



Ilmub alates
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 6 (226) 2000

MEREMEE WEBEWEES

Hind 14 krooni



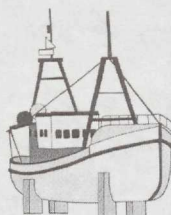
"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



PÄRNU LAEVATEHAS



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



T&E ESCO TEENINDUSE AS **ESCO**



M E R E M E E S

Nr. 6 (226)

2000

PAKUME LUGEDA:

Eesti reisilaevade võrvisiirid on korras	4
"Hansatee" tellis uhiuue reisilaeva	5
Laevaehitus ekspordiks	6
REEDERIJUTT	
Kuidas me laeva ehitasime	7
SADAM	
Tallinna Sadama 6 kuud	10
Pärnu sadama ja Kunda Sadama 6 kuud	11
"Estoniast"	12
Meremeheks on mõtet õppida	13
MEREHARIDUS	
Tegevmeremees kaitses magistrikraadi	16
NMT asendub GSM-iga	18
MEREPÄÄSTJA	
"Arzamass" käib üle jõu	20
Puhkusaja juhtumisi	21
Noored meremehed päästsid purjetajaid	22
Suur, suurem, kõige suurem...	24
Gastronoomiarüütlid	26
AJALUGU	
Uppunud allveelaevad videolindil	23
"10 aastat Läänemeres"	25
Olümpiaregatiist möödus 20 aastat	27
Tuukrid suurtükilaeva "Meeme" vrakil	33
MEREVÄGI	
Kuum suvi 60 aasta eest	28
Tõtt ja legende miinipaniijalt "Ristna"	29
"Suure Tõlluga" Pärnust Tallinna	31
MUSEUM	
Käsmu külakonverents kolme riigilaevastiku valve all	32
"Meremehe" ristsõna	33
Nelikümmend aastat merel	34
Paide <i>Shanty</i> 2000	35
"Cutty Sark Tall Ships'Race" Läänemeres	36
JÄRJEJUTT	
Kirjad Taanimaalt III	38

Esikaanel: Tänavuse "Cutty Sarki" regati pilkupüüdvaime laev oli 90 m pikkune 1982. a. ehitatud Mehhiko parklaev "Cuahtémoc".
Madli Vitismanni foto

"Meremehe" kodulehekülg www.online.ee/~meremees

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

Trükikojale üle antud 31. augustil

Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann
Postiaadress:
Pikk 70, 10133 Tallinn
Toimetuse asukoht:
Pärnu mnt. 67^a-506

Ühendust saab võtta:
Telefon/faks/automaatvastaja:
6461 318
NMT 052 38 088
GSM 050 38 088
e-mail: meremees@online.ee
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Suvi möödab — polnudki teist õieti

Tänavu võib paljudel ilmataadile etteheiteid olla. Ka "Cutty Sarki" regati osavõtjail. Võis arvata, et poolteist päeva tumehallid tihedas vihmasajus veetnud seda linna enam regatipeatuseks ei vali. Ega tulla sellesse merregi, sest vihm tabas osalejaid juba teel Helsingist Mariehamni. Ent kui päike enne rongkäiku välja tuli, kuivasid laevatekile veetud purikatused, millelt saabudes oli liitrite kaupa vett maha valatud, purjed ja riidedki reelinguil.

Ilmast räägiti Soome Meresõidumeti pressikonverentsil Espoos, kus Eesti parvlaevade võrvisiiride kõrval oli jutuks Läänemere muudest meredest lühem ja teravam laine. Nüüd kinnitavad seda uuringud, ja võimalikud piirangud laevadele – kuigi on harjutud iga ilmaga merd sõitma – peaksid toetuma samuti uuringuitele, mitte vaid oletustele.

Läänemere ilmaga käis tutvumas mees soojematelt meredelt – ookeaniga harjunud, pidi ta tõdema, et laev ja varustus selle pisimere jaoks nõrgavõitu. Ilma trotsides käisid vee alla piilumas ka siinsetes vetes enam kogemusi korjanud Eesti tuukrid, ja leidsidki üht-teist.

Kaunimatele suvedele mõeldes tehti Eesti suurim investeering just merenduses – ületulevaks suveks valmib Eesti esimene uus reisilaev. Ja Peterburi kuberner Vladimir Jakovlev lubas Eesti merematkelistele mõeldes korraldada ühe- või paari-päevase viisavabaduse ses linnas.

Suve lõpuks aastal 2000 saavutas Eesti riik selle, mida tulnuks teha juba hiljemalt 1993. Võttis riigile tagasi Lennusadama, kus eraomandile viidates riigiametnikku juba toona relva kasutamise ähvardati.

Suve ei olnud "Meremehe" toimetusel – kolisime. Vahetades 8. korruse linnavaate 5. korruse tänavavaate vastu. Enne tuli aga endisest "Rahva Hääle" poliitikatoimetuse toast välja viia kapitais poliitikakirjandust ja teine hilisemate eelkäijate tühje longeropurke. Oleme värvitud seinu ja lakkunud põrandat, kuni lõpuks võis toimetuse arvutivõrgu ja elektroonikaseadmete 33 pistikut, otsa ja porti oma pesadesse ühendada. Oleme tänu võlgu abivalmis kätapaaride eest:

"Baltic Kristina" juhtkond ja elektrik Kalle Usk, kelle abil saavad voolu toimetuse elektriseadmed; "Regina Baltica" juhtkond ning praktikanid Erki Teras ja Viljar Viil, kelle abil jõudsid mööbel, arvutid ja raamatud uude tuppa; "Admirali" pere-rahvas, kelle abi kulus lukupanekul; Eesti Mereväe vanemmadrus Henry Mang, kes võitis toimetuse arvutid halvanud viiruse; "Eesti Merelaevanduse" juhtkond, kes on lubanud katta ettenägematud kolimiskulud.

Täname!

Peatoimetaja

Eesti reisilaevade vöörivisiirid on korras

Uuriti 7 Eesti ja 15 Soome parvlaeva

Soome Meresõiduamet lõpetas kahe riigi meresõidulase koostöö raames kavandatud Eesti parvlaevade vöörikonstruktsioonide uuringu. Kontrollitud on kõiki seitset Eesti lipu all sõitvat reisiparvlaeva, varem aga 15 Soome lipu all sõitvat parvlaeva. 29. juunil teatas Soome Meresõiduamet, et Eesti ja Soome laevade vöörivisiiride turvalisuse tase on võrdne.

Uuringut, milles osalesid lisaks Soome Meresõidumetile ka tehnikauuringute keskus, Soome Mereuuringikeskus, Helsinki Tehnikaülikool jt., rahastas Soome riik lähipiirkondade uurimistööks mõeldud rahast. Töö eesmärk oli uurida, missugusele koormusele on vöörikonstruktsioonid arvatud ja missuguseid soovitusi saab laevaomanikele ja kapteneile anda, et sõit oleks ka lainetuse ohutu.

Vööri kontrollimisel pöörati erilist tähelepanu asjaolule, et vööriustega alused täidaksid "Estonia" õnnetuse järel esitatud uusi rahvusvahelisi nõudeid. Töö ajendiks oli "Estonia" hukku uurinud rahvusvahelise komisjoni lõpparuandes sisaldunud soovitus selgitada välja kasutusel olevate laevade turvalisuse vastavus tänapäevanõuetele.

1998. a. sügisel selgitati Läänemeres Soome lipu all sõitvate reisiparvlaevade vööriustele mõjuvaid koormusi ja võrreldi neid arvutuslike koormustega. Tähtsaim järeldus on, et vöörikonstruktsioonide arvutuslikele koormustele vastavad koormused saavutatakse Läänemerele iseloomulikel lainepikkustel juba mõõduka lainetuse korral. Läänemerele kohtavad laevad varem oletatust sagedamini laineid, mis tekitavad arvutuslike koormustega võrdsed koormusi, eriti Helsinki–Stockholmi liinil. Soome Meresõiduamet andis uuringule tuginedes igale Soome laevale soovitusel kiiruse- ja lainepiirangute kohta.

Soome Meresõidumeti ohutusdirektor Heikki Valkonen põhjendas uurimistulemusi tutvustaval pressikonverentsil Espoos, miks Soome pool Eesti laevade uuringu eest maksis: 85% Tallinn–Helsinki liini reisijaist on soomlased. Ta rõhutas, et märkusi Eesti laevadele oli vähe ja vähemolulistest punktides. On nii kapteni, laevaomaniku kui ka reisija huvides, et kapten saaks oma otsuseid toetama tõese teabe. Heikki Valkonen selgitas, et palju on muutunud "Estonia" hukust saadik, nii mõtteviisi kui ka teadmiste poolest. Eriti kriitiline oli "Estonia" puhul see, et ei olnud teadet juhtumist sama tüüpi laevaga. Mujal pole lainekõrgus iseenesest ohtlik, sest lainepikkus on suurem kui Läänemerele. Suletud madalal merel on omad ohud. Seepärast arvas Heikki Valkonen, et nüüd on Rootsi kord oma parvlaevade vöörikonstruktsioonid üle vaadata.

Tehnikauuringute keskuse peaspetsialist Harri Soininen selgitas, et uurides laevavöörade vastupidavust lainelöökidest, uuriti detailselt eriti lukkude seisukorda, aga ka metallplaatide tugevust ja meeskonna opereerimisvõimet. Tähelepanu pöörati alates 1995. aastast tehtud tugevdustele.

Ilmnes, et Tallinn–Helsingi liinil ei tõuse laine nii kõrgeks, et tegelik koormus ületaks arvutuslikku koormust. Ent Tallinn–Stockholmi liinil sõitvad laevad võivad mõnel korral aastast kohata arvutuslikku koormust, kui ei vähendata oluliselt kiirust või ei muudeta kurssi. Arvutuslike koormuste mõjul küll konstruktsioon veel ei purune, sest arvutusliku ja purunemiskoormuse vahele on alati jäetud tugevusvaru.

