MEREMEES NÄDALEHT

Ilmub alates 1989. aastast XI aastakäik

Nr. 5–6 (205–206) Teisipäev, 16. märts 1999 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- Õigus kanda Eesti lippu lk. 2–3
- Pärnu Sadam 1999 lk. 4
- Merehariduse probleemid lk. 5
- Rääkigem rahast, härra Pant lk. 6
- Suhtlen täitsa vabalt lk. 7
- Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri 1972 II lk. 8–9
- Eesti ja Inglismaa vaheline laevaliin lk. 10
- Skandinaavia suurim lk. 12
- Me oleme ahvenamaalased II lk. 15

19. veebruaril lasti vette Eestis ehitatud laev. Lähemalt lk. 5. Madli Vitismanni foto

Presidendi annetatud riiklikke autasusid Eesti Vabariigi 81. aastapäeva puhul

II klassi Maarjamaa Rist

Kari Lehtola, Soome – Estonia õnnetuse uurimise ühiskomisjoni Soome osapoole juht 1994–1997

III klassi Riigivapp

Uno Laur – kaugesõidukapten

III klassi Valgetäht

Ülo Ignats – eestluse hoidja Rootsis *("Eesti Päevalehe" toimetaja – toim.)*

IV klassi Valgetäht

Eduard Hunt – kaugesõidukapten

IV klassi Eesti Punane Rist

Jevgeni Pissarev – päästeametnik, helikopterite eskadrilli ülem

IV klassi Kotkarist

Jüri Kreek – piirivalveametnik *(mereosakonna ülema asetäitja)*
Ants Toomepuu – piirivalveametnik *(piirivalvelaevade üksikdivisjoni komandör)*

Kotkaristi hõberist

Silver Sepp – kaitseväelane *(rannakaitsekompanii ülema kt.)*

Vabariigi Presidendi otsusest nr. 495, 2. veebruar

Meremeest Riigikogusse ei valitud

Ükski erakondlik ega üksikmeremees 7. märtsil isikukvoodi jagu hääli ei kogunud. Erakondade nimekirjades olid nad aga tagasihoidlikel kohtadel. Seda enam võib arvata, et valijad andsid oma hääle selleks, et meremeeskandidaat või muidu tuttav korralik inimene riigikokku pääseks. Nii on "Meremehes" esitletud merendustegelased kogunud ühtekokku 2614 häält, millest enamik läks erakonnakaaslastele, üksikkandidaatidele antud hääled aga kaotsi. Ent isegi kokku poleks neist piisanud ka ühe isikumandaadi jaoks.

Esialgsed hääletustulemused:

Nimi	Erakond	Hääli
Gennadi Belov	üksikkandidaat	227
Jüri Lember	Erakond Mõõdukad	134
Anatoli Lenin	Eesti Maarahva Erakond	35
Arno Maidla	Eesti Keskerakond	255
Rein Merisalu	Eesti Koonderakond	65
Erich Moik	Eesti Keskerakond	117
Tarmo Multanen	Erakond Mõõdukad	9
Toivo Ninnas	Eesti Reformierakond	1242
Evald Ojaveer	Põllumeeste Kogu	124
Eino Paju	üksikkandidaat	74
Riho Prints	Eesti Keskerakond	87
Enn Rohula	Eesti Keskerakond	106
Enn Roo	Eesti Keskerakond	41
Nathan Tõnnisson	Eesti Keskerakond	98

Eelmine Riigikogu võttis ühe viimase tööna vastu lootsiteenistuse seaduse, mida president välja ei kuulutanud. Jääb uuele Riigikogu koosseisule.

Madli Vitismann

AS ESCO Holding omandas 100% AS–i Eesti Merelaevandus aktsiatest

Pressiteade

Täna omandas AS ESCO Holding kõik siiani riigi valduses olnud 30% AS–i Eesti Merelaevandus aktsiaist, millega sisuliselt lõppes "Eesti Merelaevanduse" erastamine. Vastavalt 25. veebruaril sõlmitud ostu–müügilepingule Eesti Vabariigi, Eesti Erastamisagentuuri, AS–i Eesti Merelaevandus ja AS–i ESCO Holding ning erastamislepingut garanteerinud Tschudi & Eitzen AS–i vahel tasub AS ESCO Holding poole ehk 150 miljonit krooni kohe ja ülejäänud 150 miljonit kahe aasta jooksul.

"Ettevõtte omanikeringi konsolideerumine lubab juhtkonnal efektiivsemalt oma strateegiat ellu viia ning tagab AS–i Eesti Merelaevandus töötajatele, partneritele ja klientidele suurema kindluse. See on väga oluline olukorras, kui globaalsed laevandusturud on surve all, mis omakorda tingib konkurentsi kasvu ka AS–i Eesti Merelaevandus turgudel," ütles AS–i Eesti Merelaevandus juhatuse esimees Felix H. Tschudi.

"AS–i Eesti Merelaevandus kõigi aktsiate müük ei peaks vähendama riigivõimu tähelepanu laevandusele ja transpordisektorile tervikuna, pigem vastupidi. Kogemus paraku näitab, et rahvusvaheline konkurents transpordis ja transiitkaubanduses, eriti laevanduses, eeldab efektiivset infrastruktuuri ja konkurentsivõimelisi regulatiivinstrumente, teiste hulgas ka tööseadusandluses. Ja siin on Eestil veel palju ära teha," ütles nõukogu esimees Olev Schults.

AS Eesti Merelaevandus opereerib 45 kauba– ja reisilaevaga, 100% omanduses "Estline" opereerib laevaliini Tallinna ja Stockholmi vahel. Ettevõttes koos tütarfirmadega töötab ligi 2000 inimest.

1997. a. juulis omandas AS ESCO Holding 70% AS–i Eesti Merelaevandus aktsiatest 700 miljoni krooni eest. Erastamiskonkursi võitnud konsortsiumi omanikeringi kuulusid Norra laevandusfirma Tschudi & Eitzen AS, Ameerika investeerimispank "Stanton Capital Corporation" ning Eestist AS Ühisinvesteeringud, Balti Cresco Investeerimisgrupi AS, AS Epeks ja ettevõtte juhtkonnaga seotud isikud.

5. märts

AS Eesti Merelaevandus

Riigikogu majanduskomisjon arutas Eesti–Soome laevandussõja käiku

Pressiteade

Riigikogu majanduskomisjon arutas oma 23. veebruari istungil Eesti–Soome laevandussõja käiku ja Eesti firmade konkureerimise võimalusi rahvusvahelistel turgudel.

Majanduskomisjon on jätkuvalt seisukohal, et Eesti austab kehtivate seaduste ülimuslikkust nii siseriiklikes kui rahvusvahelistes majandussuhetes. Majanduskomisjon peab tähtsaks rahvusvaheliselt aktsepteeritud heade äritavade ning vaba konkurentsi põhimõtete austamist. Sellest lähtuvalt pidas majanduskomisjon põhjendatuks:

1. Juhtida veelkord Eesti Vabariigi Valitsuse tähelepanu vajadusele viivitamatult ja konkreetselt sekkuda Eesti ning Soome meremeeste majandustüli lahendamisse, kuna seni ei ole Valitsus ja valitsusasutused rakendanud piisavalt meetmeid Eesti majandusele ebasoodsa probleemi lahendamiseks nii, et see oleks arusaadav asjaosalistele ja avalikkusele.

2. Eesti Ametiühingute Keskliit koos meremehi ühendava ametiühinguga avaldab 7 päeva jooksul üheselt mõistetava seisukoha Soome Meremeeste Ühingu poolt algatatud Eesti laevade põhjendamatu boikoti asjus.

3. Eesti Tööandjate ja Tööstuse Keskliit ning Eesti Suurettevõtjate Assotsiatsioon astuvad koos Eesti ettevõtjatega omapoolseid samme konflikti kiireks lahendamiseks, kaasates selleks välisriikide tööandjate ja ettevõtjate keskliite ning samuti rahvusvahelisi tööandjate konföderatsioone eesmärgiga ennetada ja vältida tulevikus analoogsetest kõlvatu konkurentsi ilmingutest tekkida võivaid vaidlusi.

4. Valimisvõitluses osalevad parteid ja erakonnad käsitlevad oma kampaanias rahvusvahelise ausa kauplemise, sh. Soome–Eesti laevandussõja probleeme.

Majanduskomisjoni esimees
Tiit Made

Õigus kanda Eesti lippu

Juba Eesti Merelaevanduse erastamise aegu kerkis küsimus, et miks riik ei seadnud tingimust: laevad jäävad Eesti lipu alla. Ja siis sai selgeks, et ei saanudki seada, sest omandus läks üle. Nüüd on ikka küsimus, kas laevad jäävad Eesti lipu alla või lähevad minema. Laeva lipuõigust selgitab Veeteede Ameti laevaregistri büroo juhataja ANTS LÄÄNESAAR.

Kohustus kanda Eesti lippu – kas meeldib või ei – on seaduse järgi neil laevadel, mis kuuluvad Eestis registreeritud juriidilistele isikutele?

Igas riigis on oma äriühingute registreerimise süsteem. Nii ei ole, et tuleb keegi kusagilt väljast ja ütleb, et pange minu äri kirja. Kui ta on äriregistrisse kantud, siis ta võib laeva omandada. Selleks on ainult raha vaja. See enam ei huvita, kas selle raha on teeninud Eesti kodanik või keegi teine kusagil mujal.

Tähendab, kui ühing on Eestis registreeritud, siis on tema laeval kohustus kanda Eesti lippu.

Kui auto ostan, siis pean selle registreerima, muidu sõita ei saa. Laevaga on sama lugu. Pole päris õige öelda, et keegi sunnib lippu peale. Muidu ei saa lihtsalt laeva kasutada.

Kas eristaksite nüüd populaarses vormis õigust kanda Eesti lippu ja kohustust seda teha?

See õiguse paragrahv on kangesti naljakas, ja mina seda selgelt lahti rääkida ei oska. Kohustuse paragrahvis lõige 2.1 on öeldud, et Eesti riigilippu kannab merelaev, mille omanik on Eesti kodanik, kelle elukoht on Eestis. Õiguse paragrahvis lõige 1 puudub elukoha nõue. Nii et Austraalias elav Eesti kodanik nähtavasti võib oma laeva registreerida Eestis ja heisata sellel Eesti lipu.

Kaasomandis olevast laevast peab suurem osa kuuluma Eesti kaasomanikele – siin on siis nähtavasti jutt laeva maksumusest, mitte äriühingu kapitalist. Ja järelikult need Eesti kaasomanikud võivad taotleda Eesti lippu.

Ühesõnaga, kohustus Eesti lippu kanda seostub omanike asukohaga Eestis, õigus aga mitte.

Mujal elava Eesti kodaniku soovist oma laev siin registreerida pole seni kuulnud. Kui aga keegi tahab, siis saab seda teha kohturegistris. Meie saaksime sellest seetõttu teada, et laeva nime kooskõlastamine kuulub veeteede ameti laevaregistri osakonna kompetentsi. Nimed ei tohi ju korduda. Muidu võib juhtuda, et nii Tallinna Linnakohtus, Pärnu Maakohtus kui Tartu Linnakohtus, kes kõik laevu registreerivad, lisaks veel veeteede ametis, kel samuti see õigus on, pannakse kokku näiteks neli "Lindat" kirja.

Veel on öeldud, et laeva nimes ei tohi kasutada sõna *Eesti* ega selle võõrkeelseid vasteid. Uut "Estoniat" meil niisiis ei tule. Ka "Transestonia" ja süvendaja "Eestirand" nimed tuleb ümberregistreerimisel muuta.

On olemas ka paragrahv, mis keelab kanda teise riigi riigilippu.

See kehtib laevade puhul, mis on seaduse järgi kohustatud Eesti riigilippu kandma.

Muide, jutt on alati ahtrilipust – on ju ka veel mitmesuguse tähendusega lippe, näiteks signaallipud, samuti kui välisriigi sadamasse minnes heisatakse selle riigi lipp masti – nii nagu rahvusvaheline kord ja kombed.

Kuidas suhtuda topeltregistreerimisse?

Eks see näitab meie seaduste niisugust ... mittestabiilsust. Välispankadel, mis suudavad laevade jaoks vajalikke laene anda, ei ole usaldust Eesti seaduste vastu.

Kas keegi on seda otse põhjendanud ka kunagi või toimib rohkem vihje tasandil?

Paberi peal ei ole keegi seda mõtet avaldanud. Aga näiteks doktor Peter Ehlermann Saksamaalt käis veel enne jutuks oleva seaduse jõustumist siin Eesti seadusi uurimas. Tema leidis, et tollases Eesti Laevaregistri põhimääruses on vaja teha muudatused, mis usaldust tekitaksid. Tema nõudmine oli, et laev peab olema kusagil mujal põhiregistris ja meil siis paralleelselt registreeritud. Kusagil Malta või Küprose põhiregistris registreeritakse laev ära, ja Saksa pank annab laenu, sest usaldab seda registrit – seal on stabiilne, kõik ei muutu nii ruttu kui meil. Seejärel lubatakse seal registreerimine n.ö. peatada ja tuua laev Eesti lipu alla.

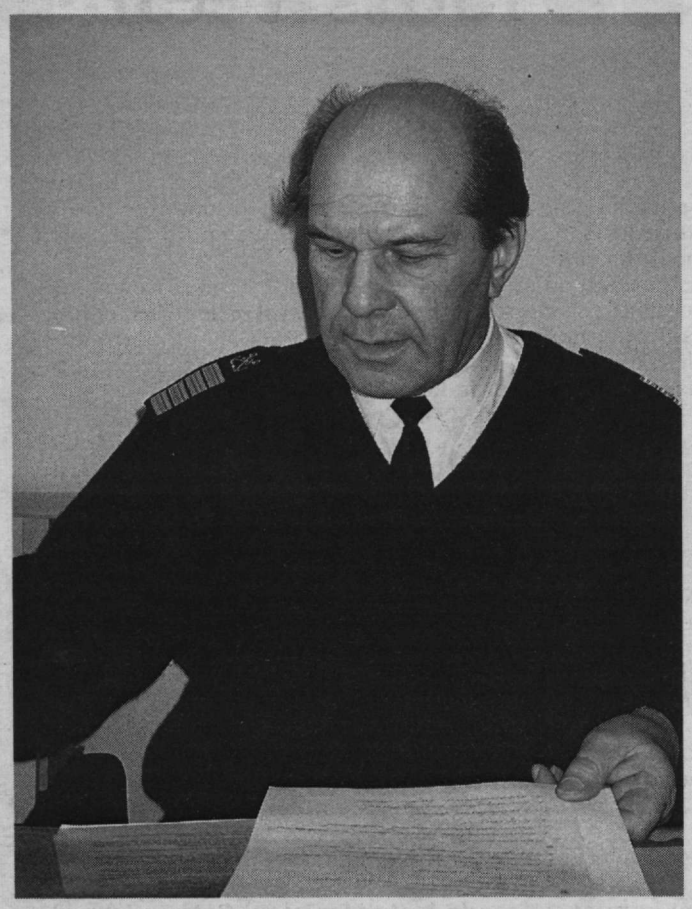
Niisiis on laev registreeritud küll kahes kohas, kuid erinevas staatuses. Seal, nagu öeldud, registreerimine peatatakse ja juurde kirjutatakse, et seal, kuhu see on lubatud, antud juhul Eestis, ei saa sealsete seaduste kohaselt laevale mingeid koormisi panna. Hüpoteek või ka mitu on siis Küprosel või Maltal juba registreeritud, ja Eestis sellele laevale enam hüpoteeki seada ei saa.

Saksa härra rääkis tol korral suurte pankade põhimõtetest. Nemad jälgivad kõigepealt kolm–neli aastat, mismoodi kõnealuses riigis asjad toimivad. Siis vaatavad üldist seaduste taset – panku huvitab kõige rohkem just nende stabiilsus. Seejärel hakkab tasapisi usaldus tekkima.

Meie registri seaduse jõustumisest pole aastatki möödas. Nende arusaamade kohaselt pole see veel midagi. Arvavad, et võime jälle midagi muuta. Kolme–nelja aasta möödudes võib välispankadega ehk rääkima hakata. Ja ega ei ole öeldud, et siis kohe hopsti! hakkame kolme aasta pärast kõlbama. Igal juhul jälgitakse, kui teeme iga natukese aja tagant muudatusi: "Saate ju isegi aru, et seadus ei toimi, kui muudatusi teete!"

Kas seadus on hea?

Seadus ei ole hea, on väga halb. Selles on palju *pimedaid*, s.t. arusaamatuid kohti. Neid ei jõua üles lugedagi. Kasvõi niisugune asi. §20 räägib loast kanda teise riigi lippu. See on siis laevapereta prahtimine Eesti lipu alt välja. Eesti Merelaevandus registreeris selle seaduse kohaselt näiteks "Valga" ja "Viljandi" ümber kohturegistrisse, sõlmis sobiva firmaga laevapereta prahtimise lepingu, Eesti lipu kandmise õigus peatati, ja laevad läksid Malta lipu alla. Aga seadus ei räägi midagi sellest, mis sel juhul saab siinsest liputunnistusest – kuhu see jääb. Jah, kohturegistris tehakse küll märge, et laev ei või sel ajal kanda Eesti riigilippu. Aga kus too tunnistus ikkagi on? Võib arvata, et laevas. Aga miks? Seal peal on võõras laevapere.



Ants Läänesaar selgitab, et laevaregistrit ei peeta enam paksus raamatus.

Hiljuti juhtus "Valgaga" niisugune lugu – alles jagasime siin välisministeeriumiga puid ja maid. USA laevakontrolliinspektorid kontrollisid alust, olid mingid puudused, laev peeti niikaua kinni, kuni puudused kõrvaldati. Aga akt tehti ära ja pandi kirja – Eesti laev. Kõik on Eesti oma, kutsung jne. Ja lähebki meie laevana musta nimekirja. Üks jälle juures! Kuidas niisugune asi muidu saab juhtuda, kui et kaptenil on Eesti liputunnistus peos ja näitab seda siis tahtlikult või tahtmatult. Oleks muidugi pidanud Malta liputunnistust näitama – kontrollijad võib–olla ei vaadanud, mis laeval ahtris lehvis.

Niisiis võiksid laevad Eesti lipu alt välja minna: tee on olemas, aga protseduur ei ole selge?

Jah. Vana põhimääruse kehtimise ajal juhtus samuti, et laev prahiti Eesti lipu alt välja. Me võtsime siis alati liputunnistuse originaali ära ja jäi meile seniks laeva toimikusse, kui tagasi tuli.

Missugune on tänapäeval laevaregistri pidamise tehnoloogia? Paksus raamatus ja arvutis?

Paksu raamatut enam ei ole, registrikaardid küll. Ainult arvutis registrit pidada praegu veel ei saa, sest arvutis olevat ei peeta juriidiliseks dokumendiks. Allkirjad jmt. puuduvad ju. Arvutis on see vaid töökataloog, hea kohe vaadata.

Laevakinnistusregister on see, mida peetakse. Koosneb kolmest jaost: esimeses on laeva identifitseerivad andmed, teises kõik laevaomaniku kohta, kolmandas hüpoteeegid ja muud piirangud. See kõik on üksikute lehtede peal. Kohtud saadavad kõigi registreeritud laevade kohta koopiad oma registrikaartidest.

Äriregistris registreeritakse ettevõtteid samamoodi.

Kui palju laeva registreerimine maksab?

Oleneb, kus registreerida. Kohturegistris – õigem on öelda laevakinnistusregistris – maksab 2000 kr, ükskõik kui suur laev on. Meie siin registreerime ainult laevapereta prahitud laevu, ning need on 12 ja enam meetrit pikad, peamiselt ikka suured reisi– ja kaubalaevad.

Laevapereta prahitavate laevade registreerimine meil maksab natuke rohkem kui kohturegistris registreerimine – iga kogumahutavuse ühiku eest 1 kr pluss 500 kr. Näiteks laev kogumahutavusega 10 000 läheb maksma 10 500 kr. Registreerida saab neid maksimaalselt kaheks aastaks. Edasi saab registreerida ühe aasta kaupa, ja iga kord tuleb uuesti maksta.

Kas 9–24 m pikad laevad on mingis eristaatuses – meresõiduohutuse seaduses algab laev alles 24 meetrist?

Laev on alates 2,5 meetrist. Kuni 12–meetrised registreeritakse väikelaevaregistris; pikemad lähevad kohturegistrisse. Aga laevaomaniku tahtel võib aluse seal registreerida alates 9 meetrist. Seda sellepärast, et näiteks head kaatrid maksavad ju miljoneid, ja võib–olla tahab omanik näiteks hüpoteeki seada, sest on vaja ehk mootorit remontida, aga raha ei jätku. Nii saab ta aga laenu võtta.

12–24 m pikk laev on väikelaev meresõiduohutuse seisukohalt. Selle juures ei ole ju tähtis, kus alus on registreeritud.

Merekõlblikkuse tunnistuse väljakirjutamisel võetakse raha jooksvalt meetrilt, kohturegistris registreerimisel on aga ükskõik, kas laev on 9 või 190 m pikk. Nii et erinevates seadustes on sõnal *laev* nagu erinev tähendus.

Jaa, aga seal on ülevaatus, mitte registreeerimine.

Praegu teeb väikelaevade ülevaatust veeteede amet ja omanikud maksavad selle eest riigilõivu. Nüüd räägitakse, et võib–olla oleks see tegevus otstarbekas üle anda hoopis mingile erastruktuurile. Seda saab teha, kui seadusandja seda tahab, tuleb lihtsalt muuta vastavaid kohti seaduses. Erafirma, kellele see töö usaldataks, hakkab loomulikult ka maksu võtma, ja võib olla päris kindel, et võtab veel rohkem kui praegu maksta tuleb. Autode ülevaatusega on juba niimoodi läinud. Eraettevõtlus on ilus ja kena küll, ainult maksta tuleb rohkem, sest erafirmad ei ela muidu ära.

Kuidas nüüd väikelaevade registreerimine hakkab olema?

Veeteede ameti laevaregistri ameti üks struktuuriüksus on väikelaevaregistri büroo, millele alluvad piirkondlikud registritalitused. Neid on viis – Jõhvi, Tartu, Pärnu, Kuressaare ja Haapsalu talitus. Tallinnas teeb seda tööd büroo ise ja võtab ühtlasi kokku mujal tehtu – peab ka keskset registrit.

Väikelaevadel ei ole nimed, vaid kolm tähte ja kolm numbrit, need on maakondade järgi.

Kui omanik maalib paadi peale "Minni", siis on see ta enda asi?

Jah. Ka siiamaani olid ametlikult tähed–numbrid kasutusel. Vaid purjejahtidel olid nimed; need jäävad ka edaspidi. Endine spordilaevade register enam ei kehti.

Ümberregistreerimise tähtaeg on 1. juuli 2000. Uus omanik peab kohe muidugi tulema siia registreerima; senised omanikud võivad seda teha millal tahes enne tähtaega. Aga inimloomus on kord selline, et kindlasti tuleb siin kevadsuvel 2000 kõvasti tööd. Väikelaevu olevat nii umbes 18 000–20 000, täpselt ei tea praegu keegi.

Väikelaevade register oli ju ka enne olemas.

Jah, ja seadusega anti see meile. Ega me selle üle õnnelikud ei ole. Aga see ei olnud seadusega kuidagi sätestatud; ei olnud isegi mitte valitsuse määruse tasandil. Nüüd on see üks peatükk suurest seadusest.

Mis on üldse väikelaevaregistri pidamise eesmärk – igal pool seda ju ei ole? Näiteks Rootsis olevat vaid ostu–müügi leping. Registrisse võetakse aga alused mis on vähemalt 12 m pikad ja üle 4 m laiad, aga 3,99 m laiuseid lõbusõidulaevu on seal üsna pikki.

Eks see olene riigist. Registreerimise eesmärk on muidugi ülevaate saamine ja soov inimeste tervise ning heaolu eest seista – kui alus vee peale läheb, siis peab ka korras olema. Ja piirivalve on huvitatud, kes kuhu läheb. Kui registreerimist ei ole, siis pole muud, kui jalad selga ja jookse järgi – kui kätte saad, siis saad, kui mitte, siis ei teagi, kellega tegu.

Kui palju inimesi vüikelaevaregistriga tegelema hakkab?

Üle Eesti ainult 8 inimest. Riik peab hoolitsema selle eest, et inimene saaks teenindatud: ka tuisuse ilmaga helistatakse ja öeldakse: ostsin laeva ja kohe kevadel tahan merele minna.

Mis maksab väikelaeva registreerimine?

300 krooni, kõik ühtemoodi.

Aga riigilaevad?

Mis asi on riigilaev?

Riigiasutusele kuuluv laev, mille kohta muuseas kehtivad rahvusvahelised eeskirjad, näiteks peab

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus

Vastu võetud 11. veebruaril 1998

I osa

LAEVA LIPUÕIGUS

1. peatükk

EESTI RIIGILIPU KANDMINE

§ 1. Kohustus kanda riigilippu

(1) Eesti riigilippu kannab laev, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik–õiguslik juriidiline isik.

(2) Eesti riigilippu kannab merelaev, mille omanik on:

1) Eesti kodanik elukohaga Eestis;

2) täis– ja usaldusühing, mis asub Eestis ja kus Eesti osanikel on häälteenamus;

3) muu eraõiguslik juriidiline isik, mis asub Eestis ja mille juhatuses või sellega võrdsustatud organis on Eesti kodanike enamus.

(3) Kaasomandis olev merelaev kannab Eesti riigilippu, kui vähemalt üks kaasomanikest on Eesti kodanik elukohaga Eestis ja Eesti kaasomanikele kuulub suurem osa merelaevast.

§ 2. Õigus kanda riigilippu

(1) Eesti riigilippu võib kanda merelaev, mille omanik on Eesti kodanik.

(2) Kaasomandis olev merelaev võib kanda Eesti riigilippu, kui suurem osa merelaevast kuulub Eesti kaasomanikele.

(3) Kaaspärandi esemeks olev merelaev võib kanda Eesti riigilippu, kui selle kaaspärinud Eesti kodanikele või Eesti juriidilistele isikutele kuulub suurem osa kogu pärandist.

§ 3. Eesti laeva kapten

Merelaeval, mille kohta on väljastatud lipudokument, võib kapteniks olla ainult Eesti kodanik.

§ 4. Eesti osanik ja Eesti kaasomanik

Eesti osanik või Eesti kaasomanik käesoleva seaduse mõttes on Eesti kodanik või Eesti juriidiline isik. Eesti juriidiline isik selle seaduse tähenduses on Eestis registreeritud juriidiline isik või Eestis asutatud avalik–õiguslik juriidiline isik.

selle jaoks välismaale minnes läbisõiduks 40 päeva varem luba paluma.

Ja–jaa, aga seaduse järgi ei ole selge, missugune see on. Kahes kohas on seda mainitud. §10 viimane lause ütleb, et laevapilet väljastatakse riigi haldusülesandeid täitvatele laevadele. §16 nimetab, et laevapileti andmed ja selle väljastamise korra kehtestab teede– ja sideminister. Aga millised on riigi haldusülesanded?

Kõik arvavad teadvat, et siia kuulub kõik jäälõhkujast kuni muuseumilaevani, lootsikaatrid takkapihta.

Saan aru, mis on riigi laev. Aga riigi haldusülesanded? Olen pöördunud tarkade inimeste poole ja tahtnud kangesti definitsiooni, aga saanud ei ole.

Valitsuse seadus ütleb, et ei valitsus ega ministrid saa kehtestada mingit määrust, kui seda pole neile delegeeritud.

Seadusandja praak?

Noh, kas me julgeme seadusandja kohta nii kurjalt öelda, aga lugu on halb küll. Asi on lõpuni tegemata. Aga võib–olla seadusandja mõtleb veel selle üle tõsiselt, uus riigikogu koosseis tuleb kokku ja teeb midagi.

Aga siis ongi olukord, millest algul jutt oli: seadust jälle muudetakse ning need, kes välismaal asjade käiku jälgivad, saavad järjekordse kinnituse meie seaduste ebastabiilsusest.

Kaks muudatust on juba tehtud. Väikelaevadega seoses oli sõna *meri* tõlgendamise probleem ja ilmnes, et mittekodanikest väikelaevaomanikud ei saa üldse merele minna – meri on ju ka siinsamas akna all. Aga seadusandja mõtles järele ja tegi selle asja korda. Nüüd on loetav, et nad oma väikelaevaga territoriaalmerest välja ei saa minna.

Aga kui teevad juriidilise isiku, siis võivad?

Siis võivad.

Värskes "Veeteede Ameti Teatajas" oli juttu riigi haldusülesandeid täitvate laevade registrist. Lugenud määruse läbi, oli järeldus, et need vist on piirivalvelaevad.

Ei oska seda öelda. Pole volitusi oma arusaamist mööda midagi arvata. Kui lähen sellest ametist ära ja tuleb teine mees – võib–olla tema arvab oma arusaamise järgi teisiti. Aga riigiametnik ei saa oma arusaamise järgi käituda, vaid talle peab selgelt olema ette kirjutatud, mis üks asi on ja mida sellega ette võtta.

Seepärast kõik seisabki, et nii pole tehtud. Ilmselt oleks vaja 5–6 punkti mingeid tingimusi, millele riigi haldusülesandeid täitev laev peab vastama, millised tunnused peavad selle omanikul olema jne.

Kõik see, mis olid vana põhimääruse järgi registreeritud, eelmise aasta 1. juulist niimoodi seisabki.

