii halvasti lõppes. Eestis õieti ei olevat sobivaid laevu. Iseasi, mis laev see olekski, millel vähem kui 12 inimese sõidutamise ni kaugemale majanduslikult tulus oleks. Üle 12 inimese sõidutamisel tuleb aga täita reisislaevanõudeid.

Ent millegipärast pole selle juhtumini puhul juttu sellest, miks see kaaater üldse Eestisse tuli. Paistab, et ametiisikud tõemeeli peavad Soome laevaomanikku filantroobiks, kes tuli Eesti vetesse sõpru tasuta vedama. Võis ju enne sõitade alustamist kindel olla, et kogu ettevõtmise eesmärk on palju pappi, ja kiiresti. Samavõrd võis kindel olla, et mingil juhul ei piirdata 12 reisisjaga, vaid püütakse sõitjaid saada nii palju, kui laevale mahub. Kui ametiisikud, keda riik on usaldanud sää-rast tegevust kontrollima,

oleksid seda teinudki, oleks selle laeva tegevus lõppenud mitte karilesõidu, vaid vaba-tahtliku tagasipöördumisega kodumaale esimese-teise sõidu järel.

Nüüd tuli kogu lugu avalikuks tänu ohtlikule juhtumile. Kui seda polnuks, saanuks laevaomanik sügisel tulused-kulused kokku arvata ja lihtsameelsest eestlaste aitamisest järgmise hooaja plaane pidada – teenitud raha pealt ei tulnuks makse maksta kummaski riigis.

Kui aga õnnetus polnuks nii õnnelik? Eestis on arvata-vasti enamik inimesi kindlustamata ja materiaalne kahju osutus väikeseks seetõttu, et need, kes seekord eluga ja isegi kuiva jalaga pääsesid, ei esita arvatavasti laevaomanikule kahjutasunõuet õise elamuse, segiläänud plaanide või kasvõi kõigest hotelliarve asjus. Ent kindlustusfirma esitanuks kindlasti kopsaka arve, ja selle vaidlustamisel tulnuks välja, missugune riigiametnik on andnud loa sel kombel inimesi vedada. Inimestel endil tasuks muidugi meele pidada, et laevaomaniku vastutus tugneb makstud raha eest saadud piletil. Kui aga pileteid ei müüdnud ja maksti vaid sõiduraha, siis on igaüks laeva pardale astunud omal riisikol ja vastutab võimalike tagajärgede eest ise.

Süüsi hea, et see ohtlik juhtum nii ohutult lõppes. Oleks hea, kui see ka õpetlikuks osutuks.

Madli Vitismann

Veeteede ameti laev on valmis

Kui oktoobris 1993 Vene hüdrograafiväeosa üle võeti, pidanuks olema tublisti fantaasiat, et kujutada kahekorruselist silikaattellistest sõjaväehoonet moodsa neljakorruselise kontorihoonena. Peatselt muutus kabotaažisadam praeguseks Hundipeaks ja majas algas ümberehitus.

Nüüd, kui mõned ülesanded on veeteede ametilt juba ära võetud, on valmis saanud hoone, milles neid täita. Ülakorrusele plaanitud merepäästkeskus ei tegele enam ei merepääste ega rannavalvega, asemele on tulnud lootsitöö jagamine.

Lume tänava majas paiknevad meresõiduohutuse talitus, koordinaatlooniakeskus ja Roots'i meresõiduameti projektikontor. Ouel, st. Hundipea sadamas, on hüdrograafiatalituse laevad ja vara.

7. oktoobril külastasid Hundipea sadamat sise-, kaitse- ja teedeminister. Kuuldavasti plaanitakse veeteede ameti funktsioone veelgi vähendada.

Madli Vitismann



Puude taga on Veeteede Ameti kuivamaalaev.



Vaade kaptenisilla rõdult – ilusa ilmaga näeb kaugemale üle lahe, naabersadamad paistavad samuti.



Kaptenisillal on vahis kapten Rein Einberg.

Ei mingit selgust...

(Algus lk.3)

linenud ja pidanud ümber kirjutama, et uurimises osaleda? Ja et tehtud on kõik, et säästa rahvuslikku uhkust?

"Ma ei ole näinud selliseid vastuolusid komisjonis, need on olnud vaid meedias.

Kindel tähendus on sellelgi, et eestlastel puudub laevahuku uurimise kogemus."

Vastavalt Forssbergile "eestlastel pole olnud sedavõrd suurt osa teha, ja pole olnud mingit venitamist peatükkidega."

Kas pole tekitanud komisjonis probleeme, et eestlased on kogu aeg kaitsnud end laevapere vastu suunatud kriitika eest, näiteks et kangekaelselt väidetakse, et kapten Arvo Andersson oli loomulikult katastroofi lõppjärgus roolikambris?

"Ma ei ole kunagi mingeid selliseid probleeme näinud. Ja me pole ju veel komisjonis kõiki laevapere tegutsemise küsimusi üles tõstnud."

Kas ei või raskus saada eesti esimeest olla tingitud just sellest, et keegi ei taha meeleldi seista valmis uurimuse eest, mis võib hakata kritiseerima laevapere õist tegevust? Ja et seetõttu eelmine esimees Andi Meister hüppaski alt ära?

"Ma ei mõista, miks ei peaks tahtma seista tõe eest. Selle saamiseks me töötamegi. On kahetsusväärne, et Meister hüppas alt ära, temaga oli hea koos töötada. Tema põhjus oli isiklik, ta ei olnud lõpuks enam tasakaalus ja seetõttu, arvan ma, kritiseeris ta meid nii kõvasti."

Ta ütles, et rootslased domineerivad komisjonis? "Jah, eestlased võivad seda nii näha. Kuid see sõltub kultuurierinevustest – meil on sageli terav vaidlus, kus esitatakse oma arvamused. See on eestlastele võõras. Kuid kindlasti on Rootsi võtnud komisjonis suhteliselt raskema koorma."

Teid on süüdistatud erapoolikuses, et kaitsete Rootsi meresõiduametit, mis tegi "Estonia" riiklikku sadamajärelevalvet? "Laev pole kunagi olnud Rootsi lipu all, meresõiduametil polnud sellega midagi tegemist. Ja mida võinuks sadamajärelevalve leida sellist, mida pole leitud?"

Pikk rida intsidente võõrivisiiriga enne "Estonia" hukku pidanuks olema piisavaks hoiatuseks? Kuid keegi ei võtnud seda tõsiselt.

"Jah, on võimalik, et katastroofi võinuks vältida, kui

sõsarlaeva "Diana II" intsidentid oleks ette kantud."

Uurimine on võtnud enam kui kaks korda nii pika aja, kui esialgu plaaniti. Kuidas see on nii läinud? Kas te olete uurinud liiga palju, et ei saa punkti panna?

"Jah, osalt võib see nii olla," ütleb Forssberg. "Kogu aeg on esile kerkinud uusi detaile, mida uurida. Perfektsionistid pole kunagi rahul, kuid nüüd ei vii see enam edasi. Meil on piisavalt materjali, et õnnetuse põhjus kindlaks teha."

Kriitikud võrdlevad seda ameerika TWA-allakukkumise uuringutega, mis said kiiresti edasi. Kas lemdurid on kiiremad uurima kui kaptenid?

"See võrdlus ärritab mind. TWA ei läinud nii kiiresti ja peab meenutama, et kõik ühe seeria lennukid on identsed. Iga laev on unikaalne ja võtab

uurimiseks rohkem aega.

Pealegi ei ole "Estonia"-komisjon võtnud uurimiseks kauem aega kui Gotthöra lennuõnnetuse uurimine – see võttis samuti kaks aastat."

Kui komisjon lõpuks valmis saab, hakatakse teid tõenäoliselt kritiseerima. Kas me vabaneme kuidagi "Estoniast" – kas me ei saa uut Palme-olukorda?

"Võimalik, kuid ei Palme mõrva asjas, kadunud DC 3. asjas ega Dag Hammarskjöldi surma puhul tea me täpselt, mis juhtus. See sünnitab spekulatsioone. Me kavatsime teisiti täpselt kindlaks teha, mis juhtus "Estoniaga".

Kas te saate uueks aastaks valmis?

"Loodan."

Anders Hellberg
"Dagens Nyheter",
27. september
Tõlkinud Madli Vitismann

Lipuvahetusest arestini

Möödunud aastal ja selle aasta suvel oleme aeg-ajalt kuulnud reisilaevast nimega "Orion II". Selle eaka laeva praegune käekäik on üsna seklusrikas, ilmselt ei anna sõjaaegsed seiklused praegustega võrrelda. Või mine tea, pahatihti on nii mõnegi laeva saatust selline, et õnnetustest-hädadest jätkub mitme teise jagu. Ega vanasti ilmaasjata laevaehitusel igasugu endeid tähele pandud ning kui mõni "kunts" ebaõnnestus, siis arvati, et ega sellest õiget sõitjat saa. Vist on "Orionilgi" oma saatuses sõlm sees.

Tänavu septembris tekkis uus konflikt laevaga Rootsis. Suvi läbi oli laev teinud edukaid merematkereise Riias Slitesse Gotlandil. Laev oli välja müüdnud ja reisijad rahul pakutava programmiga, mida organiseeris "Baltic Tours Riga".

14. septembril laev arestiti Slites. Ajakirjanduses püüti aru saada konflikti olemusest. Paljudele tundus, et käsitlused olid väga ühepoolsed ja mõjutatud rahvusvahelise transporditöötajate föderatsiooni ITF-i poolt. Nagu igal segasel ajal, on siingi ilmselt palju selgitamist nõudvat. Anname siin lühikese ülevaate toimunust Läti Mereadministratsiooni direktori asetäitja Laila Racina arvamusel, mida võib lugeda põhjalikumalt ajalehest "Juras Vestis".

"Esimesed ohumärgid jõudsid Läti Merendusadministratsiooni siis, kui laeva prahtinud "Baltic Tours Riga" direktori Arnold Senkansini jõudsid lendlehed, mis olid antud laeva kaptenile Slites. Need on välja antud Rootsi ITF-i organisatsiooni poolt ning kutsusid Slite elanikke üles osalema protestiaktioonides "Orion II" vastu.