Koos laevaarhitekti Jyrki Lehtosega meretehnikafirmast "Lehtonen & Siirilä Oy" täpsustas Harri Soininen "Meremehele" eraldi veelkord, et vööri kontrollimisel arvestati "Estonia" huku järel kehtestatud uusi rahvus-

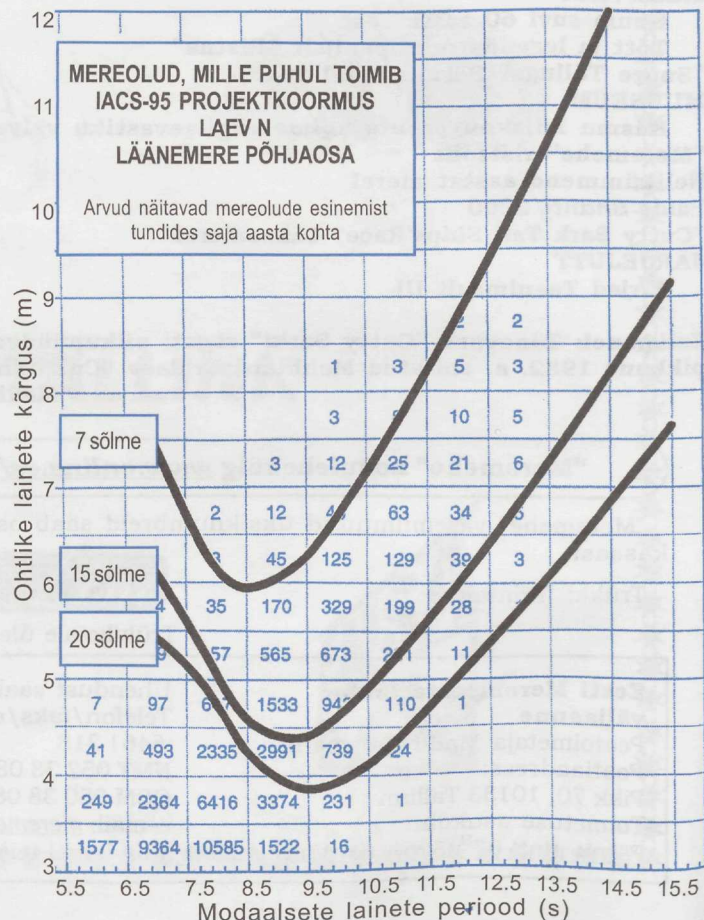
vahelisi nõudeid ja Eesti laevad vastavad neile nõuetele. Enamgi veel, Soome Meresõiduamet tõstis esile nende korralikku tehnohoole, kuigi Eesti laevad on Soome lippu kandvatest alustest vanemad ja nõuavad seetõttu sama taseme saavutamiseks meeskonnalt rohkem tööd. Üks laev ei saanud ühtki märkust, teistele tehtud märkused olid turvalisuse seisukohalt väheolulised. Arutanud omavahel, kas pole tegu Potjomkini külaga, leidisid uurijad, et see pole võimalik, ja esile tõstetud korralik hooldus on hoolika argitöö tulemus.

Uuringut tuleks kolme aasta pärast korrata, kuid ka sel korral tehti Soome laevadel ning mõnel Eesti laeval ultraheliuuring. Alustatakse vastava mõõtja väljatöötamist. Võrdluseks oli uurijail tuua 1989. a. sügis, kui juhtus väikesi vöörideformatsioone, ja mullune tormine sügis, kui midagi ei juhtunud. Tõsi, ka laevajuhid on ettevaatlikumaks muutunud. Konkreetsetele laevadele antavate piirangute esitamiseks peab olema alus. Soome Meresõiduamet esitas uuringule tuginedes laevadele vaid soovitusel laeva ohutuks juhtimiseks kõrge lainega, sest vastutus langeb ikka kaptenile. Tal on vaid konkreetset, just tema laeva kohta käivat graafikut vaadates kergem otsuseid langetada, sest laeva käitumine laines sõltub suuresti käila kujust.

Lõppenud uuringu põhjal saab Eesti Veeteede Amet välja töötada soovitusel Eesti laevade kaptenitele.

Soomes on seesuguste uuringute tegemiseks tugev teoreetiline alus: tehnikauuringute keskuses tegeleb otse meresõidu-uuringutega 70 töötajat, aga näiteks metallitehnoloogia alal saab abi teistest laboritest, ja näiteks laevaarhitektiks õpib igal aastal kümme inimest.

Madli Vitismann



"Hansatee" tellis uhiuue reisilaeva

30. augustil kirjutasid "Hansatee Grupi" juhatuse esimees Enn Pant ja "Aker Finnyardsi" president Kari Airaksinen alla lepingule uue reisilaeva ehitamiseks.

Uus laev, millele mahub 2500 reisijat ja 1 km autosid, läheb maksma 2,5 miljardit krooni. Laenu võetakse Hamburgische Landesbankist. Ehitajaks valiti Raumas asuv "Aker Finnyards".

Laev peaks asuma Tallinn-Helsinki liinile mais 2002. Enn Pant sõnas lepingu allkirjutamisel, et Eesti *no-kia* võiks ju olla turism: "Hansatee" on 1998. a. investeerinud 50 miljonit dollarit laevadesse ning selle kahe ja poole aastaga tagasi teeninud.

Kari Airaksinen rõhutas omalt poolt, et tellimus annab tööd 1500 inimesele aastas (koos alltöövõtjatega, keda võib olla Eestistki).

Rahandusminister Siim Kallas rõhutas, et tegu on suurima üksikin-

vesteeringuga Eestis, ning vastates küsimusele strateegilise partneri otsimise (s.t. osaluse välismaale müümise) kohta lisas Enn Pant, et firma ei näe selleks praegu vajadust: "Olen kindel, et saame selle projektiga hakkama."

Soome suursaadik Pekka Oinonen märkis, et ehitatav laev tuleb sarnane suurimate laevadega, mis praegu Helsinki-Stockholmi liinil sõidavad, ning soovis projektis osalevate firmade kõrval kõike head ka tulevasele laevale ja selle reisijaile.

"Hansatee" rahandusaasta lõpeb 1. septembril, kaks päeva enne rahandusaasta lõppu prognoosis Enn Pant kasumiks üle 100 miljoni krooni.

Madli Vitismann

Tellitud parvlaev

Pikkus	189,80 m
laius	28,80 m
süvis	6,50 m
kogumahutavus	40 000
masinavõimsus	26 000 kW
kiirus	22 sõlme
reisijakohti	2500
autokohti	1000 m

Samal teemal: Eestit altkulmu seirates

Välisministeerium hakkas lahendusi otsima

13. juulil kutsus välisministeeriumi konsulaarosakond asjahuvilised kokku, et arutada Rahvusvahelise Töörorganisatsiooni ILO konventsiooniga seonduvat meremeeste isikut tõendavate dokumentide probleemi. Meremeeste huvi esindasid Eesti Kaptenite Klubi president Erich Moik, EMSA esimees Jüri Lember, meremisjoni juhatuse esimees Lauri Soone, Jüri Vendla agendifirmast Tramp OÜ. Teisel pool lauda olid eri seisukohtadel riigiametnikud: Kalle Damman piirivalveametist, Gerli Koppel teede- ja sideministeeriumi merendusosakonnast ning arutelu algataja, välisministeeriumi konsulaarosakonna esindajad.

Peatselt sai arutelu selgeks, et konventsioon laieneb ainult sellega ühinenud riikidele ning tekib probleem, kuidas käituda meremeestega, kes on pärit konventsiooniga ühinemata riigist. Üldine rahvusvaheline tava on, et ka need meremehed lastakse maale. Näiteks Lätis ja Leedus on see nii, kuid Eesti on tekitanud pretsedendi ning keelanud sellistel meremeestel maale tulemast.

Konsulaarosakonna peadirektor Märt Piiskop sõnastas probleemi siseriiklikuna: Eestis on reguleerimata rahvusvaheline meresõidutava ning tuleb luua sellekohane seadusnorm. Kalle Dammani sõnul ühines Eesti ILO konventsiooniga just selleks, et Eestist pärit meremehi (mittekodanikke) ei lastud teistes riikides maale ning oli vaja, et Eesti meremeeste teenistusraamatuid rahvusvaheliselt tunnustataks.

Jüri Lember oli koosolekuks valmistudes üles leidnud puuduva seaduspärgala: "Riigipiiri seaduse" § 14 lg. 2 teeb valitsusele ülesandeks kehtestada välisriikide laevade sisemerre ja sadamatesse sisenemise ja neist väljumise kord ning laevade ühenduse pidamise kaldaga ja laevapere liikmete kaldale lubamise kord. Siiamaani sellist korda kehtestatud pole.

Kuni kokku lepidi, kuidas Eestit mitte just heast küljest näitav olukord kiiresti lahendada, ilmsesid erimeelsused selles, kas meremees peab ikka kindlasti sadamas maale saama. Üksmeelele jõuti aga, et tuleb paluda probleem kiiresti valitsuse päevakorda võtta, et valitsus kehtestaks "Riigipiiri seaduse" alusel vajaliku korra. Tundus olevat jõukohane jõuda kaldale ihkavate meremeeste probleemiga valitsuse 18. juuli istungile.

Paraku oli probleemi lahendamine puhkuste ajale jalg jäänud. Samuti puudus selgus, kes just peab pika nimega korra välja töötama – seda pallisid teineteisele teede- ja side- ning siseministeerium. Augusti lõpuks seda korda kehtestatud ei ole.

Madli Vitismann

Sild või tunnel

Saaremaa püsiühenduse tasuvusuuring oli 13. pävakorrapunktina arutusel valitsuse 4. juuli istungil.

Teede- ja sideministeerium esitas valitsusele seisukohavõtuks Saare maavanema 1997. aasta korralduse alusel moodustatud komisjoni koostatud Saaremaa püsiühenduse tasuvusuuringu. See sisaldab püsiühenduse tekitatavate sotsiaalmajanduslike ja keskkonnamõjutuste analüüsi ning liiklussageduse ja parvlaevakulude analüüsi. On kirjeldatud võimalikke trassivariante ja püsiühenduse liike ning esitatud tasuvusuuring koos võimalike rahavoogude kirjeldusega.

Teede- ja sideminister Toivo Jürgensoni esitatud tasuvusuuring on kokkuvõtte viimasel kolmel aastal valminud uuringutest ja analüüsides. Küsitluse andmetel on inimesi, kes ületavad Suurt väina vähemalt kord nädalas, umbes pool parvlaevasõitjast. Neist toetab püsiühenduse rajamist 79%. Neist, kes sõidavad Saaremaale kord aastas, pooldab püsiühendust 61,2%.

Geoloogilised tingimused kas silla või tunneli rajamiseks sellesse piirkonda ei ole väga keerukad. Kuigi piki väina kulgeb muust väinaosast oluliselt sügavam vagumus, ei ulatu sügavus üle 30 meetri. Aluskiht koosneb suures osas püsivatest kivimitest, mis võimaldavad sillasammaste rajamist tehniliselt tavaliste meetoditega. Samuti ei ületaks tunneli puhul maksumaalne kalle 7%.

Valitsus otsustas ühehäälselt (väljavõte protokollist):

1. Kiita heaks Teede- ja Sideministeeriumi esitatud "Saaremaa püsiühenduse tasuvusuuring" ning võtta see aluseks mandri ja Saaremaa vahel püsiühenduse (edaspidi püsiühendus) rajamisega seotud edaspidistel uuringutel.

2. Püsiühenduse rajamise aluseks on selle realiseerimine äriprojektina, kaasates maksimaalselt erainvestoreid ning selgitades eelnevalt välja potentsiaalsed investitorid, püsiühenduse rajajad ja selle hilisemad operaatorid.

3. Teede- ja Sideministeeriumil korraldada püsiühenduse uuringute ettevalmistamisel aluspõhja täiendavate uuringute, eelneva keskkonnaekspertiisi, trassivaliku, finantseerimiskontseptsiooni ja riskide jaotuse, tehniliste ja arhitektuuriliste piirangute ja nõuete koostamine ning hinnakalkulatsioon ja majandusliku tasuvuse analüüs 1. maiks 2001. Selleks vajalikud kulud katta Teede- ja Sideministeeriumi eelarvevahenditest, kaasates võimaluse piires välisabi.