Kuidas siis uue lootsikaatriga sai, sel oli ju nimigi peale maalitud?

Paljugi, mis tal oli. Ametlikus mõttes oli see niisama naljategemine, meile ei ole sellest keegi rääkinud ega nime kooskõlastanud. Kohturegistreisse saab seda muidugi registreerida.

Kas Eesti lipu all laeva omada on atraktiivne?

Muidugi. Saab tunda uhkust oma lipu üle. Territoriaalmeres on see sama, nagu tõmbad oma majale lipu üles. Aga välismaale minnes on staatus hoopis teine. Kui mul on õigusega Eesti lipp laeva ahtris, siis tähendab see riigi tuge ja kaitset, kui mingid probleemid tekivad. Võib konsulaati pöörduda, kus nii omanikku kui laeva kaitstakse.

Missugune tendents näib olevat: kas Eesti lipu alla tuleb laevu juurde või hakkab neid pigem lahkuma?

Registris oli 1. jaanuari seisuga 541 alust kirjas. Seitse aastat on registrit juba peetud, ja see arv on suhteliselt püsiv. Osa müüakse vanarauaks või muidu maha, teised ostetakse juurde. Aasta jooksul vahetub umbes 20 laeva. Üldarv jääb tihtipeale samaks.

Mis on IMO registreerimisnumber?

See on samane Lloydi Registri registreerimisnumbriga. Liikuvlaevadele kogumahutavusega 100 ja enam tonni antakse üks kordumatu number. Omanikku vahetades number ei muutu.

Ka meie registris saab iga laev oma kordumatu registrinumbri, mis jääb kogu selleks ajaks, mil laev on Eesti lipu all. Need numbrid on hästi mõistetavad. Võtame "Kapella". Selle number on 598PG01. 5 – veeteede ametis registreeritud, see tähendab, et laevapereta prahitud, 98 – aasta, P – reisilaev, G – registreerimise kuu, juuli, 01 – esimene aasta algusest loetuna.

Aga kuidas näiteks Eestis ehitatud "Pikker" IMO numbri sai? Kas käidi Londonist küsimas?

Kõigepealt antakse sinna andmed, et niisugune laev ehitatakse, ja saab numbri, kui vastab tingimustele. Meie registris pole ma seda näinud.

Kas see oleks riigi haldusülesandeid täitev laev?

Arvan, et mitte.

Seaduses räägitakse Eesti riigilipu kandmisest. Piirivalvelaevad ei kanna Eesti riigilippu, vaid piirivalvelippu. Mereväelaevad kannavad mereväe lippu. Tollilaevad kannaksid – registreeritud neid ei ole – tollilippu. Kas neid lippe vaadeldakse kui riigilippe? Ei tea, pole paika pandud.

Kust need, kes peavad oma laeva registreerima, seda teada saavad, et peavad, eriti väikelaevaomanikud?

Kui inimene endale mingi asja muretseb, siis peab ta ise huvi tundma, milleks ta kohustatud on. Väikelaevad on sõudepaadid, kaatrid, mootorpaadid ja purjejahid. Võivad olla ka purjepaadid, mida tänapäeval küll sama hästi kui olemas ei ole. Kummi, klaasplast, alumiinium jne. on seejuures lihtsalt materjalid, millest paadid võivad olla tehtud, tegelikult on need kas mootorpaadid või sõudepaadid.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Riigikogu võttis vastu lootsiteenistuse seaduse

Riigikogu võttis 23. veebruaril 42 poolthäälega vastu lootsiteenistuse seaduse, sätestades lootsiteenistuse õiguslikud alused ja lootsiteenuste osutamise korra.

Eelnõu algatanud Mõõdukate fraktsiooni aseesimees Mihkel Pärnoja ütles enne seaduse vastuvõtmist, et 1998. aasta septembris algatatud eelnõu on muudetud selliseks, nagu vastu võeti, seetõttu, et lootsiteenistuse korraldus ei rahulda ühelt poolt lootse endid ega teiselt poolt ka riiki.

"Lootsid on suhteliselt vanemaealised ja uute lootside teenistusse saamine on raskendatud selle tõttu, et lootsid on vähemotiveeritud," väitis Pärnoja oma ettekandes Riigikogus. "Käesoleva eelnõu kirjutamisel oli põhiliselt võimalik valida kahe variandi vahel."

Pärnoja sõnul on ühelt poolt tegemist avalik-õiguslike liitude ühinguga ja teiselt poolt äriühinguga. Lõpuks valiti viimane variant ja see peaks olema Pärnoja sõnul piisav selleks, et käivitada lootsiteenistuse arengus selline etapp, kus lootsid, olles ise huvitatud oma tegevuse arendamisest, saaksid teha vajaliku rahalise panuse.

Ainuke eelnõu kohta selle viimasel lugemisel sõna võtnu, Reformierakonna fraktsiooni liige ning endine teede- ja sideminister Kalev Kukk ütles, et Pärnoja on saanud hakkama sellise asjaga, millega valitsus ega valitsuskoalitsioon pole toime tulnud. "Lootside seadusest on saanud lõpuks seadus," märkis Kukk.

Eeelnõu seaduseks saamise poolt hääletasid 11 Reformierakonna, 7 Keskfraktsiooni, 6 Maaliidu, 4 Mõõdukate ja 6 Koonderakonna liiget. Ülejäänud hääled tulid erinevate fraktsioonide üksikutelt liikmetelt.

Mõõdukate algatatud seadus kehtib kõigil laevadel, mis sõidavad Eesti territoriaal- ja sisevetes või vetes, kus rahvusvaheliste kokkulepete järgi on Eestil õigus või kohustus tagada lootsiteenistus. Seal on laevade lootsimise ainuõigus Eesti lootsidel.

Loots on seaduse järgi kohalikku laevasõidupiirkonda hästi tundev kapteni nõuandja laeva navigeerimisel, sadamasse sisse- ja sealt väljasõidul ning sadamas haalamisel.

Lootsid jagunevad seaduse kohaselt radarijaama loots-operaatoreiks, merelootsideks ja avamerelootsideks.

Loots võib olla kuni 65-aastane Eesti kodanik. Tähtajatu tegevusloa annab lootsile Veeteede Ameti peadirektor ja see kehtib kuni lootsi 65-aastaseks saamiseni. Vajadusel võib seda pikendada veel kuni kolm aastat.

Lootse atesteeritakse kord viie aasta jooksul. Atesteerimiskomisjoni kuuluvad 2 Veeteede Ameti, üks sadama, üks lootsiühingu ning üks piirkonnas vähemalt kolm aastat teeninud lootside esindaja.

Loots võib lootsiteenuseid osutada füüsilisest isikust ettevõtjana, samas võivad lootsid asutada ka äriühingu ehk lootsiühingu.

Seadus käsitleb põhjalikult ka laeva kapteni ning lootsi õigusi ja kohustusi laeva lootsimisel. Siinkohal on lähtutud rahvusvahelise mereõiguse tavast, mille järgi on loots kapteni nõuandja, kuid laeva ohutu juhtimise ja navigeerimise eest jääb vastutavaks kapten.

Lootsi vastutus ulatub aga nendele tagajärgedele, mis tekkisid tema antud vale informatsiooni tõttu.

Järgmise aasta algusest jõustuva seaduse kohaselt peab lootsimispiirkonnas ja väljaspool seda lootsi teenuseid kasutanud laev tasuma seaduse järgi lootsimistasu lootsiühingule. Selle tasu arvestamise aluseks on laeva pikkus, laius, süvis ja laeva poolt lootsimise ajal läbitud vahemaa.

Lootsimistasu suuruse ja selle arvestamise korra kehtestab teede- ja sideminister.

Rein Kuusik (ETA)

Konverents "Eesti transiit: hetkeolukord ja perspektiivid"

Konverents, arutamaks Eesti võimalusi saada Ida-Lääne vaheliseks transiidikoridoriks, toimus 5. märtsil Eesti Rahvusraamatukogus. Tänavune konverents, mille eestvedajaks oli teede- ja sideminister Raivo Vare, oli mingil määral jätkuks eelnevaile sarnasesisulistele, millest esimene leidis aset juba 1995. a. koostöös taanlastega.

Oma avasõnavõtus kirjeldas **Raivo Vare** Eesti hetkeolukorda ja tendentse Läänemerel: transiit praegu küll üldiselt kasvab, eriti Tallinna Sadamas, mis on tõusnud tonnaažilt piirkonna suuruselt teiseks sadamaks, möödudes Gdanskist ja jäädes alla vaid Ventspilsile. Edaspidi on aga ette näha konkurentsi tugevnemist ja kuna kõigis sadamates on prognoositud kaubakäibe kasvu, siis peagi ületab sadamateenuste pakkumine tunduvalt nõudlust.

1998. aasta Vene majanduslangus näitas, et alternatiivteenuste (lisaväärtus, logistika, jaekaubandus jms.) vaegareng ja keskendumine vaid transiidile on teinud selle majandusharu üsna haavatavaks, sest puudub valmisolek (v.a. naftaäris) kohaneda uute turutingimuste ja -võimalustega.

Eesti kaubandus- ja transpordifirmad said lähiminevikus üldise majanduskasvu taustal edukalt areneda. Praegu on aga olukord muutumas ja kiireks kohanemiseks on vaja spetsiaalseid meetmeid.

Riigi ülesanne on ennekõike luua omadele hea keskkond ja tingimused rahvusvaheliseks konkurentsiks, et võistelda riikidega, kus seda on tehtud kõrgel tasemel. Seetõttu on juba välja töötatud strateegiline plaan Eesti transiidi arendamiseks, mis hõlmab seadusandlikku raamistikku, avaliku ja erasektori partnerlust, paremat juurdepääsu kapitalile, oskusteabele ja turgudele, ning transiidi sihtasutuse loomist, mis koondaks endas nii riigi kui ka ettevõtjate esindajad.

Maailmapanga esindaja **Anders Zeijolon** kirjeldas oma sõnavõtus panga abi Eestile eri sektorites, sh. ka transpordi alal, ning muuhulgas võrdles Eesti potentsiaali Andrus Veerpaluga: mees metsast, kellest keegi just väga palju oodata ei osanud, kuid kes ülihästi hakkama sai.

Seejärel esines Debodini Logistika ja Informatsiooniameti konsultant **Rien Scholing** Hollandi transiidi ja logistika sihtasutusest (Rahvusvahelisest Distributsiooni Nõukojast). See loodi kümmekond aastat tagasi, kui leiti, et tuleb end muutuvais tingimusis konkurentsis hoida; eesmärgiks tutvustada Hollandit väravana Euroopasse. Paljuski tänu sihtasutuse tegevusele on Holland tugevdanud märgatavalt oma juhtpositsiooni Euroopa jaotuskeskusena: kui toona läbis Hollandi umbes 35-40% Euroopa Liidu transiidist, siis nüüd olevat seda üle 50%, ja Hollandi transpordikompaniide turuosa Euroopa Liidu siseselt on 5%, Liidu välisest kaubandusest aga 36%.

Järgnes paneeldiskussioon, milles osalesid sõnavõttudega AS-i Eesti Raudtee juhatuse esimees **Parbo Juchnewitsch**, AS-i EOS juhatuse esimees **Arnout Lugtmeijer**, Suurettevõtete Assotsiatsiooni peadirektor **Jaak Saarniit**, AS-i Tallinna Sadam juhatuse esimees **Enn Sarap**, AS-i Silmet juhatuse esimees **Tiit Vähi**, AS-i Air Cargo Estonia nõukogu esimees **Karli Lambot**, Rahandusministeeriumi kantsler **Agu Lellep**, AS-i Refetra juhatuse esimees **Erik Laidvee**, Võru maavalitsuse arengu osakonna juhataja **Andrei Valentinov**, "Dvigateli" tollivabatsooni projektijuht **Vladimir Maslov** ja Valga linnapea **Uuno Heinla**.

Teemaks oli praegune olukord transiidi alal, probleemid ja perspektiivid. Vähi, Laidvee, Valentinov, Heinla ja Maslov rääkisid vabatsoonide võimalustest, arvates, et ei tohi piirduda vaid Tallinna ümbrusega, teistesse piirkondadesse vabatsoonide loomine teeniks lisaks transiidile veel ka regionaalpoliitilisi huve; teised puudutasid oma ettevõtetega seotud problemaatikat. Üldiselt leiti, et olukord ei ole küll just hiilgav, kuid tuleviku suunas vaadati optimistliku pilguga. Loodame, et õigustatult.

Lauri Naber

Talvekuudel tuhat laeva

Jaanuar–veebruar AS–is Tallinna Sadam

Kaup	Kogus	1998. a.	Muutus (%)	Osakaal
Kaubaliigid (t)				
puistlast	273 400	245 600	+11,3	8,6
segalast	990 300	945 300	+ 4,8	31
vili	18 800	413 500	–95,5	0,6
puit	124 800	176 400	–29,2	3,9
vedellast	1 783 000	1 250 800	+42,5	55,8
mittemereline	7 800	14 800	–47,3	0,2
Kokku	**3 198 200**	**3 046 400**	**+ 5**	**100**
Konteinerid (TEU)	10 887	8 743	+24,5	
Veosuunad (t)				
eksport	395 600	444 600	–11	12,4
import	303 400	377 700	+19,7	9,5
transiit	2 491 500	2 208 800	+12,8	77,9
Eesti–sisene	0	500	–	0
Reisijad				
Tallinn–Helsinki	540 000	491 700	+ 9,8	76,9
Tallinn–Stockholm	56 900	43 300	+31,5	8,1
kruisireisijad	103 700	105 500	– 1,7	14,8
kaubalaevadel	1 600	1 200	+26,6	0,2
Kokku	**702 200**	**641 700**	**+ 9,4**	**100**
Laevad				
reisilaevad	525	485	+ 8,2	48,5
kaubalaevad	558	555	+ 0,5	51,5
Kokku	**1 083**	**1 040**	**+ 4,1**	**100**

Pärnu Sadam 1999

Kaikohti	10
Laeva max pikkus	140 m
laius	45 m
süvis	5,0 m
tonnaaž	4000 dwt

Kahe viimase aastaga suurenes Pärnu sadama kaubakäive poolelt miljonilt tonnilt rohkem kui poolteise miljoni tonnini, mullu tunamullusega võrreldes 45%. Sadam teenindas aasta jooksul kokku 891 laeva, 1998. aastal oli kaubakäive 1,6 miljonit tonni.

Suuremad ekspordiartiklid (peamiselt Euroopa riikidesse) olid paberipuit ja turvas: puidu ja puittoodete osakaal kaubakäibest oli 78%, turbatooteil 20% ning kergkruusal 2%. Impordi osakaal oli 2%.

Tänavu on plaanitud süvendada merekanalit, laiendada laoplatse ja arendada meretu-rismi. Kaugemais plaanides peetakse tõenäoliseks *ro-ro*-laevade vastuvõttu pärast 2005. aastat.

Praegu töötab AS-is Pärnu Sadam 60 inimest. Viimase nelja aastaga on investeeritud sadama arengusse 94,3 miljonit krooni. Kesklinna sadamasse on jäänud mittesaastavate kaupade laadimine, suur osa kaubast liigub Vana-Pärnu kaudu. Seal 1996. a. valminud 10 000 m^3 mahutavas turbaterminaalis laaditakse turvast mööda kinnist konveierit, mis viib keskkonnareostuse võimalikkuse miinimumini. 1997. a. valmis kergkruusa terminaal ning laiendati ka turbakaid.

Ettevõtte aktsiakapital on 31 miljonit krooni, suuromanikud on Pärnu linn (38%) ja PS Investeerimisgrupi AS (29%).

* * *

Pärnu sadama mure on, et talvel on Pärnu laht tavaliselt kaks-kolm kuud jääs ning sadama häireteta toimimine eeldab jäämurdja tellimist. Et puit, turvas ja kergkruus on odavad kaubad, on nende vedu Põhja-Eesti sadamaisse majanduslikult ebaotstarbekas. Seetõttu on kohalike turbatootjate, puidutöötlejate ja ehitusmaterjalitootjate huvi, et sadam ka talvel töös hoitaks. Nende eksporttegevus oleks Pärnu sadamat kasutamata suurte autotransporidikulude tõttu võimatu.

Viimasel paaril aastal on Pärnu sadama piirkonnas jääd murtud enamjaolt riigieelarves ettenähtud jäämurderaha arvel.

AS-i Pärnu Sadam pressiteatest

Kaubakäive Pärnu sadamas

1993	285 500 t
1994	436 000 t
1995	688 000 t
1996	500 000 t
1997	1 092 000 t
1998	1 601 000 t

Sadamajuhikommentaar

Esitlete Pärnu sadamat suuruselt teisena, millest liigub läbi kolmandik Eesti eksportkaubast. Kas pole palju, ***AS-i Pärnu Sadam juhatuse esimees PEETER VOLKOV?***

Silmas on peetud just Eesti eksporti, mitte sadama üldist kaubakäivet. Suurematel sadamatel on esikohal transiitkaup. Tallinna Sadamas oli mullu eksportkaupa alla 3 miljoni tonni, meie oleme järgmised. Ekspordi osakaal on suur just meie ja Kunda, mõnevõrra ka Paldiski sadamas. Sellega rõhutame Pärnu tähtsust Eesti ekspordis – oleme nagu kohaliku tööstuse käepikendus.

Kas sissesõidukanal on sadama oma ja võtate selle läbimise eest tasu – merel võiksid ju kõik sõita?

Sissesõidukanal on rajatis, mis kuulub pärast rajamist kellelegi, kes seda hooldab ja kasutamise eest tasu võtab. Nii on see rajatis üle antud AS-ile Pärnu Sadam. Eeloleval suvel kavatseme seda süvendada 6,5 m-ni, seetõttu kanal muidugi pikeneb mõnevõrra.

Mis suunas arendate mereturismi, kas ristlusi või huvilaevandust?

Kruisilaevad on nii suured, et sõidavad näiteks Kopenhaagenist otse Peterburi ja teevad ehk peatuse mõnes teeäärses pealinnas. Pärnu omapära arvestades võib edaspidi huvi tekkida vaid rannikulaevanduses.

Pärnu Jahtklubi kasutab AS-ile Pärnu Sadam kuuluvaid baase. Külalissadam jahtklubis juba toimib, kuid esikohal on jahtklubi liikmed, seejärel külalisjahid. On üsna harilik, et külalisjahtide osakaal võib jäädagi 15–20% vahele, ülejäänud peaksid olema mööda rannikut sõitvad Eesti jahid. Eks nad jõukuse kasvades tule.

Mida ja kuhu peaksid edaspidi Pärnust vedama ro-ro-laevad?

See on kaugem strateegiline plaan. Kuid siis, kui Tallinna Sadam on nii üle koormatud, et tekib vajadus *ro-ro*-laevadega mujale minna, võivad need ka Pärnusse tulla. Muidu on lähikonnas *ro-ro*-laevandus eeskätt pealinnades.

Konkurendikommentaar

Kas Kunda sadama kaubakäive oli mullu suurem või väiksem kui Pärnu sadamal, ***Kunda sadama sadamakapten AADU NURMSALU?***

Meie mullune kaubakäive oli peaaegu 1,4 miljonit tonni, seega mõnevõrra vähem kui Pärnu sadamal. Nad on seal tublid, on suutnud sadamat ehitada, terminaale juurde teinud. Tonnaaži poolest on nad meist ees, rahaliselt taga.

Suuremad sadamad peavad sellega pead vaevama, kuhu konkreetne laev seisma panna, meie oma kahe kaiga peame tegelema sõiduplaaniga. Kui agendid ja kliendid jäävad hiljemaks kui lubatud, siis olen neil kui takjas kinni kasvõi südaöötunnil. Eks talvel ole meil kõigil raske – meid segab jää, kliente lumi. Aga saame oma 24 inimesega hakkama.

Kommentaar

Põgusal telefonikõsitlusel selgus, et mullu üle miljonitonnise kaubakäibega sadamaid on Eestis kolm, kui AS-i Tallinna Sadam osasadamaid eraldi sadamaiks mitte lugeda. Tallinna Sadam, Pärnu ja Kunda sadam on samas järjestuses ka siis, kui reastada vaid eksportkauba käibe järgi. Ent ekspordi osakaal on Pärnus ja Kundas Tallinnaga võrreldes määratult suurem: kui AS-is Tallinna Sadam oli see ligi 14%, siis Pärnus 98%. Ekspordi osakaal on kindlasti suur ka AS-ile Tallinna Sadam kuuluvas Paldiski Lõunasadamas.

Miljoni tonni piirile lähenes mullu sadamakapten Väino Lemberi andmeil ka Miidurana sadama kaubakäive, veel ei ulatu miljoni tonnini sadamakapten Riho Randoja andmeil Bekkeri sadam.

Kaubasadam võib olla ka hoopis väiksem: Rein Sepa sõnul on Roomassaares aastaid stabiilne tase, poole väiksem kui nõukogudeaegne maksimumkäive 110 000 t aastas. Mullu läks 48 000 tonni Saaremaa kaupa sealtkaudu ekspordiks, sisse toodi 12 000 t. Transiitkaupa sealtkaudu ei veeta ega tehta ka rannikuvedusid. Ent saarlastel on oma sadama kaudu otseühendus Euroopaga. Samasugune tähtsus on teistelgi Tallinnast eemal asuvatel sadamatel oma piirkonnale. Pärnu sadama kaubakäive on kiiresti kasvanud just kahel viimasel aastal, kahekordistus 1997. aastal. Huvitav, missugune sadam hakkab järgmisena kiiresti kasvama?

Madli Vitismann

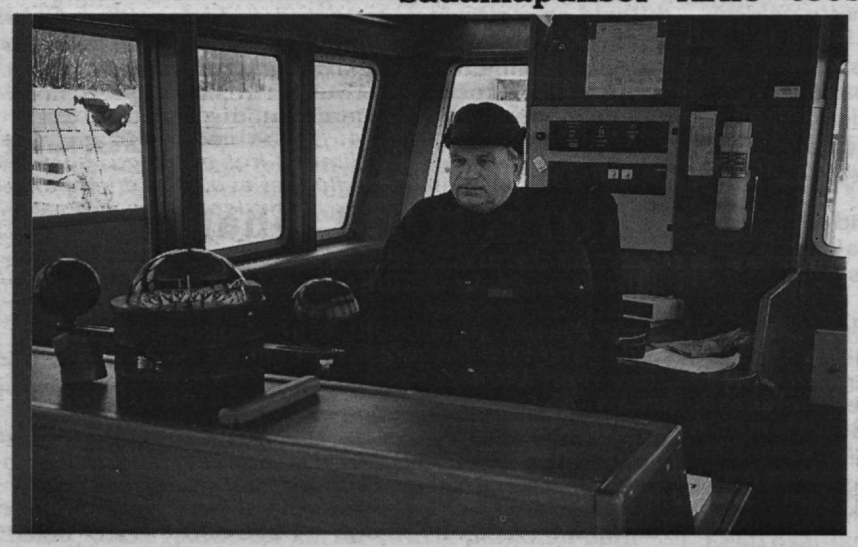
Pärnus on talv

Veebruari keskpaigas valitseb Pärnu sadamakaidel tõeline talv. Abimees "Protector" ei saa enam päevade kaupa sadamasse vee järele tulla – jääpiir ulatub Kihnu-Ruhnu vahele ja on just seal tuulte meelevallas. Alates 15. veebruarist ei lubagi sadamavõimud alla 1600 hj masinavõimsuse ja jääklassita aluseid sisse. Nii et jõgimeri tüüpi "Volgo-Balte" me niipea ei näe. Isegi "Amuridel" on sissesõit raskendatud. Tulevad tugevamad ja võimsamad.

Ott Taul

Põrgus ei lõpe tuli

Sadamapukser "Arno" töös



Kapten Mihhail Gontšarov roolikambris.

Madrus-kokk Valeri Porva kambüüsilävel.

Pärnu sadama juhtkonda eesotsas asedirektor ja sadamakapten Riho Printsiga ajendas "Arnot" ostma, remontima ja tööle rakendama tungiv vajadus talvisel ajal lootsivedu, jääpesu ja laevade kai vastu tõmbamine kindlustada. Kunagi Soomes tulekahjus tekiehituse kaotanud "Arno" remonditi Tallinnas uueks, tänapäeva nõudeile vastavaks abilaevaks, mis mitut ülesannet täita võib.

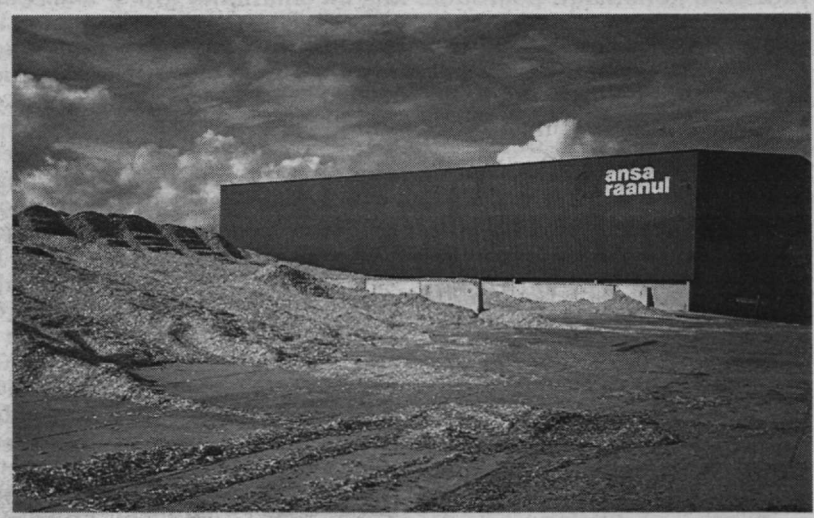
Laudsepatööd sel alusel ei ole kaugeltki veel valmis. Kaks noort laevatislerit on lõpule jõudnud juhtimispuldi, dušining saunaruumiga, järg on koide ja kõige alumise ruumi põrandate käes.

Ometi pole see kõik "Arnot" takistanud raskes talves oma tööülesandeid täita.

Detsembrist alates viiakse iga nädal lootsi umbes 25 korda laevale vastu, oodatakse seda terminaali juures või Emajõe kai ääres, pestakse vindiga jääd minema või lükatakse-tõugatakse aluseid.

Meeskond vahetub nädala tagant. Üks kapten on endine traalijuht Mihhail Gontšarov, teine Ants Ild, samuti kogenud meremees. Kummalgi kaptenil on oma vahetusmehaanik ja kokk-madrus. Nii nad siis töötavad tões ning vaimus ja lootuses, et kord ka kevad Pärnu maile jõuab.

Ott Taul



«Hansa Graanuli» turbaterminaal. Graanul on saanud tähtsaks ekspordiartikliks.

«Meremehe» Pärnu-kirjasaatja vaatab sadamaelu lähedalt — maa ja mere piirilt ehk kai pealt.

Eestis ehitatud laev

19. veebruaril kutsus Balti Laevaremonditehas vaatama tavatut pilti: külmas päikesesäras seisis kogu oma suuruses lumel erkoranž vastvalminud lootsikaater. Töölised ronisid puittreppi mööda üles tekile veel viimaseid õiendamisi õiendama, huvilised said samakaudu kaatri sisemusse kiigata. Asjaosalised tegid kiilplokkidel seisva kiilu taustal pilti.

Nimi "Ahto 03" oli küljele maalitud, roolikambris aparatuur paigaldatud, ka pliit pisikeses kambüüsis paigal. Lootsidele oleks ehk kulunud rohkem ruumi kui roolikambri pingil.

Balti Laevaremonditehase haldusdirektor Dmitri Kubõškin selgitas, et see on ehitatud nelja kuuga: kiil pandi 15. oktoobril. Uusehitustest oli see mullu valminud piirivalvekaatri järel teine, kavas on aga ehitada ka piirivalvelaev. Balti Laevaremonditehas suutvat laevu ehitada nii lootsidele kui ka piirivalvele ja mereväele – kõike, mida riigil vaja. Käepärasemaks teeb selle liisinguvõimalus, mistõttu tellija saab oma (raha)probleeme sujuvamalt lahendada. Ning laevaremonditehas rõõmustab iga tellija üle.

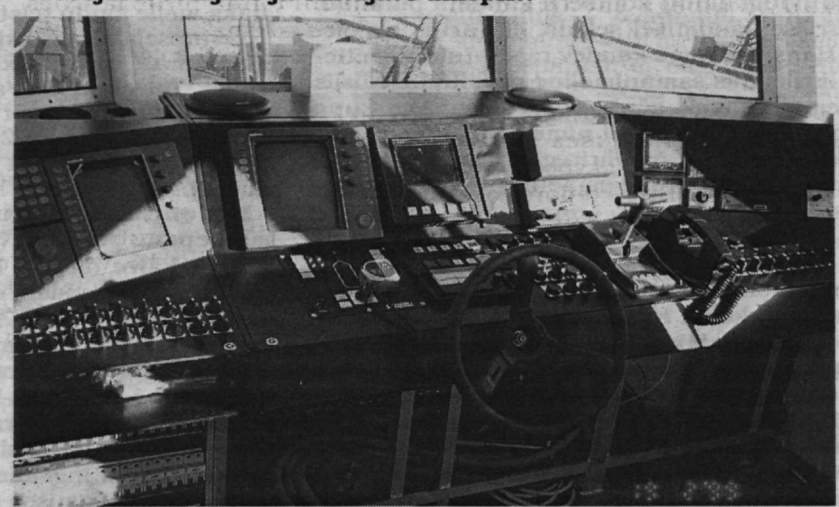
Veeteede Ameti peadirektori Kalle Pedaku sõnul asuti välja vahetama vanu lootsikaatreid. Nii neid, mis saadud Soomest abina, kui ka teisi, mis jäänud vanast ajast. Edaspidi peaksid lootsid saama osutada kvaliteetsemat ja õigeaegsemat teenust.