Aktsioonide organisatorid esitasid nõudmise, et laevaomaniku ja laevapere vahel sõlmitaks tööleping, mis vastab ITF-tüüplepingule ning et laeval vahetataks Honduurase lipp (mugavuslipp) teise lipu vastu.

Esimene üleskutse oli 26. augustil laev Slites kinni pidada. Läti Välisministeeriumi kaudu vahendatud info põhjal tehti Läti saatkonnale Stockholmis ülesandeks proovida Gotlandil läbirääkimiste teel saavutada kokkulepe meelevalduse ärajätmiseks. Aga Gotlandi võimud olid valmis garanteerima ainult selle, et meelevalduse ajal on politsei kohal ja jälgib, et vägivalda ei kasutataks, sest Rootsi seadusandluses on selliste protestiaktioonide läbiviimine täiesti lubatud.

26. augustil viidi ähvardused täide ja selle tulemusena keeldusid kohalikud giidid reisijatega Visbyse minemast. Kui rahulolematud turistid (kes ilma giidita ikkagi olid Gotlandi pealinnas ära käinud) laevale tagasi saabusid, blokeerisid demonstrandid laeva. Kui meeskonnaliikmed püüdsid tavalisel kombel kai äärest lahkuda (otsi ära anda), kasutati nende suhtes vägivalda, mida tunnistavad ka meditsiinilise ekspertiisi aktid. "Blokadist" vabanemise ajal tekitati laevale mitte just väike materiaalne kahju. Vähe sellest. Juba 22. augustil olid Slite sadama esindajad keeldunud laeva teenindamast. Seoses sellega oli laeva meeskond pärast seda tähtaega oma jõududega sildunud ja kai äärest ka lahkunud. 27. augusti läbirääkimiste ajal, mis peeti ametiühingute ning laeva juhtkonna vahel, esines volitatud isikuna Rootsi Väikeettevõtete Assotsiatsiooni poolt palgatud isik. Läbirääkimiste tulemusena saavutati kompromiss, et laeval lubatakse silduda ja reisijatel maale minna, kuid laeva teenindamisest öeldi ära. Pandi paika järgmiste läbirääkimiste aeg: 31. august. Selleks ajaks sõitis sinna Mereadministratsiooni esindaja Laila Racina ja Läti Rootsi saatkonna II sekretär Vitold Ruis, kes tegeleb majandus- ja kommertsprobleemidega. Seega võtsid läbirääkimised tõsise ilme ning Rootsi ametiühingute esindajad mõistsid, et neil ei õnnestu enam šantazeerida ega oma tingimusi peale suruda.

Läbirääkimiste käigus tutvustasid mõlema poole esindajad oma nõudmisi. Rootsi pool jäi enda juurde: vahetada laeva lipp ning sõlmida ITF-i tööleping, kusjuures lisati veel juurde, et leping peab olema sõlmitud ja alla kirjutatud Rootsi seaduste järgi. Nõuti ka laevaomaniku allkirja, olgugi et tööandjaks antud juhul oli prahtija "Baltic Tours Riga". Rootsi pool teatas, et peale konsulteerimist Londoni peakorteriga on neil erakorralised õigused "Orion II" vastu aktsioonide läbiviimiseks, et neid sundida lepingule alla kirjutama. Läti pool tegi selgeks, et töölepingut ei ole võimalik sõlmida, lähtudes võõra riigi seadusandlusest. Samuti soovitati võtta kontakti ka Läti ITF-i esindajatega või ükskõik millise vaba ametiühingu esindajaga, et tööleping sõlmida tööandja ja ametiühingu vahel Lätis.

Läbirääkimisi võiks pidada edukateks, sest seal õnnestus põhjendada Rootsi poole nõudmiste ebaseaduslikkus. Samuti õnnestus kokku leppida selles, et ei võeta ette uusi protestiaktioone laeva vastu vähemalt mitte enne läbirääkimiste järgmist etappi, mis määrati 5. septembriks. Lepiti kokku ka selles, mis ajaks laeval lipp vahetatakse.

Järgmisi läbirääkimisi ei toimunud ja Läti Mereadministratsioon sai tõsise kirja, kus avati laevaomaniku Kari Aimo Eriksoni must minevik. Praegu kontrollivad Läti ametivõimud selles kirjas esitatud andmete õigsust, et siis oma järeldused teha. Vahepeal aga, 14. septembril arestiti "Orion II" Slites Rootsi maksuameti nõudmisel.

Läti materjalide põhjal
Lauri Naber

**EESTI
MEREMEESTE LIIT
"Meremehe"
eriväljaanne**

Paat kaenlasse ja randa!

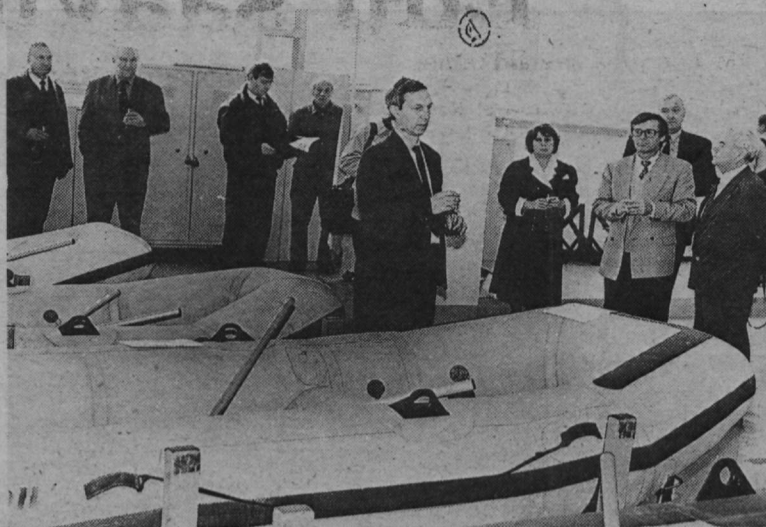
2. oktoobril esitles Eesti merelaevanduse laevastiku tehnohooldes baas oma Vene partnerite toodangut. Koplis, endises spordilaevade katsetehases paiknevas parvejaamas olid laiaila laotatud AS-i Jaroslavrezinotehnika tootnaised.

Musti, siniseid, punaseid ja oranže kummipaate katsusid kokkutulnud merendustegelased päris tõsise huviga. Pehme kiiluga "Orion"-paadid näisid Eesti kiviste randade jaoks pealtnäha liiga õrnad, kuid peatehnoloog Aleksandr Kovaljovi sõnul oleval üht suuremat eelmisel päeval Miinisadamas edukalt demonstreeritud. Väiksema paadi kaal lubab seda tõesti kaenlasse võtta.

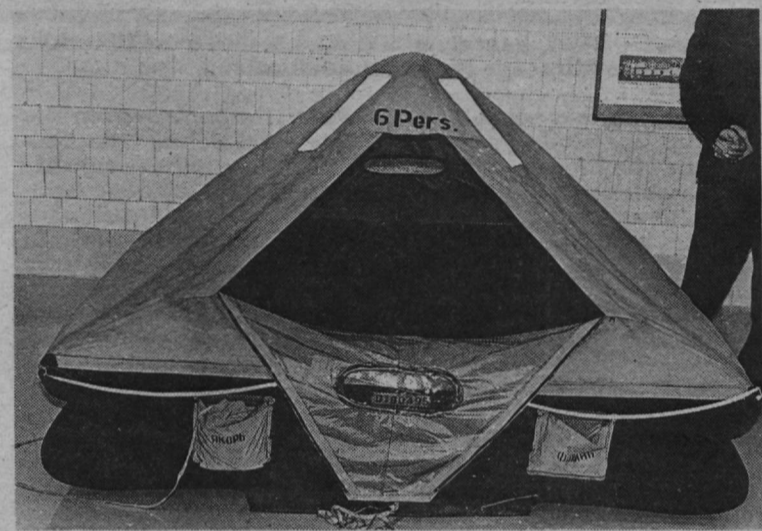
Esitleti ka sama tehase päästeparvi, üks lasti lahti kohapeal. Algusest peale rõhutati, et tegu on paatide ja parvedega, mida võivad kasutada SOLASE alla mittekuuluvad laevad ning et odava hinna tõttu peaksid need meeldima kalameestele ja hobimeremeestele. Ning need ei võta laevatekil palju ruumi.

30 aastat selles valdkonnas töötanud endine sõjatehas on alustanud oma (kummi)toodangu eksporti lähivälismaale ja Lõuna-Ameerikasse, ka Soome, Türgisse ja Hispaaniasse. Balti turust ollakse igatahes huvitatud, samuti koostööst – parvede jälgid plastkonteinerid on tehtud Eestis. Paljud detailid on patenteeritud, lähenetakse ka SOLASE nõuetele. Väikeste paatide ja parvede eeliseks on aga just kergus – et ka üks saaks parvega hakkama.

Kummipaadi hind oleval 2/3 Lääne analoogi omast, ja just see andvatki Eesti merendusametnike sõnul ärile jumat. Suurimat, 9-kohalist esitleti päästepaadina, Aleksandr Kovaljovi sõnul töötatavat parasjagu 24-kohalise kummipaadi kallal. Venemaal kasutatakse seda inimeste evakueerimiseks ülejuutusalt, Eestis aga saartele sõiduks. Eesti pool on esitanud karmid nõuded: et paat oleks ühes pakis, kii-



Aleksandr Kovaljov (keskei) kiidab paate ja partnereid.



Jaroslavli parvede põhi on ruudukujuline ja kahekordne.

resti komplekteeritav ja lolli-kindel.

Päästeparvi on "Jaroslavrezinotehnikalt" juba ostnud näifeks Uruguai veepolitsei ja kolm aastat oleval need mujalgi kasutusel olnud, aga tehase esindajate sõnul poleval veel kellelgi nende parve hädalukorras tarvis läinud.