Laevaehitus ekspordiks

Vene rubla Eesti kiilus

1. augustil pandi Balti Laevaremonditehases kiil Kaliningradi sadama jaoks ehitatavale poilaevale. Laev on mõeldud Kaliningradi sadamat merega ühendavas 40 km pikkuses kanalis poide ja meremärkide vettelaskmiseks ja väljavõtmiseks, nende hoolduseks ja muudeks hüdrograafilisteks töödeks. Kuid seda hakkavad kasutama ka muud kanalis tegutsevad ametkonnad, sel on seadmed mitmesugusteks remonditöödeks ja tulekahjude kustutamiseks ning laev saab pardale võtta buldoosereid ja ekskavaatoreid.

Eesti Veeteede Ameti hüdrograafialituse ametnikud takseerisid ehitatava laeva joonist ilmse sooviga sellest sarnast endalegi ehitada lasta. Poilaeva projekteeris Peterburi konstruktoribüroo "Rikošet-Design", õnnestumise korral võib sellest alguse saada laevaseeria teistelegi sadamatele.

Tööjoonised valmistab Balti Laevaremonditehase insenerikeskus. Laevakere valmib aasta lõpuks, alumiumist tekiehitus ühendatakse kerega bimetalühenduse abil. Valmis laev antakse üle märtsis.

Pidulikul kiilupanekul rõhutas Balti Laevaremonditehase peadirektor Fjodor Berman, et tegu on esimese eksporditellimusega laevaehituseks. Rahvusvahelisel konkursil edestati kolme tuntud Venemaa laevatehast: Peterburi "Almazi", Kaliningradi "Jantari" ja Rõbinski laevaehitustehast.

"Vene turg ei ole meie jaoks uus, see on traditsiooniline turg, mille jaoks Balti Laevaremonditehas on varem kümneid aastaid töötanud. Oleme ka viimasel kümnel aastal mõnede sealsete Euroopa suuremate laevakompaniidega üsna tihedaid suhteid hoidnud. Oleme täitnud päris suuri, üle 4 miljoni dollari ulatuvaid laevaremonditellimusi." Fjodor Bermanni sõnul pole tehas pidanud kolme Eesti Vabariigi tellimusel ehitatud laeva pärast häbi tunda, need on end igapäevatoos päris hästi näidanud.

Kaliningradi sadama mereadministratsiooni ülem Nikolai Ljadvik sõnas, et läbirääkimisi peeti mitme riigi laevatehastega, ent Balti Laevaremonditehase tingimused osutusid vastuvõetavamaiks. Ning lisas: "Käisime ka teie varem ehitatud laevadel ning veendusime lõplikult, et Balti Laevaremonditehas on kindel partner, kes meid alt ei vea ning ehitab just sellise laeva, mida vajame."

Vene Föderatsiooni suursaadik Eesti Vabariigis Aleksei Gluhhov pidas sündmust oluliseks ka Eesti-Vene suhetes: "Loodan, et esimene katse aitab arendada edasist majanduslikku koostööd Venemaa ja Eesti Vabariigi vahel. On ju meie turud omavahel tihedalt seotud; need on teineteise jaoks loomulikud turud. Oleks ime, kui meie majanduslik koostöö ei areneks."

Selle sündmuse teine külg seisneb järgnevas. Nagu juba öeldi, on sel tehasel kuulsusrikas minevik, mis seotud Venemaaga. Ning pole saladus, et tehasel töötab siiaamaani palju inimesi, keda kutsume niisuguse arusaamatu sõnaga nagu kaasmaalased. Need on vene inimesed, kes töötavad siin Eestis ning tahavad Eestis elada ja töötada. Seepärast on tänane sündmus näide nende meie Eestis elavate kaasmaalaste toetamisest vastavalt seadustele, mis võeti vastu aasta tagasi ja mille mehhanism pole veel tööle hakanud. Loodan selle käivitumist juba tänavu, et see aitaks kaasa majanduslike sidemete arengule Venemaa ja Eesti vahel.

Ma pole kunagi viibinud laevale kiilupanemise juures, seepärast ei tea, mille vastu lüüakse siin šampanjapudel, kuid loodan, et tulevast laeva ootab kuulsusrikas saatust ja kord puruneb šampanjapudel tema tugeva parda vastu ning loodan, et see juhtub varsti."

Kuhu šampanjapudel lüüakse, seda suursaadik näha ei saanud, kuid nägi, kuidas tellija esindaja, Kaliningradi kanaliülem Nikolai Strafilov tõmbas naotse keevituskasli ja kinnitas kiilusse Vene rubla kõrvuti Eesti krooniga.

Madli Vitismann

Poilaev

Pikkus	22,60 m	kiirus	10,5 sõlme
laius	6,00 m	meeskond	3
süvis	1,4 m	kohti	8
veeväljasurve	110,00	jääklass	A1
võimsus	2x209 kW	hind	u. 15 miljonit krooni



Kõnelesid (vasakult): Dmitri Kuboškin, Fjodor Berman, Aleksandr Strafilov, Nikolai Ljadvik, Aleksei Gluhhov.



Kõneleb Fjodor Berman, tema kõrval Aleksandr Strafilov, kes mündid kohale keevitas.



Veel üks eksporditöö: üks 24-st kalasöötmisspargast Norrasse.

Kuidas me laeva ehitasime

**Jutustab AS-i PKL
direktor Rein Tõntson**

Veel tänavu talvel heideti teile ette kehva varustust, aga siis oli teil ilmselt uue laeva tellimus juba sisse antud?

Jah. Mõeldud juulis sai leping alla kirjutatud. Aga tegelikult käis Grigori Oništsenko Ukrainas Mõkolaivi (vene nimega Nikolajevi) linnas esimest korda detsembris 1998. Seal on neli laevatehast. See tehas ehitas vanasti lennukiemalaevu, samuti kalapüügi baaslaevu. Enne meie pukserit olid nad parkümmend aastat tagasi ühe väikese pukseri teinud.

Miks siis selle tehase valisite?

Algul valisime üldse ühe teise. Kaks aastat olime üle maailma korjanud ettepanekuid. Ukraina ja Põhjamaa-de tehaste pakutava hinnavahe oli ikka hiigelsuur. Hinna moodustab töö ning materjalid ja masinad. Meie puk-

seril on peal maailma parimad, "Wärtsilä" masinad. Ka ei ole tal tavalisi vintse, vaid "Kamewa" asimutaalkäitured. Vint on ühes suunas, ja tüür taga; neil käituredil aga tuleb völl vertikaalselt alla, ja tänu sellele võib vinti pöörata 360° – ühele poole, teisele poole. Kuna neid on kaks tükki, siis vajadusel keerad ühe üht- ja teise teistpidi. See on põhimõtteliselt täiesti uus lähenemine. Ja ka kõik muud asjad on pärit maailmanimega tegijailt. Peale "Wärtsilä" nt. kunagiselt saksa sõjatehaseks Mak.

Sattusime selles mõttes ka heasse aega, et alles mõeldud aastal hakati Venemaal ja Ukrainas jälle laevahitamisele rääkima, soomlased aga on alati sinna turule hästi palju töötada tahtnud. Seetõttu oli ka võimalik rääkida väheke paremast hinnast kui see, mille algul meile ette andsid.

Algselt valitud tehas "61 Kommunaari" aga solgutas meid kui kassi-

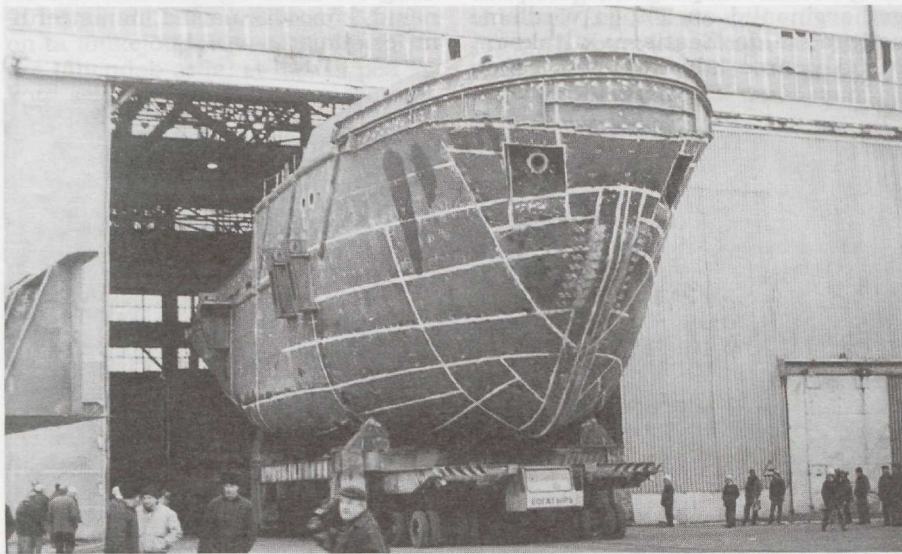
poegi, käisime muudkui seal. Lõpuks juunis kutsuti meid ametlikult lepingut alla kirjutama – igavene paks pakk pabereid, "Leping" peale kirjutatud ja taga kõik kooskõlastused. Grigori Oništsenko ja tehase direktor pidanud nüüd alla kirjutama. Aga direktor ütles, et peab veel mõtlema, tulge paari nädala pärast uuesti.

Läbirääkimised olid olnud rasked, tihti läks jutt üksteisest mööda. Nii siis kondisime kõrvaltehasesse, mis on suurem ja tänapäevasem – Musta Mere Laevahitustehas –, ning seal olid hoopis teistsugused mehed. Näiteks peainsener Oleg Firsov, kes on töötanud mitu aastat Vene Registri esindajana Vaasas. Tema teadis, mis on ta tehase jaoks tähtis: klient. Ja käitus vastavalt, teised mehed samuti. Juunis olime pidanud esimese tehasega lepingu allkirjastama, juulis tegime seda teisega. Siis oli meil juba olemas laeva spetsifikatsioon ja hankijate nimekiri (*maker's list*). Põhiprojekt oli meile sobitatud – jääklass! – variant Saksamaa jaoks tehtust. Hea väljajaate saamiseks laskime ka aknaid natuke alla, pealishitust nihutasime. Ruumide jaotus tuleneb juba seadmeist, mis sisse pannakse.

Edasi võttis päris palju aega tööjooniste tegemine, kooskõlastamine jne. Kuna *elus* laeva ei olnud olemas, läks kõigele aega. On asju, mida praegu juba teeksime teistmoodi, ja aasta pärast ilmneb kindlasti veel midagi, aga see on täiesti normaalne. Kui siis peaksime veel ühe laeva tellima, võtaksime kõike seda arvesse.