Imetlusest ahhetava paarisajapealise publiku silme all tõsteti lootsikaater kahe kraana imetäpselt sünkroonses tegevuses vette, kust parasjagu jää eest aetud. Kuid uus kaater on mõeldud eeskätt talviseks tööks: plaanitud läbima 40 sentimeetrist jääd. Masinavõimsus on 700 kW, pikkus 15 m, meeskond kaheliikmeline.

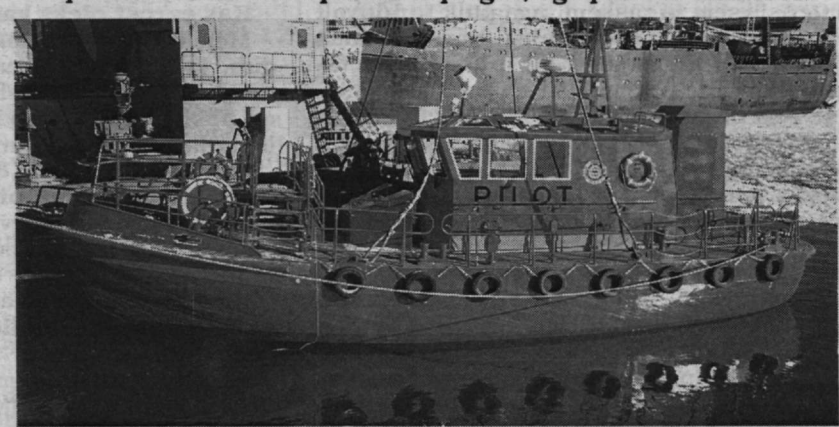
Nimepaneku šampusepudeli lõi kaiäareni jõudnud kaatri parda vastu katki ristiema – Balti Laevaremonditehase sadamateenistuse referent, Peterburi Makarovi-nim. Merendusakadeemias õppiv Anna Fil. Kaatri õnnistas Eesti Meremisjoni peasekretär Jaan Jaani. Ning šampusepudeli kork pakiti kinkekarpi ja anti üle meeskonnale.

Veel viimased askeldused,...

...seejärel tellijate ja ehitajate ühispilt.



Kapteni töökohal oli aparatuur paigas, aga puudus veel tool.



«Ahto 03» on vette lastud.

Tehasekommentaar

Kust pärineb kaatri projekt ja kas sellest saab alguse seeria, ***Balti Laevaremonditehase tööjuht VLADIMIR MUZLOV?***

Projekt pärineb meie tehase inseneerikeskusest, tehti koostöös Peterburiga. See on seeria algus ja esimese kaatri pealt on näha, kuidas see end õigustab.

Lähteülesandeks oli eeskätt jääklass, võime läbida kuni 40 cm paksust jääd; pikkus *ca* 15 m, võimsus 600 kW (saadi 700 kW), veeväljasurve 50 t ning 2 töökohta ja 2 lootsikohta. Vööris on avariivarustuse laadruum, roolikambris on 2 töökohta, lisaks 3 kohta diivanil. Päästevahendid on kuuele inimesele.

Sedalaadi keret tegime juba piirivalvele, ainult lootsikaatril on see veelgi paksem – 16 mm.

Meile oli esmakordne Saksa firma MTU masin, mis töötab kompuuterjuhtimisel. Samuti ballastisüsteem: vööri- ja ahtritank diferendi tekitamiseks, nagu jäämurdjale vaja, töötab automaatikaga roolikambrist.

Reederikommentaar

Kus rakendate vastvalminud lootsikaatri, ***Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor ANTS PÕLLUAAS?***

Esialgu jääb Tallinna – on ikkagi uus, siin oleks silma all ja kui midagi juhtub, on tehas lähedal. Praegu valmistub tehas käigukatsetusteks, kapten ja mehaanik on laeval. See on meil esimene Eestis ehitatud uus asi, valisime konkursilt, kuhu tuldi juba projektiga.

Kas nimi on registreerimiseks veeteede ametis kooskõlastatd?

Kaater pole veel meie oma – kui üle antakse, siis ka registreerime.

Madli Vitismann

Merehariduse probleemid uuele ministrile

Lahkuva valitsuse haridusministri Mait Klaasseni palvel kutsuti 10. märtsil kokku Eesti Merehariduskeskuse nõukogu erakorraline koosolek, milles osales ka nõunike kogu liikmeid, kellest aga paljud ei saanud oma põhitegevuse tõttu kohale tulla. Rektor Peeter Veegen oli haige ja puudus samuti.

8. märtsil oli nõukogu eelmine erakorraline koosolek haridusministeeriumi poolt ette pandud riikliku merehariduse võimalikku eraõiguslikuks muutmist arutanud, negatiivsele seisukohale jõudnud ja oma arvamuse ka edastanud.

9. märtsil oli Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing kui töövõtjate esindaja oma kirjas pea–, haridus– ning teede– ja sideministrile, laevaomanike liidu presidendile ja ametiühingute keskliidu juhatuse esimehele samuti kategooriliselt riikliku merehariduse eraõiguslikuks muutmise vastu häält tõstnud.

Minister selgitas kohalolijaile oma seisukohti. Suvel lehtedes ilmuma hakanud artiklid juhtisid tähelepanu merehariduse andmises ilmnevaile probleemidele, rääkisid, sealhulgas ka koolimeeste enda suu läbi, selle arengu aeglusest ja süüdistasid riiki selles, et see annab liialt vähe raha. Asjaga natuke lähemalt tutvunud, leidis minister, et ega päris korras kõik ei ole. Kolm koolitusastet – mereklassid, ametikool, rakenduskõrgkool – ei kõlksu päris hästi kokku. Teadust tegevaid tippõppejõude pole. Rahapuudus on akuutne. Finantseerimist oleks vaja tõsta vähemalt kahekordseks, aga seda raha ei ole riigil kusagilt võtta. Ja kui arvestada merepalku, siis kuluks pädevaile õppejõududele konkurentsivõimeliste palkade maksmise vajaduse tõttu veelgi enam.

Tarvis oleks niisiis leida võimalus, kuidas vajalikul hulgal raha saada, et garanteerida merehariduse kättesaadavus ja õppejõudude tase.

Ministri sõnul on võimalikud kolm varianti, kuidas merehariduse edaspidi toimida. Esimene on jätta see riiklikule finantseerimisele, mis ei anna aga vajalikku tulemust, sest majanduse areng ei võimalda finantseerimist hüppeliselt tõsta. Täiend– ja ümberõppega teenib küll mõne miljoni lisaks, aga sellest ei piisa.

Teine variant oleks luua merehariduskeskuse k õ r v a l e sihtasutus, mis püüaks raha hankida ja merehariduskeskuse tegevust läbi mõelda. Ülikoolide kuratooriumid pole aga samalaadsete ülesannetega seni meil kusagil hakkama saanud.

Kolmas variant oleks 100% riigi poolt asutatud sihtasutus, mille nõukogusse kuuluksid kõigi merendusorganisatsioonide, samuti rahandus–, haridus– ning teede– ja sideministeeriumi esindajad. See oleks riigi oma, aga toimiks eraõiguslikel põhimõtetel. Teaduse finantseerimine käivat meil praegu just niiviisi.

Viimase variandi jõustudes tunneksid kõik nõukogus esindatud organisatsioonid asja eest täit vastutust. Miks nad sel juhul seda tingimata tunneksid, aga teise variandi puhul või lihtsalt praegu seda ei tee, see selgeks ei saanudki, ka küsimise peale mitte.

Kolmas variant laseks ministri sõnul areneda ka alamastme merehariduse. Rakenduskõrgkoolide seaduse järgi ei tohiks, muuseas, praegust ametikooli üldse olemas olla, selle peaks likvideerima. Mereklasside ega keskastme merehariduse jaoks pole vahendeid – Orissaare koolis sai riigi rahast vaid katust parandada, kui puu majale peale kukkus –, siis aga jätkuks, arvab minister, ning noored saaksid kodukohast alates merehariduse omandamisega aste–astmelt edasi minna. Riiklikest mereklassidest riikliku ametikooli kaudu sihtasutuse kõrgkooli.

Riikliku tellimuse ulatuses oleks ka kõrgkool tasuta – riikliku tellimuse ütles minister olevat täiesti olemas, isegi erakõrgkoolidest tellitavat riigi raha eest teatud erialade vajalikke spetsialiste. Kusjuures riiklik tellimus pole enam sisseastujate, vaid kõrgkooli lõpetajate peale.

Kust raha saab? Kui niisama istume, siis küll ei saa, ütles minister. Ses seoses oli juttu paljuräägitud ja ikka olematust tonnaažimaksust, samuti vajadusest–võimalusest ka välismaalt tulnuid meremeesteks koolitada, seda juba muidugi raha eest. Siinkohal tuli sisse Concordia Ülikooli teema, kus olevat Eesti riigi parim kogemus oma õpetamisteenust välismaalastele müüa – seal õppivat nii lätlasi, leedulasi kui hiinlasi, teistest rahvustest rääkimata. Just seepärast on nimetet erakooli esindajat nõukogusse vaja. Kaugemale jutt *Concordia* võimalikust tulevasest seosest Eesti merehariduse seekord ei läinud.

Merehariduskeskuse nõukogu 8. märtsi koosoleku protokollist on lugeda: *"EMK töötajaskond ei näe kavandatavas erastamise projektis piisavalt argumenteeritud situatsiooni analüüsi ja Eesti merenduse vajadusi arvestavaid prognoose:*

1. Puudub kehtiva riikliku seadusandlusega tagatud garantii rahaliste vahendite eraldamiseks riigieelarvest merehariduse finantseerimiseks erakoolis.

(See puudub ka teiste koolide puhul, omandivorm siin ei loe, ütles minister.)

2. Puudub sotsiaalne garantii nii õppurkontingendile kui ka õppejõududele nende õiguste tagamiseks.

(Õigused on tagatud kõrgkoole puudutavate seaduste ja tööseadusandlusega.)

3. Puudub garantii, et EMK raskustesse sattumisel säilib riigi ühe olulisema majandusharu spetsialistide koolitamise järjepidevus, nõutav tase ja rahvusvaheline tunnustus.

(Kui on raskused, siis hoolimata omandivormist.)

4. Ei saa opereerida nn. riigitellimuse kui mõistega, sest riigitellimust ei ole Eesti kõrgkoolides, sealhulgas ülikoolides veel rakendatud. Riik ei saa alustada eksperimenti Eesti Merehariduskeskusest kui monopoolsest koolituskeskusest, kuna merehariduse ei ole vabariigis dubleeritud nagu enamik teiste koolide erialasid.

(Teatud erialadel on riiklikud tellimused.)

5. Ülekaaluka riikliku finantseerimise ja riiklike varade baasil toimiv kool peab olema riiklik. Concordia Ülikooli rahategemise kogemus ei sobi merehariduse-le, vaid humanitaarvaldkonda kuuluvatele erialadele.

(Riigi vara ei erastata kellegi taskusse, see antakse vaid kasutada, nii et äraastada seda ei saa. Concordia Ülikool müüb hästi haridust väljapoole Eestit. Pakkuge parem moodus!)

6. Puudub uurimus välismaalaste merendusalase koolitamise majandusliku tulukuse kohta. Pole selge uue loodava süsteemi efektiivsus.

(Puudub küll, kuid need saavad tehtud. Aga esineb valdkondi, kus on küll uurimused tehtud, asi ise ei toimi aga ikkagi.)

Vastuseks küsimusele Eesti Merehariduskeskuse likvideerimisohu kohta vastas minister, et see on juhtum, kui tegemist *juriidilise õnnetusega:* üht organisatsiooni ei saa teiseks muu-

Järg lk. 7

Rääkigem rahast, härra Pant

AS Hansatee Grupp on teist aastat trükkinud kuldtähtedega oma nime aastaaruande tumepunasele kaanele. 48 kriitpaberist lehekülge sisaldavad fotode ja diagrammide vahel veidi teksti ja palju tihedaid tabeleid.

Majandusaasta algas 1. septembril 1997 ja lõppes 31. augustil 1998. Grupil on 8 tütarettevõtet ning aktsionäre, kelle osa on üle 1%, samuti 8.

AS–i Hansatee Grupp juhatuse esimees ENN PANT, öeldakse, et Eestis ei ole praegu raha, aga teie väidate, et teil on Eesti erakapital.

Kõik muidugi ei ole. Kui võtta aktsionäride koosseis, siis enamik juba on, aga sees on ka Soome ja muid firmasid.

Üks aktsionär on *Tallink Grupp AS*.

See on "Hansatee" juhtkond, kes omal ajal palga– ja laenurahadega ostis aktsiaid.

***HT Finants* on *Hansatee Grupi* omanike hulgas, samal ajal kui *Hansate Grupp* on omakorda *HT Finantsi* omanik?**

Suhteliselt vähe siiski. *HT Finantsi* omandus on meil 8,25%. Selle protsendiga ei ole see tütarettevõte. On investeerimisfirma, ja järelikult nad mõtlevad hästi, kui arvavad, et *Hansatee* aktsiatesse võiks investeerida. Meie aktsia tõuseb päris kõvasti, kuigi pole vabalt kaubeldav. Kuulen, et soomlased on hakanud kõvasti ostma.

Kui aktsiad on elektroonilised ja ettevõte pole börsil, siis kuidas aktsiakäive tekib?

Näiteks eilne käive oli ligi 1 miljon. On kohad, kus võimalik neid osta ja kohad, kus müüa.

Teile tuli 200 miljonit aktsiakapitali juurde. Kus selline raha ikkagi vedeleb ja oma õiget aega ootab?

Aruandest on ka näha, kes raha firmasse sisse pani, kui seda vaja oli. Need olid enamjaolt senised aktsionärid. Seni ei olnud nad siit küll midagi teeninud. Nüüd jaanuari lõpus maksime esimest korda dividende – 50 senti aktsia kohta, aga ükskord peab ka normaalselt tagasi saama hakkama. Kui firmasse tulin, siis ütlesin, et kaks aastat ärge midagi lootke. Siiani on nad kannatlikud olnud. Arvan, et seekordsed dividendid polnud veel s e e – näitasime vaid, et oleme võimelised ka midagi tagasi andma. Selge, et iga investor tahab teenida, kui on midagi sisse pannud.

Praegu on siis nii, et ostan 100 kr eest 4 aktsiat, ja kui raha tarvis läheb, müün need maha ja saan 60 kr?

Aktsia hind võib ka tõusta, kuigi see Eestis praegu päevakorras ei ole, sest pole eriti palju vaba raha. Aga arvan, et tuleb hakata dividende maksma. Arvan, et see on kogu Eesti probleem. Eesti firmad on võtnud küll palju raha sisse ja välismaalased on investeerinud, aga dividende on vähe makstud. Ükskord on ka tasumise aeg. Kui see maha magatakse, siis ei pane keegi enam sisse. *Pankkiiriliike* oli meeldivalt üllatunud, kui kuulis, et midagi maksame. Öeldi, et *Hansatee* on meeldiv erand ja äratab seetõttu usaldust. Ei olevatki nii tähtis, kui palju me maksame, vaid fakt ise. Nad on paljudesse Eesti ettevõtetesse raha pannud, aga keegi teine ei ole dividende maksnud.

Sajakroonine teeniks teie aktsiate all 2 kr. dividende, pangas tähtajalisel hoiusel seistes aga 10 kr.

Me siin oleme veel selles staadiumis, kus ei saa nii palju dividende maksta. Kunagi peaksime muidugi selleni jõudma. Heal tasemel firma, kus on suured investeeringud ära tehtud, näiteks *Viking Line*, maksis kogu kasumi dividendideks.

"Hansatee" värvides laevade piltide all laevaandmete kõrval on mõlema vahetuse kaptenite ja intendantide fotod.

Kas "Kapellale" tuleb paariline? Eelistatavat ju öist ülesõitu. Deklareerite, et liin on üsnagi hästi sisse sõidetud ja end õigustanud.

Praegu ei luba midagi. Vaatame, kuidas edasi läheb. Laev ei ole veel täis. Kui kaupa hakkab juba kai peale jääma, siis tuleb paariline.

Kas reisilaevaliin Rootsi tuleb?

Praegu ei luba midagi. Vaatame, kuidas praegusel liinil läheb ja mis *Estline*'ist saab.

Teie neile partneriks ei hakka?

Meid ei ole kutsutud.

On see siis nagu pruudi valimine?

Hoopis pruut kutsus peigmehed kohale, aga ainult valitud peigmehed. Meid ei kutsutud – me polnud nii kenad ja ilusad.

***Hansatee* struktuur, mille kavandamisest omal ajal rääkisite, ongi teoks saanud. *Tallink Finland, Hansaliin, HT Hulgi, HT Laevateenindus, HT Meelelaehutus* on kõik 100% firma omanduses ja igaüks tegeleb oma valdkonnaga. Aga millega tegeleb *HT Kinnisvara*?**

Praegu on nende käes Käsmu merekool. Võib–olla tulevikus tuleb veel midagi. Kõik meie autod on ka nende all. Seal töötab vaid 2 inimest.

***HT Valuutast* on teie käes vaid veerand.**

Ülejäänu on panga käes.

Ja *HT Finantsis* on teil samuti suhteliselt väike osalus.

See pole ka me põhitegevusala. Aga kuna meil oli selle ala spetsialiste, siis otsustasime osa enda käes pidada ja tegevus käima lükata.

Enn Pant: «Käive ligineb 2 miljardile, aga kasumit oleks vaja 200 miljonit.»

Mismoodi suhtestub *AS Hansatee Grupp* ja kontsern?

Hansatee Grupp on kontsern, *AS Hansatee Grupp* on üks kontserni osa ehk kontserni emaettevõte. Grupi nime oleks muidugi ainult kontsern kandma pidanud. Aga äriregistrisse kandmisel selgus, et Tartus on olemas veel ka *Hansatee* nime kandev raamatumüügiettevõte ja selle lisaks üks samanimeline riiulifirma. Niisiis jätsime mõlemale nimele sõna *grupp* sisse. Aga kuna nood ettevõtted pole meie käest nime asjus nõusolekut küsinud, siis võib olla, et nad äriregistrisse ei satugi ja likvideeritakse. Siis nimetame emaettevõtte ümber *AS–iks Hansatee*.

Kaldal on teil 184 inimest 8 firma ja keskuse peale.

Kõige suurem on *Hansatee* ise ja *Tallink Finland*. *Meelelahutuses* on kolm, *Hulgis* seitse, *Valuutas* kümme inimest, peale juhataja kõik valuutavahetajad.

56% töötajaid on alla 35 aasta, 82% alla 45 aasta ja viiendik alla 21 aasta vanad. Normaalse töötajaskonna struktuuriga võrreldes on kogenud inimesi väga vähe ja verinoori õige palju.

Ega ka töö ole kõige lihtsamate killast ... Vanemate inimeste näol on erandeid, aga väga vähe. *Hansateesse* ja üldse merendusettevõtteisse tulevad ju just noored, sest töö on intensiivsem ja raskem, aga palk tunduvalt kõrgem kui kaldal ja sellega suudetakse oma elule alus panna. Kes juba pere loonud ja lapsed muretsenud, tahaks ehk rahulikumat elu. Seetõttu on meil ka personali voolavust. Aga on ju arusaadav, kui tahetakse ära minna – heameelega käiksid kõik tööl kaheksast viieni ja õhtul oleksid perega koos, selle asemel et kaks nädalat järjest laevas istuda. Aga on ka muidugi inimesi, kellele see nii meeldib, et teistmoodi ei oska ega tahagi elada.

Suhteliselt vähe on neid, kes kaht vaba nädalat kodusolemiseks kasutavad – sellal töötatakse mujal. Mitte ainult raha pärast – paljud ütlevad, et vähemalt teisel nädalal on nii villand, et kasvõi midagi tahaks teha.

Ei ütleks, et meil Tallinna inimesed töötavad, neid on ehk üks kolmandik. Väga paljud on Saare– ja Hiiumaalt, aga ka Pärnu ja Võru kandist, Läänemaalt, igalt poolt. Tallinnast kaugemal külakohas tunneb ka meie kõige madalama palga saaja end tõelise *fraierina*.

Teie firmas on keskmine palk 8900 kr, aga kõrgharidusega töötajaid on kõigest alla viiendiku. Teie töötajad küll konkureerivad ka Läänemere reisilaevaturul.

Ühest küljest küll. Aga teisest: kui niisugused gigandid nagu *Silja* ja *Viking* saavad endale lubada kogu raha ära kulutada – kui on mingi kasum, siis ülejäänu läheb jooksvateks kuludeks –, siis meie peame kogu aeg mõtlema sellele, et me laevad on niisugused nagu nad on, ja vaatama, kust see raha korjata, et konkurentidega sammu pidada. Üks võimalus on muidugi minna ekstensiivse arengu teed, sõita nende laevadega, kuni need on otsa aetud, ja siis putka kinni panna ning öelda – palun, *Silja*, sõida. Seda teed püüdis minna *Eckerö* oma *Apollodega*, aga rahvas ei tahtnud nendega enam sõita. Ka meie laevade tase jõuab paari–kolme aasta pärast sinnamaale, et kui tahad uued osta, siis kust sa selle raha mujalt võtad, kui et ei maksa aktsionäridele dividende. Ja kui sa kokku ei hoia, siis keegi su firmasse ka enam ei investeeri, ning võidki lõpetada.

Palgad siiski Eesti Merelaevanduse ja *Estline'i* omadele alla ei jää?

Kindlasti mitte. Kõne all oleva majandusaasta jooksul meie palgad tõusid umbes 14%. See on siiski üle inflatsiooni. Olen nõus, et esimesel aastal tõstsime vähe, vaid 5%. Siis rääkisime: andke andeks, aga kas tõstame palku või läheme pankrotti. Nüüd tegime tasa. Ametiühing aga on muidugi niisugune...

See ju ametiühingute roll: töötajaile paremat tahta. Ega seda saa pahaks panna.

Ühest küljest olen nõus – on jah nende roll. Aga ma pole nõus sellega, et ametiühingujuht on kui Che Guevara. Tegid koos Castroga revolutsiooni, ja Castro pakkus talle valitsuses kohta. Natuke aega vist oligi mingi minister, aga tal sai tavaelust kiiresti villand, ja suundus uutesse võitlustesse Ladina–Ameerikasse, kus lõpuks maha löödigi. Tal lihtsalt oli vaja kogu aeg kellegagi kakelda. Mu meelest räägime ametiühinguga kõik rahulikult ja soliidselt läbi, kõik on nagu korras, aga siis ... Olemegi parajasti jälle tülis. Aga see niisama vahepalaks.

Eriti praeguse soomlaste surve all vajaksime ametiühingute toetust. Soomlaste oma tõuseks samas olukorras nagu müür oma firmade kaitseks.

Boikotti ja sellega kaasnevat peavad me ametiühingud nüüd küll jõhkraks sekkumiseks Eesti riigi siseasjadesse.

Seda see muidugi on.

Puhaskasum oli teil aruande järgi 77,8 miljonit. Kaks aastat tagasi oli 21 miljonit kahjumit. Mis imevahendit kasutasite ja miks seda varem teha ei saanud?

Ei, ütleks, et tegu on mingi imevahendiga. Hindan niimoodi, et saavutatu on ikkagi väike kasum.

Kasumimarginaal 4,65% ei ole muidugi suur, kuid käive on ju hiigelsuur – netokäive oli 1,7 miljardit.

Ei ole palju Eesti firmasid, kel nii suur käive on, võib–olla ehk viis firmat – Eesti Energia, Telekom, Eesti Põlevkivi, Ühinenud Meiereid.

Heaks rentaabluseks loetakse 15%. Kui saaksime 10% rentaabluse – käive tuleb meil tänavu suurem, üle 2 miljardi ... Et normaalselt investeerida, peaks meie kasum olema nii umbes 200 miljonit aastas. See annaks meile jõudu teistega edasi kakelda.

Ostmise ajal veel asjalikud laevad hakkavad ajale jalgu jääma. "Tallink Express I" on väike, "Georg Ots" on väike. Talvel on OK, aga suvel oleks vaja rohkem kui 1200 reisijat peale võtta. "Georg Ots" võistleb "Nordlandiaga", kuhu läheb 2000. Niimoodi hakkame paratamatult alla jääma. Et järgi jõuda, peab pidevalt midagi tegema.

Mis on tulemuste tabelis nii hea, et sellele peaks tähelepanu pöörama?

Suur käive näitab, kui palju inimesi meiega ikkagi sõidab, see tähendab, et meid aktsepteeritakse. Sest on ju, mille vahel valida. Arvan, et meie teenindus on tasemel, meie söögid on parimad jne.

Kasum valuutakursi muutusest oli 4,5 miljonit, kahjum 2,1 miljonit. Mida see hõlmab?

See on suurel määral dollari ja Soome marga kursi muutumise vahe Eesti krooni suhtes. Näiteks oleme ostnud sisse mingi kauba hinnaga 100 marka. Võetakse raamatupidamises arvele 2,6–ga. Kui maksmiseks läheb, ja kurss on 2,58, siis 2 senti me võidame.

Kas eurost oleks kasu või kahju?

Meie laenud olid dollarilaenud. Dollar kogu aeg kõigub, ja laenudega kord võidame, kord kaotame. Osa neist oleme saanud teha ümber eurodesse, mille kurss on püsiv. Dollarikursi risk jääb kogu meie kütusekulule, mille päevahinda arvestatakse Rotterdami järgi.

Kasum oli teil 77,8 miljonit, tulumaksu maksite aga ainult 2,38 miljonit.

Investeeringud lähevad maha. Raamatupidamislikult vähendavad ka eelmiste aastate kahjumid selle aasta maksustavat tulu.

Kas puhaskasum aktsia kohta, kui dividende ei maksta, on n.ö. aktsionäri investeering aktsiahinna tõusu?

Maksime välja 11 miljonit krooni dividende. Järelikult ülejäänud 66 miljonit jäi firmasse sisse, ja see tõstab aktsia väärtust. See raha on ka juba põhimõtteliselt ära kulutatud, sest läks katamaraani omaosaluse eest maksmiseks – maksime neljandiku oma rahast, ülejäänu jaoks võtsime laenu. Aga noh, see on investeering tulevikku.

Tulite laevaostureisilt uue katamaraaniga tagasi. Kuidas oli?

Ülo Kollo oli vist ilma ära tellinud – tuli nagu mööda lauda, mitte üks tera ei kõikunud. Ei tajunud ka mootorimüra. Hakkasime Svendborgist õhtul kell 8 tulema ja olime kell 4 päeval siin. Kiirus oli kogu aeg 36–38 sõlme.

Aruandes on näidatud 40 miljonit ettemakstud tulevaste perioodide kulu. Ehk mõni näide?

Raamatupidamislikult jaotatakse *väylä*maksud kuude kaupa ära, aga makstakse tegelikult kord aastas – nii on aruandeaasta lõpuks jäänud nelja kuu maks arvele.

Laevu on teil üle 736 miljoni krooni väärtuses.

Maaklerite käest sai küsitud laevade väärtused. Ühest küljest arvestatakse amortisatsiooni, teisalt aga amortiseerimise ja turuhinna vahet. Finantsnäitajates on eri real laevade täiendav väärtus. Et arvutada tege-

likku aktsiahinda, saab selle juurde võtta. Amortiseerime kiiremini, kui laev tegelikult amortiseerub. Heal aastal on võimalik, halval ei ole. Igal juhul on see kasulik, sest võib reaalselt arvestada, et jätkuks raha laenu tasuda.

Nii et laevad võiks 5 aastaga maha kanda, kui iga aasta 20% maha läheb. Ja siis oleksid need nagu muidu käes.

5 aastat on siiski nii pikk aeg, et mida need selle aja möödudes väärt on, seda ei oska ette öelda. Ja tegelikult on need ju kõik 20 aastat vanad. Selle ajaga laev moraalselt amortiseerub. Teenid tagasi selle oma osa, millega maksta sisse osakene uuest laevast.

Kui võtate 20% amortisatsiooni igal aastal siiski suuremast väärtusest kui laeva eelmise aasta jääkväärtuseks oleks jäänud, siis saate selle võrra vähendada maksustatavat tuluosa?

Paljudes riikides laevafirmad ei maksa ju üldse mingit kasumimaksu. Suurtes mereriikides nagu näiteks Holland, ei ole. Käitume muidugi täesti seaduse piirides. Mis ei ole keelatud, on lubatud. Täpselt nii me teemegi.

Mis on immateriaalne põhivara, mis maksab üle 72 miljoni?

Seda võib kaht moodi seletada. Mina kui finantsist ütleksin selle kohta, et see on õhk. Aga raamatupidamislikult on seda võimalik arvele võtta. See on see lisaväärtus, et kui tahaksin näiteks alustada samasugust bisnessi nagu *Hansateel* praegu, siis kui palju ma kulutaksin sel juhul uute firmastruktuuride loomiseks, mille saab arvele võtta ja aastatega maha kanda.

Me oleme siin suurema osa maha kandnud. 97. aastal oli meil nii arenguväljaminekud kui firmaväärtus mingil määral 96. aasta kahjum.

Praegu on üleval 55 miljonit arenguväljaminekuid – see on otseselt "Fantaasia" ümbertegemise kulud, mis jaotuvad 5 aasta peale.