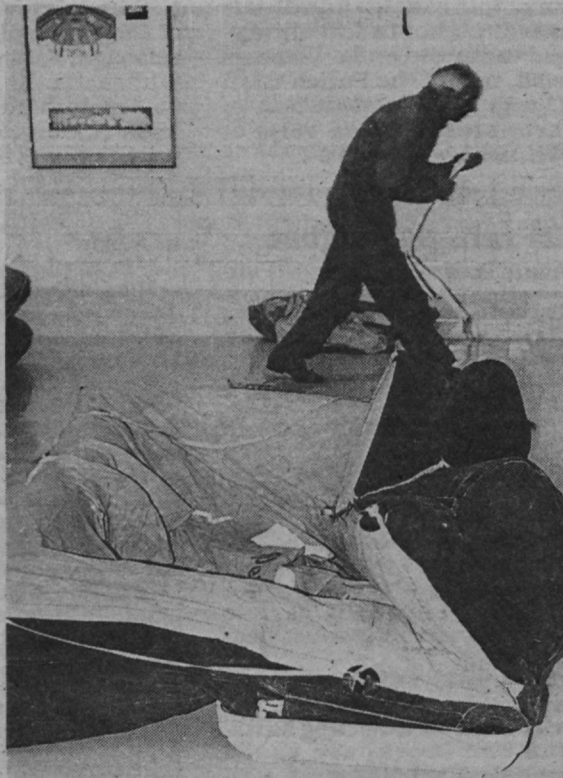
Hiljaaegu merepäästeõpuse juhun, kui vette visatud päästeparv, mis tänavu pakitud, kuidagi lahti ei läinud, kommenteeris laevastiku tehnohooldebaasi direktor Tiit Vinkel, et neil küll nii ei juhtu. Sealsamas on ka "Vikingsi" parvejaam. Aga "Vi-

kingi" parvedega võrdlemisel jääksid "Jaroslavrezinotehnika" parved alla varustuse ja mõnede konstruktsioonierisuste poolest. Kuigi, nagu öeldud, need päästeparved konkureerivad eeskätt hinna poolest, muus osas aga vajavad tõepoolest lähenemist SOLASE nõuetele. Ent hinna poolest konkurentsivõimelisi kummipaate paistis mõnigi esitluselt lahkuv merendustegelane kujutlevat juba oma suvilarannas.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Veeteede Ameti asedirektor Vello Mura valib sobivat paati.



Kohe läheb parv lahti.

Edu saavutamine koostöös

IMO peasekretäri William A. O'Neil'i merepäevamõtteid

IMO on juba aastaid tähtsustanud merenduspäeva ja selle aja jooksul oleme me korraldaval kasutanud võimalust tõsta esile probleeme, mis on tähtsad laevandusele, kuid ükski neist ei ole olnud veel nii oluline kui see teema, mille me oleme valinud sel aastal – edu saavutamine läbi koostöö.

Kogemused, mida IMO on omandanud alates oma esimesest kokkutulekust aastal 1959, on näidanud, et ei organisatsioon tervikuna ega ka selle 153 liikmesriiki eraldi ei või loota edu saavutamisele, tegutsedes üksinda või väikestes gruppides. Õnnestumisele võib loota vaid siis, kui kõik teevad rahvusvahelisel tasandil koostööd.

IMO loodi foorumina mereriikide koostööks, arutamaks ühiseid probleeme ja leidsid lahendusi, mis oleksid kõigile osapooltele võrdselt aktsepteeritavad ja kasulikud. Tagasi vaadates võime öelda, et meil on olnud märkimisväärne edu. Me oleme vastu võtnud enam kui 40 rahvusvahelist konventsiooni, protokolle ja muud lepingut, mis käsitlevad peaaegu kõiki rahvusvahelise laevanduse valdkondi ja millest mõnele on saadud tunnustus ja nende nõudeid täidab enam kui 98% kogu maailma kaubalaevastikust.

Kui vaadata asja sellest küljest, võib öelda, et IMO on täitnud oma kohust. Siiski, IMO ülesandeks on ka suurendada meresõidu ohutust ja tõkestada laevade tekitatud saastamist. Ning seni, kuni on veel laevaõnnetusi ja laevade põhjustatud reostust, meie töö jätkub. Sellepärast peame me pingutama,

et laiendada IMO standardeid kogu maailma kaubalaevastikule.

Kuid ainult konventsioonide vastuvõtmine ei ole piisav, kuna me teame, et vastuvõtmine ei pruugi veel tähendada, et seda konventsiooni ka täidetakse. Mõnes riigis jälgitakse rangelt turvalisus- ja keskkonnakaitse nõudeid, mõnes aga paraku mitte ja juhul, kui mõne sellise riigi alus peaks sattuma tõsisesse õnnetusse või põhjustama õlilekke, on tagajärjed märksa tõsisemad, kui see oleks juhtunud mõnega esimesena nimetatud riikide alustest. IMO ei saa lubada sellise olukorra jätkumist. Laevandus on küll rahvusvaheline majandusharu, mis on uhke oma iseseisvuse üle, kuid see ei tähenda, et laev võib sõita, kus aga ise heaks arvab, pööramata tähelepanu oma seisukorrale. Maailmal on õigus eeldada, et iga riigi laevad vastavad rahvusvaheliselt kokku lepitud ohutuse ja keskkonnakaitse alastele standarditele. Laevaomanikud peaksid olema vastutavad, tagamaks, et nende laevad oleksid turvalised, korralikult mehitatud ja ei reostaks merd, ning valitsuste kohus on tagada, et nende lipu all sõitvad laevad vastaksid nende IMO lepingutele, mida nad ise on ratifitseerinud. Kui see neil ei õnnestu, siis on IMO kohus asuda tegutsema. Kogemused on näidanud, et parim viis selleks on koostöö, kuna meie arvates valitsus ei oma normatiividele mittevastavaid laevu oma lippude all mitte meelega, vaid see on tingitud vajalike ressursside või tehnika puudusest. Et aidata probleemi lahendada,

töötas IMO kuuekümnendatel välja programmi tehnilise koostöö alal ja on seda järgmise kahe aastakümne vältel pidevalt täiustanud. Me oleme aidanud valitsusi, andes neile nõuandeid, kuidas parandada merendusala administratsiooni ja koolitada inspektoreid. Me oleme aidanud merendusakadeemiatel arendada õpetamismeetodikat ja uuendada tehnoloogiat vastavalt kiiresti muutuvatele vajadustele, me oleme organiseerinud ka seminare, *workshop'e* ja treeningkursusi.

See programm on olnud edukas läbi aastate. Fakt, et praktiliselt kõik mereriigid on nüüdseks IMO liikmed ja paljud arenevad riigid on palunud IMO abi, et arendada oma merendussektoreid, näitab, kui tähtsaks IMO koos oma tehnilise koostöö programmiga on saanud. Ma soovin, et see programm toimiks ka edaspidi, sest ma tean, kui väga on sellist abi vaja. Laevandusmaailm on muutumas: traditsiooniliste mereriikide laevastik on vähenemas, samal ajal kui mõnel areneval riigil see järjest suureneb. Samal ajal on muu retkeitav maailma laevastiku vananemine ja konkurentsi teravnemine kaubanduses, mis paneb laevaomanikke tõrkuma investeerimaks uutesse laevadesse. Ennustatud on ka koolitatud meremeeste puudujääki saajandi lõpuks. Koostöövajadus kipub tulevikus isegi olema suurem, kui ta on praegu või on olnud minevikus, kuid praegu näitavad kõik tunnused, et IMO koostööprogramm peab pingutama võimalikult isegi oma säilimise eest.

Peamiseks probleemiks on rahapuudus. Projekt on seni sõltunud ÜRO arenguprogrammi ja mõne erilisel helde riigi finantsoetusest, kuid ÜRO on vähendanud meie sissetulekuid ainult osakeseks sellest, mis see oli veel mõned aastad tagasi, samuti on riigid, mis seni on IMO-t toetanud, oma toetust vähendanud endi finantsprobleemide tõttu. Kui IMO peaks nõrgendama oma pingutusi, jälgimaks konventsioonide täitmist, võib see olla ohtlik kogu "ohutuma laevaliikluse ja puhtamate ookeanide" programmile, eriti ajal, kui laevandusmaailm on kogemas põhjalikke muudatusi. Me võiksime oma traditsioonilistelt toetajailt nõuda küll rohkem tegusid, kuid mulle tundub, et meil tuleks nõuda ka teistelt valitsustelt suuremat osalemist meie programmides. Ka tööstuse abi võiks olla suurem, kuna tööstus teenib IMO pealt rohkem kui võimud. Tänu IMO tööle on välja kujunenud kindel kord merenduses, ilma selleta oleks siin palju erinevaid rahvuslikke ja regionaalseid konflikte.

Koostöö on peamine tegur, mis on aidanud IMO-l töötada välja reegleid, mis on aidanud muuta laevaliiklust ohutumaks ja vähendanud merede saastatust. Me oleme alati töötanud konsensusel, eelistades võtta vastu otsuseid, millega kõik oleksid rahul, selle asemel et suruda midagi kaela vastupunnivale vähemusele. Nüüd oleks vaja selline koostöövaim üle kanda ka teistele aladele.

Mõned registrid on viimasel aastatel kiiresti kasvanud,

sega sellepärast, et laevaomanikud on leidnud olevat selle kasuliku: nad kasutavad ära finantssoodustused, madalad maksud ja majandusliku paindlikkuse. Teisest küljest jälle mõned neist registreeritud tunnevad puudust ressurssidest, kogemuste ja teadmistega spetsialistidest.

Traditsioonilised mereriigid võivad tähelelda oma laevastike vähenemist, aga samal ajal on nad oma laevandusest sõltuvad enam kui kunagi varem. Neil on ka hästi vaja ohutust ja puhtust merel. Pealegi on nad sunnitud tunnistama, et üksinda pole neist keegi vaba.