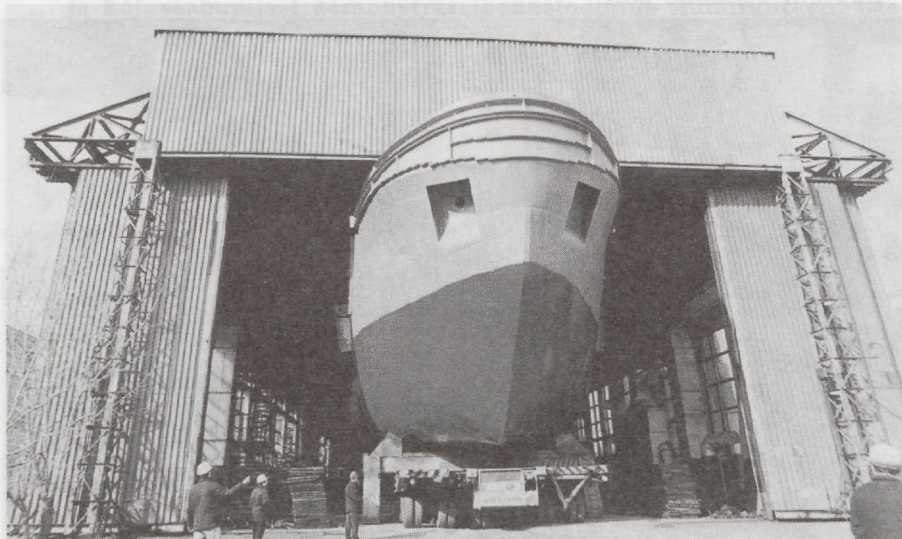
Laev arvutati läbi ikkagi Soomes "Kamewas" – Raumas on niisugune ettevõtte. Nemad teevad laevade jaoks neid asimutaalkäitured. Tellisime neilt ja ütlesime, et meil on tarvis 45–50 t tõmbejõudu. Seepärast võtsid nad laevatehasest ehitusjoonised ja arvutasid korduvalt läbi – ka võõriosa ümbertegemise tarvis. Et soomlased jääklassi laeva tegemisel juures olid, tähendas meile suurt tuge. Ega neid maid palju ole, kus on jäälõhkujate ehitamise kogemus. Meie laeval on jääklass A1, ta võib täiesti normaalselt sadama piirkonnas jää lõhkuda. Kui paneb mõlemad käitured nurga all väljapoole, siis teeb jää jälje, mis on temast neli korda laiem: laev on 11 m lai, seega peab tegema 50-meetrise kanali.

Tehase juhtkond käis ka siin. Ja 22. oktoobril panime laevale juba kiilu: Eesti kroon ja Ukraina grivna läksid sisse. Meil oli kaasas Eesti vägevid, kes merendusega tegelevad, sadamajuhtkonna inimesi ja hulk meie põhikliente. Tellisime Mõkolai-visse sõiduks kohe lennuki.



Katuse all valminud kere sõitis tsehhist paljude ratastega alusel värvimiskambrisse,...

...sealt aga väljus punavalgena.





Meil oli seal ka oma esindaja, nii et ega see ehitamine midagi hullu ei olnud. See oli sealne kohalik laevaehitaja, aga naabertehasest. Ta tegi oma tööd väga tõsiselt, meil oli pidev ülevaade asjade käigust. Lepingu järgi pidi laev, missugust enne polnud ehitatud, valmis saama üheksa kuuga, no sai kümnega.

Sektsioonid tehti kõik valmis katuse all. Samas tsehhis tõsteti kraanadega *käru* peale ja sõidutati teise. Teine tsehh oli n.ö. värvimis-kamber. Edasi viidi staaplisse. Siis oli 32 päeva tähtajani. Tekk ja masinaruum olid avatud; kui 30 päeva oli jäänud ja me ära söitsime, keevitati juba kinni. Töötas kaks vahetust, mõlemad 12–14 tundi. 30–40 inimest oli korraga kallal, käis tõeline lõõk-töö. Aga ei saa öelda, et see just tormamine oli. Kui 1 päev oli jäänud, võeti taas (900–tonnise) kraana otsa ja visati vette. Ja töö läks edasi.

Alus erineb palju juhtimisvõtete poolest tavalisest pukserist. Kaks elementi: üks kangike edasi-tagasi, ja all väikesed *joy-stickid*, mis pööravad asimutaalkäitureid. Käigukatseid tegi meie kapten Aleksandr Penkin, sest nende kapten oli natuke laeva lõhku-nud, ja peahitaja ütles: mitte kunagi enam sa selle laeva rooli ei puutul!

See on ikkagi hiiglasuur laev, ja see oli üks põhjusi, miks tehase juhtkond hakkas kartma, et lõhutakse ära. Nende ehitatud lennukiemalaevad viidi tõenäoliselt viie pukseriga välja, aga siin oli tarvis kai äärest, n.ö. nullist alustada. Ja ei saa öelda, et meiegi kaptenil see päris kohe õnnestus. Ta oli saanud "Kamewa" Porvoo tehases kahepäevase koolituse – seda koos teooriaga. Nii et puhast praktikat oli tal ehk 3–4 tundi.

Laeval on peal 1,5-tonnise väike kraana, ahtrivints merel pukseerimi-

seks – 700 m terasvaierit – ja teine vints võõris, millega teeb igapäevast tööd.

Tehas oli üleandmisel nii rõõmus – lõpuks said raha kätte. Nime panime sealsamas kohapeal ära, lipu heiskasime samuti. 16. juunil 12.40 tuli Eesti lipu alla üks laev juurde.

Mehaanik oli juba oma kolm kuud enne laeva väljatulekut kohal.

Kas kokkuvõttes tundub, et läheksite sellesse tehasesse veel teinegi kord laeva tellima?

Kogu elu on kompromiss. Meil on pakkumine Dameni tehase, põhimõtteliselt samasuguse laeva eest küsitakse 6,86 miljonit USD. See on Euroopa suurim pukserlaevade ehitaja, kuid chitab ka muid, aga pukserite osas on üks *moeloojaid* maailmas. Aga praegu maksime ikkagi 4 miljonit. Pealegi, see raha on ju tarvis tagasi maksta.

Laeva tellija on tegelikult Küprose firma "Orbis Shipping", ja tema prahitis selle laeva PKL-ile pikaajalise lepinguga.

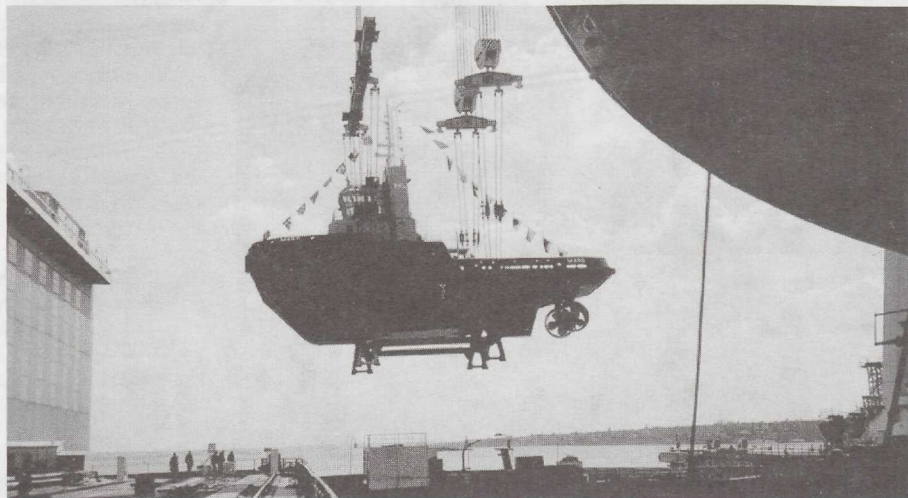
Praegu on asi päris lihtne. Kui räägime laenulepingust, kus pangamarginaalid on 2%, ja võrdleme sellega, mida Eestis pakutakse... Nüüd peame läbirääkimisi, ja on

võimalik, et refinantseerime selle laevaehituse.

Meil on olnud varem mõnigi projekt Hansapangaga, kes võttis väga suure riski enda peale. Esimesed finantseerimised, kogu see skeem välja töötada ja anda meile välja akreditiiv – selle võttis enda peale Hansapank. Aga Hansapanga raha on väheke kallis.

Musta Mere Laevaehitustehasega sõlmitud lepingus läks läbi, et maksame algul vaid väikese jupi raha, 10%; nemad ehitavad laeva valmis, meie vaatame selle üle, kirjutame üleandmise aktile alla, ja siis nad saavad põhiosa raha kätte. See pani tehase tööle.

Kohalik pank laenas neile töötegemise raha, ja panga järelevalvet võeti väga tõsiselt. Väikese Ukraina linna Mõkolaivi jaoks olid need väga suured rahad. Meie laeva ehitamine sat- tus pidevalt kohalikku lehte, ka esiküljele. Meil ei tehta vast enam nii palju ja nii vägevaid seesuguse ettevõtmisega seotud pidustusi kui seal. Kiilupanekul oli punase ka- leviga kaetud laud, rahvariides neid, kõned, linnaisad, ministri- mi esindajad...



Lipuehtes, kraananokas...

Kapteni esimene sõit.



Pukser "Mars"

Pikkus	31,0 m
laius	10,5 m
parda kõrgus	5,3 m
süvis	4,1 m
GRT/NRT	430/290
jääklass	A1
peamasin	2x268 kW
generaatorid	2x150 kW
	1x30 kW
avariigeneraator	1x7 kW
tuletõrjepump	250 m ³ /h
vahutank	11,5 m ³
3 ühe-, 2 kahekohalist kajutit	
kahekordne põhi ja kere	

Puksiirseedmed

võõris	vints 150 kN
puksiirtou	250 m, 38 mm
ahtris	vints 300 kN
puksiirtou	700 m, 46,5 mm
kraana	max 1,5 t
ehitatud	2000. a. Tšernomorski Laevatehases



Muide, ka Koplast küsisime võimalust oma laeva siinsamas kõrvaltänavas ehitada, aga oleks samuti kallimaks länud. Kahju, et ei saanud ehitada Viiburis. *Kwærner Masa Yards* oli selle tehase ära ostnud, kui seal käisime. Nüüdseks on see uuesti tagasi ostetud. Nemad tegid Balti Laevaremonditehasest madalama hinnaga pakkumise. Saanuksime soome kvaliteedi: metall on hea, aga ka hallollust üsna palju.

"Meremehes" nr. 2 räägib ühel leheküljel Joel Tammeka, et pukserid ei piisa, ja kui lehte pöörata, siis ütleb Raivo Vare sedasama. Ning ehitatav "Eurodeki" kai teeb basseini ja manööverdamisvõimalused Muugal veel palju-palju kitsamaks.

Meil on seal "Sõmeri" ja "Prangli", kumbki 2500 hj. Aga selle pukseri veel üks erinevus teistest on ülihead manööverdamisvõimalused. Ta võib lausa paiga peal ümber pöörata, iseenda manööverdamiseks õieti aega ei kulu, võib-olla 10 sekundit. 45 t on täiskäiguga edasi töötades. 90° ühte või teise pardasse töötades on ta tõukejõud 50%–60%. 22–25 t – see tähendab seda, et laev ei pea iga kord seisma jääma. Temaga töötami-

ne on nii meie kui teiste laevaomanike jaoks efektiivsem, me suudame lühema ajaga töö ära teha.

Aga tariifipoliitka on vist selline, et teil on kasulik tund kirja saada?