Konsolideeritud ettevõtete hulgas on kolm firmat, millele kuuluvad laevad: *Vana Tallinn Line, Tallink Line* ja *Tallinn–Helsinki Line*. Seal on ka *Tallink Sweden*, millel pole käivet olnud ning *Hansaliin Sverige*, mis kujutab sealpoolset piletikassat. Mis on sel juhul *Tallink Sweden*?

Praegu on see riiulifirma.

Et ehk läheb tarvis?

Jah. Praegu puudub sel tegevus, aga on olemas.

Aruandest on ka näha, mis kahjumit on toonud: *Hansaliini* käivitamine. Aga *Tallink Finlandil* oli ka paar miljonit kahju.

Viimatinimetatu puhul asi selles, et konkurents on läinud suuremaks, ja see eelarve, mis sai kokku lepitud, osutus väikeseks, nad ei tulnud sellega välja.

Realiseeerimise netokäibest ilmnevad tegevuse osakaalud: kõigest veerand on reisijatevedu, kümnendik kaubavedu ja ligi kaks kolmandikku kaubandustulu. Ühesõnaga, kõik muu on kaunistus õlle–viina müügile?

Nii ju põhimõtteliselt on. Piletimüügiga ei kata midagi. Piletihinnast ei jää meile endale õieti mitte midagi, kõik maksame ära. Kui laeval kaubandusega ei tegeleks, oleks piletihind vist umbes 1000 kr. Reisijateveo tulu on 384 miljonit ning laevaliikluse ja sadamakulud on 325 miljonit, aga seal ei ole veel sees hooldus– ega personalikulusid. See kõik on üksnes selleks, et tohiks sõita, kusjuures sõitmine ise maksab ka midagi.

Kuludest ligi kolmandik on kaubakulud, kaubandustulu aga kaks kolmandikku. Ka see näitab tulu saamise võimalust. Laevaliikluse ja sadamakulud on ligi veerand. Teine veerand on laevade hooldus– ja kasutuskulud.

Viimase alla kuuluvad kütus, määrdeõlid, remondid.

Selle kõrval tundub personalikulude osakaal 12% kaunis väiksena.

Ühest küljest küll. Aga kui kõiki neid teisi kulutusi ei tee, siis pole vaja ka personalile kulutada... Need kulud on niisugused, mida tegemata ei ole võimalik liigelda.

Kas personalikulud hõlmavad mitte ainult palku, vaid ka kõike seda, mis on vaja töötajate laeval elamiseks?

Ei, siinkohal on personalikulude all vaid palk.

Muljetavaldav on 100 miljonit marketingikulusid.

Siia alla läheb ainult reklaam. Arvan, et Eesti poole peal oli seda kulu umbes 8–9 miljonit. Sinna sisse kuulub ka seesama (aruande)raamat – pool miljonit. Mäletan aga, et kui omal ajal *Estline'is* olin, pandi seal marketingikuludeks kirja umbes 90 miljonit Rootsi krooni.

Arvan, et tänavu tulevad need numbrid suuremad. Konkurents on suurem, ja seni oleme suhteliselt tagasihoidlikud olnud. Midagi pole parata, peame sel alal rohkem tegema.

Nii suurte numbrite taustal tundub reisijatekindlustuse 1,7 miljonit vähevõitu, aga kindlasti vastab see kõigile reeglitele?

Jah, kindlustusmakse on ju vist midagi 0,5% summast. Aga ega see ei ole ju tegelikult väike summa.

1999. aastal on teil plaanis kulutada 27 miljonit laevade ümberehituseks ja päästevahendite väljavahetamiseks. Kas sellest kõigeks ka jätkub?

Kõike pole vaja välja vahetada – vahetatakse vaid need, mille aeg täis saab. Niisugune summa läheb põhimõtteliselt igal aastal.

Räägitakse, et nii kui midagi uut ohutusalast ilmub, nii teeb mõni riiklik organ selle ka kohe kohustuslikuks.

Osa uut ohutusalast on kindlasti vajalik. Või vähemalt mõningate laevade puhul vajalikud. Mõni asi on muidugi ka üle pakutud – liigne luksus või mõttetus. Laevu peaks ohutuse seisukohast erinevalt hindama. Väga raske on teha ühtseid reegleid 30–aastasele laevale ja 10–aastasele laevale. Kõige naljakam on see, et uutele laevadele on reeglid karmimad.

Piletimüügisüsteemi täiendamiseks plaanite 3 miljonit. Kas see tähendab uut tarkvara?

Jah, oleme mõelnud tarkvara natuke uuendada ja süsteemi ühtlustada. Soomes toimiv süsteem müüb 85% pileteid, on end õigustanud, ja süsteem peaks olema ühtne. Vaja on, et ükskõik kus pilet kinni pannakse, kajastuks see kohe kõigis arvuteis. See võrk on vaja luua.

2000. aastaks on planeeritud raha soetatava kruisilaeva ümberehituseks. On's laev juba valmis vaadatud?

Hm, seda praegu ei kommenteeri... Iga asi omal ajal. Selge on, et 2000. aasta lõpuks lõpevad meil "Meloodia" ja "Georg Otsa" rendilepingud. Nii et asemele on midagi vaja.

2001. aastaks on laevade ümberehitamiseks vastavalt SOLASe ja IMO nõuetele planeeritud 15 miljonit.

See on muidugi väga tinglik summa. Arvan, et läheb palju rohkem maksma. Kirjapandu näitab, kui palju on igal juhul otstarbekas kulutusi teha, et mitte maksta ülearu makse.

Kinnisvara soetamiseks näete ette 150 miljonit. Kas ostate mõne hotelli või midagi muud?

Mõte liigub. Ja selles suunas, et OK, ühe aasta peame siin veel vastu, aga..

...siis vajate korralikku reederikontorit?

Reederikontoriks läheb vaja üht–kaht korrust hoonest. Mõte on leida sadama lähedal maad ja rajada ise ühe katuse alla nii kontor kui hotellikompleks. Lihtsalt oma kontorit ehitada oleks liigne luksus.

Huvitav oleks ka kirja panna, kui palju makse maksate.

Päris palju maksame riigile. Aga lisaks tuleb ju veel ka see, kui palju soomlasi me siia vahendame, mistõttu tekib töökohti ja inimesed teenivad – mida see 2,3 miljonit soomlast siia jätab. Ja kui palju omakorda selle pealt riigile makse tuleb. Ning kui sadama hinnad oleksid kaks korda väiksemad, tooksime turiste veel kolmandiku võrra rohkem sisse – laevu mahuks sadamasse ju ka rohkem. Arvestatakse, et iga soomlane jätab siia keskmiselt 1000 marka, praegu siis 2,3 miljardit marka, mis teeb 6 miljardit krooni. See on see summa, mis Eesti elanike vahel läheb ümberjagamisele. Päris suur raha, kust seda veel nii palju sisse tuleb? Me võime ju Soome turiste kiruda, aga kasu on ilmne. Arvan, et just Soome turism on see, mis Eestit Läti ja Leeduga võrreldes nii kõvasti on arendanud. Ega ma ei taha just *Hansateed* kiita – poleks meid, oleks mingi teine firma. Aga jutt on põhimõttest.

Väikeettevõtlus – teenindus, putkandus, väike ja suurem kaubandus – on meil suhteliselt edukalt arenemud just sellepärast, et on kliente. Ainult eestlastest ostjatega oleks see areng tunduvalt väiksem. Iga päev on neid siin seitsme laeva tooduna keskmiselt 7000 inimest. Eestlane käib tööl, tal ei ole aegagi kesklinnas mööda poode käia.

Ja kõige selle juures arvatakse, et ega me eestlastele nagu midagi ei anna – on seda laevafirmat või ei ole...

Ühisettevõtte "Tallink" algusest möödub mais 10 aastat.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Maksukommentaar

Kui palju maksate makse, ***AS–i Hansatee Grupp pearaamatupidaja MEELIS ASI:***

Kogu AS–i Hansatee Grupp peale kandsime üksikisikuilt kinnipeetud tulumaksu üle 33 miljonit krooni, sellest läks näiteks Tallinnale 10,7 miljonit. Nende omavalitsusüksuste nimekiri, mille elanikelt me tulumaksu kinni peame, on pikk – ehk ligi kolmandik Eesti omavalitsuste arvust. 58% tulumaksust pidasime kinni Tallinna elanikelt, 42% väljaspool Tallinna elavailt töötajailt. Sotsiaal– ja ravikindlustusmaksu maksime 42,6 miljonit krooni.

Ettevõtte tulumaksu maksime kõnesolnud aruandeaastal 1,2 miljonit ja väljamakstud dividendidelt pidasime kinni 3,9 miljonit.

Eestis maksime riigile veel tuletorni–, jäämurde– ja lootsitasu kokku 19,3 miljonit, Soomes aga *väylä*maksu 100 miljonit Eesti krooni.

Sadamatasud mõlemal pool Soome lahte olid koos reisijate hulga pealt makstava tasuga kokku 260 miljonit krooni.

Siinjuures peaks märkima, et väliskaubandusbilansi juures ei arvestata, kui palju viib meie reisijate suur hulk käe otsas Eesti kaupa ekspordina maalt välja. Seda osa rahast, mida näiteks Soome laevareisijad Tallinna maha jätavad, võiks samuti käsitleda kaupade ja teenuste ekspordina.

Madli Vitismann

"Isabella" sai lükanduksed

5. veebruari "Dagens Nyheteris" tutvustas Anders Hellberg ümberehitusi "Isabellal".

Selgitades vee liikumist "Estonia" autotekil ja laevahukule järgnenud aastail vastu võetud otsuseid, jõuab autor selleni, et mistahes vaheseinad autotekil võtavad palju ruumi ja vähendavad autoteki tulutootlikkust.

Soome meresõiduamet ja klassiühing "Det Norske Veritas" on heaks kiitnud püstlamellkardina taolised painduvad alumiiniumvaheseinad, mis liiguvad lükandustena ahtris, kus autoteki pikivahesein lõpeb. Lükandväravad kaaluvad kokku 4 tonni ja maksid 4 miljonit Rootsi krooni.

"Viking Line" kavatseb sellised vaheseinad ehitada firma teistelegi laevadele. Muidugi kasutatakse sel viisil suurendatud ohutust ka turustusargumendina.

Madli Vitismann

Suhtlen täitsa vabalt

Eesti ja Saksamaa vahelised sidemed on teatavasti olnudi pikaaegsed ning mitmekülgsed. Mereväe sidemed kolleegidega ulatuvad taasloomise algusesse. Oluline on ja ilmselt ka jääb koostöö väljaõppe alal. See ei piirdu laevameeskondade väljaõppega, vaid hõlmab ka ohvitserikoolitust.

Arvestades üha asjalikumat koostööd rahvusvahelises ulatuses (mis omakorda eeldab üldkasutatavate meetodite tundmist) saime võimaluse Merle Lemberiga kui selle töö tegijad Eesti mereväes alates 8. märtsist kolme nädala jooksul oma teadmisi suhtekorraldusning pressitöö vallas täiendada.

Kursus, mis on mõeldud Saksa armee suhtekorraldus- ja pressiohvitseridele, on organiseeritud Bundeswehri Informatsiooni- ja Kommunikatsiooni Akadeemia baasil. Akadeemia ise asub Berliinist ca 40 km kaugusel Strausbergis. Hoonetekompleks täitis veel kümmekonna aasta eest Varssavi pakti riikide ühe keskuse otstarvet. Praeguseks on Lääne standardiga kooskõlla viimiseks kulutatud miljoneid Saksa marku ja ehitustööd käivad veelgi.

Lisaks koolitusosakonnale on siinse katuse all ka teaduskeskus (peamiselt sotsiaaluuringud) ning rikkalik raamatukogu. Saksa ohvitseridele mõeldud kolmenädalane kursus peab neid igakülgselt ette valmistama eelkõige pressi-, aga ka suhtekorraldustööks. Loengute kõrval on väga tõsiselt võetud praktiliste harjutuste osa. Erinevate ülesannete täitmise videotreeningud on meile harjumatult elava analüüsiga, igaüks avaldab oma arvamust ülimalt aktiivselt tehtu-öeldu sisu ja vormi kohta.

Meie rühmas on palju ohvitsere, kel eelnev haridus ka pedagoogikat ja psühholoogiat hõlmanud või kel juba pressitöö tegemise kogemus. Sestap ei riski pärast paari esimest tuleproovi keegi naljalt enam ülenurgalaskmist. Kursuse juhendaja kolonelleitnant Friedrich Niebaum on oma ala spetsialist nii sõjanduse kui ka suhtekorralduse vallas ning nii tema loengud kui ka praktikumid on uskumatult mitmekülgsed ja elavad. Isegi need, mis lõpevad kell 17.30.

Natuke kursusekameraadidest, keda on 17. Kõik ohvitserid, kõrgeim auaste on kolonelleitnant. Millegipärast on kõige rohkem osalejaid õhuväest, sellele lisaks kõigi teiste väeliikide esindajaid sanitaarteenistuseni välja. Mereväe vormi kannab meile lisaks paar meest.

Üks aktiivsemaid on õppelaeva "Gorch Fock" 2. ohvitser ehk tüürimees ja väljaõppe eest vastutav vanemleitnant Helmut-Christian Brodersen. Tal laev dokis (riiklik jahtlaev, nagu ta ise tituleerib) ning ise jälle kord õppimas. Meeldiv oli tema suust kuulda tunnustavaid sõnu nende Eesti Mereväe kadettide kohta, kes oma mereväeohvitseri koolituse ühe etapi on "Gorch Focki" peal läbi teinud. Möödunudaastasest Tallinna-külastusestki on niipalju muljeid jäänud, et neid annab siin teistelegi jagada ja polnud mul vaja naabrimehele selgitada, et Kura säär ikka Eesti alla ei käi, ka selle klaaris ta kenasti ning kohalikku kultuuritausta arvestades veenvalt ära.

Õppetöö sisu kohta veel niipalju, et loenguid peetakse alates Bundeswehri suhtekorraldustöö kontseptsioonist (valmis peaks see alusdokument saama aastal 2000) kuni interneti kasutamiseni, aga väga palju on rühmatööd. Alates pressikonverentsi ettevalmistamisest ja läbiviimisest (heatahtlik publik ikka arvustamas) kuni videoreportaaži tegemiseni (kaamera käes filmima, pärast lõika ja kleebi ning näita ette, mis välja tuli).

Praktiliselt näidatakse, kuidas töötavad ajalehetoimetused, raadio, era- ja avalik-õiguslik televisioon. Ja Berliin, koos Stasi peakorteriga. Tavaliselt sellisel ohvitserikursusel välismaalasi ei ole, seepärast käib kõik saksa keeles, ka esinemiste osas allahindlust ei tehta.

Reet Naber

Strausberg, Berliin

Merehariduse... *Algus lk. 5*

ta või kaht omavahel liita, ilma et see/need enne likvideeritaks.

Sõnavõttudes räägiti enamjaolt sellest, mis koolil on hästi, või siis mis talle paha tehtud. Selgus küll ka, et distsipliin on täitsa käest ära ja kõik läheb nagu läheb, põhjenduseks kadettide teadmatus oma ja kooli saatuse kohta. Minister oli sunnitud natuke imestama ja ütlema, et elementaarset korda peaks ühes koolis siiski kõigest hoolimata hoida saama. Oli ka arvamus, et muutusi on vaja, kuid mitte häirivat revolutsioonilist õhkkonda: lammutame enne olemasoleva maha ja siis vaatame, mis edasi saab. Uus süsteem tuleb luua paralleelselt olemasolevaga. Meenutati 1995. aastal hollandlaste tehtud strateegilist plaani merehariduse arendamiseks, mida seni kasutatud ei ole. Võimalikuks peeti mingi fondi või sihtasutuse asutamist rakenduskõrgkooli kõrvale, mitte riigi ja kooli vahele. Oli ka kuulda, et mõni aeg tagasi asutatud merehariduse fondi pole seni küll sentigi laekunud.

Minister ütles, et tunnistab: hakati natuke valest otsast pihta. Oleks pidanud iga kahe–kolme nädala tagant kooli nõukoguga aru pidamas käima ja nüüd oleks asi juba hoopis kaugemal.

Mait Klaassen palus koolil nimetada neli inimest (üliõpilasedustuse esindaja pakuti viiendaks), kes kogu probleemistiku adekvaatselt lahkuvalt ministrilt tulevale üle aitaksid anda.

Rohkem midagi ei juhtunud.

Mari Vamba

RAHVUSVAHELINE LAEVAKOKKUPÕRGETE

OSA C — TULED JA MÄRGID

Reegel 20
Rakendamine

(a) Käesoleva osa reegleid tuleb järgida iga ilmaga.

(b) Tulesid puutuvaid reegleid tuleb järgida päikeseloojakust päikesetõusuni ning selle aja jooksul ei tohi välja panna muid tulesid, mida võiks ekslikult pidada käesolevas eeskirjas ettenähtud tuledeks ja mis võiksid halvendada käesolevas eeskirjas ettenähtud tulede nähtavust või iseloomu ning ***segada*** *(häirida)* nõuetekohast vaatlust.

(c) Käesolevas eeskirjas ettenähtud ja laevas kantavad tuled peavad põlema ka päikesetõusust päikeseloojakuni piiratud nähtavusega, samuti kõigis muudes tingimustes, kui seda vajalikuks peetakse.

(d) Märkide kohta käivaid reegleid tuleb järgida päevasel ajal.

(e) Käesolevas eeskirjas ettenähtud märgid ja tuled peavad vastama lisa I nõuetele.

Reegel 21
Määratlused

(a) "Topituli" tähendab laeva pikitasandis paiknevat valget tuld, mis valgustab katkematult 225 kraadist ***rõhtsat nurka*** *(rõhtnurka)* vöörist mõlemale poole kuni 22,5 kraadi tahapoole traaversit.

(b) "Pardatuled" tähendavad rohelist tuld ***paremas pardas*** *(paremal pardal)* ja punast tuld vasakus pardas, kusjuures kumbki neist valgustab katkematult 112,5 kraadist rõhtsat nurka vöörist kuni 22,5 kraadi tahapoole sellele vastava parda traaversit. Laeval pikkusega alla 20 meetri võivad pardatuled olla ühitatud ühte, laeva pikitasandis paiknevasse laternasse.

(c) "Ahtrituli" tähendab laeva ahtrile nii lähedal kui võimalik paiknevat valget tuld, mis valgustab katkematult 135 kraadist rõhtsat nurka ahtrisuunast 67,5 kraadi mõlema parda poole.

(d) ***"Puksiirtuli"*** *(pukseerimistuli)* tähendab kollast tuld, millel on samad ***karakteristikud*** *(omadused, sama iseloom)*, kui käesoleva reegli punktis (c) ettenähtud "ahtritulel".

(e) "Ringtuli" tähendab 360 kraadist rõhtnurka katkematult valgustavat tuld.

(f) "Plinktuli" tähendab korrapäraselt plinkivat tuld, sagedusega 120 või enam plinki minutis.

Reegel 22
Tulede nähtavus

Käesolevas eeskirjas ettenähtud tulede valgustugevus peab vastama käesoleva eeskirja lisa I, punktis 8 nõutule nii, et need oleksid nähtavad ***järgmistel minimaalkaugustel*** *(nähtavad vähemalt järgmistel kaugustel)*:

(a) Laevadel pikkusega 50 meetrit ja enam:
- topituli - 6 miili;
- pardatuli - 3 miili;
- ahtrituli - 3 miili;
- puksiirtuli - 3 miili;
- valge, punane, roheline, või kollane ringtuli - 3 miili.

(b) Laevadel pikkusega 12 meetrit ja enam, kuid alla 50 meetri:
- topituli 5 miili, kuid laevadel pikkusega alla 20 meetri, 3 miili;
- pardatuli - 2 miili;
- ahtrituli - 2 miili;
- puksiirtuli - 2 miili;
- valge, punane, roheline või kollane ringtuli - 2 miili.

(c) Laevadel pikkusega alla 12 meetri:
- topituli - 2 miili;
- pardatuli - 1 miil;
- ahtrituli - 2 miili;
- puksiirtuli - 2 miili;
- valge, punane, roheline või kollane ringtuli - 2 miili.

(d) Raskestimärgatavatel madalalt vees istuvatel pukseeritavatel laevadel või objektidel - valge ringtuli, 3 miili.

Reegel 23
Käigus*(olevate)* mehaanilise jõuseadmega laevade tuled

(a) ***Käigus****(olev)* mehaanilise jõuseadmega laev peab kandma:

(i) topituld ees;

(ii) teist topituld, tagapool ja kõrgemal esimesest topitulest; kuid laev pikkusega alla 50 meetri ei ole kohustatud seda tuld kandma, kuigi ta võib seda teha.

(iii) pardatulesid;

(iv) ahtrituld.

(b) Õhkpadjal ***olev*** *(sõitev)* hõljuklaev peab lisaks käesoleva reegli punktis (a) kirjeldatud tuledele ***kandma*** *(näitama)* kollast plinkivat ringtuld.

(c)

(i) Mehaanilise jõuseadmega, alla 50 meetrise pikkusega laev, võib käesoleva reegli punktis (a) ettenähtud tulede asemel kanda valget ringtuld ja pardatulesid;

(ii) mehaanilise jõuseadmega, alla 7 meetrise pikkusega laev, mille suurim kiirus ei ületa 7 sõlme, võib käesoleva reegli punktis (a) ettenähtud tulede asemel kanda valget ringtuld ja *(peab)*, kui võimalik, kandma ka pardatulesid;

(iii) mehaanilise jõuseadmega, alla 12 meetrise pikkusega laeva topituli või valge ringtuli ***võib*** *(võivad)* olla laeva pikitasandist kõrvale nihutatud, kui nende paigutamine pikitasandisse ei ole võimalik, tingimusel, et pardatuled ***on*** *(oleksid)* ühitatud ühte laternasse, mis ***paikneb*** *(paikneks)* laeva pikitasandis või nii lähedal, kui võimalik topitule või valge ringtule pikilaeva püsttasandile.

Reegel 24
Pukseerimine ja tõukamine

(a) Mehaanilise jõuseadmega laev peab teist laeva pukseerides või tõugates kandma:

(i) Reegli 23(a)(i) või (a)(ii) ettekirjutatud tule asemel kaht püstjoonel ülestikku paiknevat topituld. Kui puksiirkaravani pikkus, mõõdetuna pukseeriva laeva ahtrist viimase pukseeritava laeva ahtrini ületab 200 meetrit, siis kolme sellist püstjoonel ülestikku paiknevat tuld;

(ii) pardatulesid;

(iii)ahtrituld;

(iv) puksiirtuld ahtritule peal, sellega samal püstjoonel;

(v) kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, siis rombikujulist märki ***hästi nähtaval kohal*** *(kõige nähtavamal kohal)*.

(b) Kui tõukav ja tõugatav laev on jäigalt ühendatud nii, et nad moodustavad liit***laeva*** *(-ühiku)*, ***peetakse neid*** *(peab neid lugema)* mehaanilise jõuseadmega laevaks ja *(see peab)* kandma reeglis 23 nõutavaid tulesid.

(c) Mehaanilise jõuseadmega laev, mis tõukab või pukseerib pardati teist laeva peab, välja arvatud juhul kui nad moodustavad liitlaeva, kandma:

(i) reeglis 23(a)(i) või (a)(ii) nõutava tule asemel kaht püstjoonel ülestikku paiknevat topituld;

(ii) pardatulesid;

(iii) ahtrituld.

(d) Mehaanilise jõuseadmega laev, mille kohta kehtivad käesoleva reegli punktid (a) või (c), peab täitma ka reegli 23 (a)(ii) nõudeid.

(e) Pukseeritav laev või objekt, välja arvatud käesoleva reegli punktis (g) mainitud juhud, peab kandma:

(i) pardatulesid;

(ii) ahtrituld;

(iii) kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, siis rombikujulist marki ***hästinähtavas kohas*** *(kõige nähtavamal kohal)*.

(f) Eeldusel, et suvaline arv pardati pukseeritavaid laevu või tõugatav laevade rühm peab olema valgustatud nagu üks laev:

(i) peab ees tõugatav laev, mis ei moodusta liitlaeva osa, kandma vööriosas pardatulesid;

(ii) pardati pukseeritav laev aga ahtrituld ja vööriosas pardatulesid.

(g) Raskestimärgatav, madalalt vees ***ujuv*** *(istuv)* pukseeritav laev või objekt, või selliste laevade või objektide kogum peab kandma:

(i) kui selle laius on alla 25 meetri, üht valget ringtuld ees või esiotsa lähedal ja üht valget ringtuld taga või tagaotsa lähedal, välja arvatud pukseeritavad elastsed mahutid *("draakonid")*, mis ei pea kandma tuld ees või esiotsa lähedal;

(ii) kui selle laius on 25 meetrit või enam, kaht valget lisaringtuld külgäärtel või nende lähedal;

(iii) kui selle pikkus ületab 100 meetrit, lisaks valgeid ringtulesid alapunktides (i) ja (ii) kirjeldatud tulede vahel nii, et tulede vahekaugus ei ületaks 100 meetrit;

(iv) rombikujulist märki viimase pukseeritava laeva või objekti taga või tagaotsa lähedal ja kui puksiirkaravani pikkus ületab 200 meetrit, lisaks rombikujulist märki ees või esiotsale nii lähedal kui võimalik.

(h) Kui pukseeritaval laeval või objektil ei ole mingil kaalukal põhjusel võimalik kanda käesoleva reegli punktides (e) või (g) kirjeldatud tulesid või märke, tuleb rakendada kõik võimalikud meetmed pukseeritava laeva või objekti valgustamiseks või vähemalt näidata sellise laeva või objekti eksisteerimist.

(i) Kui laeval, mis harilikult ei tegele pukseerimisega, ei ole mingil kaalukal põhjusel võimalik kanda käesoleva reegli punktides (a) või (c) ettenähtud tulesid, siis selline laev, ***mis pukseerib*** *(pukseerides)* hädasolevat või muud abi vajavat laeva, ei pea neid tulesid kandma. Tuleb rakendada kõiki võimalikke meetmeid, näitamaks pukseeriva ja pukseeritava laeva seotust vastavalt reegli 36 nõuetele, eriti puksiirtrossi valgustades.

Reegel 25
Purjelaevad käigus ja sõudepaadid

(a) ***Käigus*** *(käigusolev)* purjelaev peab kandma:

(i) pardatulesid;

(ii) ahtrituld.

(b) Purjelaeval pikkusega alla 20 meetri võivad käesoleva reegli punktis (a) ettenähtud tuled olla ühitatud ühte laternasse, mida kantakse mastitopis ***või selle lähedal hästinähtaval kohal*** *(või selle lähedasel kõige nähtavamal kohal)*.

(c) Käigus purjelaev võib lisaks käesoleva reegli punktis (a) kirjeldatud tuledele kanda mastitopis või selle lähedal, kõige nähtavamal kohal, kaht püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld, millest ülemine on punane ja alumine roheline, kuid neid tulesid ei või kanda koos käesoleva reegli punktis (b) kirjeldatud ***ühitatud*** *(kombineeritud)* laternaga.

(d)

(i) Purjelaev pikkusega alla 7 meetri peab võimalusse korral kandma käesoleva reegli punktides (a) või (b) ettenähtud tulesid, kui ta aga neid ei kanna, peab tal olema kasutamisvalmis taskulamp või süüdatud valge tulega latern, mida tuleb kokkupõrke vältimiseks aegsasti näidata.

(i) ***Sõudepaat*** *(sõudelaev)* võib kanda käesolevas reeglis ettenähtud tulesid, kui ta aga neid ei kanna, peab tal olema kasutusvalmis taskulamp või süüdatud valge tulega latern, mida tuleb kokkupõrke vältimiseks aegsasti näidata.

(e) ***Laev, mis sõidab nii purjede kui ka mehaanilise jõuseadme abil, peab kõige nähtavamal kohal kandma koonusekujulist märki, tipuga allapoole.***

Nii purjede kui ka mehaanilise jõuseadme abil sõitev laev peab kandma kõige nähtavamal kohal koonusekujulist märki, tipuga allapoole.

Reegel 26
Kalalaevad

(a) Kalapüügiga tegelev laev peab nii käigus kui ankrus olles näitama ainult käesolevas reeglis ettenähtud tulesid ja märke.

(b) Laev, mis tegeleb traalimisega, s.t. veab läbi vee noota või muud püügivahendit, peab kandma:

(i) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld, millest ülemine on roheline ja alumine valge, või märki, mis koosneb kahest püstjoonel teineteise peal paiknevast koonusest, tippudega ***vastamisi*** *(vastakuti)*.

(ii) topituld, rohelisest ringtulest tagapool ja kõrgemal; laev pikkusega all 50 meetri ei pea, kuid võib sellist tuld kanda;

(iii) kui laev vee suhtes liigub, siis lisaks käesolevas punktis kirjeldatud tuledele veel pardatulesid ja ahtrituld.

(c) Kalapüügiga tegelev laev, välja arvatud traaliv laev peab kandma:

(i) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld, millest ülemine on punane ja alumine valge, või märki, mis koosneb kahest püstjoonel teineteise peal paiknevast koonusest, tippudega vastamisi;

(ii) kui väljalastud ***püügivahendid*** *(püünised)* ulatuvad rõhtsuunas laevast kaugemale kui 150 meetrit, siis püügivahendite suunas valget ringtuld või tipuga ülespidi koonust;

(iii) kui laev vee suhtes liigub, siis lisaks käesolevas punktis kirjeldatud tuledele veel pardatulesid ja ahtrituld.