Me kõik kuulume globaalsesse laevandusühiskonda ning sõltume koostööst üksteisega ning ka teiste toetusest selles ühiskonnas. Me usume lipuriikidele (*Flag State*) ja sadamariikidele (*Port State*) vahendite ning meie poolt soovitatud meetmete kasutuselevõtmisse;

me oleme sõltuvad laevaomanikest, klassiühingutest, sadamavõimudest ja kindlustuskompaniidest maailma laevastiku nõutaval tasemel hoidmisel. Ja peale kõige selle meil on vaja hästikoolitatud meresõitjaid, et kindel olla selles, et need meie laevad on ohutult eksploateeritud (opereeritud).

Keegi meist ei suuda üksiku vastu pidada. Koos suudame me teha, mida tahes. Me IMO-s teame liigagi hästi, et veel on väga palju teha. Uued meetodid ja tehnoloogiad on vaja sisse viia ja seda peavad tegema kõik IMO liikmed, mitte need mõned üksikud, kes seni on seda koormat kandnud.

IMO materjalidest tõlkinud
Lauri Naber

Kiri Pärnust

"Undine" von Hamburg – laev mitme nimega, keeruka saatusega

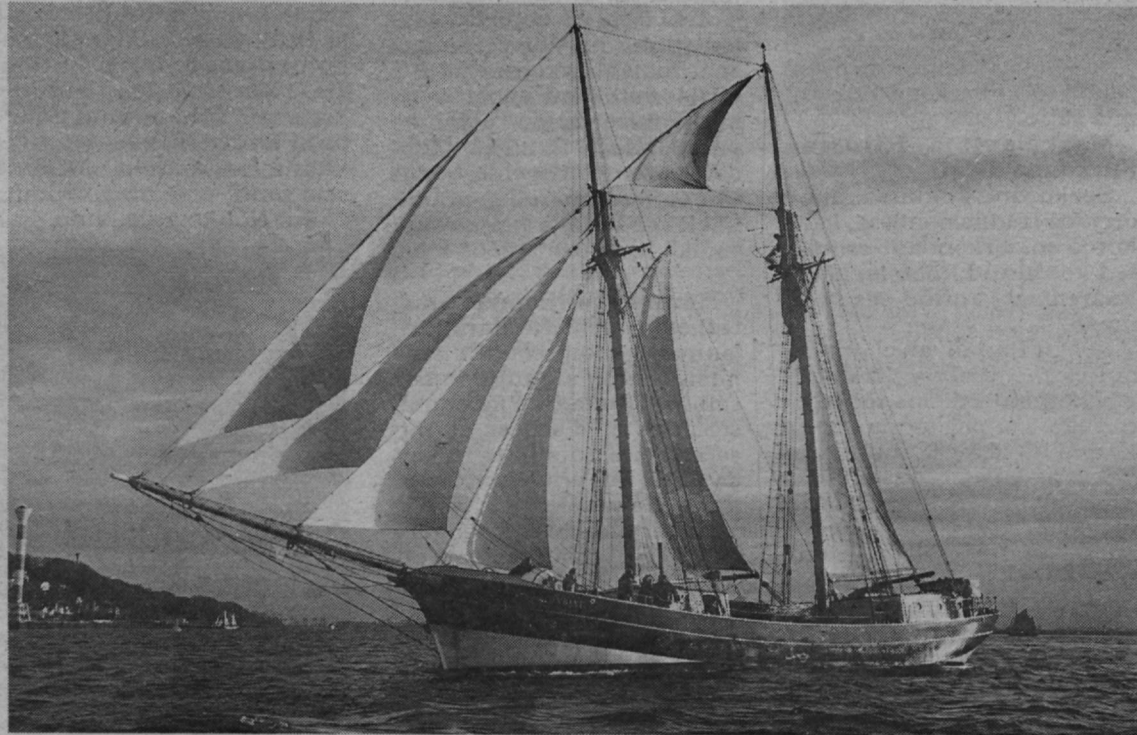
ke" diisel, ehitusaasta 1937. 120 hobujõudu. Kaal 7,5 tonni.

Oled juunis neile korra vett andnud. Nüüd, viimasel septembrikuu päeval lähed juttu puhuma. Löötsub lõunatuult, rabistab vihma, vaht- ning kaselehed ei teagi enam, kuhu kukkuda. Vallikäär läigib tinaselt ja korraka käib sul lihast ja luust läbi see ammutunud, armas sügisetunne, see tunne, mil tuul taas korstnas löötsub

ning merel oi kui kõrgeid laineid üles lööb. Enne, kui sind vanema daami poolt kapteni juurde juhataatakse, pead siingi ilma kohta vastama, ent see pole nn. saksa pretensioonikus, vaid lihtsalt ühine arusaam põhjamaisest sügisest.

Hubases ahtrikajutis, mille kunstiliselt kujundatud "buržuikat" liirima briketiga köetakse, laabub jutt nii reisidest, sadamatest, ilmast, Pärnust kui ka Raplamaa ki-

rikust, kuhu seekordne humanitaarabi taas läheb. Viiekümneaastane kapten Günther Jens on seegi kord "Undine" Pärnu juhtinud, lootsid lootsimise eest tasu ei võta. Pole kindel, kas seekord Pärnust tagasilasti saab – suvel saadi saematerjali, kuigi seegi pisku olevat sümboolne ja väike. Aga nii, Venemaast kuni Portugalini, Põhja-Norrast Lõuna-Iirimaaani, Šotimaa ja Soome kaasa arvatud, on sõidetud juba 12 aastat.



"Undine" von Hamburg-Blankenese.

Ei juhtu just iga päev, et Pärnu Kesklinna sadamasse püksitride, pargaste, kaubaning sõjalaevade sekka mõni täisteraskerega mootorpurjekask ennast ilmutab. "Undine" ongi selline. Et tea varasemate siinolnud laevade saatust, ent tema oma oli juba juunis, mil esimest korda kail number 8 sildus, plakatil väljapakutud andmetega küll eriline.

Niisiis: ehitatud teraskerega kahvelkuunariks, "Niestern & Co" laevatehases Delfzylis, Hollandis 1931. aastal. Teenis "Franziska" nime all oma leiba Saksamaa, Soome, Inglismaa ja Norra vahel seilates. II maailmasõja ajal pidi *Kriegsmarine* jaoks töötama. 1945. aastal tõi Pillaust 100 sõjapõgenikku läände. Tal on olnud kokku 7 omanikku. Nimedeks peale "Franziska" veel "Palmyra", "Annelies", "Gerd-Ute", "Nordstrand". Viimane siis "Undine". Kodusadamaks on olnud kogu aeg Hamburg, väljaarvatud 1958–61, mil ta "Anneliesi" nime all oma kodusadamaks Glückstadti pidas.

Ta korpust pikendati 1948. aastal 5,75 m võrra ja 1980. aastani teenis rannasõidus puht mootorlaevana. Viimase omaniku, hr. Joachim Kaiseri käe all taastati laeva endine pikkus ja 1984. aastast sõidab ta merd kui kaup vedav koolilaev. Seda koostöös Saksa Noorsooametiga.

Pikkus 29 m, püksitridiga 37. Laius 5,8. Ruumisügavus 2,4. Veeväljasurve tühjalt 115 kuupmeetrit. 96 BRT mastide kõrgus ca 27 m. Purjepind 420 ruutmeetrit. Meeskond 12-liikmeline.

Masinjõuks 4-taktiline neljasilindriline "Deutsche Wer-

Roolimeesteks ja purjederehvijaiks 16–17–18-aastased saksa noored. Noored, kelle elutee pole kulgenud probleemideta, kelle vanemad on lahuks läinud või kelle ette on veerenud mõni teistsugune kivi. Naissoost sotsiaaltöötajad, üks või kaks inimest, on nendega kaasas.

Esimeseks novembriks peab laev Hamburgis olema. Siis saavad noored mehed minna edasi tavalisse kooli või ka merekutset õppima. Ülliberaalsel turumajanduse-Saksamaal on rahvuslik madruste järelkasv ammugi välja suretatud, nagu meil meie põllumajandusega tahetakse teha.

Ent 28-aastasele sotsiaaltöötajale Stefanie Pflingstile mees Pärnu meeldib. Vaikne, roheline ja rahulik. On käinud Raplamaal, näinud veidi meie Eestimaad. Ehk naaseb veel. Tema sõnutsi kuus kuud merel poistega vastu pidada on "suur töö".

65 aastat vastu pidanud laev. Palju käinud. Nii mõndagi näinud. Ka kasvatus töö ja samaarlus on töö. Ju tal on siis hea kotermann olnud. Ei ole ta sattunud sõjas miinide otsa ega ülevalt pommide alla, kui sõja lõpus Lõuna-Läänemerele nõukogude allveelaevad saksa laatsaretlaevu põhja ajasid. Väike ja tähelepandamatu ju. Ja nii ta seisabki veel 8. kail. Tagasihoidlik, tööd täis ja vaikne.

Nendes, kes vähegi merd sõitnud on, äratub ta oma meelest. Sooje mälestusi. Tibab ikka veel vihma. Ikka vihma. Aga tuul on vaiksemaks jäänud ja neljapäeval, s.o. 3. oktoobril, tahavad nad välja minna.

24.-26. septembrini toimus Hiiumaal Rootsi Rannavalve Idaregiooni ja Eesti Piirivalve mereosakonna ning Hiiumaa ja Saaremaa piirivalvepiirkondade esindajate kohtumine.

Rootsi poolt esindasid Idaregiooni ülem Carl Gustav Fahlen ning operatiivosakonna ülem Rolf Bergström. Nemad saabusid ja lahkusid Rootsi Rannavalve lennukiga. Eesti poolt esindasid mereosakonna ülema asetäitja Jüri Kreek, Hiiumaa piirkonna ülem Mart Savioja ja Saaremaa piirkonna ülema asetäitja Vernon Jõgi. Tõlkis Jonne Berggren Haapsalu kordonist. See kohtumine oli üks osa juba pikemat aega kestvast koostööst Eesti piirivalve ning Rootsi rannavalve vahel. Praeguseks on tugevnenud otsesidemed piirkondade vahel. (Saare- ja Hiiumaa piirkonnad peaksid saama tulevikus Eesti piirivalve Lääne piirkonna tuumikuks. Seega oli seekord kohtumine nende Ida ja meie Lääne vahel.) Rootsi Rannavalve Idapiirkond hõlmab Suur-Stockholmi ja selle ümbruse, rannikualad Smålandini, Gotlandi, Mälari järve.