Meil on operatsioon 3 tundi. Kui teeme selle 5 tunniga, siis on hinnastrateegias nii paika pandud, et nii oleks meile kasulik. Aga kui teeme kuni 3 tundi, siis oleks meile kõige parem teha seda ühe tunniga: kütusekulu väiksem ja vähem sevimist.

Sadamas töötab sel uuel laeval vahis kolm meest. Kokku on kolm vahiti. Praegu on normaalne, teeb kaks-kolm tööd päevas. Laevas on 3 ühekohalist kajutit: kapteni, vanemmehaaniku ja vanemtüürimehe oma. Ja veel on kaks kahemehekajutit. Tualett, kraanikauss, peegel, dušš igaühel. Kambüüs on olemas, teevad ise süüa. Mess on päris suur. Tegemist on ju suure, 30 m pika laevaga, tal on kaks tekki.

Merele läheb laev 6 mehega. Vanad väiksemad laevad pidid välja minema 7 mehega, aga siin ei ole tarvis masinas kedagi hoida. Mehaanikul on arvuti sillal. Laev ei ole veel niisugune, et arvuti tervet laeva kogu aeg juhiks. Automaatika kontrollib 120 punkti ja annab kohe teada, kui miski on nihu.

Praegu on plaan veel üks selline laev tellida – kohe seejärel, kui oleme ka selle ära näinud, mida see jääs teeb, et osata uue puhul kõiki haid ja halbu omadusi arvesse võtta.

Meil on niisuguste käituritega "Siriuse" Vanasadamas. See on niisugune huvitav laev, et tal on küll samasugused käitured, ainult et võõrist tulles esimese kolmandiku peal, kiirust allapoole. Selle sadama põhinumber on reisilaevad, ja "Siriuse" puhul ei pea laev seal kusagil pukserit ootama, vaid see võib parda ääres rahulikult töötada sama kiirusega, millega laev sisse tuleb.

Pukser "Mars" on teil varemgi olnud?

"Marsi"–nimeline pukser oli PKL-il ka varem, möödunud aasta detsembrini. Lõplikult andsime dokumendid üle tänava veebruaris-märtsis. See oli 1200 hj, aga laevad lähevad aina suuremaks, ja nii selle maha müüsimegi. Nüüd töötab Riias rahulikult edasi.

Eestis on olnud veel üks "Mars", vist koguni ennesõjaaegne.

Uuel "Marsil" on navigatsioonivara parem kui väga paljudel kaubalaevadel, mis ikka kaugel käivad. "Mars" tuli ümber Euroopa 20 päeva, ja enamiku aega käis laeva juhtimine autopiloodi abil – on niisugune 5 cm läbimõõduga kettake... Kõik on näha elektronkaardilt: võib marsruudi paika panna ja seda ka korrigeerida, kogu aeg näed, kuhu läheb. Nii et see on ülihea ja pukserile võib-olla isegi mitte kohane. Aga eks elu on selline... Kui sadamas saab ükskord töö otsa, siis saab ka muud ette võtta. Oleme ju Euroopa Liitu minemas, ning kui tulevad mõned sõbrad, kes ütlevad turu saamiseks, et kuulge, me teeme seda tööd paremini ja odavamalt, siis peaksime siit vist ära minema. Või põhja minema...

Meeste puudujääki ei kurda, pika staažiga kogenud meremehed on olemas?

Võib-olla liigagi pika staažiga – uute laevade jaoks oleks ehk hea, kui oleks ka nooremapoolseid. Automaatikat on ikka väga palju, meie väga suurte kogemustega elektromehaanikud räägivad, et ses osas on see laev klass omaette, n.ö. klass noorem. Hästi palju seadmete käsiraamatuid – eks nad neid praegu tudeerivadki. Hea, et ollakse sadamas ja pole midagi nii hullu, et pead kogu aeg valvel olema.

"Mars" on alates 8.–9. juulist Muuga sadamas ametis olnud. Juba on uusi mehi rooli võetud. Kaptenile näidati Soomes, kuidas niisugune laev peab töötama; nüüdseks on ta seda ka teistele tüürimeestele näidanud. On olemas kokkulepe, et augusti teises pooles võtame Rauma tehast kapteni, kes aitab neid põhimõtteliselt teistsuguseid juhtimisvõtteid veel paremini omandada.

Mari Vamba ja Madli Vitismann
Fotod AS-ilt PKL



Teelesaatmine laevatehases...

... ja kojusaabumisel demonstratsioonesinemine Admiraliteedi basseinis.



Vedellasti osakaal suureneb

Järjest suurema osa AS-i Tallinna Sadam kaubakäibes annab vedellast – tervelt kolm viiendikku. Ka 35%–line kasv on kiirem kui mullune 30%–line. Kuid hoogsalt on kasvanud ka veeremi ja konteinerite hulk, kuigi nende kaubaliikide osakaal kogukäibes on väiksem.

Tublisti on vähemaks jäänud lääne poolt tulevat transiitkaupa, mida mullu samal ajal kogunes üle miljoni tonni. Mullu kasvas tublisti puistlasti maht, tänavu on selle kasv aeglustunud.

Reisijaid juuni lõpuks veel kolme miljonit ei kogunenud, aga nii suure hulga juures enam ühe laeva lisandumine suurt kasvuprotsenti ei anna. Jahedast juunist hoolimata sõitis esimesel poolaastal Tallinna kokku 75 500 inimest rohkem kui mullu. Suurim on reisijate arvu kasv Tallinn–Stockholmi liinil, aga neli tuhat inimest on lisaks senisele eelistanud kaubalaeva, eeskätt on nende hulgas tõenäoliselt "Kapella-ga" Kapellskäri sõitjad.

Võib arvata, et kuuemiljones reisi- ja jõuab Tallinna siiski veel enne aasta lõpu, samuti kui kolmekümne miljones kaubatonn.

Madli Vitismann

Ligi viis tuhat laeva

AS Tallinna Sadam 2000. a. I poolal

Kaup	Kogus (t)		Kasvu- protsent	Osa- kaal
	1999 I pa.	2000 I pa.		
Kaubaliigid				
konteineris	309 800	382 700	23,5	2,4%
segalast	1 834 100	1 940 200	5,8	12,4%
puistlast	1 904 100	1 990 400	4,5	12,7%
vedellast	6 951 200	9 395 900	35,2	59,8%
veerem	1 538 800	1 959 500	27,3	12,5%
mittereeline	52 800	45 200	-14,3	0,3%
konteinereid (TEU)	32 890	40 556	23,3	
Kokku	12 590 800	15 713 900	24,8	
Veosuunad				
import	1 231 600	1 358 700	10,3	8,7%
transiit	1 206 900	771 600	-36,1	4,9%
Lossimine	2 438 500	2 130 300	-12,6	13,6%
eksport	1 537 800	2 217 100	44,2	14,1%
transiit	8 561 600	11 321 300	32,2	72,1%
Lastimine	10 099 400	13 538 400	34,1	86,2%
Reisijad				
Helsinki-liinil	2 111 200	2 156 800	2,2	77,6%
Stockholmi-liinil	202 800	220 200	8,6	7,9%
Rostocki-liinil	28 600	26 100		0,9%
kruisilaevadel	354 200	364 600	3	13,1%
kaubalaevadel	8 400	12 800	53,5	0,5%
Kokku	2 705 100	2 780 600	2,8	
Laevad				
reisilaevad	2 517	2 684	6,6	55,9%
kaubalaevad	1 933	2 114	9,4	44,1%
Kokku	4 450	4 798	7,8	

Merepäev Kundas



Neptunit ja tema saatjaskonda tervitasid Kunda linnapea Anne Tasuja ja sadamakapten Aadu Nurmsalu otse sadamakail.

oli rahvarohke sellest hoolimata, et just 8. juulil oli palju rannaüritusi – nõukogudeaegse kalurite päeva mälestuseks.

Viiendat aastat korraldatud üritus võib endiselt merelepääsu võimalusega. Hoolimata kolme laeva: piirivalvelaeva 102, pukserite "Kake" ja "Vega-1" tihedast sõelumisest kai ja lahe vahet ei kahanenud sõitasaovijate järjekorrad. Ootajad said näha, kuidas Kunda mereklassi õppurid oskavad päästeparve vees ümber pöörata.

Vaatamiseks tuli kohale mereväelaev "Ristna", mille komandör Jüri Saska tegi vormikohase visiidi sadamakapteni Aadu Nurmsalu juurde, Kunda linnapea Anne Tasuja ja sadamakapten külastasid laeva.

Merepäeva avanud Neptun aga manitses sõiduootajaid: "Meri ei ole vesi. Ärme tõukle!" ning päris sadamakaptenilt aru merelt võetud maa kasutamise ja linnapealt Kunda Keskkooli mereklassi kohta.

Madli Vitismann

Pärnu sadama 6 kuud

Laevu Pärnu sadamas

2000. a. I poolel

Kaiomanik	Laevu	Osakaal
AS Pärnu Sadam	323	59%
sh. kesklinn	90	16%
üldkaupade kai	106	20%
turbaterminaal	127	23%
AS Pärnu Laevatehas	141	26%
AS Reldor	80	15%
Kokku	544	

Puidueksport ennekoike

Kaubaliik	maht	kogus (t)	osakaal
ümarpuit	851 960 tm	724 170	66%
hakkpuit	223 350 m ³	78 170	7%
saematerjal	61 950 tm	52 660	4,7%
freesturvas	440 600 m ³	92 530	
brikett	32 670 t	32 670	
kergekruus	42 740 m ³	14 530	
puidugraanul	11 900 t	11 900	1,1%
Eksport		1 074 520	97,5%
killustik	23 650 t	23 650	
väetis	4 090 t	4 090	
Import		28 040	2,5%
Kaubakäive		1 102 560	

Hüdrograafialaev "EVA-320" uurib merepõhja

14. juulil seisis Pärnu linnakai ääres "EVA-320" ja ootas tormituule vaibumist. Selle Uusikaupunkis 1997. aastal Eesti Veeteede Ameti tellimisel ehitatud katamaraani põhi on varustatud 11 iseäraliku vibraatoriga; nende kuni 10 m laiuse ribana merepõhja kompivate Eestis tehtud AHERO nime kandva kajaloodi signaalide abil saab merepõhja reljeefi uurida kuni 200 m paksuses veekihi. Saadud andmed kajastuvad kuvaril, mis on omakorda satelliitsüsteemiga ühendatud. Disketilt saab andmed meregeograafidele analüüsiks edasi anda.

Uuringuid tehakse täiendatud lootsiraamatu väljaandmiseks. On ju tuuled ja hoovused ajapikku oma töö teinud ning ranniku põhjareljeef võib vägagi muutunud olla.

Pärnust suundus "EVA-320" Kihnu.

20. juuli

Ott Taul



Kapten Peedu Sammaloo (vasakul) mõõdistamismeeskonnaga.

Kunda Sadama 6 kuud

Täpselt merepäeva alguseks lahkus kai äärest klinkrilaev Portugali. Asemele tuli "Ristna".