(d) Käesoleva eeskirja lisas II kirjeldatud signaalid kehtivad kalapüügiga tegelevale laevale, mis asub teiste kalapüügiga tegelevate laevade läheduses.

(e) Kalapüügiga mittetegelev laev ei tohi kanda käesolevas reeglis kirjeldatud tulesid või märke, vaid ainult neid tulesid ja märke, mis on ette nähtud sellise pikkusega laevale.

Reegel 27
Juhitavuse kaotanud või piiratud manööverdusvõimega laevad

(a) Juhitavuse kaotanud laev peab kandma:

(i) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat punast ringtuld kõige nähtavamal kohal;

(ii) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat kera või selletaolist märki kõige nähtavamal kohal;

(iii) kui ***laev vee suhtes liigub*** *(laeval on käik vee suhtes)*, siis lisaks käesolevas punktis kirjeldatud tuledele veel pardatulesid ja ahtrituld.

(b) Piiratud manööverdusvõimega laev, välja arvatud miinihävitamisega tegelev laev, peab kandma:

(i) kolme püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld kõige nähtavamal kohal. Neist ülemine ja alumine tuli peavad olema punased ja keskmine valge;

(ii) kolme püstjoonel ülestikku paiknevat märki kõige nähtavamal kohal. Neist ülemine ja alumine märk peavad olema kerakujulised ja keskmine rombikujuline;

(iii) kui laev vee suhtes liigub, siis lisaks alapunktis (i) kirjeldatud tuledele veel topituld või topitulesid, pardatulesid ja ahtrituld;

(iv) kui laev seisab ankrus, siis lisaks alapunktis (i) ja (ii) kirjeldatud tulele, tuledele või märgile veel reeglis 30 kirjeldatud tulesid või märke.

(c) Mehaanilise jõuseadmega laev, mis tegeleb niisuguse pukseerimisega, mis oluliselt piirab pukseeriva ja pukseeritava laeva võimet oma kursist kõrvale kalduda, peab lisaks reeglis 24 (a) kirjeldatud tuledele ja märkidele kandma veel käesoleva reegli alapunktis (b)(i) kirjeldatud tulesid ja märke.

(d) Süvendus- või allveetöödega tegelev laev, mille manööverdusvõime on piiratud, peab kandma käesoleva reegli punkti (b) alapunktides (i), (ii) ja (iii) kirjeldatud tulesid ja märke ning kui temast möödumine on takistatud, siis lisaks veel näitama:

(i) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat punast ringtuld või kaht kera, näitamaks parrast, kust poolt möödumine takistatud on;

(ii) kaht püstjoonel ülestikku paiknevat rohelist

Lugupeetud kolleegid!

Kahjuks puudub seni ametlik "Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja 1972" (*COLREG 1972*) tõlge eesti keelde.

Võttes arvesse selle dokumendi täpse tõlkimise ja õige tõlgendamise tähtsust, pean vajalikuks algatada tõlke arutelu ajalehes "Meremees".

Tõlke mõned sõnad, laused või vahel ka terved lõigud on antud kahes või enamas tõlkevariandis. Kergema arusaadavuse nimel on need sõnad, laused ja lõigud trükitud *kursiivkirjas*. (Et oleks kergem aru saada, kust algab mitmes variandis esitatud tekstiosa, on see esimesel korral trükitud ***poolpaksus kursiivkirjas***. Kuid see ei tähenda esimesena esitatud variandi eelistamist. – *toim.*)

Tõlke arvustamisel ja paranduste või muudatuste pakkumisel oleks vaja võrrelda täpselt ingliskeelset (venekeelset) algteksti minu pakutud tõlkega. Peaksin vajalikuks pidada silmas nii tõlke täpsust kui ka sõnastust kergema mõistmise ja meeldejätmise suunas.

Kuna minu kokkupuuted kalandusega on seni olnud väga pinnapealsed, siis oleksin tänulik abi eest just kalandust puutuvate oskussõnade valikul.

Aktiivset osavõttu lootes ja ajalehe "Meremees" toimetust lahke vastutuleku eest tänades

Uno Laur

Ootan täpsustus– ja parandusettepanekuid aadressil:

CMM Ltd.
pk. 5055

VÄLTIMISE EESKIRI 1972

ringtuld või kaht rombikujulist märki, näitamaks parrast, mille poolt teine laev mööduda võib;

(iii) ankrus seisev laev kannab reeglis 30 nõutavate tulede ja märkide asemel käesolevas punktis kirjeldatud tulesid ja märke.

(e) Kui tuukritöödega tegeleva laeva mõõtmete tõttu ei ole ***tegelikult*** *(praktiliselt)* võimalik kanda käesoleva reegli punktis (d) kirjeldatud kõiki tulesid ja märke, peab ta näitama:

(i) kolme püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld kõige nähtavamal kohal. Neist ülemine ja alumine peavad olema punased ja keskmine valge;

(ii) rahvusvahelise signaalkoodi jäika lippu "A", kõrgusega ***vähemalt*** *(mitte alla)* 1 meeter. Tuleb rakendada meetmeid lipu ringnähtavuse tagamiseks.

(f) Miinihävitamisega tegelev laev peab lisaks reeglis 23 kirjeldatud mehaanilise jõuseadmega laeva tuledele, või reeglis 30 ankrus seisva laeva tuledele või märgile, kandma kolme rohelist ringtuld või kolme kera. Üks nendest tuledest või märkidest peab olema fokkmasti topis või selle lähedal ja teised fokkmasti raa kummaski otsas. Need tuled või märgid näitavad, et miinihävitamisega tegelevale laevale on teisel laeval ohtlik tulla lähemale kui 1000 meetrit.

(g) Alla 12 meetri pikkusega laevad, välja arvatud tuukritöödega tegelevad laevad, ei ole kohustatud kandma käesolevas reeglis kirjeldatud tulesid ega märke.

(h) Käesolevas reeglis kirjeldatud signaalid ei ole ette nähtud hädasolevatele ja abivajajatele laevadele. Sellised signaalid on antud käesoleva eeskirja lisas IV.

Reegel 28
Süvispiiratud laevad

Süvispiiratud laev peab lisaks reeglis 23 kirjeldatud mehaanilise jõuseadmega laeva tuledele kandma kõige nähtavamal kohal kolme püstjoonel ülestikku paiknevat punast ringtuld või silindrit.

Reegel 29
Lootsilaevad

(a) ***Lootsivahis*** *(olev)(lootsimisega tegelev)* laev peab kandma: mastitopis või selle lähedal kaht püstjoonel ülestikku paiknevat ringtuld, millest ülemine on valge ja alumine punane;

(i) ***käigus***, *(käigus olles)* lisaks pardatulesid ja ahtrituld;

(ii) ***ankrus seistes*** *(kui laev on ankrus, siis)* lisaks alapunktis (i) kirjeldatud tuledele veel reeglis 30 kirjeldatud ***ankurdunud*** *(ankrus seisva)* laeva tuld, tulesid või märki.

Reegel 30
Ankrus ja madalikul olevad laevad

Ankrus seisvad ja madalikul olevad laevad
Ankurdunud ja madalikul olevad laevad

(a) Ankrusolev laev peab kõige nähtavamal kohal kandma:

(i) vööris või vööriosas valget ringtuld või üht kera;

(ii) ahtris või selle lähedal valget ringtuld, ***kuid*** *(mis on, oleks)* madalamal kui alapunktis (a) kirjeldatud tuli.

(b) Alla 50 meetri pikkune laev võib kanda käesoleva reegli punktis (a) kirjeldatud tulede asemel valget ringtuld kõige nähtavamal kohal.

(c) Ankrusolev laev võib, kuid üle 100 meetri pikkune laev peab valgustama ka oma tekke olemasolevate töövalgustite või muude samaväärsete tuledega.

(d) Madalikul olev laev peab kandma lisaks käesoleva reegli punktides (a) või (b) kirjeldatud tuledele:

(i) kaht püstjoonel paiknevat punast ringtuld;

(ii) kolme püstjoonel paiknevat kera.

(e) Laev pikkusega alla 7 meetri, mis ei ole ankrus kitsuses, laevateel või ankrupaigas või nende lähedal või paigas, kus tavaliselt sõidavad teised laevad, ei ole kohustatud kandma käesoleva reegli punktides (a) ja (b) kirjeldatud tulesid või märki.

(f) Laev pikkusega alla 12 meetri ei pea madalikul *(olles)* kandma käesoleva reegli alapunktides (d)(i) ja (ii) kirjeldatud tulesid või märke.

Reegel 31
Vesilennukid

Kui vesilennukil on võimatu kanda tulesid ja märke eeskirja käesolevas osas ette nähtud karakteristikutega või kohtades, peab ta kandma tulesid ja märke, mille karakteristikud ja paiknemine on eeskirja nõuetele nii lähedased kui võimalik.

OSA D — HELI- JA VALGUSSIGNAALID

Reegel 32
Määratlused

(a) Sõna "vile" tähendab mistahes signaalseadet, mis on võimeline tekitama ettenähtud helisid ja mis oma tehnoandmetelt vastaksid eeskirja lisa III nõuetele.

(b) Termin "lühike heli" tähendab heli vältusega umbes üks sekund.

(c) Termin "pikk heli" tähendab heli vältusega neli kuni kuus sekundit.

Reegel 33
Helisignaalseadmed

(a) Laeval pikkusega 12 meetrit või enam peab olema vile ja ***kell*** *(kõlisti)* ning laeval pikkusega 100 meetrit või enam peab lisaks olema gong, mille heli ja häälekõla ei saaks segi ajada ***kella*** *(kõlisti)* heliga. Vile, ***kella*** *(kõlisti)* ja gongi tehnoandmed peavad vastama käesoleva eeskirja lisas III nõutuile. Kella või gongi või neid mõlemaid võib asendada mõne muu seadmega, millel on samad helikarakteristikud eeldusel, et oleks võimalik nõutavaid signaale anda alati *(ka)* käsitsi.

(b) Laeval pikkusega alla 12 meetri ei pea olema käesoleva reegli punktis (a) kirjeldatud helisignaalseadmed, aga kui tal neid pole, peavad tal olema mõned muud vahendid tõhusate helisignaalide andmiseks.

Reegel 34
Manööver- ja hoiatussignaalid

Manööverdus- ja hoiatussignaalid

(a) Kui laevad on teineteise nähtavuses, peab käigus mehaanilise jõuseadmega laev, manööverdades käesoleva eeskirjaga lubatud või nõutud viisil, ***teatama*** *(signaalima)* oma manöövrist järgmise vilesignaaliga:

■ üks lühike heli, tähendamaks "ma muudan oma kurssi paremale";

■ kaks lühikest heli, tähendamaks "ma muudan oma kurssi vasakule";

■ kolm lühikest heli, tähendamaks "minu käiturid töötavad tagasikäigul".

(b) Iga laev võib käesoleva reegli punktis (a) kirjeldatud helisignaale dubleerida valgussignaalidega, korrates neid manöövri sooritamise ***ajal*** *(lõpuni)*:

(i) ***need valgussignaalid peavad olema mõistetavad järgmiselt***:

nende valgussignaalide tähendus peab olema järgmine:

■ üks plink tähendab, et "ma muudan oma kurssi paremale";

■ kaks plinki tähendab, et "ma muudan oma kurssi vasakule";

■ kolm plinki tähendab, et "minu käiturid töötavad tagasikäigul";

(ii) plingi vältus peab olema umbes üks sekund ja intervall plinkide vahel umbes üks sekund ning intervall järjestikuste signaalide vahel peab olema vähemalt kümme sekundit;

(iii) kui nende valgussignaalide andmiseks on üles seatud tuli, siis see peab olema valge ringtuli nähtavuskaugusega vähemalt 5 miili ja vastama käesoleva eeskirja lisa III nõuetele.

(c) Kui laevad on teineteise nähtavuses kitsuses või kitsal laevateel:

(i) peab reegli 9(e)(i) kohast möödasõitu kavatsev laev andma oma kavatsusest teada järgmise vilesignaaliga:

■ kaks pikka heli ***ja*** *(ja neile järgnev)* üks lühike heli, tähendamaks, et "kavatsen teist mööda sõita parema parda poolt";

■ kaks pikka heli ja kaks lühikest heli, tähendamaks, et "kavatsen teist mööda sõita vasaku parda poolt";

(ii) laev millest kavatsetakse mööda sõita, peab tegutsema vastavalt reeglile 9(e)(i) ja teatama oma nõusolekust järgmise vilesignaaliga:

■ üks pikk, üks lühike, üks pikk ja üks lühike heli *(sellises järjestuses)*.

(d) Kui teineteise nähtavuses olevad laevad lähenevad teineteisele ja mingil põhjusel üks neist ***ei saa aru*** *(ei mõista)* teise kavatsusest või tegevusest või kahtleb, kas teine laev tegutseb viisil, mis oleks küllaldane kokkupõrke vältimiseks, peab see laev viivitamatult ***teatama*** *(signaalima)* oma kahtlusest vähemalt viie lühikese, kiiresti üksteisele järgneva vilesignaaliga. Selle signaaliga võib kaasneda vähemalt viiest lühikesest kiirest plingist koosnev valgussignaal.

(e) Laev, lähenedes kitsuse või laevatee käänule või kohale, kus teised laevad võivad olla mingi takistuse tõttu mittenähtavad, peab andma ühe pika ***vile*** *(heli)*. Sellele signaalile peab pika vilega vastama iga käänaku või takistuse taga kuuldekaugusel*(s)* olev laev.

(f) Kui viled on laeval paigaldatud teineteisest kaugemale kui 100 meetrit, tuleb manööver- ja hoiatussignaale anda ainult ühe vilega.

Reegel 35
Helisignaalid piiratud nähtavusega

Helisignaalid piiratud nähtavuse tingimustes

Piiratud nähtavusega ***piirkonnas*** *(alas)* või selle läheduses tuleb nii päeval kui öösel anda käesolevas reeglis ette nähtud signaale järgmisel viisil:

(a) Käigus mehaanilise jõuseadmega, vee suhtes liikuv laev peab andma ***vähemalt iga 2 minuti järel*** *(ajavahemiku järel, mis ei ületaks 2 minutit)* ühe pika vile.

(b) Käigus mehaanilise jõuseadmega, kuid peatunud ja vee suhtes mitte liikuv laev peab andma vähemalt iga 2 minuti järel kaks järjestikust pikka vilet umbes 2–sekundilise intervalliga nende vahel.

(c) Juhitavuse kaotanud laev, piiratud manööverdusvõimega laev, süvispiiratud laev, purjelaev, kalapüügiga tegelev laev ja ***pukseeriv*** *(pukseerimisega tegelev)* laev või teist laeva tõukav laev peab käesoleva reegli punktis (a) või (b) ettenähtud signaalide asemel andma vähemalt iga 2 minuti järel kolm järjestikust vilet, nimelt ühe pika ja kaks lühikest.

(d) Kalapüügiga tegelev ***ankrus*** *(ankurdunud)* laev ja ankrus olles oma töötd tegev piiratud manööverdusvõimega laev peab käesoleva reegli punktis (g) ettenähtud signaalide asemel andma käesoleva reegli punktis (c) nõutud signaali.

(e) Pukseeritav laev või kui pukseeritavaid laevu on rohkem kui üks, siis viimane neist, kui see on mehitatud, peab vähemalt iga 2 minuti järel andma neli järjestikust ***vilet*** *(heli)*, nimelt ühe pika ja kolm lühikest. Võimaluse korral tuleb see signaal anda viivitamatult pärast pukseeriva laeva signaali.

(f) Kui tõukav ja ees tõugatav laev on jäigalt ühendatud liitlaevaks, tuleb neid vaadelda mehaanilise jõuseadmega laevana ja see peab andma käesoleva reegli punktis (a) või (b) ettenähtud signaale.

(g) Ankrus ***olev*** *(seisev)* laev peab vähemalt ***iga minuti*** *(ühe minuti)* järel umbes 5 sekundi jooksul helistama *(kiiresti, pidevalt)* kella. Laeval pikkusega 100 meetrit ja enam tuleb helistada kella laeva vööriosas ja ***kohe*** *(viivitamatult)* pärast kella helistamist tuleb laeva ahtriosas umbes 5 sekundi jooksul lüüa pidevalt gongi. Lisaks võib ***ankrus*** *(ankurdunud)* laev anda kolm järjestikust vilet, nimelt üks lühike, üks pikk ja üks lühike, hoiatamaks lähenevat laeva oma asukohast ja kokkupõrke võimalikkusest.

(h) Madalikul olev laev peab vastavalt käesoleva reegli punktile (g) helistama kella ja, kui nõutud, lööma gongi ning lisaks andma eraldi kolm selget kellalööki vahetult enne ja pärast pidevat kellahelinat. Madalikul olev laev võib lisaks anda asjakohast vilesignaali.

(i) Laev pikkusega alla 12 meetri ei ole kohustatud andma ülalnimetatud signaale, aga kui ta seda ei tee, peab ta vähemalt iga 2 minuti järel andma muu tõhusa helisignaali.

(j) ***Lootsimisega tegelev*** *(lootsivahis)* laev võib lisaks käesoleva reegli punktides (a),(b) või (g) ettenähtud signaalidele anda neljast lühikesest vilest koosneva tunnussignaali.

Reegel 36
Tähelepanusignaalid

Signaalid tähelepanu äratamiseks

Vajadusel äratada teise laeva tähelepanu võib ***iga*** *(mistahes)* laev anda valgus- või helisignaale, mida ei saa*(ks)* segi ajada käesoleva eeskirjaga kehtestatud mistahes signaaliga, samuti võib suunata prožektori valgusvihu ohu poole nii, et see ei häiriks ühtki teist laeva.

Teise laeva tähelepanu äratamiseks kasutatav mistahes tuli peab olema niisugune, et seda ***ei saaks segi ajada*** *(ei tohi olla segiaetav)* mingi navigatsiooniseadme tulega. Käesolevat reeglit järgides tuleb hoiduda suure valgustugevusega varjutuvate või pöörlevate, nagu impulsstulede kasutamisest.

Reegel 37
Hädasignaalid

Kui laev on merehädas ja vajab abi, peab ta kasutama või välja panema käesoleva eeskirja lisas IV ettenähtud signaale.

OSA E — VABASTUS

Reegel 38
Vabastus

Mistahes laev (või laevatüüp), mille ehitust on alustatud või mille ehitus on jõudnud sellele vastavasse järku enne käesoleva eeskirja jõustumist*, eeldusel, et Laevakokkupõrgete vältimise eeskirja 1960 nõuded on rahuldatud, võib saada vabastuse käesoleva eeskirja järgmiste nõuete täitmisest:

(c) tulede ümperpaigutus, seoses üleminekuga inglise mõõtühikutelt meetermõõdustikule, neid ümardades - alaline vabastus;

(d) (i) topitulede ümberpaigutus laevadel pikkusega alla 150 meetri, tulenevalt käesoleva eeskirja lisa I punkti 3(a) ettekirjutustest - alaline vabastus;

(h) ringtulede ümberpaigutus tulenevalt käesoleva eeskirja lisa I, punkti 9(b) nõuetest - alaline vabastus.

* Rahvusvaheline laevakokkupõrgete vältimise eeskiri 1972 jõustus 15. juulil 1977.

Märkus: Seoses eeskirja jõustumisega on käesoleva reegli punktid (a), (b), (d)(ii), (e), (f) ja (g) kaotanud oma tähenduse.

LISA IV — HÄDASIGNAALID

Järgmised, koos või eraldi antavad signaalid ***näitavad*** *(tähendavad)*, et ***keegi*** *(laev)* on hädas ja vajab abi:

(a) umbes minutiliste vaheaegadega korduvad kahuripaugud või muud plahvatused;

(b) mistahes udusignaalseadmega ***antav*** *(tekitatav)* pidev heli;

(c) lühikeste vaheaegadega, ükshaaval väljalastavad, punaseid tähti väljapaiskavad raketid või granaadid;

(d) raadiotelegraafilisel või mõnel muul signalisatsioonimeetodil edastatav signaal . . . — — — . . . (SOS) morsetähestikus;

(e) raadiotelefoni teel edastatav, hääldatavast sõnast "Mayday" koosnev signaal;

(f) rahvusvaheline signaalkoodi hädasignaal N.C.;

(g) ruudukujulisest lipust ja selle all või peal paiknevast kerast või kerakujulisest esemest koosnev signaal;

(h) ***leegid*** *(lahtine tuli)* (kas põlev tõrva- või õlitünn) laeval;

(i) punane langavarjurakett või punane bengaalituli;

(j) oranzi värvi suitsusignaal;

(k) külgedele väljasirutatud käte aeglane korduv tõstmine ja langetamine;

(l) raadiotelegraafiline häiresignaal;

(m) raadiotelefoniline häiresignaal;

(n) avarii-raadiopoidelt edastatavad, asukohta näitavad signaalid;

(o) ***heakskiidetud*** *(kindlaksmääratud)* raadioside signaalid, sealhulgas päästevahendite radartransponderite signaalid.

2. On keelatud kasutada või välja panna mistahes eeltoodud signaali muuks otstarbeks kui näitamaks, et ***ollakse hädas ja vajatakse abi*** *(laev on merehädas ja vajab abi)*, samuti ei tohi kasutada signaale, mida võiks segi ajada mistahes ülaltoodud signaaliga.

3. Tuleb silmas pidada rahvusvahelise signaalkoodi ja kaubalaevade otsingu- ja päästejuhendit ning järgmisi signaale:

(a) oranzi värvi kangas, millel on must ruudu- või ringikujuline või muu asjakohane märk (äratundmiseks õhust);

(b) värvilaik vees.

Eesti ja Inglismaa vaheline laevaliin

Tänavu 15. veebruaril avas Saksa–Inglise ühisfirma Argo-Mann Ferry Service GmbH laevaliini Tallinn–Turku–Bremerhaven–Harwich–Cuxhaven. Liinil sõidab uus ro–ro tüüpi kaubalaev "Estraden" Soome lipu all. Laev mahutab 170 treilerit või rohkem kui 500 sõiduautot. Mõeldud ongi see peamiselt veoautode, treilerite, sõiduautode, konteinerite ja ülegabariidiliste veoste transportimiseks. Tallinnas teenindab liini CF&S Agentide AS.

Merenduslikud sidemed Inglismaa ja Eesti vahel ulatuvad aga ajas päris kaugele, ehkki need pole alati olnud liinilaevandusena vormistatud.

Näiteks asutati 16. sajandil Londonis ühing *Societas mercatorum Angliae in mari Baltico negatiantium*, et vedada Narvast välja metsa, kanepit ja lina. 17. sajandil aga veeti Inglismaalt Tallinna sadama kaudu Eestisse peamiselt delikatessi – kartulit. Eestit külastanud inglise laevade osatähtsus saksa ja hollandi laevadega võrreldes oli väike, näiteks 17. sajandi algul vaid keskmiselt 1,8% kõigist laevadest.

Möödunud sajandi lõpus laevaliiklus Inglismaa ja Eesti sadamate vahel intensiivistus. Tallinnasse sisse kirjutatud Vene—Ida–Aasia Laevanduse aktsiaseltsi kaks laeva "Koreja" ja "Malaia" sisenesid oma liinil sõites ka Inglismaa sadamatesse. 1883. aastal loodi Londonis ühenduse pidamiseks Balti riikidega *Baltic Mercantile and Shipping Excange Ltd.*

Pärast Eesti iseseisvumist pidas Tallinna ja Londoni vahel ühendust inglise laevaühing *United Baltic Corporation Ltd.* Kolmekümnendate aastate lõpuks oli see muutunud Inglise–Taani laevafirmaks, mille regulaarne liin *Anglo–Baltic Line* ühendas Londonit Tallinna ja Riiaga. Firmal oli algul käigus kaks laeva: "Baltanic" ja "Baltabor". millele peagi lisandus kolmas – "Edmee". See sõitis aga lühikest aega, sest liinile rakendati laevad, mille nimed algasid sõnaga *balt:* "Baltrader", "Baltallin", "Baltraffic" ja "Baltava". Tallinnas asus nende esindus algul aadressil Vene 11, seejärel Lai 41 ja kolmekümnendate aastate lõpul Jaani 6.

Ka Inglise laevaühingul *Oceanic Steam Navigation Company Ltd.* (tuntud ka kui *White Star Line)* oli Eestis oma osakond, mis paiknes Raekoja plats 13.

Näitcks 1922. aastal vedasid Inglismaa laevad kogu Eesti merekaubandusest 10,1%. 1923. aastal 13,7%, 1924. aastal 13,8% ja 1925. aastal taas 10,1%. 1938. aastal vedasid inglased oma liinilaevadega aga juba 27,25% kaupa Eestisse sisse ja 32,59% välja.

1928. aastal asutasid laevaomanikud ja laevandustegelased H. Neuhaus, R. Uritam, A. Juudas, O. Treilman, A. Kruusimägi ja A. Hansen Tallinnas aktsiaseltsi *Eesti–Inglise Laevaliin*, mis ka ametlikult registreeriti. Eesmärk oli kolme külmutusseadmetega varustatud kaubalaevaga Tallinna ja Londoni vahel kaupa vedada. Aktsiaseltsi põhikapital oli 400 000 kr, mis jagunes 400 aktsiaks á 1000 kr. *AS Tallinna Laevaühisus* otsustas oma 1928. aasta 17. mai peakoosolekul, et omandab selle liini aktsiaid kuni 1000 000 kr eest. Eelläbirääkimiste tulemusena oli sellele liinile loota igal aastal kuni 1 250 000 kr riigi abi.

Selle laevaliini vastu olid sakslased, kes oma ajakirjas "Hansa" avaldasid sama aasta 20. oktoobril sapise artikli: "*...Riik (st. Eesti) kavatseb selle liini abil teostada postivedu ja võimalust mööda muretseda prahte. Sellega olevat seletatav kavatsus määrata erilist või väljaveo preemiat ja seda anda ainult Inglismaale saadetavale võile. Tahetakse kõike võid Inglismaale saata, kuna see senini Saksamaale läks. Majanduslikud alused selle liini loomiseks puuduvad täieliselt. ... Kuna Eesti omapäraselt kui vahetükk mereteel Keskeuroopast Soome on, siis peatuvad tema peasadamas Tallinnas loomulikult paljud võõrad laevaliinid, nimelt Saksa laevad Soomes ja Lätis käies. Tallinnal on seega vastavalt tema kaupade ümberlastimisele suurendatud sadama läbikäik. On olemas ülirikkalik korrapärane liini aurikute ühendus võõraste lippude all, nii et Eesti lipu all sõitvail aurikuil siin enam mingisugust õigust ole-masoluks ei ole.*"

Kas sakslaste mõjul või muudel asjaoludel, kuid liini avamine jäi seisma. Samal ajal avasid poolakad kiiresti oma liini, pannes neli külmutusseadmetega laeva liikuma Gdynia ja Londoni vahel. 1930. aastal avas ka Nõukogude Liit laevaliini Riia ja Londoni vahel, pannes seal sõitma neli uut mootorlaeva.

Eesti–Inglise laevaliini mitteavamise põhjus tulenes aga otseselt 1926. aasta 18. jaanuaril Inglismaaga sõlmitud kaubandus– ja laevanduslepingust. Selle sõlmimise protokolli I osa 2. lõikes oli üles seatud nõue, et "*Eesti valitsus hoidub igast sammust, mis võiks olla kahjulik mõnele praegu Eesti ja Ühendatud Kuningriigi vahelises liiklemises tegevuses olevale Briti laevandusseltsile, ja peab nõu Ühendatud Kuningriigi Valitsusega, kui peaksid tekkima mõned raskused. Eesti valitsus tahab pealeselle edendada ja arendada kõigi temal käepärast olevate abinõudega Briti laevanduse kasutamise suurendamist liiklemises mõlema maa vahel.*"

Ilmselt sellest tulenevalt ei hakanudki see laevaliin tööle, kuigi mitteavamise põhjustest sellal ei räägitud. Alles 1939. aasta "Laevanduse" 5. numbris on sellest juttu H. Soone ariklis "Rahutu aeg ja liinilaevandus". Kuigi H. Soone leidis, et üldiselt võis selle laevaliini tegevusega rahule jääda, olid sel aga ka mitmed puudused, nagu näiteks Inglismaa laevadel jääkindlustuse puudumine, mis meie oludes oli väga vajalik. Teiseks puuduseks oli vähene reisijateveo võimalus, mis takistas turismi arengut. Laevad polnud selleks kohandatud ja ka sõidupiletite hinnad olid kallid. Kolmandaks puuduseks nimetas H. Soone kaupmeeskonna poolt etteheidetud kõrgeid prahiraha norme. Kõige olulisemaks puuduseks pidas autor aga inglaste monopoolset seisundit, mis lubas neil liiklust iga ajal katkestada ning seega kahjustada Eesti majandushuve. Näiteks 1938. aasta septembris seoses poliitilise pinevusega Euroopas jättis laevaühing laeva Londonist väljumise ära, mis aga liinilaevanduses mõjub kaubaveo planeerimisele halvasti. Selliste olukordade vältimiseks tuleks rakendada paralleelliini Eesti poolt, leidis tol ajal ka H. Soone.

1940. aasta sündmused Eestis katkestasid aga igasuguse laevaliikluse Eesti ja Inglismaa vahel ning peale sõda polnud me enam oma majanduse ja laevanduse peremehed.

Ants Pärna

Madli Vitismanni fotod

Oma teisel sissesõidul Tallinna jäi «Estraden» juba vaid tunnikese hiljaks.

«Estradeni» tavatult lai ahtriramp võimaldab kiiresti lossidalaadida.