Põhiline arutelu käis tulevase koostöö vormide ja sisu üle.

Mereotsingute ja -pääste ning reostuse avastamise ja lokaliseerimise alase tegevuse eest Eestis vastutab piirivalveamet alates möödunud aastast. See tegevus nõuab erivahendeid ja -koolitust, millest mõlemast meil veel puudus on. Eesti-poolne huvi oli lülitada tuleva aasta teoreetilise ja praktilise väljaõppe rühmadesse neid, kes igapäevast tööd teevad, see tähendab keskastme spetsialiste. Kunagi me saame vastava tehnika nagunii ning hädavajalik on selliste spetsialistide olemasolu, kel on selle kasutamiseks eelteadmised ja -kogemused.

Rootsi esindajad olid valmis meie ettepanekute põhjal tegevuskava kokku seadma, ainult õppuste kestuse aja kohta arvasid nad, et peab veel järele mõtlema ja tõese pildi saama, kui palju on meid õpetada vaja. Talvel, kui mõlemal poolel on natuke vaiksem hooaeg, saab läbi viia nii teoreetilisi kui ka praktilisi õppusi (kui just meri päris jäässe ei lähe).

Lisaks väljaõppele on praktilise töö õnnestumiseks suur tähtsus inimeste omavahelisel suhtel. Neil, kes kummalgi pool Läänemere rannikul sama tööd teevad, on kindlasti kergem suhelda, kui on teada, kes ja missugune mees parajasti teisel pool ühendust võtab — isiklikud kontaktid soodustavad üksteisemõistmist. Lisaks on iga töö juures oma väikesed ametinipid ehk spetsiifika, mille väärtust ainult tegijad mõistavad. Seekord oli kõneks saata vastastikküsimuste laevadele vaatlejaid, kes jälgiksid igapäevast teeenistust ja selle organiseerimist. See on otsustavaks järele suvehooajal, kui on aktiivsem aeg. Ainuke takistus, mis tulla võib, on keeleprobleem. Laevameeste puhul on see siiski väiksem mure, sest enamasti saadakse inglise keeles suhtlemise-ga hakkama.

Koolituse ja väljaõppe poolelt sai selgemaks, et Rootsi Rannavalve **ostab** sellest endale suure osa. Vastavalt kas laevastikult (näiteks tuukritööd) või Mereadministrat-

Ida kohtus Läänega

sioonilt, kel on teatavasti heal tasemel merepääste-väljaõppekeskus. Rannavalve enda mureks jääb täienduskoalituse korraldamine vastavalt erinõuetele.

Vastavalt SAR-konventsioonile on vaja alla kirjutada **koostööprotokollid mereotsinguks ja päästetegevuseks**. Arvestades kahe naabri erinevat süsteemi, tuleb meie piirivalveametil ilmselt sõlmida kaks koostööprotokollit: Rootsi Rannavalve ja Merendusadministratsiooniga. Ka Rootsi Rannavalves on huvi sellise koostööprotokollit vastu viimasel ajal kasvanud.

Rootsi esindajad märkisid, et pikka aega oli neil tõsine illegaalide probleem, keda saabus eriti Lõuna-Rootsisse palju laevadega, mille tehniline seisukord oli väga kaugel rahuldavast. Viimasel ajal olevat neid vähem. Nagu ar-

laarselt, et oleks teada, kes kellega suhtleb.

Meile oleksid keskastme juhtide kontaktid ja väljaõpe sammuks edasi. Püüdleme selle poole, et laevaohvitserid saaksid kõik Rootsi kogemustega tutvumas käia ning meie rõõmuks olid rootslased huvitatud ka oma ohvitseride viibimisest meie laevades. See aitaks kaasa ühisoperatsioonide läbiviimisel ning oleks ka heaks keeleharjutuseks.

Rootsist on Eesti piirivalve saanud mitmesugust abi. Rannavalve Idaregioon on saatnud Saare- ja Hiiumaa piirkonnale mööblit. Rootsist on saadud piirivalvekaater "PVK 002", mis töötab peamiselt Hari kurgus Väinamere liikluse kontrollimisel. Esmaabiks on piiri valvamine ja merepäästetegevus. Koostöös veeteede ameti ja me-

vaja. Meie süsteemid ei ühti nende omadega ja kui juhtumisi mõni meie radareist vahepeal ei tööta, võib järgmisest jälle väljakutse tulla. Hiiumaa omad kutsuvad välja neid laevu, mida Saaremaal pole õnnestunud identifitseerida. Alati ei ole ka kõik mehed korras ega anna õigel infot ajal üle. Muidugi oleme ka meie huvitatud sellest, et radarseiresüsteem korralikult töötab, ja selle nimel on üht-teist ka ära tehtud. Tegelikult võib öelda, et meil on mööduvate laevadega

ikka hea kontakt, edasi aitakse infot laevaliikluse takistuste ja reostuse kohta. Oleme abistanud laevu, millel sillal mõni rike olnud. Ühe imelikult käituva laevaga võtsime ühendust ja selgus, et sel on sillal riistad rikkis. Meie radarijaam andis talle koordinaadid ning teise samas suunas liikuva laeva abil sai ta õnnelikult Naissaare alla välja.

Miks meil on laevad Väinameres? Nõukogude Liidu jaoks ei olnud Liivi laht ega Muhu väin piir. Praegu on seal lubatud rahvusvaheline meresõit ja sellepärast ka meie kohalolek. Rääkimata merepäästeülesannete täitmisest. Üldse on selle aasta 9 kuuga Hiiumaa piirkonnal tulnud osaleda merepäästetöös 16 korral. Ka murdunud mastiga Soome jaht "China" leiti sealtkandist.

Hiiumaa-visitid käigus oli kohtumine ka Biosfääri Kaitseala direktori Ruuben Posti ja Hiiumaa Maavalitsuse keskkonnaosakonna juhataja Maie Jõesaarega. Laidude kaitseala võlu nautiti Saarnaki laul. Tutvustati piirkonna loodushoiu aktuaalseid probleeme ning nenditi, et kui Nõukogude Liidu ajal



Saarnaki laul "sadamas".



Eine laul — uhhaa oli väga hea.

vasid rootslased, otsitakse teisi teid. Kiideti, et Eesti piirivalvel on illegaalide voolu peatamiseks saadud suurt abi.

Ja siis otse kohtumise ajal saadi 14 indialast Stockholmis kätte.

Mart Savioja, Hiiumaa piirkonna ülem:

Seekordne kokkusaamine on juba traditsiooniline, kaks korda on piirkondade esindajad kohtunud Rootsist, korra Saaremaal ja nüüd siis Hiiumaal.

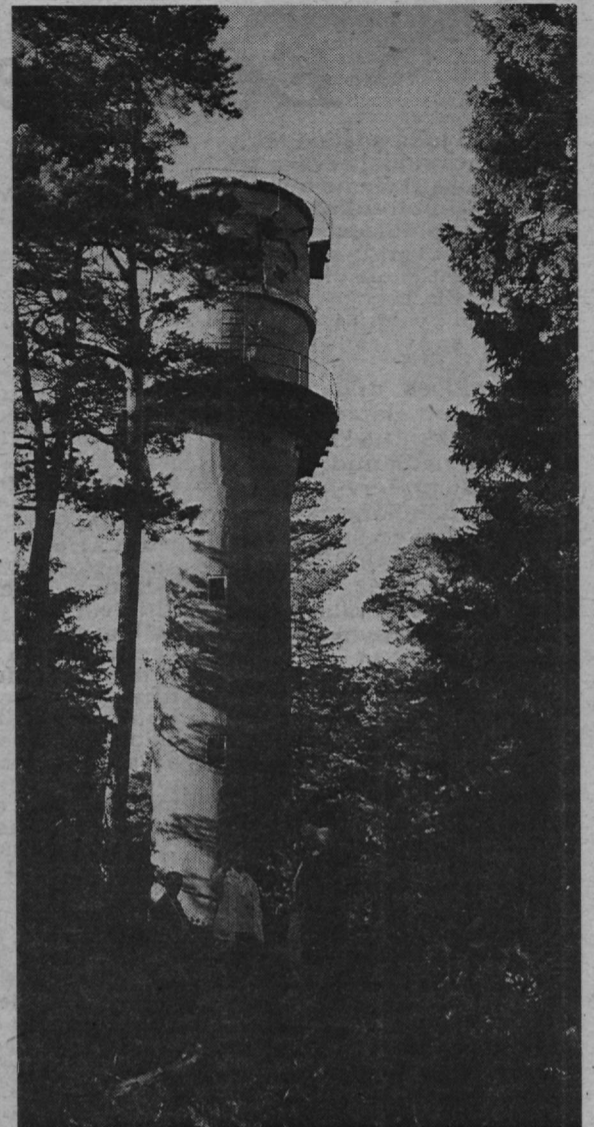
Rootsi Rannavalvel on üks suur eelis: neil on pikaajalised kogemused oma töö tegemiseks. Iga piirkonna ülema kõrval on kuni 3 nõunikku, kel vähemalt 25-aastase töö kogemus seljataga, sageli mitmel erialal (näiteks kauba- ja sõjalaevastikus, lennunduses vms.). See annab ka eelise, et praktiliselt igas ametkonnas, millega koostööd on vaja teha, on varasemad tuttavad ees. Ka on nad huvitatud melega tihedast koostööst just nimelt isiklike kontaktide tasemel ja regu-

reinspektsiooniga täidetakse ka teisi funktsioone, näiteks jälgitakse, et võetaks peale lootsid (seal on kohustusliku lootsimise piirkond, riik aga saab lootsimaksudest tulu).

