

Esimest korda surmasuus

ehk mis juhtus m/l “Kapten Konga”ga
ligi kümme aastat tagasi

Mootorlaev “Kapten Konga”, pärast lastimist Riia sadamas 2000. aasta 14. novembri hommikul umbes kell seitse Irbeni väinas kaldus 35⁰ kreeni paremasse pardasse. Kui palju tegelikult oli maksimaalne kalle ei tea, kuid pärast seda kui olin koist põrandale lennanud (kukkunud), üles tõusnud ja masinasse jõudnud, näitas krenomeeter 35 kraadi.

Asi sai alguse Riia sadamast. Jõudnud reedel, 11. novembril Riia sadamasse ootas mootorlaev “Kapten Konga”t puumaterjali laadung Inglismaale. AS Eesti Merelaevanduse hollandlasest mänedžer (vanasti dispetšer), oli tellinud puulasti laeva maksimaalse kandevõime järgi ja ise läinud ei tea kuhu nädalalõppu veetma (sellel ajal mobiiltelefon ei olnud veel piisavalt levinud). Kui selgus, et lisaks kuiva puu erikaaluga tellitud laeva kandevõime järgsele lastile oli trümmi läinud kuiv puumaterjal ja tekile hakkas tulema märg, sai kapten pühapäeval Inglismaa kaubasaajaga kokkuleppele, et partii poolitati ja osa, kuskil 50% tekilaadungist võis maha jätta. Nii tehtigi, kuid ka järeljäänud, vettinud lauamaterjal oli liiga raske. Milline oli nende laudade erikaal ei tea, kuid kui kuuekümnendatel aastatel vettinud puuhalud selleaegses Leningradi sadamas lastimise ajal üle parda kukkusid, siis nad uppusid. Ju see tekilaadung oli samasugune. Püstivuse kontrolliks oli laeva arvutis programm, mis küll ei vastanud viimase, kolmanda laadungimärgi tõstmisele, kuid kui vanemtüürimees oleks tekilaadungi erikaaluks sisendanud 1,0 ja kui ta oleks teadnud, kui palju on tankides vett, oleks vist juba kai ääres selge olnud, et selle laevaga ei tasu merele minna. Aga need on oleksid.

Aga ballasti tankidega oli selline asi. Kapten ja vanemtüürimees olid nagu kass ja koer. Mina olin pühapäeval vahis ja tankide pumpamine käis nii: kapten helistab – täida seda tanki. Mina vastu, et pumpan teisest tankist ära. Jäta järgi ja täida. Natukese aja pärast vanemtüürimees – uued muutmised. Siis jälle kapten ja nii terve päev. Tanke mõõdeti m/l “Kapten Konga” käsitsi. Tanke mõõtis pootsman ja just oli toimunud kaine pootsmani vahetus juua täis pootsmani vastu. Kui palju kuskil tankis oli vett, kui palju vaba pinda, teab ainult ingel taeva ääre peal.

Eks see tekimeeskond oli ka parasjagu läbi tõmmatud – kahe ja poole päeva jooksul lisaks tavalisele tööle viis ümberhaalamist – ikka iga partii järgi teise kai äärde. Kaubasaatjal oli odavam laeva ühe kai äärest teise ajada, kui kaupa vedada.

Kui sai ära oodatud 13-nda kuupäeva lõppemine, siis natuke pärast nulli läksime Riia sadamast välja. Väljaminekul keegi midagi laeva püstivuse kohta ei märganud. Ilm oli kolm-neli balli ja kuna laevas oli kaks madrust ja pootsman, siis nad merel vahti ei seisnud. Irbeni väinas pöörde ajal ilma roolimadruseta vanemtüürimees arvatavasti andis automaatroolile uue kursi käskluse ja automaatrool pani rooli nii palju, et laev ületas negatiivse püstivuse punkti ja kaldus paremasse pardasse. Või oli see vanemtüürimees, kes kiireks uuele kursile minekuks pani rooli kõvasti vasakusse pardasse. Selle, mis tegelikult toimus, viib see mees endaga koos hauda.

Tulemused: Laev 35 kraadi paremasse pardasse kreenis, kergelt laines kõigub, peamootori kütusesüsteem sai õhku ja peamootor seiskus. Peamootori kütuse etteandepumpades õhk. Peamootori kulutangis oli u. 35% kütust ja ju siis pöörde ajal kreen oli pärastisest püsikreenist palju suurem. Kaks automaatset diisलगeneraatorit käivitusid. Läbi paremas pardas olevate lahtiste ventilatsiooni luukide lõi lainega vett masinaruumi ja kambüüsi, kust see jooksis edasi ka tüürimeeste kontoriruumi. Laevas oli valgustus ja side olemas. Kõik meeskonnaliikmed tõmbasid päästeülkonnad selga, välja arvatud mina, kellele enim seda ei olnud ükski selga läinud ja kajutis olev ülikond oli S – põhivanemehaaniku mõõtude järgi. Laevas mööda tekki enam käia ei saanud ja mööda seinu veel ei saanud. Tuli käia mööda plintusi, nii et pärast olid jalatallad kolm päeva ümmargused.

Lainega lõi vett läbi ventilatsiooni süsteemi masinaruumi, kus see mööda parrast alla voolas. Käivitasin ballasti ja kuivetuspumba avarii kuivendusklappide kaudu üle poordi. Peamootori merevee pumbaga ei õnnestunud vett masinaruumist välja pumbata, sest selle pumba avariikuivendusklapp oli vist laeva ehitusest saadik (20 aastat) avamata ja seda ei õnnestunud mul avada.