Reisiparvlaevad, mis hiljuti kandsid Rootsi lippu

Skandinaaviamaade ametiühingute kõlvatust konkurentsist II

(vt. 26. jaanuari "Meremees")

M/l "Neptunia" kandis enne Eesti laevaregistrisse toomist nime **"Nord Neptunus"**. Lipu ja nime vahetanud reisiparvlaev vahetas ka omanikku, "Nordström & Thulin" müüs laeva AS–ile Eesti Merelaevandus. Samaks jäi laeva prahtiv firma E–Liini AS, mis on tuntud "Estline'ina".

Märkimisväärne on selle laeva puhul, et laevaomaniku poolne järelevalve konventsioonidele vastavuse ja tehnilise korras-oleku üle Rootsi lipu all oleku ajal oli pandud samale "Nordström & Thulini" superintendandile, kes tegeles ka "Estoniaga".

"Nord Neptunuse" tulekul Eesti lipu alla selgus, et ilma mitmete otseselt laeva ohutusega seotud puuduste kõrvaldamiseta ei õnnestu saada Eesti Veeteede Ametilt "Reisilaeva ohutuse tunnistust". Ometi oli see laev sõitnud ning sel olid olnud kõik nõutud ohutustunnistused, mis peavad olema Rootsi lippu kandval reisilaeval. Olulisemad avastatud puudused olid:

* reisijate ühismagalas puudus avariivalgustus;
* päästepaatidesse laskumise köisredelid olid läbi mädanenud;
* laadimistekkidel polnud nõutavaid tulekustutusvahendeid (veeudu tekitajaid ja portatiivseid vahtkustuteid);
* köögiploki ventilatsioonikanalil polnud rasvapüüdereste (eeldatavasti oli keegi asjaosalisi restid puhastamise asemel lihtsalt ära visanud), ei olnud ka nõutavaid kaugjuhtimisega suletavaid siibreid ega statsionaarset süsihappegaasiga tulekustutit;
* sillas polnud lennundussagedusel töötavaid kahesuunalisi sidevahendeid.

Eeldan, et need puudused polnud ka varem teadmata, sest need polnud ju ülecöö tekkinud.

Rootsi laevaomaniku pikaajalisele hoolimatule suhtumisele ohutusse viitab samalaadne lepingute lõpetamine hüdraulikasüsteemide tunnustatud hooldefirmaga "MacGregor" nii "Estonia" kui ka "Nord Neptunuse" omandamise järel. Selle tulemusena on "Nord Neptunuse" puhul tagantjärele selgunud, et vöörivisiiri ja rambi hüdrosüsteemid ei toiminud ettenähtud viisil. Visiiri sulgemiseks oli keegi "taibukas" vähendanud atlandi luku riivide läbimõõtu 8 mm jagu. Tulemuseks oli ohtlik loks suletud visiiri ja laevakere vahel. Vajadus riivide läbimõõdu vähendamiseks oli tekkinud pärast tundmatute spetsialistide uuendusi, mis ei võimaldanud visiiri lukustusega opereerimise ajal suruda visiiri vastu laevakere kanalis asetsevat kummitihendit. Laeval töötanud rootslastest meremehed ei teinud sellest numbrit, arvatavasti pidades sellist visiiriga opereerimist normaalseks. Ju nad olid logude laevadega harjunud!

* * *

1998. aastal tuli Eesti lipu alla *Vikingi* värvides kollase–sinise lipu all seilanud reisiparvlaev **"Turella"**. Ja jälle avastati hulga ohutusnõuete eiramist:

* nn. *rescue boat* (valvepaat) oli olemas vaid paremal pardal, kuigi pidanuks olema mõlemal pardal;
* päästevestid olid läppunud ja ilma tuledeta (samuti kui "Diana II–l");
* mitmetes ruumides polnud suitsudetektoreid, osalt isegi sellises potentsiaalse ohu piirkonnas nagu ülemine autotekk;
* ahtrirambi ja küljeluukide juures polnud vee olemasolu andureid;
* evakuatsiooniks kasutatavais koridorides puudus käsipuid või olid need ebarahuldavalt kinnitatud;
* evakuatsiooniteede märgistatus madalal asetseva avariivalgustus– või fotoluminestseeruva ribaga oli ebarahuldav;
* häire– ja üldtranslatsioonisüsteemi polnud katsetatud, et teha kindlaks, kas valjus vastab nõuetele;
* laadimistekkide vaadeldavus sillas ja masinakontrollruumis oli ebapiisav ja aparatuur vaid osaliselt töökorras.

Kõik sedalaadi puudused viitavad mitte ainult eelmise laevaomaniku või operaatorfirma tegematajätmistele, vaid ka laevaperede hoolimatule töössesuhtumisele ja/või ebapiisavale kvalifikatsioonile – selles on siiani süüdistatud vaid meie meremehi.

Jüri Lember

Soome lämmatab Eesti laevandust

Soome sadamatöölised võivad boikoteerida Eesti Merelaevandust. See on Helsingi ringkonnakohtu otsus, mis tuli umbes nädala eest.

Kohus, nagu varem sadamatöölised, argumenteerib justkui oleks tegemist mingi töövõitlusega. Aga tegelikult on tegemist vaesusekuristikuga, mis ikkagi püsib Läänemereriikide vahel.

Euroopa Liidu viimase hinnangu järgi on Eesti elatustase 37% Euroopa Liidu keskmisest elatustasemest. Soome elatustase on kõrgem kui keskmine, seega kindlasti vähemalt kolm korda kõrgem Eesti omast.

Mitte mingi streik ei võimalda Eesti tööandjatel soome sadamatööliste cttekirjutusel hakata maksma palkasid, mida Eesti majandus ei kannata välja. Pole ka kuidagi võimalik Eesti üldsuse ees õigustada tööliste palkasid, mis ületavad presidendi palka.

Seda kõike mõistavad muidugi ka soomlased. Aga sadamatöölised on juba vanast ajast kommunistid ja ametivõimud on niivõrd nõrgad ja arad, et Eesti meremeeste kiusamine võib jätkuda.

Ükskõik, mis ettekäändeid sadamatöölised või kohtud esitavad, siis teenib boikott objektiivselt Soome merelaevanduse huve. See lükkab turult välja seni veidi konkurentsi pakkunud Eesti merelaevanduse. Samavõrra võidavad soome meretransporditirmad turu-osasid. **Boikott saab seepärast ainult suurendada vaesuskuristikku Soome ja Eesti vahel.**

Boikoti absurdsus – kui korraks lähtuda ametlikest argumentidest – tuleb ilmsiks ka suhtumises Vene merelaevandusse. Venemaa meremeeste palgad on paar korda madalamad eestlaste omadest. Aga Vene laevad sõidavad rahulikult edasi Soome sadamatesse, kus neid võtavad vastu sõbralikud sadamatöölised.

Konflikt on juba kestnud paar–kolm kuud – detsembri algusest saadik. Oleks juba aeg ka Eesti valitsusel resoluutselt küsimus üles võtta soomlastega valitsuse tasemel. Muidu võib varsti tulla ka järgmine palju hullem Eesti laevanduse lammutamise samm: Eesti kuulutamine mugavuslipu riigiks.

Kui Eesti ise oma huvide eest ei seisa, siis ei tee seda ka keegi teine.

Ülo Ignats

4. märts, juhtkiri
"Eesti Päevaleht", Stockholm

Laevnikud aitasid noori

Noored Kotkad said vabariigi aastapäevaks neile väga hinnalise kingituse: Eesti Laevaomanike Liit ja Kaitseliidu vanematekogu annetasid Noorkotkastele uue paraadlipu.

Lipu andsid üle Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu ja Enn Tarto, kes pidas ka päevakohase kõne. Lipu üleandmistseremoonial lõid lipuvardasse naela kaitseväe juhataja kindral Johannes Kert, Kaitseliidu vanematekogu esimees Enn Tarto, kaitseminister Andrus Öövel, haridusminister Mait Klaassen ja teisedki asjaosalised.

Uue lipu õnnistas Tallinna Toomkirikus peakaplan major Tõnis Nõmmik ja sellega marsiti juba kaitsejõudude paraadil Tallinnas Vabaduse väljakul.

Lipu valmistas OÜ Lipuvabrik, selle mõõtmed on 105x165 cm. Paremal küljel on kollasel taustal kolm sinist vapilõvi ja kiri "Noored Kotkad". Lipu vasak külg on sinine, sellel on stiliseeritud tõusva päikese motiiv ja Noorte Kotkaste embleem. Selle all kiri "Isamaa auks ole valmis".

Noorkotkaste peavanema Rudolf Mürgi sõnul oli lipu taastamine väga keeruline, sest enne organisatsiooni laialisaatmist polnud noorkotkaste lipust säilinud ei jooniseid ega ka algmaterjale. Uus lipp taastati ajaloolise lipu kirjelduse ja Noorte Kotkaste maleva lippude fotode alusel.

Laevaomanike Liit soovis aidata eeskätt noorkotkaid, sest Noorte Kotkaste allorganisatsioon Merinoorkotkad tegeleb just merendusega. Et Eesti Laevaomanike Liit loodab tulevikus kaasata kõiki merendushuvilisi, pakub ta edaspidi noorkotkastele õppimisvõimalusi. "Juba sel suvel tuuakse Merekaitseliidule Taanist mõned kiirkaatrid, millel alustataksegi noorte väljaõpet," märkis Toivo Ninnas.

Noored Kotkad on 1930. a. loodud noorteorganisatsioon, mille peaeesmärk on kasvatada noori isamaalises vaimus. Et organisatsioon oli 1940. aastast keelatud, tuli 1989. a. kõike uuesti alata. Praeguseks on organisatsioonil liikmeid umbes 3000, kuid neid soovitakse veelgi juurde. Seni on Noored Kotkad teinud tihedat koostööd Kodutütarde, skautide ja teiste noorteorganisatsioonidega. Noorte Kotkastega võivad liituda kõik eesti soost 8–18-aastased noormehed.

Margus–Tarmo Pihlakas

Merimies on erimies. Ikka veel

Pärja paneb Soome suursaadik.

Soome Kaitseväe pärja asetas atašee Kenneth Nyholm.

23. veebruaril on juba seitsmendat aastat üks tähtpäev. Lisaks president Pätsi sünnipäevale.

Tegemist on Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi tähtpäevaga. 23. veebruaril 1992 toimus esimene kokkutulek, kuhu olid tulnud 23 endist soomepoissi koos peredega. Mälestati president Pätsi, tähistati vabariigi aastapäeva ning anti kätte Soome Jätkusõja mälestusmedaleid. Tookord otsustatigi oma gild luua ning algas tõsine organiseerimine. Registreerimistunnistus saadi kätte 18. mail 1993. Nii on kujunenud tavaks igal aastal 23. veebruaril kokku tulla ning oma killa ja maailma asju arutada.

Tänavune üritus juhatati sisse pärjapanekuga Vabadussõjas langenute mälestussambale Reaalkooli juures. Üles rivistatud oli mereväe auvahtkond ning pärjad asetati Soome Vabariigi, Soome Kaitsejõudude, mereväelaste ja meie Gildi poolt.

Pärast seda peeti "Viru" hotelli konverentsisaalis aastapäeva pidulik koosolek. Selle juhatas sisse Gildi eestvedaja Ants Vaadre, asjakohase ettekandega esines professor Rein Helme. Sõnavõttudega esinesid Soome Mereväe ülem viitseadmiral Esko Illi (temagi pidas oma kõne eesti keeles), Soome Vabariigi suursaadik Pekka Oinonen, Gildi sõprade ja kaasvõitlejate esindajad, gildi auliikmed (alates esimesest auliikmest Tauno Siivonenist) – igaühel midagi südamlikku meenutada. Jagati veel aumärke neile, kes mingil põhjusel neid varem polnud kätte saanud ja lõpuks aeti vähemametlikku juttu kohvilaua taga.

Aastas korra toimuvale üldkogule on püütud võimaluse korral ikka kokku tulla. Seekordki oli tulijaid niihästi Eesti mitmest kandist kui ka lähemalt või kaugemalt naabrusest.

Reet Naber
Urmas Saksa fotod

Soome suursaadik Pekka Oinonen, Gildi esimees Ants Vaadre ja auliige Olaf Vaarmaa.

Kaitsejõud karastuvad lumes

24. veebruaril Tallinnas Vabaduse väljakul toimunud paraadil oli ilmale vaatamata rohkesti huvilisi. "Oleme küll igasugust ilma näinud, kuid sellist tuisku pole vabariigi aastapäeval enne olnud," rääkisid kaks kaitseväe vanemohvitseri enne paraadi algust. Ja tõesti, ilm oli aukartustäratav, terve öö kestnud lumesahkade tööst polnud jälgegi järel. Nii pidid ka kõrged külalised autodest otse lumme astuma.

Tuisule vaatamata ei olnud paraadis osalejate vaates tüdimust, pigem trotsi ja jonni, et näidata end paraadil parimana. Kõige erksamalt särasid veteranide silmad, küllap kõrvutades selle tormiga marusid siis, kui lumi polnud ainus asi, mis taevast alla sadas, ning meenutades Siberi külmi ja Sinimägesid.

"Kaitseväelased! Tänaseks paraadiks on meile antud karm maaväe ja mereväe ilm. Õhuväelastel pole sellise ilmaga küll midagi teha. Aga kas isegi laulusõnad ei ütle: "Ei tuisku ega tormi ei karda Eesti rind,"" innustas kindral Kert oma kõnes kaitseväelasi. Kokku võttis Eesti Vabariigi 81. aastapäeva paraadist osa 1208 meest – ainult paarsada sõdurit vähem kui möödunud aastal juubeliparaadil.

Tegelikult muutiski tuisk selle paraadi meeldejäävaks. Veel kaua meenutatakse, kuidas võitlejad pidid kogu jõudu pingutades oma väeosade lippe hoidma ja kuidas kõik marssijad kattusid lumekorraga, nii et isegi president ei suutnud eri väeliike eristada.

Rahva seas tekitasid erilist elevust soomustransportöörid, nii mõnegi suust võis kuulda: "Näe, Eestil ka tankid olemas!" Siiski olid need vaid BTR-80, mis mürina tõttu publikule petliku mulje jätsid. Lisaks soomukitele olid paraadil veel 105 mm suurtükid, 120 mm miinipildujad ja muud lahingumasinad. Pärast paraadi oli linlastel võimalik sõjatehnikaga lähemalt tutvuda. Seda polnud vaja kaks korda öelda, sest pisikesed linnakodanikud jooksid sellise innuga masinatele tormi, et sõdurid hakkasid enda ja masinate käekäigu pärast muret tundma. Linnarahva meeleolu parandas ka tuline sõdurisupp, mida naiskodukaitsjad keskpäevani ohtralt jagasid.

Vabaduse väljakule kõrgete aukandjate ette oli rivistatud 16 üksust. Sealhulgas ka noorkotkad ja kaitseliitlased, keda oli paraadil eriti palju. Oma aastapäevakõnes tõstis kaitseväe juhataja esile just veterane, kes olid ilmast hoolimata välja marssima tulnud. Presidendi ja pressi kiituse teenisid merevägi ja piirivalveüksused, kelle marsisammu teistele eeskujuks seati. Kindral Kert rääkis ka Eesti kaitseväe vajadusest haritud sõdurite järele. Kindral märkis, et seadusjärgse üldise kaitseväekohustusega tuleb minna lõpuni ja ajateenistuse peaksid läbima ka tudengid. "Olukorras, kus suur osa haritlaskonnast valikusõelale ei satu, jääb armee ilma paljudest kõrge kvalifikatsiooniga potentsiaalsetest juhtidest," ütles Kert.

Ka sõdureile oli pidupäev vabaks tehtud. Pärast pidulikku lõunat väeosas võisid sõdurid linna minna ja neile oli korraldatud meelelahutusüritusi. Paljud ajateenijad said ka pidupäeva puhul õhtuks koju.

Margus–Tarmo Pihlakas
Urmas Saksa foto

Tuisune EV 81. aastapäeva paraad.

Algas mereväeohvitseride kursus

Pressiteade

Mereväes algas 1. märtsil mereväeohvitseride kursus MOV-3, mis kestab 24. detsembrini. Selles osaleb 15 mereväe ja piirivalve allohvitseri.

Varasematel mereväeohvitseride kursustel MOV-1 (1997) on saanud ettevalmistuse 18 ja MOV-2 (1998) 21 mereväeohvitseri. Mereväeohvitserikandidaadid valiti nende allohvitseride hulgast, kel on eelnev mereharidus, kes on olnud vähemalt aasta lepingulises tegevteenistuses ning teenivad ohvitseri ametikohal.

Kursus on jagatud etappideks, mis on sobitatud kaitseväe 1999. a. väljaõppekavaga ja rahvusvaheliste õppustega. Esimene etapp 10. märtsist 6. juunini koosneb mereväeohvitseride baaskursusest, üldõppest ja rahvusvahelisest merepäästeõppusest ning lõpeb NATO õppusega "BALTOPS '99", mis korraldatakse 7.–20. juunini. Kursuse teine ja kolmas osa – seersandikursus (alates 17. juulist) ja reservohvitseri kursus (13. oktoobrist kursuse lõpuni) toimuvad Kaitseväe Lahingukoolis.

Aastast 2000 on plaanitud mereväe nooremohvitsere hakata koolitama Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuses. 3 aastat 3 kuud kestva väljaõppe jooksul läbivad kadetid esimesel aastal kaitseväeohvitseri baaskursuse, teisel aastal meresõiduiplomialase õppe ja mereväeohvitseri baaskursuse ning kolmandal aastal erialakursuse, mis on plaanitud läbi viia loodavas Mereväe Tehnikakoolis.

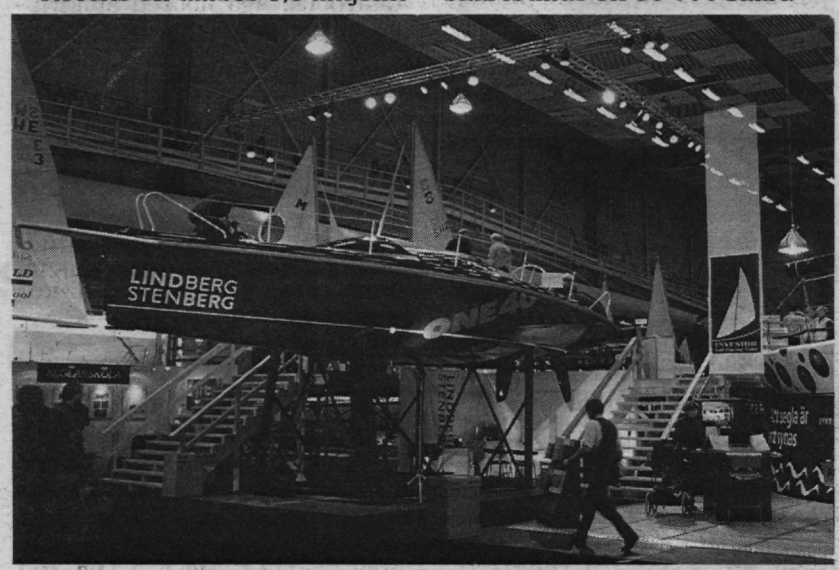
Praegu on Mereväes teenistuses üle 30 ohvitseri, kellest osa on saanud oma väljaõppe välisriikide mereväeõppeasutustes. Õpinguid Taani, Saksamaa, Rootsi ja USA õppeasutustes jätkavad 18 Eesti Mereväe kadetti. Vanemohvitseride täienduskoolitust plaanitakse läbi viia koostöös teiste riikide mereväeõppeasutustega, süvendamaks koostööd NATO riikidega ja rahvusvahelist kogemust.

Mereväe pressiteenistus

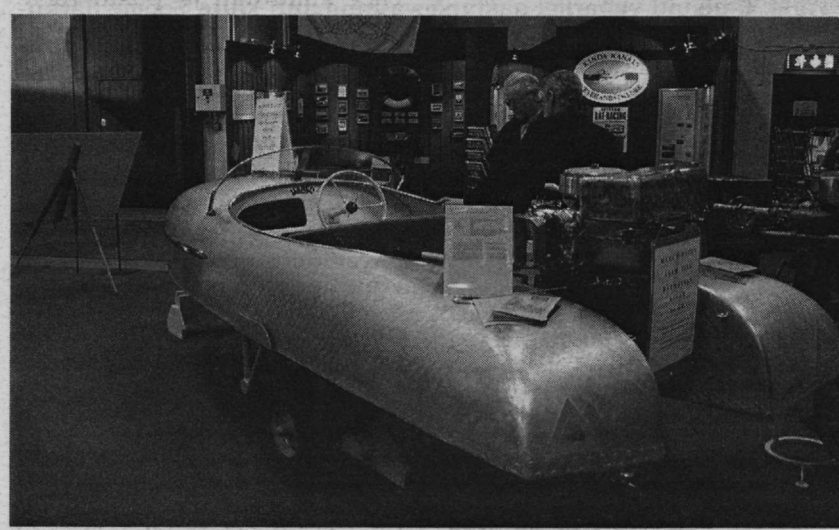
Skandinaavia suurim

Skandinaavia kõige suurem paadinäitus *Allt för Sjön* ("Kõik mere jaoks") avas Stockholmis 5. märtsil uksed 64. korda. Nagu ikka, oli see jälle suurem ja vägevam kui eelmistel aastatel, nagu korraldajad seletasid. Võib muidugi küsida, kuidas see nii saab olla, kui näitusepind vahepeal väiksemaks on jäänud. Aga seepeale öeldakse muidugi, et on kas rohkem paate või kallimaid paate.

Rootsis on umbes 1,3 miljonit erapaati, mis tähendab, et umbes igal kuuendal rootslasel on üks. Ja nende kasutamiseks on väga palju võimalusi. Rootsi rannajoone pikkus on umbes 8000 kilomeetrit, kui kõik saared ja neemed juurde arvestada. Kui poleks veel 95 000 paadisõidukõlblikku järve ja 1000 km kanaleid, oleks rannajoonel iga kilomeetri jaoks 162 paati. Saarestikes on kokku üle 60 000 saare; üksnes Stockholmi saarestikus on 30 000 saart.



Tuleviku perejaht «One 40». Sisse saab vaadata messihalli teiselt «korruselt».



Kiirsõiduk esimeselt Stockholmi paadimessilt.

Seeria Rootsi paaditööstuse uhkuselt *Storebrolt*.

Selle kummipaadiga võib ka lendu tõusta.

Tänavusel paadinäitusel olid uudiseks uut laadi mootorid – karburaatorita, kus kasutatakse pihustisüsteeme. Nende pakkumine on tingitud uutest seadustest – päramootorid ei tohi enam üldse heitgaase ega õli välja lasta.

Järgmisest aastast nõutakse paadipõhjade värvimist mürgivabade värvidega, ja ka neid esitleti juba nüüd.

Suurem osa messist oli mootorpaatide päralt. See on ka loomulik, sest igal sügisel on suur purjepaatide näitus ja ka suurte mootorpaatide näitus. Purjekaid oli seekord suhteliselt vähe. Üht huvitavamatest alustest, mille nimi on *One 40* – tutvustatud kui tuleviku perepaat –, näidati üldse esimest korda. Soomerootslasest konstruktor Guy Christer Lönngren on loonud purjeka, mis sarnaneb ulmefilmides nähtud fantastiliste lennukite ja laevadega. Peale huvitava välimuse on seal ka palju n.ö. sisuliselt uudset, näiteks vaieriteta mast, millele saab kinnitada fokkpurje.

Teatud tendentsiks purjekate seas saab pidada väiksemad, treileril järele veetavaid aluseid. Neid oli kokku viis.

Uudiseks oli Ameerikas tehtud *Hunter 240*, mida saab auto järel vabalt uutele vetele viia. Teine huvitav treileripaat oli uus *Campus 650*. Neil mõlemal on sverdi tüüpi kiilud, nii et nendega saab väga madalas vees purjetada ja ka otse rannani sõita. Muide, kõiki *Campuse* jahte ehitab Eestis *Ridasjaht*. See koostöö areneb veel edasi, nii et kevadel või suvel hakatakse ka suuremaid jahte *Fabola* ja *Ridasjahi* koostöös tegema.

Rootsi ehk kõige kuulsam paaditehas *Storebro* näitas oma *Storebro Grand Series* uut 62–jalast alust, ent seda vaid mudeli kujul. Selle mõõtmed hakkavad olema 18,9 m x 5,4 m. Mootoreiks valitakse kaks 800 hj diislit. Kiirus tuleb kuni 34 sõlme. Esimene eksemplar valmib aasta jooksul.

Teine huvitav alus, mida ka ainult mudelina näidati, oli paat nimetusega *Miss Scandinavia*. Selles on reaktiivmootor, mida siin kasutatakse eralennukitel. Esialgu tahetakse sellega lüüa maailmarekordit, mis on 600 km/h. Konstruktorid on välja arvestanud, kui nad kasutavad ainult 40% mootorijõust, siis oleks teoreetiline tippkiirus ligi 1000 km/h, aga selleni nad arvatavasti ei küüni. Loodetavasti saab see asi teoks aastal 2000.

Pärast pikemat aega hakkab Rootsis uuesti huvi kasvama mootor– ja purjepaatide soetamise vastu. Üle mitme aasta on nende eksportki tõusma hakanud. See on tõusnud 35% ja samal ajal import 60% võrra.

Elektrooniliste kaartide ja GPS–navigaatorite hind hakkab juba enam–vähem inimlikuks minema. Teine suurt huvi äratav paadivarustuse osa olid päikeseelemendid – päikesevalgusel töötavad akulaadijad. Need on küll kallid, aga vajalikud: mida rohkem rämpsu, vabandust, elektririistu, pardale tuuakse, seda raskem on neid "sööta". Päikest aga ikka on, ja seda saab ilma rahata. Kui osta umbes 10 000 SEK–i eest neid päikesepatareisid, siis need teevad ilusa ilmaga nädala ajaga umbes sama töö, mis paati vedav diiselmootori generaator ühe tunniga.

Peale igasuguste moodsate aluste näitamise on üks osa messipinnast jäetud vanadele paatidele, mida nimetatakse *Classic Boat Show*'ks. Seal oli näha ka üht paati, mis oli väljas olnud esimesel *Allt för Sjönil*. See oli peaaegu samas korras kui tollal – üks väga väike alumiiniumist päramootoriga kiirmootorpaat. Niisugune oli muide ka prints Bertilil, kes oli tuntud kiirete autode ja paatide armastajana ja kes nendega, küll võõra nime all, ka võistles.

Üldiselt võib ütelda, et *Allt för Sjön* aastal 1999 oli palju positiivsem elamus kui eelmise aasta näitus. Niisugust asja tunneb õhust, kui esimesel päeval näitusel ringi jalutada ja vanade tuttavatega juttu ajada.

Peet Kokla

Verner Puhmi foto

PEETER LEOLA

8. VI 1943 — 20. II 1999

Peeter Leola sündis, kasvas ja elas Tallinnas. Siin alustas ta oma haridusteed ja elava poisina osales paljudes huviringides ning tegeles mitme spordialaga. Oma püsimatu loomu tõttu ei suutnud ta ühegi alaga kaua tegelda, kuni sõber ta purjetama kutsus. Purjetamisest ja merest sai armastus kogu eluks.

Purjetamisega alustas ta 1958. aastal Tallinna "Kalevi" Jahtklubis. 1960. aastal asus tööle laevaehitaja õpilasena Spordilaevade Eksperimentaaltehasesse, kust lahkus 1972. aastal insener-konstruktorina. Tema töötegemist võiks hinnata sõnadega - praktiline ja väga täpne.

Sellesse ajavahemikku mahub ka teenimine mereväes (1962-1966) ja parimad saavutused "Star"–klassi purjetajana.

1973. aastal algas Peeter Leola jääpurjetamistreeneri töö, mis kestis 1990. aastani. Ta oli kaua aega Eesti ja NSVL jääpurjetamise koondvõiskonna vanemtreener. Neil aastail saavutasid Eesti jääpurjetajad oma kirkamad medalid maailma ja Euroopa jääväljadelt. Ain Vilde, Mati Kuulmann ja Tiit Haagma tulid maailmameistriteks DN-klassis. Siia võib lisada mitmeid Euroopa meistritiitleid ning palju hõbe–ja pronksmedaleid.

Treeneritöö kõrvalt kirjutas Peeter Leola Eesti jääpurjetamise ajalugu käsitleva raamatu "Jääväljade tuules".

Peeter Leola tegeles ka võistlusete korraldamisega. Need olid hästi organiseeritud ning ladusad.

Palju energiat kulutas Peeter Leola regattide korraldamisega noortele klassis "Optimist", nimeks vastavalt "Spinnakeri Regatt" ja "Kuldseekli Regatt". Peakohtunikuna leidis ta, et võistlused peavad olema heaks õppetunniks just korraldamise seisukohalt, mis on eelduseks heade sportlike tulemuste saavutamisel. Regattide korralduse kvaliteet oligi võrreldav rahvusvahelistega.

Peeter Leola oli romantik. Armastust purjetamise ja mere vastu sai ta kõige paremini väljendada ajalehe "Purjetaja" toimetajana ning Vabariikliku Ühenduse "Hoia Eesti merd!" vastutava sekretärina töötades.

Mere hoidmisega tegelemine oli suur väljakutse. Tuli alustada nullist. Praeguseks on meil fuktsioneeriv organisatsioon, mida aktsepteerib ka Euroopa Liit. Just Sinilipu liikumine on tegutsema pannud meie väikesadamad ja supelrannad. Iga aasta on toonud midagi uut meie väikesadamatesse ja randadesse. Selle eest peame suuremalt jaolt just Peeter Leolat tänama.