Üldse on lääne pool praegu mitu piirivalveameti alust, ka piirivalvelaev "PVL 108" ("Linda", see on küll Soomest), mis ühe vähesena suudab praktiliselt iga ilmaga majandusvõõndi kontrollimistööd teha.

Hiiumaa piirkonnas alustati esimesena kaldaradarijaamadega katkematu jälgimist. See on aidanud kaasa selliste konfliktide lõpetamisele, mis tulid sellest, et ühtsama laeva kutsuti mitu korda välja, mis eriti Eesti laevakaptenid vihale ajas. Nad ei tahtnud tunnustada seda, et kui tullakse välisvetest, olakse samas staatuses kui välismaised laevad.

Me oleme võrreldes naabritega kehvas olukorras, sest neil on pidev andmebaas kasutada alates sellest, kui laev Sundist läbi tuleb ja eraldi väljakutseid pole enam



Ristna kindlustuste väljapaistvaim osa on tulejuhtimistorn.

sõjaväevõimude huvid olid vastuolus kohalikega, siis praegu on õnneks teisiti. Selle illustreerimiseks tsiteerisin Hiiumaa lehe vahel perioodiliselt ilmuvat keskkonnakaitsealist "Kaitseala Teatajat" (10. september), kus Ave Alavainu kirjutab nii:

"...Meie piirivalve on väikesearvulise koosseisuga, nemad ei trambi randades ringi, vaid töötavad tehnikaga. Eesti Piirivalvel pole mingit kohustust ei mereääri kasida ega lastele laagreid korraldada. (Muuseas on piirivalve oma abi pakkanud ja pakub ka edaspidi kõigile, kes tahavad randu koristada, nii masinaid kui ka mehhi!) Seda suu-remat tänu vääril meie piirivalve eesotsas **Mart Savioja**ga, kelle süda saare olukorra pärast valutab, nii et ta on neid laagreid teinud ja kavatses teha septembris veel — suurematele poistele, kes juba jaksavad raskemat tööd teha..." "PVK 002" käisid vaatamas ka seekordsed külalised. Kaater oli seks puhuks Lehtma sadamasse tulnud. Laev ning laevamehed jätsid hea mulje.

Reet Naber



Sõrve sadamas on pilsivee äraandmine võimalik.

Suvi 1996

Meretuule liin



Ööl ja päeval saarestikes

Stockholmi sõitjaile tuleb saarestikus hommikuti vastu kord sinine, kord punane laev, küljel kiri "Sea Wind". Sinise laeva nimi ongi "Sea Wind" ja mullu suvel liinile asunud punane on "Sea Wind II". Stockholm-Turku liinil sõidavad need läbi kolme saarestiku, avamerd on 11-tunnise sõidu jooksul poolteist tundi. Kogu tee on roolikambris lisaks tüürimehele loots-tüürimees, kelle peavad olema lootsitunnistused sõiduks Stockholmi, Ahvenamaa ja Turku saarestikus.

Et ööpäeva jooksul tehakse edasi-tagasi reis, on "kuus üle kuue" režiimis töötavil laevajuhtidel iga päev üks päevane ja üks öine kuuetunnine sõiduvahet. Pehmes tugi-toolis, silme ees radar ja kõrval elektronkaart, aga ka ilusa ilmaga jätkub pinget, sest saarestikutsustes sõitmine nõuab täpsust ja tähelepanu.

Suvisel puhkusteaajal on "Sea Windi" roolikambris Eesti meremeeste tuttavaid. Viimase Stockholmi lootsina "Estonial" olnud Hans Braf kirus Rootsi ajakirjanikke, kes "Estonia" laevaperet on kritiseerinud, ja kinnitas tulise veendumusega, et tema võib kindlalt väita: "Estonia" roolikambris olid kõrget klassi laevajuhid. Ning näitas uhkusega Eesti lootsi kingitust, muhu tikandiga taskut, milles ta oma mobiltelefonit hoidis. "Mare Balticumil" loots-tüürimehena sõitnud Karl Karell töötab suvel samuti "Sea Windil" - kõva tööd nõudnud Soome lootsitunnistused võivad muidu aegu-

Jalgis laevale ei pääse

260 reisijat sõidavad "Sea Windile" autoga. Enamik sõiduautodega ülatekile, sealt jääb paar sammu kajutikoridorini. Keskmisele tekile sõidavad veoautod ja treilerid, vahel ka mõni buss.

Alumisel tekil on rong. Neljale rööppapaarile mahub 420 m vaguneid, mis kinnitatakse hüdraulikaseadmetega. Kui tuul on üle 10 m/s, kinnitatakse vagunid sõna otseses mõttes kruvidega teki külge, et need ei kalduks ega nihkuks paigalt.

Ülemistel tekkidel on aga reisilaev. Pikad kajutiread, infolett, kohvik, baar, lastetuba, saunad, pood. Kuigi see on lahti kahe tunni kaupa paar korda päevas, parfümierialett on kõigest meetripikkune ning kommiriul mitte laiem, on liinileemiga *tax-free* kataloog ukse ees korvis ning kassalähedasel riiulil firmasümbolika meened ja tarbeesemed. "Sea Wind Line'i" maskott on soome keeles *Kippari Kalle* ja rootsi keeles *Karl Alfred*. Õhtul muutub selvekohvik *à la carte* roogade ja prantsuse veinidega restoraniks, tösi, iseteenindusega. Ka baar pole kogu aeg lahti, kuid joo-gikaardil on firma- ja muidu tuntud kokteilid.

Küllalt väikeses laevaperes tuleb paljudel täita mitut osa, näiteks infoletti tagant poeleti taha asuda. Või jookide segamise vahele toitu jagada. Aga kõik, mis reisilaevas olema peab, on olemas, kuigi miniatuuris.

Kuigi "Sea Wind II" pole päris reisilaev, sellel saab kaasa

sõita vaid 40 autojuhti, ei tohiks nemadki mugavuste puudumise üle kurta. Lõuna-maalt tulnud laevale ehitati põhjamaal hädavajalik saun, avara messi nurgas on õlle-pütt, mille juures janused saavad varem valmisostetud õllepiletite eest end ise teenindada. Ahtritekil on aga kena kohvik, laudadel lille-



Kapten Mats Bodsjö demonstreerib, et mängurong roolikambris polegi ainult mänguasi.

korvid ja nurgas grillahi, millelt valge mütsiga kokaonu kuuma vorsti-liha pakub.

Ei mingit ajaviitmist sadamais

Liini kummaski otsas viibib meretuul vaid tunni. Selle ajaga tuleb lossida ja laadida vagunid, treilerid, sõiduauto ja reisijad, koristada kajutid ja söögiruumid.

Stockholmis viib 1971. aastal ehitatud laevale kõrge külgrambini tõusev metallsõrestikust sõidutee. Sealt juhitakse 30 veoautot ja treilerit ümber vaheseina ninaga ahtrirambi poole, võõriramp on kinni keevitatud. Korrus kõrgemale sõidab kuini 55 sõiduauto. Samal ajal sõidab manöövrivedur ahtrirambi vahet teisel kail. Kaheksa aastat nooremal "Sea Wind II-l" võimaldab kiiret laadimist paarisramp, mille ühelt poolelt viib kaldtee ülemisele tekile, teiselt poolelt alla.

Kuigi suvel on "Sea Wind" iga päev täislastis, lossitakse Turkus laev imekiiresti. Reisijad sõidavad sõiduautodega tihedas rivis kiiresti välja. Samal ajal, kui treilerid kõrget sõrestikteed mööda maha sõidavad, lossitakse kai tasapinnal vaguneid. Järgmise reisi autod on mitmes reas suurel parkimisplatsil valmis ja niipea, kui märku antakse, sõidavad tiheda rivina kiiresti laeva. Viiekümne minutiga on kõik valmis.

Kui laev on kai äärde jõudnud, ootab seal salkkond noormehi-neide. Mõne minuti pärast võib koridorides tolmuimejate surinat kuulda. Poole tunni pärast võivad saabunud reisijad kajuteisse asuda. Kui koristajad poleks nii noored, võiks arvata, et kiirust ja otstarbekat korraldust on kaua harjutatud.

Ka saarestik on lõpuks üksluine

Pingeline töö päevast päeva

samade saarte vahel, paisab, on siiski jätnud laevaperele aega elust rõõmu tunda. Ent kui kapten Mats Bodsjö on iga leiu otstarvet selgitanud, selgub, et roolikambris pole midagi liigset.

Mänguraudtee puust pillupardirongiga ainult näib mänguasjana. Rong alumisel tekil on kahtlemata ohtlik last ja mängurong mõeldud selleks, et kui laev kaldub pöördel üle 3°, veerevad magnetitega kokkuhaagitud vagunid kõrinal mänguraudtee ühte otsa. Et asi noortel tüürimeestel paremini meelde jääks, tuleb iga pörke eest 10-kroonine trahvikassasse lasta. Harjutatavat ka nii, et kaetakse tüürimehe ees aken kinni, et ta ei näeks saari, vaid orienteeruks üksnes radari järgi nagu siis, kui on halb nähtavus - siis olevat eriti hästi tunda, kuidas mänguvagunid kõlksuma

reisilaevas sunnib topelttevaatusele ja seetõttu arvab kogenud kapten Leif Pettersson, et *paber pakinööri küljes* ehk vagunitele ja treileritele edaspidi lähtepunkti kaasa antav laadimissertifikaat tegelikku ohutust ikkagi tagada ei suuda.

Mängurongi võttis kasutusse vanemtüürimees Göran Sjödin. Ent praktilisest vajadusest on tal välja kasvanud ka märksa tõsisem vahend meresõiduohutuse tagamiseks. Just "Sea Windil" on välja töötatud ja läbi proovitud navigeerimisprogramm, mille mullu "Sea Wind II" kapteniks saanud Göran Sjödin on kahele Eesti suuremale reisilaevale üles seadnud.