Poole aastaga 335 laeva

Kaubaliik	kogus (t)	osa-kaal
klinker	146 300	
lahtine tsement	34 600	
Kunda Nordic Tsement	180 900	21%
paberipuit	443 700	
ümarpuit	108 400	
hakkpuit, saepuru	41 100	
turvas	43 700	
saematerjal	200	
Püssi plaat	9 000	
segakaup	1 000	
Teised kliendid	647 100	75%
Eksport kokku	828 000	96%
seadmed	4 600	
teravili	7 500	
kivisüsi, koks	12 100	
muud	10 900	
Import	35 100	4%
Kaubakäive	863 100	

"Estoniast"

"Estonia" kapteni Avo Pihti abikaasa Sirje Piht, saanud "Estonia" hukku uurinud komisjoni esimehelt Uno Laurilt ja Eesti Vabariigi peaministrilt kinnituse, et laevahuku uurimise rahvusvahelise komisjoni lõpparuandes on nende meelest kõik õige, teeb aruandes kirjapandu põhjal järelduse, et sel juhul ei tohiks "Estonia" tollane III mehaanik Margus Treu ja I klassi madrus Silver Linde mingil tingimusel reisilaevadel edasi töötada, sest nii ei ole välistatud uute õnnetuste toimumine:

"Pööran Teie tähelepanu lõpparuande eestikeelse variandi peatükile 13.3, lk. 168: "On märkimisväärne, et õn-

netuse ajal vahetati silla ja masinakontrollruumi vahel nii vähe teavet. Kolmas mehaanik **ei teatanud** sillale vee sissevoolust, mida ta oli märganud (vt. 6.2.3) Kui monitorist nähtud oleks kohe arutatud ning õigesti hinnatud, **oleks õnnetuse kulu mõjutamine veel võimalik olnud.**"

Peatükk 6.2.3 lk. 62 ütleb, et masinakontrollruumis oli monitor, mis oli ühendatud videokaameratele autotekil ja masinaruumis. Kaamerad skaneerisid automaatselt iga viie sekundi järel, kuid seda oli võimalik käsitsi peatada ja hoida soovitud pilti.

Peatükk 6.2.2 alusel võite veenduda, kui vastutustundetult täitis oma tööülesandeid vahis olnud I klassi madrus Silver Linde."

Sirje Piht saatis 3. augustil mitme merendusasutuse ja firma juhile vastavasisulise kirja.

Kogu laevapere on läbinud kursuse inimhulga juhtimisest ja kriisilukorras käitumisest (*crowd and crisis management*). Selleta ei tööta meil kedagi ja selle nõude täitmise järele valvavad nii vee- teede amet kui ka klassiühing – see küll ebapiisav ei tohiks olla.

Arvan, et poleks õige, kui laevahukust pääsenud meremehed peaksid edaspidi kogu eluks meremehetööst loobuma. Muide, Margus Treu on "Hansateest" lahkunud ja töötab nüüd klassiühingu *surveyorina*.

Madli Vitismann

se ja vea taga on konkreetne isik või isikud, kes peaksid vastutust kandma juhtunu eest (ka Teie kirja loogikast lähtudes). Süüdlaste selgitamine polnud "Estonia" huku põhjuseid uurinud rahvusvahelise komisjoni eesmärk, seega meie arvates ei saa lõpparuande sätted olla aluseks kellegi suhtes sanktsioonide rakendamiseks. Personaalse ja muu vastutuse määra kindlakstegemiseks on ette nähtud vastavad juriidilised menetlused ja protseduurid. Vähe on Eestis merega seotud inimesi, keda "Estonia" hukk otseselt ei puudutanud, seega on meile Teie kaotusevalu ja mure mõistetav. Mõistetavalt on igaühel meist õigus oma arvamusele, kuid ränkade süüdistuste avalikul väljaütlemisel peaksime siiski olema äärmiselt ettevaatlikud.

14. august

Eesti Laevamehaanikute Liidu juhatuse nimel

juhatuse esimees **Jüri Kask**

1999. aastal 129 inimohvritega laevahukku

Neis kaotas elu 403 inimest (149 vähem kui 1998. a.), kellest 74 olid reisijad, ülejäänud meremehed ja kalurid. Üldse vrakistud 797 laeva kogudveitiga 28,07 miljonit. Suurimaks laevaõnnetuseks oli Indoneesia "Bimas Raya lisi" hukk oktoobris, siis sai 15 inimest surma, 106 kuulutati kadunuks ja 38 kannatanud viidi haiglasse. Vanim hukkunud laev oli Türgi "Basari" (71 aastat), noorim Norra kiirparvlaev "Sleipner". Andmed on Lloyd Registrilt. "Svensk Sjöfarts Tidning"

Tööandjakommentaar

On teil vastuväiteid, Hansatee Laevateeninduse AS-i juhataja TOOMAS KÕMMUS?

Sellest ajast, kui "Estonia" hukkus, on meremeeste treenituse ja ettevalmistuse nõuete alal palju muutunud.

Lähtudes STCW koodeksi nõuetest läbivad meie inimesed niisuguse kvaliteedikontrolli, et merel töötav personal peab olema parim. Kui kulutame näiteks

iga oma tüürimehe koolitustsüklile korraga 20 000–30 000 krooni, siis tööstuses küll kuskil niisugust koolitust ei ole. Lisaks on laeval igapäevased õppused. Ma ei saa aru, kuidas oleks võimalik reisilaeval töötavate inimeste poolest veel paremini ohutust tagada.

Eesti Laevamehaanikute Liidult

Austatud pr. Sirje Piht!

Vaatamata sellele, et hr. Margus Treu ei tööta enam laevamehaanikuna ja ei ole kunagi olnud ka Eesti Laevamehaanikute Liidu liige, peame vajalikuks vastata Teie 3. augusti kirjas toodud seisukohtadele. Järgnev on Eesti Laevamehaanikute Liidu juhatuse läbi arutatud.

Kolmas mehaanik Margus Treu, vahimehaanik, põhjendab silla informeerimata jätmist sellega, et vahetult pärast seda, kui ta märkas monitorist vee sissevoolu autotekile, kuulis ta raadiosidest madrus Silver Linde ettekannet sellest sillale. Teades, et sillal on samasugune monitor nagu masina kontrollruumis, pidas ta teate kordamist mittevajalikuks. Nüüd, kui juhtunu on igakülgelt uuritud ja läbi arutatud, on selge, kui suur täht-

sus oli kaotatud minutitel. Hr. Margus Treu tegutsemise hindamisel peaks siiski arvestama sündmuse toimumise aega ja tausta. Et tegemist oli paanika või peataolekuga, on välistatud, sest kogu tema edasine tegevus oli laitmatu. Seetõttu on raske seletada, miks ta vee sissevoolust ise kohe ei teatanud. Hiljutise vestluse põhjal Margus Treuga võib oletada, et põhjus, miks ta seda ei teinud ja miks õnnetuse ajal vahetati silla ja masina kontrollruumi vahel nii vähe teavet, võis olla psühholoogilist laadi, johtudes masina ja silla vahiteenistuse suhete korraldusest ja tööalasest mikrokliimast laevas üldse.

Reisiparvlaeva "Estonia" ehituse ja kasutuse jooksul tehtud vead ja valearvestused viisid laeva ekstreemsetes sõidutingimustes hukule. Iga valearvestu-

"Estoniale" sukeldumist jälgivad kolme riigi ohvitserid

Eesti Piirivalveameti teatel sõitis Soome merevalve patrull-laeval "Telkkä" laevahukupaigale Piirivalveameti mereosakonna ohvitserid Eerik Kirsimaa ja Mart Käbin.

Rootsi rannavalvelennuk leidis Gregg Bemise tuukriekspeidtsiooni laeva "One Eagle" 21. augusti ennelõunal Bornholmist põhja pool teel "Estonia" vraki juurde. "Svensk Sjöfarts Tidning" teatab, et Rootsi Rannavalve on plaaninud uurimis-

laeva parda äärde minna, et informeerida Bemist, mis selles asjas kehtib, ning soovitada mitte jätkata. Lisaks Bemisele on laeval tuukrid ning saksa teleajakirjaniku ja -produtsendi Jutta Rabe võttegrupp.

Rootsi Rannavalve patrull-laev hakkab jälgima õnnetuspaika ja dokumenteerima võimalikku haurahu ja sukeldumiskeelu rikkumist. Mingid sunnimeetmed ekspeditsiooni vastu ei ole siiski võimalikud.

Madli Vitismann

Meremeheks on mõtet õppida

**Vastab T&E ESCO Tee-
ninduse AS-i juhatuse
esimees Indrek Lepp**

Kas tänapäeval on Eestis mõtet üldse meremeheks õppida, kui "Eesti Merelaevandus" võtab tööle ehk kolm noormeest aastas ja mõne Eestis asuvad reisilaevafirmad?

...ning ülejäänud 30 otsivad 3–4 kuud kohta ning on seejärel sunnitud veel midagi muud õppima või õpitud erialast kaugel tööle asuma.

Meie meremeestel on käes aeg vaadata Eestis asuvaist laevaomanikest kaugemale. Lääne-Euroopas on erinevalt meie regioonist piisavalt inimesi, kes on suutlised endale laevu ostma ja reederiks hakkama. Aga laev toob sisse vaid siis, kui veab ohutult kaupa punktist A punkti B ja kui laeva korralikult hooldatakse. Kõike seda teeb kvalifitseeritud meremees, ja meie noortel end selleks ette valmistada on absoluutselt mõttekas, sest, koolituse saanud, suudavad nemad seda täpselt sama hästi kui mistahes muust riigist pärit inimesed.

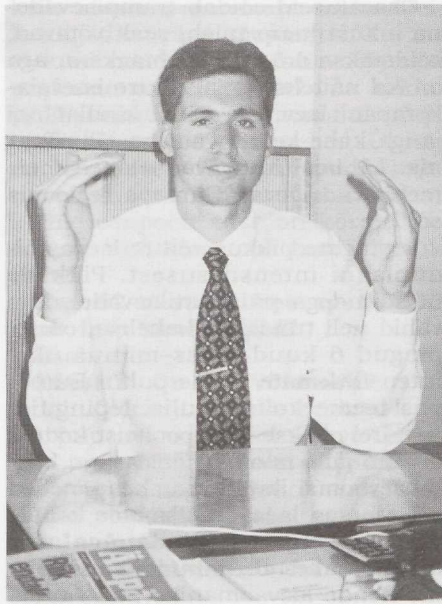
Ja teie olete siis see, kes Eesti noormehi edasi müüb?

Üldse mitte. Meie idee on üles leida Lääne-Euroopa kvaliteetne laevaomanik ja siitkandi kvaliteetne meremees – teatud asjaolude tõttu (puudulik inglise keele oskus ja kesine erialane ettevalmistus) enamik siinse regiooni meremehi ei ole seal konkurentivõimelised – ja need kaks poolt omavahel kokku viia. Pole ju mõtet meremeheks õppida, kui tööd ei leia.

Sättisite end siis merekooli lõpuaktusel "Spliethoffi" kõrvale tööd pakkuma?