Peamootori kütuse süsteemist õhku välja lasta minul ei õnnestunud – ühe käega hoia ennest püsti ja teisega proovi lahti anda 123⁰ C juures töötanud toru. Ei õnnestu.

Vahepeal oli tekil proovitud tekilaadungit vabastada. Kui oli kinnitustrossid läbi lõigatud, siis paketeeritud lauamaterjal ei liikunud, sest selles laevas olid tekilaadungi tugede alused (kuhu sisse paigaldati laudadest toed) kanterrasest ja nende otsad olid luugikraest kõrgemal ning paketid toetusid terasest aluste vastu. Küll aga lõi lainega parema parda pakettidest välja prusse, mis hülpsid laeva parema parda juures. Prooviti ventilatsiooniavasid sulgeda, kuid need samad prussid olid lainega luugid lahti tagunud ja luuke lihtsalt avade kõrval ei olnud. Oli teavitatud kõiki tarvilikke asutusi. Üks kalalaev oli proovinud meid vedada, aga tema (või meie) sildumisots ei pidanud vastu. Riist oli teele asunud kaks puksiiri – tulevad kuue tunni pärast. Sõrve säärel ootas helikopter laeva põhja vajumist. Vee temperatuur oli +4⁰ C. Laev püsis kreenis 35⁰ ja vett tuli järjest rohkem juurde, kuni uputas tüürimeeste kontoriruumis ballasti ja kuivenduspumba distantsioonjuhtimise kilbid ja pumbad seiskusid. Elektromehaanik ei osanud distantsioonjuhtimise kaableid läbi lõigata ja “jooksis” (v.k. pokinul) masinaruumist minema. Vett tuli järjest juurde ja diiselgeneraatorite merevee pump oli varsti vee all, jahutus toimus peamootori jahutuspubaga.

Käisime masinaruumis kordamööda – mina üksi ja teine mehaanik motoristiga. Umbes kell üks päeval õnnestus teisel mehaanikul ja motoristil peamootor käivitada. Siht oli üks – Kolka majaka alla liiva kinni. Natukese aja pärast Läti rannavalve teatas, et koht kuhu me läheme on nende lõhkamata mürskude ja vist ka miinide “matmispaik”. Paberkaardi peal ei olnud midagi selle kohta, elektronkaardi käivitamisel (seiskus hommikul voolu ümberlülitumisel) oli küll “matmispaik”, aga meie kurss läks sellest mööda. Sõitsime liiva väikse käiguga, et mitte juhusliku kivi otsas põhja vigastada. Kreen muutus 23⁰, sai juba seintele toetades käia, aga laev hakkas tasakesi tagasi vajuma. Ühe korra saime veel peale “suruda” ja siis seiskasime peamootori. Poole tunni pärast seiskusid diiselgeneraatorid.

Põhjused minu silmade läbi

1. Laeva laadungi tellisid Eesti Merelaevanduse ebakompetentsed töötajad, kes pärast juhtunud kadusid Eestist.
2. Laeva kapten ei olnud oma töös mitte kõige kõrgemal tasemel. Eelnevalt oli teda poole laadungi vilja veoks ilma šiftinguteta trümmis tema poolt nõutud ja ka saadud vilja katmise pärast kohe laevast maha kirjutatud ja pool aastat kaldal marineeritud.
3. Kapten sai aru, et vanemtüürimees ei ole oma ülesannete kõrgusel, kuid midagi ette võtta ei saanud, kuna laev komplekteeriti personaliosakonna poolt ilma kapteni nõusolekuta ja tihti panuste alusel.
4. Laeval puudus tulenevalt mitmekordsest lastimärgi tõstmisest dokumentatsioon tekilaadungi vedamiseks. Laevajuhtidel puudus seda tüüpi laevaga puulasti vedamise kogemus.
5. Mida rohkem laeva lastiti, seda märjemaks läks laadung. Ei olnud võimalik lastimist seisma panna (kapteni olukord) ja nõuda tekilaadungi puulasti erikaalu ekspertiisi. On jäänud selline arusaam, et erikaalu kohta esitati need andmed, millega puidumaterjal oli Riia sadamasse ärasaatmise ootamiseks saadetud.
6. Selliste laevade tekilaadungi kinnitus ei sobi paketeeritud lauamaterjali jaoks.

Mis oli normis

- Laeva kõik veekindlad ukсед ja illuminaatorid peatekil olid “pöörde” kinni ja pidasid vett.
- Laevas ei tekkinud paanikat, isegi mitte sõnelemist ega kellegi süüdistamist.

Millega vedas

1. Et laev ei olnud nii laetud, et oleks teinud pöörde põhi ülespidi. Ei oleks vist keegi pääsenud.
2. Et juhtum leidis aset Irbeni väinas, mitte Põhjamemel.
3. Et masina pilsist jooksis vesi läbi ei tea kas katkise või mahavõetud ja sulgemata trümmi kuivatussüsteemi kaudu trümmi. Pärast oli trümmis õline vesi, kuid see aitas vähendada vee taset masinaruumis, seega vähendada diferenti ahtrisse ja kuna masinasse tuli vesi läbi ventilatsiooni, siis ka masinasse tulevat vee hulka.

Tagasi vaadetes ei olegi nii hirmus kuid selle kontori laevadel töötamisest loobusin.

Tiit Sepaste