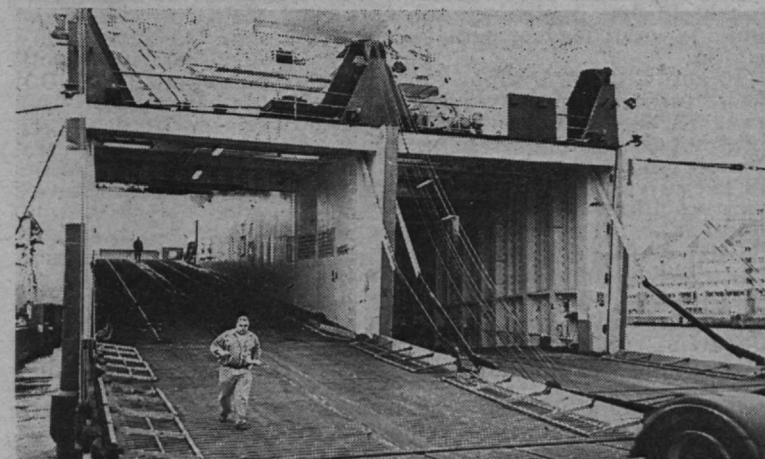
Päris ilma huumorita siiski ei saa. Keegi naljahammas on roolikambri seinale riputanud joomistuse erkrohelise kilpkonnaga ja kirjutanud juurde: "meie laeva vanem-mehaanik". Vanemmehaanik naerab ja ütleb, et see pole mitte tema, vaid kolleegi portree.

Raske oli aga kaasa naerda, kui Leif Pettersson jutustas oma kuuenädalasest seisust Tallinna sadamas 1981. aastal. Alates sellest, kuidas üks mees tal kogu aeg kannul käis. Äärmist hämmastust äratanud nõudeni, et laevapere pidi õhtuti kell 11 laevas olema ja veel suurema hämmastuse, kui külmetanud sadamatööline ei julgenud isegi pakutud tassil kuuma kohvi vastu võtta. Kahju hakkas toleaeegsest puhta göteborgi murrakuga tõlgist, kes seda kõike pidi põhjendama.

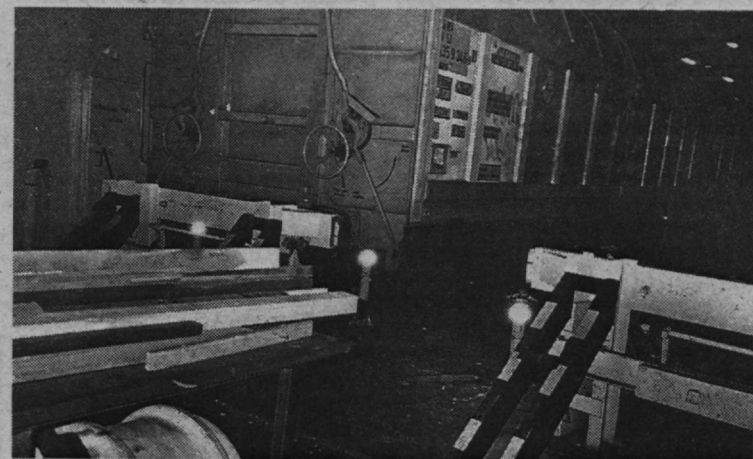
Pingelisest tööst hoolimata on meremehed uudishimulikud. Kuigi sadamalinnadest ja -kõrtsidest ei saa tunnilajaliste peatuste jooksul juttugi olla, äratas elevust vastutulev punaste purjedega "Vivan". Oodati kohtumist teistegi "Cutty Sarkil" osalevate purjekatega ja päriti regatimuljeid, märgati vahepeal tervitada tuttavat lootsi vastutuleval laeval, päriti uue Eesti reisilaeva kohta ja saadeti tervitust tuttavale Eesti meremeestele.



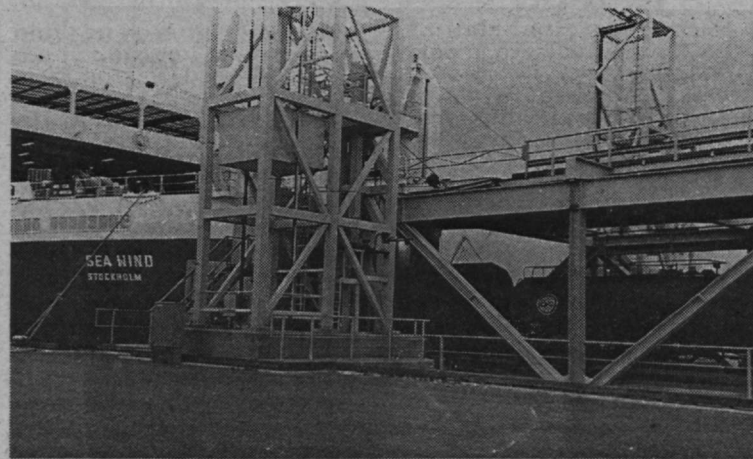
Hoolimata suhteliselt suurest purjepinnast peab "Sea Wind II" kiiresti silduma. Seetõttu tullakse tuulega kai äärde, külg ees.



Kiiresti "Sea Wind II" lossida-laadida võimaldab erisuunaliste kaldteedega paarisramp.



Pärisrong on kinni "Sea Windi" alumisel tekil, mis meenutab kaubajaama.



Kiiresti "Sea Windi" Turkus lossida-laadida võimaldab kahekorruselise kai. All sõidab rong, ülal autod.

Peipsi järves asuv Piirisaar eraldab Suurjärve Lämmijärvest, teatab meile "Mereleksikon", pindala on 7,8 km². Saar on valdavalt lage madal soo, mille pind ulatub 1–2 m üle Peipsi keskmise veetaseme. Külased on kolm: Piiri, Saare ja Tooni, need on saare kirdeosa madalatel liivakühmuldel. Järvemurutus on saare pindala pidevalt vähendanud. Elanikud (neid on 80 ringis, vahel rohkem, vahel vähem, valdavalt venelased) tegelevad peamiselt kalapüügi ja sibulakasvatusega. Sadam asub Piiri külas, kuhu on lõunast kaevatud üle 1 km pikkune kanal. Saar on kandnud ka nimesid Porka, elatšek, elatško. Hiljemalt 14. sajandil on saarel olnud asustus. Saare ümbrus on sajanud olnud Peipsi peamisi kalanduspiirkondi. Juba Tartu piiskopi ja Pihkva valitsejate vahel tekkisid saare valdamise pärast tülid, 1474. aastast on teada saare poolitamine. Tsaari riigi ajal kuulus saar Kast-

Piirissaarel

re mõisale. Alates 1920. aastast on saar tervenisti Eesti piires.

13. septembril ja reedel kinnitas Eesti riik oma kindlat kohalolekut Piirissaarel sellega, et avati esimene meie saartele ehitatud piiriposti hoone. Radarimast oli valmis saanud juba eelmisel aastal ja ootab peatset radari ülesseadmist. Laaksaare sadamast on Piirissaarde sõit kõige lühem. Peipsi vesi on tänava väga maas ja õitseb tugevasti. Onneks sai Piirissaare vald Saarte Kogu kaudu riigilt toetust oma kanali süvendamiseks, mis saarele elulootust juurde annab. Vallavanema sõnul on sissetulekute hankimine praegu küllaltki komplitseeritud, sibulale ja kalale tuleb turgu otsida. Aga lootma peab, ja külas oli korralikult värvitud-hoolitsetud maju küll näha. Elanikud on peamiselt pensionärid, aga on ka üks alles kaheaastane

neiu sirgumas. Kunagisest elavamast tegevusest annavad tunnistust praegu tühjalt seisvad loomakasvatushooned (kuulu järgi vähemalt üks lehm saarel ikka olevat) ja traataia taga virnas kalakasid. Et kalapüük päris unustatud pole, on ka selge. Kalasuitsuahje oli siin seal suitsemas, pakuti äsjasuutsetatud kala meilegi, väga hea hinna eest. Aga kuidas sa selle saagiga ikka pika päeva ringi kolistad, kui jahedamat hoiupaika pole. Üks pudel jäi peremehel seekord ostmata.

Vallavanem arvas, et kui piirivalve saarel on, on ka neil vähe tugevam tunne, sest häda korral on piirivalvurid ikka appi tulnud. Just paar päeva varem oli ühel kohalikul mehel kiiresti arstiabi vaja läinud ja tänu piirivalvurite abile saadi ta õigeks ajaks Laaksaares kiirabi peale ning elugi päästetud.



Küla.



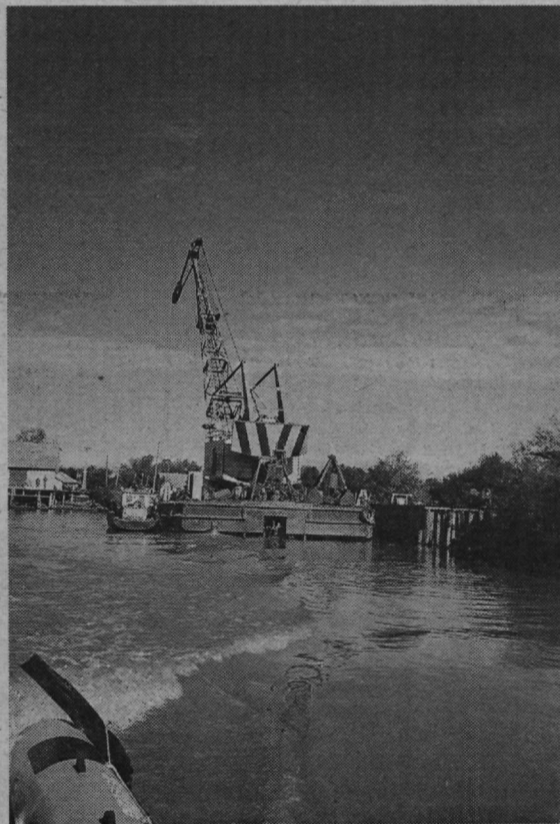
Aluseid on mitut masti



Peamine liiklusvahend saarel — muravei, sibulakoorem peal.