Lõpuaktusel meie veel sel aastal kohal ei olnud. Muuseas, "Spliethoffi" tulekut võib ainult tervitada, sest see oli üks võimalusi meie poistel kohe saada tööpakkumine. Aga viimati lõpetanud on käinud meil juba end testimas, ja peab ütleva, et nende tulemused on väga head, võrreldes 10–15 aastat merd sõitnutega, kes meile tulevad, aga pole end veel kusagil väljas proovimas käinud. Need noored poisid on Taani ja Norra laevaomanikele tunduvalt sobivamad nii käitumise, keeleoskuse kui ka just sellisele tööle orienteerituse poolest.

Merekoolis õppivate poiste tase on üle keskmise, võrreldes üldse kõrgkooli minejatega, nad on väga õppimis- ja arenemisvõimelised, ja



Indrek Lepp näitab, kuidas hea reeder kohtub tubli meremehega.

tähtis on nüüd see, missugusesse keskkonda nad satuvad nii koolis kui ka pärast lõpetamist. Nendele meestele mahub sisse väga palju, küsimus vaid selles, mis tasemel ja kui palju seda antakse. Minu praegused kokkupuuted merehariduskeskusest tulnud poistega on olnud ses suhtes küll ülimalt positiivsed, et need noored mehed tahavad tõesti tööd teha ning nende vaimsed võimed on üle keskmise.

Merel toimub selektsioon suhteliselt kiiresti ja konkreetset – merekooli minna ja selle ehk lõpetadagi võivad ju ka inimesed, kes merele ei sobi. Töö ja vastutus on merel nii konkreetset, et miski ei saa olla justnagu ära tehtud või homseks lükatud. Meretöö erineb väga tavalisest maapealsest: maal ütleb inimene sageli *jah* või *ei*, kuid ei kannu selle eest konkreetset vastutust. Merel nii ei saa.

Kõik vajalikud sertifikaadid saadakse nüüd mereakadeemias õppimise ajal, ja lõpetanu on valmis sõitma mistahes laevaomaniku juures. Aga muidugi teeme ka meie neid välislaevadele saates oma valiku. Norra mereadministratsioon ja laevafirmad on välja töötanud iga kategooria meremeestele vastavad testid, kaptenitele ja vanemtüürimeestele üks, vahitüürimeestele teine, madrustele kolmas, lisaks muidugi inglise keele test. Ja kui meremees on korra juba ühe sellise laeva peal töötanud, siis on tema kohta ka sealt tagasiside olemas. Kel kõik hästi läheb, on tulevikus võimalus Norra laevadel kap-

tenini kasvada. Eeldus on see, et nad peavad omandama ühe skandinaavia keele.

Esimesena anname võimaluse neile poistele, kelle tulemused koolis on paremad olnud.

Nimetate kogu aeg noormehi. Kas meil lõpetanud tütarlastel ei ole samasuguseid väljavaateid?

Neidudel on täpselt samasugused võimalused. Meie sõna *meremees* näitab pigem tegevusala, mitte sugu. Eelise annab vaid kõrgem professionaalne tase, mitte meremehe sugu. Ei meie, aga ammugi siis mitte taanlastel-norralased harrasta soolist diskrimineerimist.

Miks need head töökohad kvaliteetsete laevaomanike juures, kuhu noori saadate, siis tühjad on?

Küsimus ei ole selles, et seal meremehi ei oleks. Aga meremehe elukutse on väga paljudest muudest raskem, palgavahe võrreldes tööga maal pole nii suur kui meil, ja Taanis-Norras ning mujalgi Lääne-Euroopas pole see enam eriti populaarne. Praegusel tööturul konkureerib Eesti meremees pigem filipiinlase, hiinlase ja tulevikus indialasega. Laevaomanikegi on erinevaid, mõnel on ükskõik, mis inimesed tal laevas on, peasi, et odavalt. Sertifikaat on muidugi igaühel, aga see on teatava standardi näitaja, tegelik sisu võib ikkagi väga erinev olla.

Nii et paremal laevaomanikul on võimalus saada europlane filipiinlase palga eest?

Ei oska kommenteerida, missugused on filipiinlaste palgad. Kõik nimetavad ITF-i miinimumi, aga Eestis kehtivad kollektiivlepingud laevaomanikega sätestavad ju ka n.ö. miinimumi, ent keegi ei räägi sellest kui miinimumist, vaid nagu lihtsalt normaalsest kokkulepitud palgast. Ametiühing arvestab alla kirjutades oma regiooni elukallidust ja muud. See kuulus ITF-i miinimum on kolm korda kõrgem kui Eestis vastaval tasemel töötavil meremeestel.

Suhtleme peamiselt Taani ja Norra laevaomanikega, kelle alused on DIS- ja NIS-registris. Nende ja esimese, rahvusliku registri vahe on lihtsalt see, et teised registrid annavad seadusliku õiguse kasutada muid meremehi kui Taani ja Norra omad. DIS-i puhul näiteks jäävad laevale Taani kapten, vanemmeaanik ja tõenäoliselt I mehaanik. Ja Eesti Meremeeste Ametiühingul on NIS-lipu all töötamiseks eraldi kollektiivleping.





Ka meie firma kaudu muude lipude alla minejad satuvad ITF-iga sõlmitud kollektiivlepingute tõttu vastava palgatase, töötingimused ja muud garantiid tagavate laevaomanike laevadele.

Kõik meie vahendatud meremehed on tunduvalt paremini kaitstud kui kasvõi need, kes siinsamas Eesti lipu all töötavad. Paraku praegu annab Eesti lipp võimaluse isegi nagu odavamalt ja madalama tasemega oma laeva opereerida kui mistahes mugavuslipu all olevat laeva, kuna need asjad on seal palju paremini reguleeritud, just meremeeste seisukohast lähtudes.

Meil siin on päris palju räägitud laevade Eesti lipu alt äraminekust. Põhjus, miks seda veel tehtud ei ole, peitub vist suuresti selles, et Eesti lipp annab võimaluse siiski tunduvalt odavamalt opereerida. Mugavuslipp ja ITF-i miinimum – neid väljendeid kasutatakse äärmiselt negatiivse varjundiga. Tegelikult on nende sisu meremehe jaoks tunduvalt positiivsem kui see, mis siin toimub.

Kui palju teie saadetud meremehi tavaliselt ühte laeva satub?

Kapten ja vanemtüürimees jäävad omad, vanemmehaanik samuti, ülejäänud saadame meie. Ja mitte ainult Eestist, perspektiivis tegeleme ka Peterburi kandist ja Lätist pärit meremeeste vahendamiseks. Peale inglise keele on Eestist läinuil võimalus rääkida omavahel ka eesti ja vene keelt, samuti lugeda Eesti ajakirjandust, ka "Meremeest", mida neile saadame.

Need mehed on koduse infoga paremini varustatud kui Eesti laevaomanike juures töötajad. Side kodumaal toimuvaga on neile tagatud. Ka on igal meeskonnaliikmel lihtne meili abil koduga suhelda – reeglina on igaühel oma diskett, kuhu oma kirjad salvestab, ja ühel satelliitside-seansil saadetakse kõigi omad ära. Seansid on iga päev.

Teisedki inimesed peale meremeeste võivad pingsalt töötada. Aga meie keegi ei jää kolmel kuul oma kontorilaua või treipingi manu ööpäeva ülejäänud tunde veetma. Selleks ülejäänud ajaks on laevas nende kättespordisaalid, videovaatamise ja muusikakuulamise võimalused. Paljude teiste meie meremeestega võrreldes on sealsed tingimused päris kadestamisväärsed.

Kõik need asjad ei ole tegelikult nii kallid, küsimus on rohkem tahtmises. Ühe laeva 17 mehe jaoks 3 eksemplari "Meremeest" tellida ei ole näiteks üldse kallis. Võib ju mõelda, et pole meie asi – saatsime laeva mehed ja

muu meisse ei puutu. Aga püüame meremeestele eemalolekut kodunt ikka nii normaalseks teha kui võimalik.

Osa aluseid sõidab tramplaevadena – kust kaup tuleb, sealst võtavad, sõidetakse n.ö. ümber maakera, aga on ka näiteks Taani suure energia-kompanii laev, mis sõidab kindlat liini ja iga kahe kuu tagant on jälle Taanis. Lähiajal hakkavad mõned meie mehitatud laevad Euroopa regioonis sõitma.

Lepingute pikkus sõltub laeva sõiduplaani intensiivsusest. Pikkade ülesõitudega puistlastilaeval, kus vahid neli tundi üle kaheksa, on lepingud 6 kuud pluss-miinus üks. Intensiivsemate liinide puhul Euroopas teeme kolmekuulisi lepinguid. Seejärel ollakse kuu-poolteist kodus, ja võib jälle minna.

Laevaomaniku huvi on head mehed uuesti oma laeva kas samale kohale või aste kõrgemale saada. Aga meie firma on alles alustanud, ja meie olem nende laevaomanike jaoks uued ning esimene leping näitab neile, mis meestega tegu – kedagi hakatakse tagasi tahtma, kellegi kohta ehk arvatakse, et ei sobi nende mentaliteediga. Praegu ei oska veel arvata, kas tulevikus saame ka pikemaid lepinguid sõlmida.

Meremehed hakkavad saama palgalisa, olenevalt sellest, kui kaua on konkreetse laevaomaniku juures töötanud.

Mis siis saab, kui meremees, kel leping parajasti lõppenud, koju puhkama tuleb ja haigeks jääb ning ei saa alustada, kui uue lepingu võiks saada?

Töötamise ajal on praegu tervisekindlustus P&I klubi kaudu. Lähiajal saavad need inimesed rahusvahelise tervisekindlustuse (see ei kehti vaid USA-s). See on üks väga oluline asi, et tervisekindlustus oleks ka siis, kui meremees on parajasti laeval maha tulnud.

Järelmaksu, krediitkaardi või näiteks lapse õpelaenuki puhul küsib pank töötaja tagatiskirja, aga kõneksolevail meremeestel vahepeal töötajat ei ole.

Kõik algab sellest, et Eestis ei ole kahjaks reguleeritud ega saa tõenäoliselt niipeagi reguleeritud meremehe elukutse eripärast tulevavad erinevused tavatöötaja omast. Keskmiselt 9 kuud aastast on meremees merel, kus ei tarbi mitte ühtki n.ö. sotsiaalset hüvet. Hollandis, Taanis, mujalgi on need asjad juba reguleeritud. Ei saa öelda, et su perekond maal ikkagi tarbib neid sotsiaalseid hüvesid: osa perekonnast meremehe enda näol ei tarbi, ja pealegi võib ka meremees poissmees olla. See ei ole miski põhjendus.

Laevaomanik on ta töötamise ajal kõik sotsiaalmaksu alase enda kanda võtnud, ja teist korda seda makstada on ebaõiglane – kolmandiku päevast peab meremees töötama selle heaks, mida ta kuidagi kasutada ei saa, sest viibib laevas.

Mis huvi on ESCO-l olla sellise firma omanik, mis tal paremad meremehed nina eest ära võtab ja mujale tööle saadab?

See on võimalus anda oma meremeeste paremale osale võimalus sõita natuke teises süsteemis ja teistel tingimustel, saada uut kogemust ning siis tulla tagasi Eesti Merelaevanduse laevadele. Keskealiste, kaua siin sõitnud meremeeste oskused ja tase ei ole võib-olla nii head kui ka väljaspool töökogemuse saanuil.