Kas oskame praegu ta elutööd küllalt hinnata?

Peeter Leola jääb meile meelde energilisena, kangena ja sageli kompromissituna, mis aitas tal nii mõnigi kord eesmärgini jõuda. Ent temas oli ka teine pool – romantiline, soe ja siiralt tähelepanelik. Neile, kes said tunda tema südame soojust, andis ta palju.

VÜ "Hoia Eesti merd!"

* * *

Infolehe **"Hoia Eesti merd"** 4. number on veel **Peeter Leola** toimetatud – neli lehekülge täis tihedat teksti.

Saame teada, et Aasta Väikesadam 1998 on Vergi. Loeme noorte merebioloogide tegutsemisest. Üks terve külg on täis tabeleid väikesadamaid külastanud aluste ja inimeste kohta. Antakse ka teada Sinilipu Koordinatsioonikeskuse kontrollvisiitide tulemustest, samuti Euroopa Sinilipu koordinaatorite aastakoosolekust. Sadamate valdajate tähelepanu pööratakse mõningatele "Sadamaseaduse" punktidele. Räägitakse, et jahe vihmane suvi säästis inimelusid. Veel on kroonikat, samuti telefoninumbrid üle riigi, kuhu helistada, kui midagi keskkonnale kahjulikku märkad. Terve üks veerg on täis viiteid 1998. aasta "Riigi Teatajaile", kus ilmunud midagi merelis–seadusandlikku. Lõpuks on loetletud ühenduse eelmise aasta auhinnasaajad.

Suurim mereõnnetus Läänemerel

1944. aasta 12. septembril oli Tallinnas ilus sügisene päev. Sadamakail käis tohutu rüselemine – põgenedatahtjad püüdsid pääseda "Moero" pardale. See oli suur, umbes 10 000 brt kaubalaev, mis oli sõjaväetranspordi– ja laatsaretlaevaks ümber ehitatud. Sadamas seisis veel mitu Saksa laeva, aga püüti pääseda just "Moerole", sest seda peeti kõige ohutumaks. Loodeti, et sanitaarlaeva keegi ei ründa.

Landgangilt suundus pidev inimvool laevale. Aga kella kahe paiku saabus sadamasse pikk rong haavatud sõduritega, ja eraisikute pääs laeva lõpetati. Põgenikud pidid oma kohvritega kaile ootama jääma. Just sel ajal tulid mere poolt vaenulised lennukid, et sadamat rünnata, ent tihe õhutõrjetuli takistas neid. Lennukid heitsid oma pommid merre ja pöördusid seejärel kohe tagasi.

Kella kuue paiku kanti viimased haavatud laevale. Põgenejaile laevalepääsuks enam luba ei antud, sest alus oli juba inimesi nii täis, kui sinna vähegi mahtus. Juba varem olid eraisikud siseruumidest laevalaele käsutatud, et haavatud alla viia. Laevalael liikumisega oli raskusi, sest inimesi oli väga palju.

Kuuldavasti paigutati laevale viie välilaatsareti haavatud, kokku umbes 1500 meest. Üldse oli "Moerol" ilmselt 3000–3500 inimest – haavatuid, täiskasvanud põgenikke ja nende lapsi. Kindlat arvu keegi ei teadnud. Ja kas oligi mingit kontrolli või laevaletulijate arvelevõtmist?

Kust rongiga haavatud toodi, ei selgunud. Laeva sisemusest tõusis vänge mädalehk üles, sest nähtavasti ei olnud pika sõidu ajal haavu keegi sidunud. Eks loodeti Saksamaale jõudes kõik haavatud kohe haiglaisse paigutada.

"Moero" lahkus Tallinna sadamast õhtul, Punase Risti lipp ahtris lehvimas. Ka olid laevale maalitud punased ristid, et lennukeilt oleks laeva otstarve nähtav. Siiski olid laeval õhutõrjekahurid, et end võimaliku õhurünnaku vastu kaitsta.

Pimeduse saabudes oli laev jõudnud Naissaare lähedale. Siis algas uus õhurünnak Tallinnale. Tõusis tulekahjukuma; rasked pommiplahvatused kostsid laevalegi.

"Moero" sõitis edasi läände. Pime öö peitis laeva oma hõlma. Hakati jagama päästevöösid, aga kõigile neid ei jätkunud. Kui laev oli jõudnud kaugemale merele ja midagi ei olnud juhtunud, leiti vöörist alkoholi. Ehkki seda valvasid sõdurid, hakkasid pudelid rahva hulka rändama. Läks lahti peopidamiseks.

Vastu hommikut tuulejõud paisus, lained tõusid kõrgemaks ja laev hakkas kergelt õõtsuma. Paljud, kes merega harjumata, jäid merehaigeks. Aga hommikuks oli ilm jälle ilus ja päikesepaisteline. Kõik olid rõõmsad, et öösel polnud midagi ettenägematut juhtunud. Inimesed istusid oma kohvritel ja sõid kaasavõetud hommikueinet ning pakkusid ka naabrile, kui sel midagi suhu pista ei olnud. Pärast söömist hakkas liikuma jutt, et on jõutud ohtlikku mereosasse, kus vaenlase lennukid ja allveelaevad ringi võivad liikuda.

Kella 11 paiku umbes Liibavi kohal olles hakkas põhja poolt kostma lennukimürinat. Arvati, et tegemist on patrulliva Rootsi lennukiga. See aga lähenes kiiresti laevale, laskus madalale ja tulistas "Moerot" oma pardarelvadest. Kuulid rabistasid vastu laeva külge.

Et seni oli merel vaikne olnud, poldud õhutõrjepatareid mehitatud. Kui lennuk kadus, pandi mehed kohtadele. Aga lennuk pöördus tagasi, ja nüüd tabas torpeedo laeva masinaruumi kohalt. Laev vappus, mootorid jäid seisku. Vaikis ka õhutõrje.

Ühes "Moeroga" liikus ka teine suur transpordilaev "Lappland", samuti mõni väiksem alus. Nüüd sõitsid need "Moerost" mööda.

"Moero" oli saanud surmava tabamuse. Ahtris oli puhkenud tuli. Hetk hiljem hakkas laev küljele kalduma. Komandosillalt teatas keegi, et avarii on kerge ja selle tagajärjed parandatakse kohapeal, et siis jätkata sõitu Saksamaale. Aga see sõnum ei olnud õige.

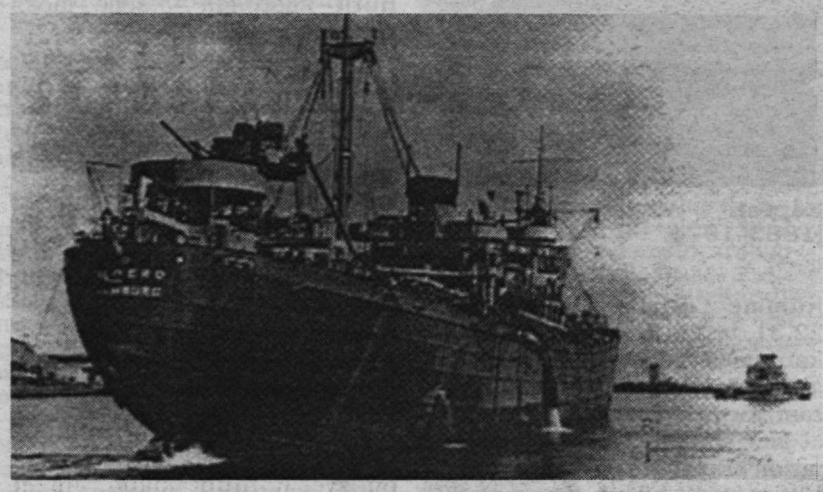
Rahvas hakkas otsima pääsmisvõimalusi. Püüti päästepaate merre lasta, ent nende nöörid olid sassi jooksnud. Ka olid paadid lennukikuulidest tabamusi saanud. Seetõttu hakkas laevameeskond päästeparvesid merre pilduma ja ise neile järele hüppama. Mõned lootsid päästevöödele ja oma ujumisoskusele ning hüppasid üle parda.

Rahvas kogunes vee poole kaldunud pardasse, et sealt merre hüpata. Kiiresti oli meri laeva ümber tihedalt täis siplevaid inimesi, kes püüdsid haarata vees hulpivaist kohvreist või lauajuppidest.

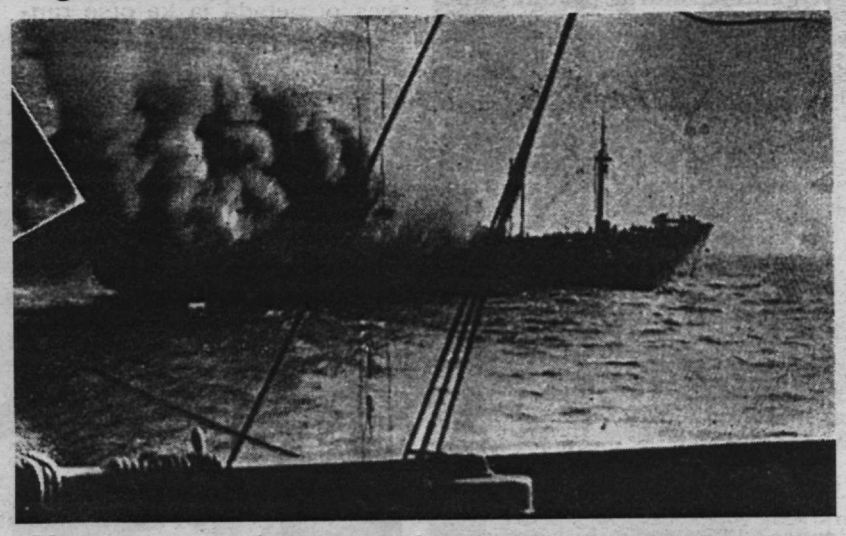
Laeva nina tõusis kõrgemale, ja inimesed hakkasid rüsinal sinna trügima, et siis merre hüpata ja laevast kaugemale pääseda, vältimaks veeneelu poolt kaasa tõmmatud saada.

Lõpuks murdus laev kaheks ja kadus kiiresti vee alla. Kui palju inimesi see endaga kaasa tõmbas, ei tea keegi.

Siis märgati, et teised laevad on tagasi tulnud, ka suur "Lappland". Veest kostis elu eest võitlevate inimeste surmakisa. Kui laev oli kadunud, hakkas sügavusest üles tõusma planke ja muud. Kõik need paiskusid õhku, ja nii mõnigi sai nende tagasi langedes surmava tabamuse. "Lapplandilt" lasti merre päästepaate ja püüti päästa meres ujuvaid surmahirmus inimesi, esmajoones lapsi. Kuid paati võeti ka veepinnal hõljuvaid surnuid.



Põgenikelaev «Moero» lahkub viimasele teekonnale.



«Moero» on saanud surmava tabamuse.

Kui ilm pimenema hakkas ja arvati, et elusaid inimesi merest enam ei leita, käivitati laevamasinad ja suunduti Danzigisse, kuhu ka samal päeval jõuti. Päästetud said maale; surnud paigutati ühte hoonesse. Pääsenud käisid seal siis hukkunud omakseid ja tuttavaid otsimas.

Selgus, et eluga on pääsenud umbes 500 inimest; vähemalt 2000–2500 "Moerol" olnut jäi aga merehauda. Haavatuist ei pääsenud vist keegi välja.

Võimalik, et see on suurim ühe laevaga juhtunud mereõnnetus Läänemerel. Tänapäeval kirjutatakse, et kõige enam hukkus inimesi "Estonia" katastroofis. Aga noored ajakirjanikud ei tea, mis varem olnud.

"Moeroga" hukkunud inimeste täpne arv jääb igavesti teadmata. Need, kes jäid merehauda, ei jutusta enam. Ent saatus jättis osale elu, ja nemad on jutustanud selle laeva hukust. Keegi ei tea "Moero" hauda. Ei ole mälestuskivi ega mälestuspaika, kuhu omaksed võiksid minna ja vaikses palves hukkunuid mälestada.

* * *

Vähem kui kuu aega pärast "Moero" hukku, 4. oktoobril 1944 lahkus Kuressaare sadamast Saksa laev "Nordstern". Seda saatis kahuripaat "Nautic". Ilm oli ilus ja reis sujus, nagu ette nähtud. Miskipärast otsustati peatuda Vindavi reidil, keegi ei teadnud, miks just. Laev ankurdati ja püsiti terve ööpäev paigal. Siis tõmmati ankur üles ja sõideti lääne suunas, et 6. oktoobriks Danzigisse või Gotehafenisse jõuda. Aga Meemeli kohal, umbes 100 km rannast, ründas laeva hommikuhämaruses tundmatu allveelaev, arvatavasti N. Liidu oma, ja laskis "Nordsterni" pihta torpeedo, mis tabas laeva keskosa. Laev murdus ja kadus mõne minutiga merepõhja.

Kahuripaat asus kohe vasturünnakule, heites mitu süvaveepommi. Aga vaevalt need tulemust andsid.

Kahuripaat asus kohe seejärel inimesi päästma. Aga suurem osa 600 laeval olnust siiski hukkus. Paat viis päästetud Gotenhafeni sadamasse. Sealt tuli neil inimestel jälle põgeneda, et mitte edasitormava N. Liidu sõjaväe kätte jääda.

Eralt Art

Väsimus ähvardab ohutust

Laevaavariid: 1990–ndatel aastatel on väsinud laevajuhid põhjustanud 29 õnnetusjuhtumit

Rampväsinud laevajuhid roolikambris on kujunenud Rootsi vetes suureks ohutusprobleemiks. Alates 1990. aastast on 29 õnnetusjuhtumi põhjuseks olnud vahis magama jäänud laevajuht. Ohutuse parandamiseks vaatab meresõiduamet nüüd läbi kehtivad määrused.

"On puhas õnn, et ükski inimene tõsiselt viga pole saanud. Aga mitmel korral on see olnud väga lähedal," ütleb meresõiduameti uurimisosakonna juhataja Sten Andersson.

Ka lootsiühing tõstab häiret laevajuhtide olukorra pärast roolikambris. "Mõned laevajuhid tunnistavad, et töötavad ligi 20 tundi ööpäevas. Nad on täielikult välja kurnatud ja otsa lõppenud," ütleb Uno Pålsson lootsiühingu kirjas meresõiduametile.

Tüüpilise uinumisõnnetuse värske näide on Saksa lipuga puistlastilaev "Uppland". Laev sõitis ööl vastu 6. detsembrit Björköl Stockholmi saarestikus karile. Kapten oli roolikambris üksi. Ta sõitis pöördepunktist mööda ning kahe ja poole meremiili järel läks laev karile. Kapten väitis karilesõidu põhjuseks, et teda üllatas tugev lumetuisk. Nähtavus kadus ja tihe lumesadu segas radaripilti. Kuid meresõiduameti uurijate sõnul poleks ilm tohtinud probleeme tekitada. Avariiraportis konstateeritakse, et kapten pidanuks raskusteta aru saama, et laev oli teel vales suunas.

"Muidugi on piinlik magama jääda, ja meelsasti tahetakse väliste asjaolude süüks ajada, nagu halb ilm või masinarike. Nende süüd peab tõendama, enne kui nad üles tunnistavad," ütleb Sten Andersson.

Meresõiduamet korraldab nüüd uuringu, et püüda arvukate avariidega toime tulla. Kuid ettepanekud, mis annaksid tõenäoliselt kõige paremaid tulemusi – nõuda, et roolikambris oleks lootsita sõites vähemalt kaks laevajuhti, ja tühistada laevateeload laevadel, millel ongi ainult kaks laevajuhti –, on vaevalt rakendatavad. Tegelikkuses tähendaks see, et laevakompaniid oleksid sunnitud meeskondi suurendama. See oleks liiga ränk löök Rootsi rannikulaevandusele, mille laevad satuvad harva sedalaadi õnnetusjuhtumeisse.

Linda Sundgren

Kahe *ii*-ga Kiili kanal

Kus see on? Ikka Eestimaal, ehkki sellenimelist ei leia ühelgi maa– ega merekaardilt. Seda teavad vaid vanad meremehed, kel on olnud nimetatud paigaga kokkupuuteid.

See väike veekogu asub lausa Tallinna linnas, Sitsi mäe ja Paljassaare vahelisel veealal Paljassaare tee ääres. Kanal on ühenduses Tallinna lahega ja (vähemalt oli) 3,5–4 m sügav. Kes ja millal kanali ehitas või millal see tekkis, ei tea ma. Aga seal remonditi laevu ja kanal oli ka laevadele talvesadamaks. Nime sai see 1920. aastal, kui Saaremaa mees Jakob Kiil ehitas selle veekogu lähedale oma paaditööstuse ja hiljem kuivdoki. Peale meresõidukite ehitas Kiil Tallinnas ka puitelamuid. Endale tegi ta nägusa elumaja Suur-Karjamaa tänavale Sitsi mäele.

Kiili paaditööstus asus varem Lasnamäel. Aga uues kohas oli hõlpsam paate vette ajada, proovisõite teha jne. Kiil ehitas tellimise peale aeru–, purje– ja mootorpaate ning purjejahte. Remonditi ka laevu. Peremees oli paberite poolest paatide ja purjelaevade ehitusmeister ning seetõttu oli tal õigus oma tööstuses palgatöölisi kasutada. Tavaliselt oli tööl 10–20 meest, ent kui oli kiirtellimusi, siis töötas vahel koguni 40 meest. Need olid õppinud ja tunnustatud paadimeistrid, peamiselt saarlased. Olen muuseas ka ise ühe kõrgelt hinnatud saarlasest laevameistri, Mihkel Lahe, käe all Orjaku sadamas töötanud. Vinge mees oli!

Kiili tööstusel oli hea maine, seal ehitatud paadid olid heade mereomadustega ja nende järele oli suur nõudmine. Temalt tellisid paate nii salapiirituse vedajad, piirivalve kui mereväebaas. Kõik need varustati võimsate mootoritega. Kiili tööstuses ehitatud paate on viidud ka Lätisse, Leetu, Inglismaale, Prantsusmaale, Rootsi jne. Rootsist olevat olnud kõige suurem tellimine – 100 paati.

Enamik jahte ehitati *hai*–tüüpi, sest need olid hästi kiire käiguga.

Meremehena olen ise nii Kiili tehases kui kuivdokis viibinud. 1935. aasta novembris viisime oma leivalaeva Kiili kanalisse talvekorterisse, järgmisel aastal aga Kiili dokki. Seal puhastasime "Leelo" alt *habemest, kanapadistasime (triivisime)* naadivahesid, värvisime ja pigitasime neid ning tegime muud vajalikku.

1937. aastal teenisin laeval "Säde", millega olime Kiili dokis ühe nädala. Ehkki laev oli uus, tuli *habe* maha ajada ja põhi üle värvida. Ka veel 1940. aastal käisin Kiili kanalis, seekord aurikuga "Arno".

Kui 1991. aastal Paljassaare sadamas seisval "Tallinnal" noorte meremeeste klubi liikmeile merendusajaloost rääkisin, oli Kiili kanal tundmatuseni muutunud.

Kuivdokk oli ehitatud kanali lõppu, piki Paljassaare teed. Maalt ulatusid metallrööpad merre, nõnda et laev võis vabalt ujuda rööbastel olevale kelgule. Mootorvints vedas laeva koos kelguga maale. Isegi üks Ameerika laev on Kiili tööstuse teenuseid kasutanud.

Veel meenub, et olen Jakob Kiili paaditööstuses valmistatud Eesti Mereväebaasile kuuluva kiirkaatriga Tallinna lahel sõitnud. Selle juht oli mu naabripoiss Arnold Liiv. Peale tema oli kaatril veel ka motorist. Kord olin just oma leivalaevaga Miinisadamas ja läksin sõpra otsima. Kaater tuli parajasti kõrgete ohvitseridega Naissaarelt. Arnold kutsus mind pardale ja näitas oma uhket sõiduriista. Varsti tuli talle käsk veel kord Naissaarele minna, ja ta võttis mu kaasa. Kaater arendas sellist kiirust, et vöörist oli see ligi poole jao õhus.

Teine kohtumine oli mul 1941. aasta sõjasuvel Kiili tehases ehitatud jahtidega. Olime oma laevaga "Fram" Väinameres Triigi lahes ankru peal sõjaväelastelt järjekordset sõidukorraldust ootamas. Triigi sadama lähedal seisis hulk Haapsalu Jahtklubi lõbusõidujahte. Palju neist oli juba põhja lastud; ülejäänud ootasid järge. Võtsin südame rindu ja küsisin sadamas ühelt vene ohvitserilt, kas ma võiksin ühe jahi julla endale laeva võtta. Tema ütles: *požaluista*, niikuinii need põletatakse ära. Niisiis tõstsin julla oma paati ja viisin laeva. Mõnus ja ilus julla oli, kus ruumi vaid kahele. Sõudsin sellega tihti ankrus olles maale.

Manivald Kuik

Atlandi Hunt hukkus Doonau jõel

1998. aasta septembris leidsin kirjakastist musta leinaviiruga ümbriku, mis sisaldas üllatava teadaande. Nimelt, et tammelehtede ja mõõkadega Raudristi, Rüütliristi ja briljantidega Allveelaevasõja tähise kandja, laevastikuadmiral Otto Kretschmer on 5. augustil surma saanud.

Mis võis olla põhjustanud tema leske saatma mulle surmateadet? Minu isa, kapten August Schmidt, oli mu viieteistkümneaastane olles kirjeldanud vastumeelselt oma kohtumist ühe saksa allveelaevaga Põhja–Atlandil. Ühel tormisel ööl oli selle allveelaeva komandör sundinud teda Bordeaux' kontrollsadama suunas kurssi muutma. Keeldudes oleks isa riskinud hoiatuseta torpedeerimisega. Kuid 34 aastat hiljem surres ei teadnud kapten Schmidt, et tolle allveelaeva komandör polnud keegi muu kui *Der Wolf der Atlantic* – Saksamaa allveelaevade kuulsaim komandör, *Kapitän zur See* Otto Kretschmer ise.

Otto Kretschmer sündis 1912. aastal kooliõpetaja pojana ja alustas oma õpinguid isa koolis. Sellele järgnes kõrgem riiklik õppeasutus. Enne mereväkke astumist õppis ta ka veel Inglismaal, Prantsusmaal ja Itaalias. 1930. aastal alustas ta oma karjääri kadetina, 1934. aastal ülendati leitnandiks. 1935.–1936. aastal oli ta ohvitserina U–35 pardal, mis Hispaania kodusõja ajal liikus Hispaania vetes.

II Maailmasõja esimese 18 kuu jooksul tegi Kretschmer allveelaeva komandörina 16 retke, olles merel 224 päeva, mille jooksul ta hukutas 44 kaubalaeva kogutonnaažiga 226 029 t. Tema rekord – keskmiselt 1000 t uputamine päevas – jäi ületamatuks kuni sõja lõpuni. Allveelaevade juhised II Maailmasõjas olid: umbes 3000 m kauguselt lasta igale laevale 4–6 torpeedost koosnev valang. Kretschmer arendas isikliku taktika, mille sihiks oli "üks torpeedo, üks laev!"

Selle taktika kasutamises osutus haruldaseks erandiks Eesti kaubalaev "Merisaar", mida allveelaev U–99 kapten Kretschmeri juhtimisel ründas 12. juulil 1940. Andmed allveelaeva logiraamatust selgitavad sündmuste käiku.

Rünnak algas kell 12.54.

Kapten August Schmidt (1883–1974)

Kümme tundi hiljem, kell 22.31, laskis Kretschmer 500 m kauguselt esimese torpeedo – ahtrilasu, mis ei tabanud. Pärast torpeedolasku sai ilmsiks, et laev sõitis neutraalse lipu all ja oli Eesti aurik "Merisaar". Viis minutit hiljem tõusis U–99 veepinnale. Aurik peatati õhutõrjekahuri tulega, kuid et see ei lasknud päästepaate vette, siis laeva tulistati. (Logiraamatu kellaajad vastavad Saksa mereväes kasutatud standardajale. Tegelikult toimus laeva tulistamine mitu tundi varem, videviku saabumise eel.)

Pool tundi hiljem lasti paadid vette ja meeskond lahkus laevalt. Kapten oli paberid laeva jätnud ja vastas küsimisele, et laev on puidulaadungiga teel New Orleansist Corki orderit ootama. Kretschmer käskis kaptenil allveelaeva pardale tulla, kuid see keeldus, sest suur laine lõi vahetpidamata üle allveelaeva kere ja teki ning päästepaat oleks sel juhul purunenud ja paadis olevad meeskonnaliikmed hukkunud.

Kell 23.50 tehti lask vööri torpeedotorust. Mööda: torpeedo tõusis tihti veest välja. Kogemus, et sellise ilmaga pole torpeedo kasutamine võimalik, oli kaks torpeedot maksnud. Et ka kahuri kasutamine oli võimatu, sai aurik käsu paberite kontrollimiseks otse Bordeaux'sse sõita. Telegraafi lubati kasutada ainult merehädas; vastasel juhul oleks hoiatuseta uputamine olnud põhjendatud.

Atlandi Hundil oli seekord väikest neljakümneaastast Eesti kaubalaeva lihtsalt võimatu uputada. 500–600 m kauguselt lastud torpeedod polnud märki tabanud; suur lainetus ei lubanud tekiluuki avada, mistõttu ei saanud vööritekil asuvat kahurit kasutada – selle jaoks puudus laskemoon.

Niisiis on terve allveesõja ajaloos olemas see erakordne juhus, kus maailmakuulsal *Atlandi Hundil* ei õnnestunud 12 tundi kestnud rünnaku jooksul kaitsetut neutraalset kaubalaeva hukata. Kretschmeril ei jäänud muud üle kui saata "Merisaar" Bordeaux' kontrollsadamasse. Et see jäi piinlikuks plekiks võiduka mereväelase säravas teguderas, tõendab kommentaar U–99 logiraamatu 13. juuli esimeses sissekandes: *"Dies war ei völlig verfahrener Tag, der sich nicht wiederhohlen wird"*.

"Merisaar" pani kursi Bordeaux' suunas, sest kapten ei leidnud mingit põhjust, riskeerimaks asjatult tema vastutusel oleva 25 meeskonnaliikme eluga. Neutraalse riigi laevale oli Bordeaux niisama hea sadam kui Glasgow. Aga pärast 34 tundi kestnud sõitu uuel kursil pommitas 14. juuli hommikul Saksa Heinkel–111 tüüpi lennuk laeva põlema. Oldi Ushantist 120 miili lääne suunas. Kuna üks päästepaat oli laeva juurde tagasi tulles suure lainetuse tõttu kõlbmatuks muutunud ja maha jäetud, siis lahkus terve meeskond kuulirahe all ainsas terveks jäänud päästepaadis ja sõudis 24 tundi umbes 60 miili Prantsusmaa ranniku suunas, kuni 16. juuli hommikul prantsuse kalatraaler nad pardale võttis ja umbes 130 km kaugusel olevasse Lorient'i viis. Sinna jõudsid nad 16. juuli hilisõhtul. Oktoobris olid nad vahepeal Nõukogude Liidu poolt okupeeritud kodumaal tagasi.

***Capitän zur See* Otto Kretschmer (1912–1998).**

16. märtsil 1941 uputas Kretschmer ühe tunni jooksul viis kaubalaeva konvoist HX–112. Üks põlev tanklaev valgustas merepinnale tõusnud allveelaeva nagu keskpäeval. Kretschmer oli selles rünnakus kasutanud oma viimase torpeedo ja ütleb end "sel silmapilgul tundnud nii alasti nagu rannaliival päevitav mees".

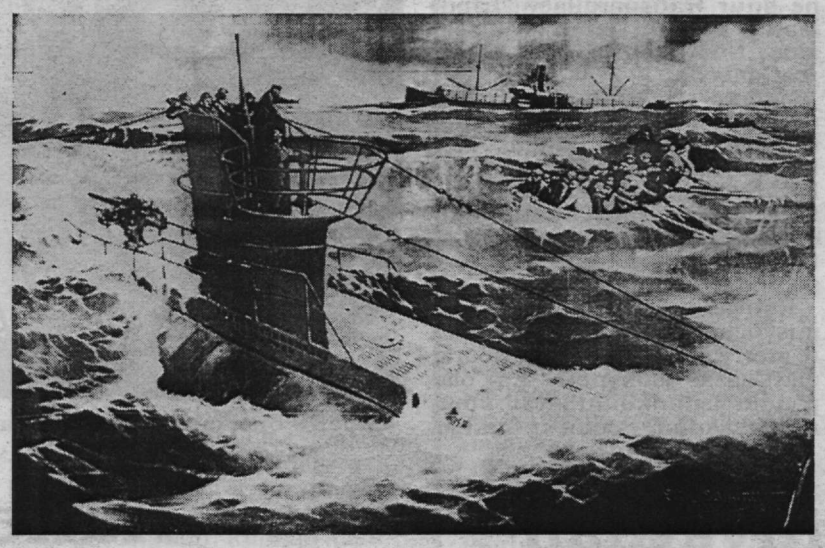
Koduteel avastas konvoi eskort 17. märtsi hommikul allveelaeva U–99 ja inglaste hävitaja HMS "Walker" uputas selle. Otto Kretschmer ja kogu meeskond – peale ühe või kahe – veetis ülejäänud sõja-aja Kanada vangilaagris. 1947. aastal Kretschmer vabastati. 1955. aastal astus ta kapteni aukraadis *Bundesmarine* teenistusse. 1965. aastal ülendati ta *Flottillenadmiraliks*.