Piirissaare piiripunkt radarimastiga.



Ssüvendaja Piirissaare kanalis.

Piiripunkti hoone on küll saare kõrgeimal kohal, kuid kenasti loodusega kokku sobitatud ning oma rootsipunase kuuuga jätab meeldiva, funktsionaalse mulje. Saarel teenivatel piirivalvuritel (neid on korraga kohal kaks) on

korralikud elu- ja tööruumid. Peale piirivalvurite olid avamisest osa võtmas ka siseminister Märt Rask ja ehitajate esindajad.

Reet Naber

"Meremehe" mõistatus



- Mis oli selle laeva eelmine nimi?
- Missugusele Eesti ametkonnale kuulub see laev praegu?

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Sitsiiliat mandrist eraldav väin. 8. Itaalia meremeeste kaitsepühak. 12. Türgi suurim sadamalinn. 13. Koera hääliitus. 14. Riik Vahemere ääres. 16. ...link. 17. Laevaehitaja piiblist. 18. T. Heyerdahli alus. 19. Aerudega sõjalaev. 22. Sees (inglise k.). 23. Koerakoonlased. 24. Tema (saksa k.). 25. Sadam (lühend). 26. Võõrtäht. 28. Laine (soome k.). 30. Meresõidu häirija. 32. ...kala. 33. Laevaremondiehitised. 36. Sage slaavi mehenimi. 38. Põrisev topelttäht. 39. NSV Liidu sõjaväes suurtükiväe kindralmajoriks saanud eestlane (nimi ja eesnime esitäh). 40. Ees olev töötamisriba. 41. Peatus (inglise k.). 42. Meremiil (lühend). 43. Veoõng. 45. Harilikult merre, aga vahel ka vastupidi volav jõgi Saaremaal. 48. Kapteni nõuandja rasketes tingimustes navigeerimisel. 49. Nii või... 50. Tuulepuhang. 51. Muinasvene keel (lühend). 52. Jook. 53. Vastuvõtlik.

ALLA: 1. Sadam Tallinnas. 2. 1994. a. hukkunud Eesti reisilaev. 3. Laeva vetelaskmise koht. 4. Arhipelaag. 5. 1836–1863 Tartus ilmunud ajaleht. 6. Pane hästi tähele! (lühend). 7. Koer (lastek.). 8. Biograafia. 9. Joomarid. 10. Minus. 11. Kojaga kivimeisse või puitu käike uuristav limus. 15. Väga vana. 20. Köstri osatäht "Kevade"-filmis. 21. Eitus. 27. Suur jõgi Hispaanias. 29. Laevaehituslinn Taanis. 31. Valge mere laht. 34. Kindraladmiral, Vene Vahe-merelaevastiku juht Vene-Türgi sõjas. 35. Elektrienergia ühik. 37. Eesti kirjanik (1861–1931), kirjutanud reisikirjeldustes ja publitsistikas Hollandi Ida-Indias (eesnime esitäh ja nimi). 44. Hiiu naiste peakate. 46. Toimeta edasi! 47. Kul (saksa k.). 48. Luumen (lühend).

Koostanud Märt Kullo

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12								13		
14					15		16			
17			18		19	20			21	
22		23								
24			25			26			27	
28				29	30	31		32		
33	34	35			36		37		38	
39				40			41			
42		43	44			45			46	47
48					49			50		
51			52			53				

Kapteni nõuandjat ei ole vaja kellelgi juhtida

Ühest "Morjak Baltiki" möödunud aasta numbrist oli lugeda, et Venemaal, endises impeeriumi juhtriigis, on lootsid suutnud lootsiasjanduse juhtimises ja arengus jõuda iseseisvatele teele, nagu see on olnud ajalooliselt ja nagu see on ka praegustes Euroopa Liidu liikmesriikides.

Iseseisev ja sõltumatu lootsiteenistus on loodud ka säärasel tugevas mereriigis nagu Poola.

Peaküsimus on selles, et lootsiasjandust ei pea juhtima mitte mingi ametnik, sest see süsteem on isejuhitav ja ise funktsioneeriv. Kapteni nõuandjat ei ole vaja kellelgi juhtida.

Eesti lootsinduses on praegu samad probleemid, mis kõigis endistes sotsialistliku süsteemi riikides. Kahjuks tuleb tõdeda, et hea koostöö, vastastikune usaldus ja dialoog Eesti Veeteede Ametiga on võimatud. Minu kui Lootside Ametiühingu usaldusisiku ja kogu meie ametiühinguga suhelda ei soovita. Veeteede ametil on lootsinduse arendamiseks välja mõeldud ideed, millest lootsidele kahjuks ei räägita — ei peeta millegi-pärast vajalikuks.

Praegu puudub nii vajalik koostöö, ja see näitab, et ka Eestis tuleb lootsiasjanduses minna oma iseseisvat teed.

Heino Rüütel



ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP

*Uus restoran
vanal aurulaeval!!!*

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein
AVATUD 12-24
Salongid 56 kohta • Öllekubrik 20 kohta
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

"Meie Sadam"

RE Tallinna Sadam infoleht nr. 6 on oma seekordsed artiklid teinud suurtes lehtedes — "Äripäevas", "Eesti Päevalehes", "Estonias" ja "Ärielus" ilmunu põhjal. Vaid paar lühikest teksti on enda omad. Juttu on Muuga sadama 7. kai ehitusest, kohtuvaidlustest Kesklinna sadama ümbruse hoonestamise konkursi ümber (sel on ka tehnikadirektor Aare Kitsingu originaalkommentaari), sadamate erastamise maailmakogemusest ja Tallinna sadama landlord-tulevikust. Veel on kõneks parkimiskorraldus sadamas, laste laagrisuvi ja jalgpall.

Venekeelne variant infolehest on eestikeelsega identne.

Tagasiside

Austraalia ajalehes "Meie Kodu" on 18. septembril ilmunud Evald Kase leheküljepikkune artikkel "Eesti laevanduse kurvim päev 28.09.94". Laevahuku aastapäeva eel antakse ülevaade juhtunust, tutvustatakse laevahukukomisjoni vahearuanne, Eesti ajakirjanike laevahuku järel ilmunud raamatuid ja ka Rootsi ajakirjanike "Katastroofikurssi". Selle juurest jõuab autor eestlaste keeruliste vahekordadeni rootslastega, alates Forseliusest ja lõpetades Balti kullaga.

Kapten Kask lõpetab: "Kindel võib olla, et "Estonia" hukkamisega tegelev komisjon koostab ettepanekud, milledega riikide seadustetegijail tuleb arvestada." Ajalehe saatis vanemmehaanik Edmund Ots aga päris viimase lause pärast: "Andmed on võetud merenduslehest "Meremees". Meeldiv teada, et meid nii kaugelgi tuntakse.

14. oktoobril seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kes meil käivad

Kesklinna sadamas	Kopli sadamas
"Zygmunt III Wasa" (Poola) — lossib kakaoube	"Novo Zelandya" (Bahama) — lossib külmutatud toiduaineid
Muuga sadamas	"Jantik" (Holland) — lossib külmutatud toiduaineid
"Donata" (Eesti) — lossib, laadib tehnikat	"Šeksna" (Vene) — lossib jahu
"Atlantis Spirit" (Küpros) — lossib vilja	"Harns" (Holland) — laadib maaki
"Kompozitor Vahtangov" (Vene) — lossib koksli	"Friken" (Antillid) — laadib naftat
"Mega Moti" (Soome) — laadib metsa	Paldiski sadamas
"Papi" (Malta) — laadib naftat	"Volgobalt 175" (Vene) — laadib metalli



TALLINK
EstLine



W-TERMINAAL

inreko
INREKO LAEVA AS



ScanTrans

ESCO

NT BUNKERING LTD.

ESTMA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. oktoobril.

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Fujairah'st Rio Grandesse
 "ALEKSANDER ABERG" — Baton Rouge'is
 "PAUL KERES" — teel Naantalist Jeddah'sse
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Gibraltarist São Francisco do Sul
 "GUSTAV SULE" — teel Antwerpenist Paranaguasse
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Gdanskist Hamburgi
 "HAAPSALU" — teel Veracruzist Peterburi
 "VILJANDI" — teel Bremerhavenist New Orleansi
 "RAKVERE" — Helsinkis
 "NARVA" — teel Peterburist Ponta Delgadasse
 "VALGA" — teel Peterburist Baltimore'i
 "SAKALA" — teel Örraskarist Jeddah'sse

"SOMPA" — teel Constantzast Vittoriassa
 "KEHRA" — Abidjanis
 "KUIVASTU" — Tekirdagis
 "KUUSALU" — Rouenis
 "RAKKE" — teel Vittoriast Margherasse
 "VALKLA" — teel San Pedrost Villagarciassa
 "PIHTLA" — Imminghamis
 "NAISSAAR" — teel Casablancast Ravennasse
 "VAINDLO" — teel Nordenhamist Crotonesse
 "KASSARI" — Rostockis
 "MUHU" — Dunkerque'is
 "ABRUKA" — teel Avilesist Antwerpenisse
 "VILSANDI" — teel Antwerpenist Crotonesse
 "MUUGA" — teel Antwerpenist Stockholm

"VIRTUSU" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
 "KALANA" — Antwerpenis
 "KAPTEN KONGA" — teel Antwerpenist Vanasadamasse
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Bremerhavenisse
 "MEHAANIK KRULL" — teel Hamburgist Vanasadamasse
 "KESSULAI" — Muuga sadamas
 "VIIRELAI" — Chathamis
 "SUURLAI" — Københavnis
 "PAKRI" — teel Casablancast Pari
 "KABALA" — Novorossiiskis
 "MOHNI" — teel Holmsundist Cagliariisse
 "RAPLA" — teel Iskenderunist Pasajesi
 "SOODLA" — teel Jeiskist Ceutasse
 "KLOOGA" — Ghentis
 "TRANSESTONIA" — Århusis
 "DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

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

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

«Printal»
Tellimuse nr. 4550.

Toimetaja
MADLI VITISMANN