Saatusel on imelikud rajad. Kapten Karl Küll, kes oli "Merisaarel" tüürimees ja elas üle nii allveelaeva kui pommilennuki rünnaku, uppus 80-aastaselt Kanadas, kui ta ainult 10 m kaugusel kaldast püüdis oma koera päästa, kui see läbi õhukese jää oli vajunud (vt. EPL 23.03.1995).

Ja *Atlandi Hunt*, kes üle tuhande mehe oli märga hauda saatnud ja ise oma allveelaeva hukkumisel pääsenud, sai 86-aastaselt ühel südasuvisel lõbureisil Doonau jõel ränga trauma, kui ta ühel päikesepaistelisel pühapäeva pärastlõunal Regensburgist Budapesti sõitva reisilaeva trepilt alla kukkus. Kolm päeva hiljem suri ta selle tagajärjel.

Admiral Kretschmeri elutee lõpp selgus "Staubinger Rundschaud" lugedes. Millest ma aga aru ei saa, on see, kuidas tema lesk pr. Luise Charlotte Kretschmer sai minu Hispaania-aadressi ja miks ta saatis mulle teate oma abikaasa õnnetust surmast.

Erik Schmidt
Palma de Mallorca



Repro artikli autori ölimaalist «Merisaare» ja U-99 kohtumine 12. juulil 1940.»

Laupäevahommikune äratus

Iga laupäeva hommikul on "Kuku" raadiost kuulda mitte tavalist kukulindu, vaid hoopis merelinnu hüüdu. Eetris on "Meretund", mida teeb **Hubert Veldermann** ja toetab **Tallinna Sadam**.

Kui juba saatejuht tervitab neid, kes ekstra meresaate peale hommikul vast varem üles tõusnud kui muidu plaanis oleks, on kajakakisa pealetükkiv toon veel uimase kuulaja poolt täiesti heaks kiidetud ja tähelepanu raadiohäältele ergas.

Meretund on läinud aina paremaks. Minu arvates. Viimaste saadete teemad on olnud need, mis mereringkonnis tähelepanu, valvsust või vastakaid mõtteid tekitanud. 20. veebruari teemad näiteks: mereharidus (selle ümberkorraldamine või likvideerimine?), kõlavalt eestlaste (Eesti) omaks nimetatud narkootikume vedav laev "Nemo", Soome ringkonnakohtu otsus "Eesti Merelaevanduse" laevade boikoti seaduspärasuse kohta, väikelaevade ja -sadamate probleemid.

Rohkem seekordsesse saatetundi ei mahtunud. Sel on üks hea külg – esinejatele antakse võimalus oma seisukohti pikemalt selgitada, välja tuua erinevaid pluss- või miinuspooli, (nii tuli esmakordselt laiemas laastus kõne alla Hiiumaal antav merekoolituski, millest seni peaaegu polegi räägitud), ka esineja kõneviis jääb talle iseloomulikuks ega ole kuiv ja kantseleilik. Ja nii igal laupäeval, jälle uute teemadega. Varemgi on kuulates tulnud mõte, et Tallinna Sadama ja ilmselt "Kuku" raadio toel jäädvustatav on järjekordselt osake meie mereloost/merekultuurist. Mõnusat toonust nädalalõpu-algusesse lisamaks on vahel ka mõnusatele vanaaja merejuttudele või lauludele (Karl Moser, Herman Sergo, Johannes Konga jt. ammu lintivõetud) aega jätkunud.

Kena laupäevahommikut edaspidisekski! Saade algab kella 8 ajal, ka vahist tulejal peaks jääma aega kohvi/teetass võtta ja raadionuppu vajutada.

Reet Naber

Kirjandus on elu peegel?

Vahel öeldakse, et see, kes Piibli kolm korda läbi on lugenud, läheb natuke segi. Sama häda võib olla vist teistelgi, kes muid raamatuid liiga tihti kätte võtavad ja sealt loetu põhjal mingeid mõtteid saavad või, veel hullem, paralleele tõmbama hakkavad.

Kirjutav meremees **Viljo Anslan** andis aastal 1996 välja järjekordse raamatu: **"Auk raudses eesriides"**. Parasjagu põnev lugu, millele annab lisaväärtust merdkündjate ja meresõidu hingeelu tundmine. Esmalugemisel tundub olevat kelmiromaan á la Silver Anniko "Rusikad" (mis ei ole sugugi alahindavalt mõeldud, otse vastupidi: eluterve, olusid tundev, natuke juurdeluuletatud, nagu asja juurde käib, hoo ja huviga loetav).

Anslani selles raamatus on igasuguseid esmapilgul naljakate ja võimatutena tunduvaid seiku. Kel kätte pole puutunud, lühidalt: põgenemine NL-st (Lääne-Eesti vetest), elu ja toimetulek Läänes, pärast koju tagasi. Näiteks: (tsiteerin) ""Kivid pidasid vastu," lausus küsitav hoolimatult, "ainult, mis siin keerutada, tagasi te ju ei kavatsenud minna. Ja kas te usute, et need seal alles. Leidub sada santvarast rannahulgust, kes neil kividel teevett hakkavad keetma. Ühesõnaga - tahan öelda, et teil ei õnnestu ilmselt neid eksperimentkive kätte saada. Kunagi kuskil võiks ikka juhtuda see, mis juhtuda võis," ütles ta otsekoheselt. "Mind tulistada ei maksa. ... Kui me seltsis laeva ei ilmu, tulevad nad meile järgi ja avavad tule smeisseritest. Löök on ootamatu, te ei tee tühjagi ära. Võib-olla pole siinsed tellisedokkeridki kõik kindlad poisid, selleks ettevalmistamata ja ... nii et tulistada ma ei soovita. Jah, juhuse tahtel purunes üks kivi, selle peal sai väheke taotud. ... Sa ju mõistad, et meil on vaja teenida, teil vedada.... Oleme teenistusega rahul."" See on jupike narkotsiveoga seonduvast. Ja küllaltki läbi lillede kirjagi pandud.

Kui uudishimust pärast esmakordset selle raamatu kättevõtmist küsisin meresõiduga sina-peal olijailt, kas sel lool ka mingi reaalne tagapõhi olla võiks, sain jaatava vastuse. Siis tundus reaalsuse piires olevat jalgalaskmine Vene/Nõukogude piirivalve kiuste, väljapääs õnnemaalt. Nüüd tuli stoori uuesti meelde: äkki ei käi ka ülemaailmne tulus äri siitkandi-meestele üle jõu?

Ja seejuures tuleb meelde Rootsi telesari **"Reederipere"**, kust (meil) päevakorda tulevaid tõsiraskeid (reisi)meresõidu probleeme seebikaformaadis alatasa ette mängitakse. Ehk sealpool on need juba tüki varemalt teada ja tunda, me siin usume, et kinovärk.

Reet Naber

Suvi 1998

Me oleme ahvenamaalased!

(algus 26. jaanuari "Meremehes")

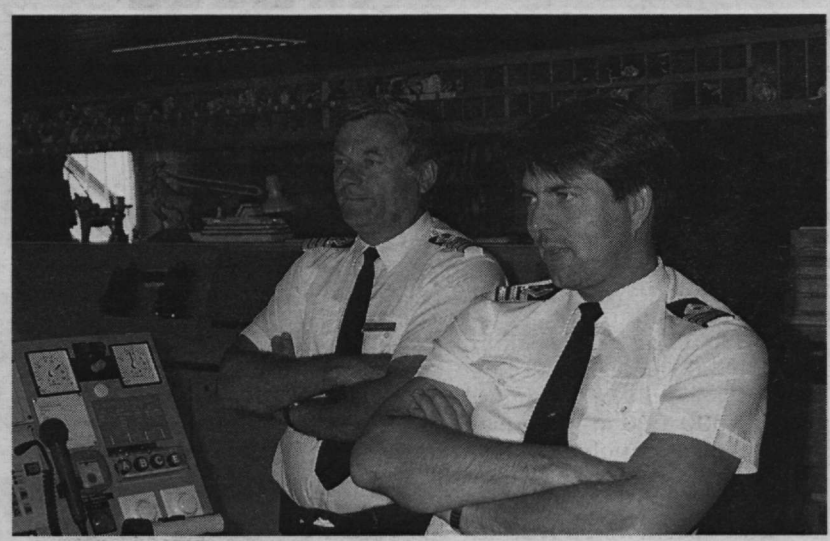
Nemad käisid võistlemas

Peale auhinnalisele kohale tulnud kelnerite **Ros-Mari Sandströmi** ja **Karl-Olof Hämmelini** osales võistlusel "Mare Balticum Trophy '98" "Birka Princessi" baarimees **Ove Mattson**, kes pakkus maitsta oma võistlusjooki ja leidis võistluse huvitava olevat. Kuigi jook tuli segada kellaga võidu, jõudis ta siiski silmanurgast teisigi võistlejaid piiluda.

Oma igapäevasel tööpostil vabalt ja lõbusalt suheldes nii krõpse ja fantat ostvate poisikeste kui ka tõsisemaid jooke tahtvate härrade-daamidega jätab Ove Mattson mulje, et talle ta töö meeldib. Pärit mitte kuigi suurelt Föglö saarelt, kinnitab temagi uhkusega, et Ahvenamaal pole perekonda, kes poleks merega seotud; ise on ta firmas töötanud 20 aastat. Varem olnud parem: baarimehed said 7% läbimüügist lisatasuks. Nüüd vaid 3%, see viis palgad mõnevõrra alla.

Ega paber sõida

"Birka Princessi" kapteni **Clas Öfverströmi** sõnul on Mariehamni sissesõit kaunis kitsas, eriti tugeva tuulega. 1971. a. kapteniks saanud – isa ja vanaisa olid samuti kaptenid –, loodab ta, et tema perest tuleb neljaski põlv meremehi. Alustanud 15-aastaselt jungana ja läbinud kõik tekimehe ning laevajuhi karjääriastmed, on ta sõitnud ka "Birka Queeniga" Bahama saarte vahet ja vedanud "rikkaid vanu ameeriklasi". Külastanud oma pikimal reisil 105 päeva jooksul 22 riigi 50 sadamat, leiab kapten, et kaugel ongi huvitavam. Ja ka lihtsam, kuigi nädal tööl ja teine vaba olla pole ka paha.



Kapten Clas Öfverström ja vanemtüürimees Dan Johansson.

Tänapäeva noored jungana ei alusta ning STCW koodeksi järgi on ka haridustee pikenenud. Ent skeptilist märkust kaks aastat tagasi sisseseatud ISM süsteemi kohta selgitab kogenud kapten sõnadega:" Endiselt sõidetakse merd meremehemõistusega, mitte paberiga." Ning jätkab: "Noored tüürimehed usuvad liialt raamatuid, mitte merepraktikat. Ning tulnud merekoolist otse reisilaevale, pole neil kaugsõidu praktikat. Aga enamik on vähemalt paadiga sõitnud. Hea on tunda, et sillas on hea haridus."

Kõigil tüürimeestel on Stockholmi saarestiku põhjaosa ja Ahvenamaa lootsipaberid, kaptenil lisaks ka Sandhamni meretee oma. Enamikul tüürimeestest on kaptenidiplom. Lisaks kahele tüürimehele on pimedal ajal roolikambris ka madrus; päeval on ta tekivahis.

Kaks korda on inimene üle parda olnud: "Hea ilmaga võib teda ka leida, aga paar tundi hiljem teatatud kadumise puhul on juhtum lootusetu." Teistel laevafirmadel juhtuvat selliseid õnnetusi aga sagedamini kui "Birka Line'il".

Rahvusvaheliselt olevat reisilaevadel palju kõrgem kaptenipalk, aga Soome meremehed võivat siiski rahul olla. Kaptenid on tüürimeestega ühes ametiühingus – laevajuhtide omas –, aga Clas Öfverströmi sõnul pole nad seal eriti aktiivsed – nad on siiski tööandja esindajad.

Tõrkeid meil ei tule

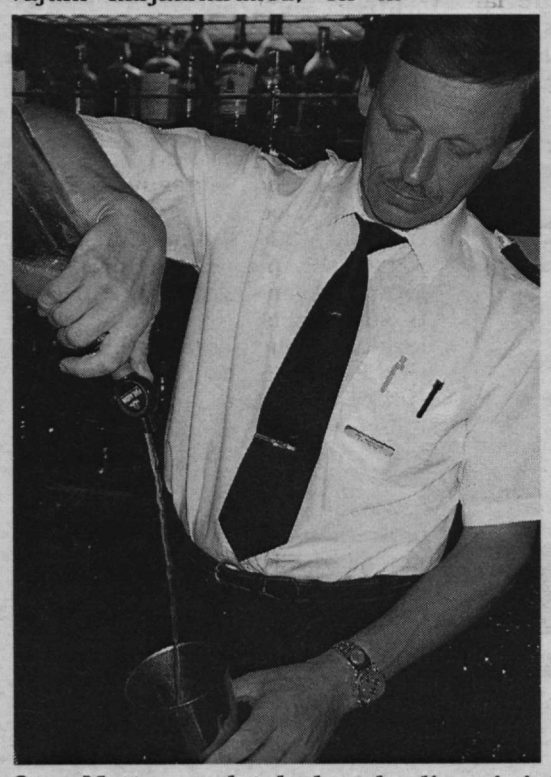
Enesekindlusest pakatav vanemmehaanik **Gunnar Sandell** teatas, et tema pärast laeval tõrkeid ei tule, kõik töötab kui kellavärk. Piipar taskus seab ta praktiliselt ööpäevasesse vahti. Ent masinaruumi seadmeid testib kogu aeg seinatäis automaatikat ja kui miski seal piiri ületab, alarmeerib automaat inimesi.

Gunnar Sandell pole põline ahvenamaalane. Kuigi pärit Lõuna-Soomest ning varem pole peres meremehi olnud, on tema põlvkond – ta ise ja kõik kolm venda – meremehed. Ent ta lapsed enam merele ei tahtvat, kuigi õpivad restoranikoolis.

Meenus hoolitsev ettekandja restoranist: "Kõike võime me inimeste heaks teha, ainult mitte ilma..."

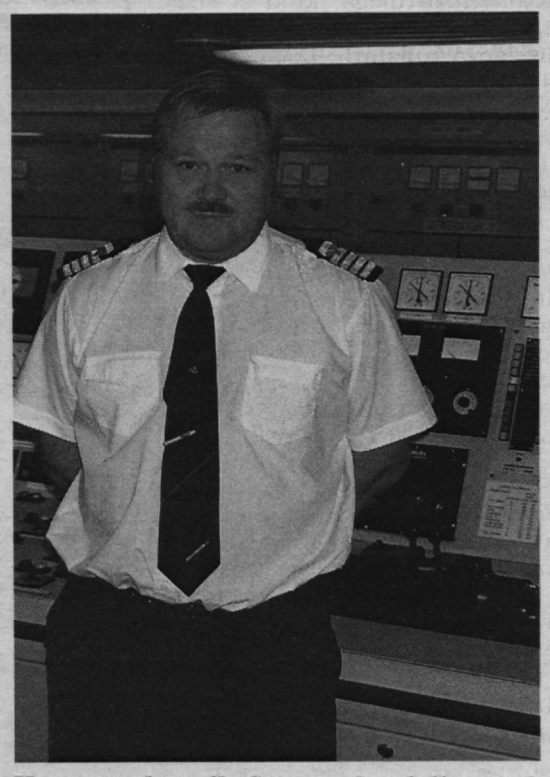
Maailmas ringi sõitnud kapten Clas Öfverström on aga kindel, et Stockholmi ja Ahvenamaa saarestik on maailma ilusaimad.

Madli Vitismann



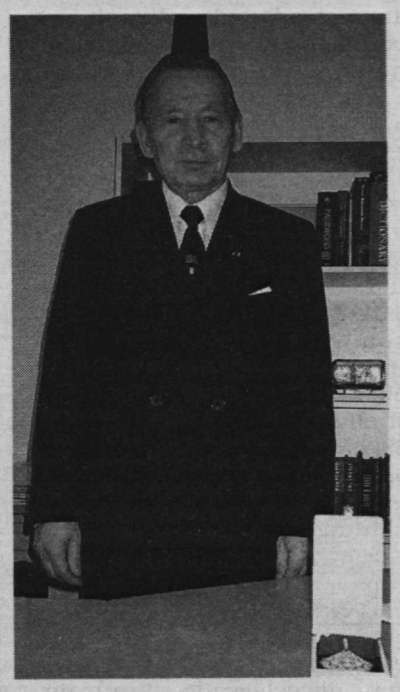
Ove Mattson ulatab lastele limpsi ja emadele kokteile.

Kaks korda võistelnud Ros-Mari Sandström on restorani käilakuju kõrval administraatorivormis.



Vanemmehaanik Gunnar Sandell toetub tugevalt automaatikale.

Õnnitleme!



Uno Laur korjas laua pabereist puhtaks, et oleks ilusam näidata Eesti Vabariigi aastapäevaks saadud III klassi Riigivappi. Õnnitlemas käisid "Estonia" huku uurimiskomisjoni Eesti osapoole liikmed ja eksperdid.

Piraadid rüüstavad tänapäevalgi

Rahvusvahelise kaubanduskoja merebüroo IMB teatab oma 1998. a. aruandes, et aasta jooksul registreeriti 198 mereröövlite rünnakut ning 67 meremeest sai seejuures surma. IMB on 1991. aastast peale kaardistanud piraatide rünnakuid ja konstateerib, et selle aja jooksul on rünnakute arv kahekordistunud.

Suurem osa rünnakuid leiab aset Kagu-Aasias. Teised toimuvad India ranniku läheduses, Ida- ja Lääne-Aafrikas, Kariibi meres ja Brasiilia vetes. Euroopas on piraatlus haruldane, kuid BIMCO peab Vahemere rannikut Albaanias ja Musta mere rannikut Gruusias ohtlikeks piirkondadeks.

Vana N. Liidu kaubalaevadele piraadid tavaliselt kallale ei läinud, sest nende meeskonnad olid raskelt relvastatud. (*Kas tõesti olid?* — toim.)

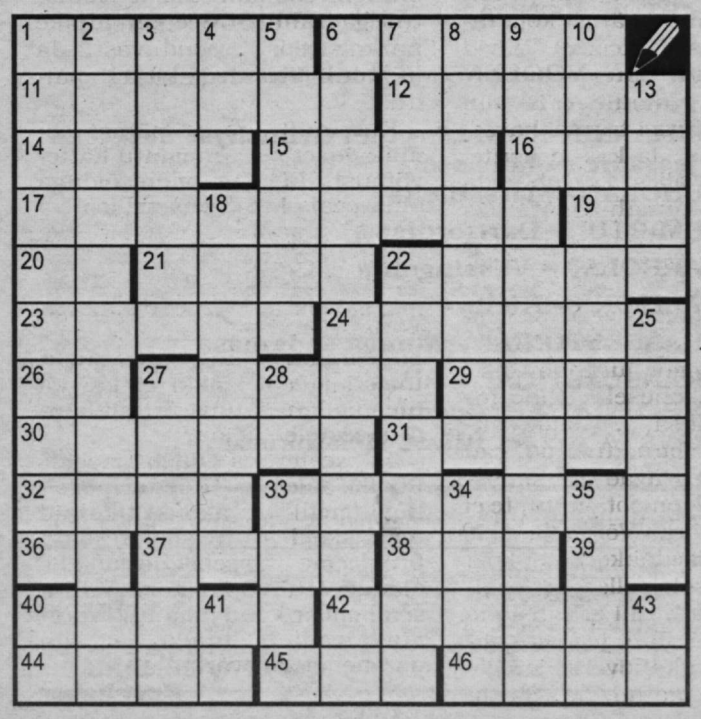
Suurbritannias on nüüd osa laevafirmasid hakanud nõudma kaubalaevade relvastamist, et oleks võimalik piraate ja röövleid tõrjuda.

Rootsi kaubalaevadel ei tohi meeskond relvi kanda. Kapten Jan Ifwarsson Göteborgi reederiühingust ütleb, et on suur oht, et relvastatud laevameeskond võib kallaletungi puhul konflikti laiendada.

"Metro", 2. märts

Refereerinud **Milvi Seim**

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Tuumajõuseadmetega alus. 11. Kaugele maismaasse lõikuv väike laht. 12. Ookean (inglise k.). 14. Läti pealinna saksakeelne nimi. 15. Maksevahend. 16. Tema (inglise k.). 17. Eesti kapten ja merenduspedagoog, kirdeväila uurija (1848–1916; eesnime esitäht ja nimi). 19. *In dem.* 20. Eitussõna. 21. ...saba — teatud sõiduauto. 22. Läänemere-äärne riik omakeeli. 23. Eesti lavastaja ja näitleja (1914—1992; eesnime esitäht ja nimi). 24. Haljastustaimed kuuma kliimaga maades. 26. Tehnilise atmosfääri tähis. 27. Jägala lisajõgi. 29. Laht Iirimaa lääneranniku. 30. Prahat läbiv jõgi. 31. Mesoliitikumi kultuur u. VIII–III aastatuhandel e.m.a. Lapimaa Põhja-Jäämere rannikul. 32. Tänav (läti k.). 33. Peajalgne. 36. Kilodžauli tähis. 37. Viikingilaeva kujutisega Eesti postmargid (1919. a.) loonud kunstnik. 38. Vallseljak. 39. *Bona fide* = heas usus (lühend). 40. Udu... 42. Kreeka tähed. 44. Sadamalinn Araabia poolsaare lõunarannikul. 45. Admiral (lühend). 46. Ojakene.

ALLA: 1. Eesti purjetaja, oli Helsinki olümpiamängudel NSV Liidu võistkonna varumees. 2. Suured tsiviillaevad, mis sõja ajal relvastatakse sõjaliste ülesannete täitmiseks. 3. Tagamõisa poolsaare teine nimi. 4. ...maa — Gotland. 5. Eesti suurtüki- ja sidelaev, mille venelased õhkisid 1941. a. oktoobris Miinisadamasse sissepääsu sulgemiseks. 6. Isased merisaarmad. 7. Laiaulatuslik tähtkuju. 8. 1968. a. olümpiamängude purjeregatilinn. 9. ... ... mees — ütlus purjelaeva vööriruhvis elavate madruste kohta. 10. Laeva vahiteenistuse liige. 13. Järv Rooma lähedal, mille põhjast leiti antiiklaevu. 18. Eesti maalikunstnik, rannamaastike ja kaluriküla eluolu maalija (1905–1977; nimi ja eesnime esitäht). 22. Toitumisahela osa. 25. Kääbus (inglise k.). 27. ... mäestik Aafrikas. 28. *Bene vale!* = hüvasti! (lühend). 33. Ilus. 34. ...sund — Muhu väin. 35. Kolmekordne kalavõrk. 40. *Per annum* = kogu aasta (lühend). 41. *United Nations* (lühend). 43. Eemaldamist näitav eesliide.

Koostanud **Märt Kullo**

EESTI MEREMUUSEUM

Eesti Meremuuseum
(Pikk 70)

Põhiekspositsioon Eesti merenduse ajaloost

Näitus "Karjala kaljujoonised". Loit Jõekalda fotod, Eesti Muinastaideselts

Avatud K — P kl. 10—18
Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja "Suur Töll"

Linnahalli sadamas avatud K — P kell 11—16
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas (Regati pst. 1) avatud 11—16
Suletud esmaspäeval ja reedel
Infotelefon 6 398 024

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Astrolaab. 10. Oo. 12. Uure. 13. Barkass. 14. ...–Tulpe. 16. Aadria. 18. Reis. 19. Rd. 20. Bakuu. 22. Indo–Hiina. 24. U.a. 26. Grin, A. 27. Manner. 28. Enn. 30. Bui. 31. Fatta. 33. Ragas. 34. Senior. 35. Og. 36. Öhe. 37. Kl. 38. J,I. 39. Aa. 40. Paranoia. 42. Not. 44. Enim. 45. Ah. 46. XLIII. 48. Lokaut. 49. Aden.

1 A	2 S	3 T	4 R	5 O	6 L	7 A	8 A	9 B	10 O	11 O
12 U	U	R	E	13 B	A	R	K	A	S	S
14 T	U	15 L	P	E	16 A	A	17 D	R	I	A
18 R	E	I	S	19 R	D	20 B	A	K	21 U	U
22 I	23 N	D	O	H	I	I	N	A	24 U	25 A
26 G	R	I	N	A	27 M	A	N	N	E	R
28 E	29 N	N	30 B	U	I	31 F	32 A	T	T	A
33 R	A	G	A	S	34 S	E	N	I	O	R
35 O	G	36 Ö	H	E	37 K	L	38 J	I	39 A	A
40 P	A	41 R	A	N	O	I	A	42 N	43 O	T
44 E	N	I	M	45 A	H	46 X	L	I	I	47 I
48 L	O	K	A	U	T		49 A	D	E	N

ALLA: 1. Autriger. 2. Suue. 3. Tr. 4. Repson. 5. Oberhausen. 6. Laadimiskoht. 7. Arabia Felix. 8. A/k. 9. Barkantiinid. 10. Osi. 11. O. Sau. 15. Lidingö. 17. Dann. 21. Uuetoa. 23. Nr. 25. Ararat. 29. Nagano. 30. Bahama. 32. Anjala ... 35. "Opel". 41. Rik. 43. Oie. 45. Au. 47. In.

Jõulunali

Vabariigi Valitsus määrus

23. detsember 1998, nr. 298

Väikelaevade kvaliteedinõuete kinnitamine

Väikelaevade kvaliteedinõuded

/.../

21. Kõik **magamiskohtadega** väikelaevad peavad olema varustatud töökorras **päästevahendiga** laeva uppumise või tulekahju puhuks.

/.../

Toimetuselt. Jõulureedene valitsuse määrus tühistab nõude, et ka sõudepaadis peaks olema päästevest. Võib–olla siis peab vähemalt üks olema, kui pingile heitmiseks magamiskott kaasa võtta.

Kes meil käivad

15. märtsil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Szczecin" (Küpros) – lossib kakaoube
"Orhan Deval" (Türgi) – laadib hakkpuitu
"Lerix" (Panama) – laadib konteinereid

Muuga sadamas

"Veiva" (Malta) – laadib masuuti
"Kari II" (Soome) – laadib masuuti
"Port Joinwille" (Prantsuse) – laadib masuuti
"Pinios" (Kreeka) – laadib masuuti
"Viktor Korjatškin" (Vene) – laadib laudu
"Volgo–Balt 246" (Vene) – laadib väetist
"Volgo–Balt 106" (Vene) – lossib otra
"Sormovski 3006" (Vene) – laadib väetist
"Markos N" (Kreeka) – laadib väetist
"Harmon" (Norra) – laadib puitu
"Kalana" (Eesti) – lossib konteinereid
"Rakvere" (Eesti), ro–ro laev
"Uniselva" (Peruu) – arestitud
Neli laeva ootab reidil.

Paljassaare sadamas

"Avior" (Rootsi) – laadib naftat
"Amur 2501" (Vene) – laadib väetist
"Atmoda" (Panama) – lossib külmutatud kanu
"Laura I" (Honduuras) – laadib laudu

Paldiski sadamas

Laevu ei ole

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM
Esman
ESSCO
HANSATEE TALLINK
AS Hansatee Grupp
Linda Line
BALTI LAEVAREMONDITEHAS
EstLine
W E
EMSA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. märtsil

Neile, kes ootavad...

"MILLENNIUM ELMAR" – Napolis
"MILLENNIUM ALEKSANDER" – teel Yantaist Panamasse
"PAUL KERES" – Shanghais
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Tientsinist Rotterdami
"GUSTAV SULE" –teel Newport Newsist Amsterdami
"ALEKSANDER KOLMPERE" – New Orleansis
"HAAPSALU" – teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" – teel Rio Hainast New Yorki
"RAKVERE" – Muuga sadamas
"NARVA" – Muuga sadamas
"VALGA" – teel Philadelphiast Riiga
"SAKALA" – Trois Rivieres'is
"SOMPA" – Bandjulis
"KUIVASTU" – teel Villagarciast Dublinisse
"RAKKE" –teel Cartagenast São Francisco do Suli
"VALKLA" – teel San Pedrost Casablancasse
"PIHTLA" – teel Abidjanist Ambarli
"VIIDU" – teel Abidjanist Doualasse
"NAISSAAR" – teel Santanderist Antwerpenisse
"VAINDLO" –teel Novorossiiskist Jorf Lasfari
"KASSARI" – Oranis
"MUHU" – Potis
"ABRUKA" – Vlissingenis
"VILSANDI" – teel Volosist Alexandriasse
"SOODLA" – teel Tallinnast Monfalconesse
"KLOOGA" –Bayonne'is
"MUUGA" – Muuga sadamas
"VIRTSU" – Rotterdamis
"KALANA" – Muuga sadamas
"KURKSE" – Grangemouth'is
"DIRHAMI" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" – teel Imminghamist Riiga
"KAPTEN VOOLENS" – teel Vlissingenist Peterburi
"MEHAANIK KRULL" – teel Grimsbyst Paljassaare sadamasse
"LEHOLA" – Marseille'is
"LEMBITU" – Dartfordis
"VARBOLA" – Vlissingenis
"CALIBUR" – Kielis
"TRANSESTONIA" – Muuga sadamas
"TRANSBALTICA" – Riias
"NEPTUNIA" – Klaipedas
"DONATA" – teel Riiast Helsinkisse

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Järgmine number ilmub aprillis

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