Teine põhjus on muidugi see, et ESCO-l jääb laevu vähemaks, vanemad laevad müüakse ära ja uusi tuleb neist vähem asemele ning osale senistest töötajatest ei jätku laevades kohti.

Teie firma nimes tähendavad T ja E firmat "Tschudi & Eitzen". Kas meremehed lähevad ainult või ennekõike nende laevadele?

Ei saa nii ega naa öelda, kumbki variant ei kehti.

Kust teie oskused personali-tööd teha?

Tean päris hästi, mida üks meremees ootab laevaomanikult ja kuidas üks laev saab hästi mehitatud – millised need mehed peaksid olema. Need kogemused on mul praktilisest meresõidust olemas. Peale selle külastan pidevalt neid laevu, olen kursis iga firma "Ohutu korraldamise süsteemiga", iga firma nõudmistega oma meestele, iga firma eripäraga. Meremehed saavad meilt informatsiooni oma tulevase laevaomaniku ja laeva kohta, loeme neile siin enne laevaminekut ka ISM-kursuse.

Merendusäris on paratamatult nii, et tõeliselt suurt raha teenitakse mujal kui meie Läänemeres – siin käib vaid n.ö. leivapuru üleskorjamine, seda nii reisi- kui kaubalaevanduses. On välja kujunenud, et kes teeb äri Singapuri ja Filipiinide lähistel, ka "Tschudi & Eitzen" ise, kasutab seal ka seal-seid meremehi. Kuigi saksa, taani või norra laevaomanikud neid kasutavad, tehakse siiski meelsami koostööd kultuuriliselt suhteliselt lähematest rahvustest meremeestega.

Ainult et põhjamaalt pärit meremehel on võrreldes lõunamaalasega vaja veel ka maja soojustada, soe jope ja saapad osta...





Filipiini meremehed ja eriti ohvitserid ei pruugi üldse siit minejatest madalamal tasemel olla, nad on tõsine konkurents. Siiski ollakse põhjamaise töäjõu eest nõus ehk ka rohkem maksma.

Kvaliteetsele laevaomanikule sobiv meremeeste hulk siin ei ole väga suur. Õnneks on meie merehariduse etteotsa asunud inimesed, kes ise on tulnud tänapäevast laevajuhtimisest. Mingil juhul ei taha midagi halba öelda eelmiste tegijate kohta, lihtsalt kui sa ei ole enam asja sees, siis ükskõik kui hea sa muidu ei ole, on su tulemus kahjuks kehvem.

Mis siis viga oleks, kui Eestis oleks rohkem rikkaid laevaomanikke, kes sealjuures tegelikult ka hoolivad oma meremeestest, mis oleks täiesti kindlasti pikaajalise edukuse alus. Arvan, et meil siin Eestis on suhtumine natuke vildakas, kui ütleme, et müüme end odavalt Läände ja vaatame sellele halvasti, kusjuures tol odavusel on tegelikult neli korda kallim hind kui see, mida ise siin sellele inimesele maksaksime.

Meiesuguse kontori asutamiseks – selliseid on siin ka küllalt palju –

pole formaalselt suurt midagi vaja. Ainult et sel on mõte vaid siis, kui kõigepealt on olemas laevaomanikud, kelle alustele meremehi saata. Meile tulijad on väga imestunud, kui me ei küsi nende käest raha. Püüame professionaalsel kombel viia kokku professionaalsed laevaomanikud ja professionaalsed meremehed. Üksinda Lääne laevaomaniku juurde minna ei ole just lihtne. Aga kui kõigi kolme osapoole tase on kõrge, siis saavad nad kõik oma huvid rahuldatud.

Kas 62-aastane hea spetsialist saab teie kaudu tööd?

Saab.

Tõesti?! On see võimalik?

Jah. Oleme juba selle teemaga kokku puutunud. Asi ei ole vanuses, vaid professionaalsuses. Ja mõni 45-aastane on nagu teine 70-selt.

Kas võib siis arvata, et teie firma loomise üks eesmärke oli ka luua korruptsioonivaba personaliosakond?

Ei oska seda kommenteerida, sest ei tea, kuidas käib personalitöö teistes firmades. Ausalt öeldes ei tuleks selle pealegi, et see töö võiks olla seotud korruptsiooniga.

Aga kui tuleb keegi ja paneb ümbriku lauale?

Siis tal küll meie kaudu tööd leida ei võimaldu. Niisugune inimene on seda tõenäoliselt teinud varem ja võib teha ka tulevikus. Professionaalid leiavad endale tööd ausal teel. Järelikult võib arvata, et niisuguse inimese tase ei vasta nõutavale. Ja seesugust me tööle ei saada.

Millal teie firma alustas?

Firma on registreeritud 5. mail. Ja nüüdseks on tagasiside olemas, et meie mehed on sama head kui mistahes muudki. Oleme jõudnud juba kaheksanda laevapere komplekteerimiseni. Kusjuures iga töökuu eest arvestatakse meremehele 7 puhkusepäeva. 6 kuud ära sõitnud, saab ta 42 päeva eest puhkuseraha pluss toiduainete kompensatsioon...

...mis Eestis on erisoodustus ja kuulub tulumaksustamisele?!

Need on rahvusvahelised nõuded, ITF-i välja töötatud ja kollektiivlepingusse pandud. Toiduraha on umbes 288 kr päevas...

ITF-i loodud tingimused meremeestele ületavad ilmselt Eesti seadusandlusega tagatu.

Mari Vamba
Madli Vitismann

DIS – oht Rootsi parvlaevandusele

Rootsi parvlaevad viletsa laevanduspoliitika küüsis

Kui Rootsi ei võta meetmeid, tekib Rootsi lipuga parvlaevandusel huvitav alternatiiv ja samas ka tõsine oht Taani registri DIS näol. Parvlaeva DIS-is registreerimine võimaldab laevakompaniidel personalikuludis alandada vähemalt 30% võrreldes Rootsi lipu all olekuga. 80-st Rootsi ja välismaa vahet sõitvast parvlaevast on Rootsi lipu all 20.

Nüüd saab DIS-is registreerida ka korralliselt Taani sõitvaid parvlaevu. Varem pääsesid registrisse põhiliselt mitte-Taani sadamate vahel liiklevad või siis ühe Taani sadamaga kolmnurkliinide alused.

Taani ümberkorraldused ohustavad suuresti rootslaste parvlaevatöökohati, sest laevade ümberregistreerimine Taani rahvusvahelisse registrisse DIS annab võimaluse kasutada neil välismaist odavat töäjõudu.

"Scandlines'i" tegevdirektor Åke Svensson arvas, et tõenäoliselt registreeritakse DIS-is kõik Rootsi ja Taani vahel kurseerivad parvlaevad. "Satume olukorda, milles Rootsi lipu all on võimatu konkurents osaleda, kui Rootsi ei kehtesta samasugust toetust, nagu on Taanis. Minu meelest on Taani toiminud oma hea äranägemise järgi ja kompenseerib parvlaevandusele *tax-free*-kaubandu-

sest ilmajäämist. Kui Rootsi ei taha teha sedasama, siis näevad otsustetegijad tegevusala minekut lihtsalt teiste lippude alla."

Suurem osa rootslastest laevapereleikmeist võib muidugi saada töökoha DIS-i laevadel, ent siis juba Taani töölepingutega.

Åke Svenssoni sõnul on suurimaks probleemiks praegusest seadusandlusest tulenev topeltmaksustamine. Taanis töötav Rootsi kodanik maksab tavalises korras tulumaksu Taanis ja tasakaalustab selle isiklikus tuludeklaratsioonis äranäitamise kaudu Rootsis. Aga kuna DIS-i töötajad saavad netopalka, siis seda Taanis isiku pealt ei maksustata ja nõnda ollakse sunnitud maksma maksu Rootsis.

Parvlaevandusel pole olnud kohta Rootsi laevanduspoliitikas, valitses konkurentsierapooletus.

Meresõiduameti peadirektor Anders Lindström: Nüüd asjaolud muutuvad, Euroopa Liidu riigid hakkavad ajama laevanduspoliitikat, milles Rootsi vaid heakskiitvalt osaleb. *Tax-free*-kaubandusest ilmajätmine, mis juba kahandas töökohtade arvu, topeltmaksustamine ja üldse kitsi suhtumine laevandusse näitavad selgelt rahandusministeeriumi hoiakut. Ra-

handusministeerium on tapnud merendusala skandinaavia tööturu.

Rootsi lipu all Helsingborgi-Helsingøri liinil sõitev "Aurora" hakkab vahetama lippu.

Åke Svensson selgitas, et "Scandlines'i" ettevalmistustööd võimaldavad parvlaevu peagi DIS-i ümber registreerida. Ka Rootsi ja Saksamaa vahet käivail Rootsi lipuga parvlaevadel ilmneb lipuvahetuse vajadus. Topeltmaksustamine ei lase rootslastel kuigi kaua DIS-i all tööd jätkata ning nende jaoks on töökohad kaotised. Varjatult nõuab DIS seda, et nende töötajad elaksid Taanis. Varem oli sellega mõningaid võib-olla lahendamiseks kalleid logistilisi probleeme, nüüd on Öresundi sild asja muutnud.

Kokkuvõttes võivad rootslased ilma jääda suurest hulgast praegusest töökohtadest.

Äratoodu oli kõne all 7. augustil Helsingborgis Rootsi meremeeste ametiühingu *SEKO sjöfolk* korraldatud seminaril.

Rootsi laevakompaniide poolt kontrollitav laevastik kahaneb kiiresti. Kuigi Rootsi lipuga kaubalaevade arvus k. a. I poolaastal muutusi polnud, vähenes väljalipustatud laevastikuosa 31 protsenti.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Tegevmeremees kaitstes magistrikraadi

Vastab "Kapella" vanem- tüürimees Ahti Pärna

Te kaitsete mai lõpus magistrikraadi. Pärnis üllatav on, et Eestis merenduses ka teadust tehakse.

Ega mu töö ka nii väga merenduslik ole, ja kuivõrd nüüd teadus – rohkem rakenduslik. Magistrikraadi sain majanduses, täpsemalt ärikorralduses (MBA – *Master of Business Administration*). Aga kuna olen õppinud ja töötan merenduses, siis valisin teemaks "ISM koodeks – kvaliteedijuhtimise alus merenduses". Kohe pärast merekooli läksime ühe sõbraga hr. Habakuke juhitud kommertskooli, aga seal taheti raha saada, ja õppimine muutus küllaltki kulukaks. Seejärel selgus, et sama asja saab Tallinna Tehnika-ülikooli juures ka riigi kulul teha. Kandidateerisime, ja meid võeti vastu.

Kaitsemiseni jõudmine võttis mul koguni viis aastat aega; tegelikult arvestatakse, et kolmest aitaks. Õpinguteks kulub 2,5 aastat – kuulasin igasuguseid majandus-, ärikorraldus-, finantsanalüüsi jne. alaseid loenguid, lisaks praktilised tööd – ning seejärel kirjutatakse töö. Ega see meretöö ja pere kõrvalt kerge olnud.

Kas Makarovi-nimelises akadeemias ka majandust õpetati?

Ainult natuke kommertspoolt, niipalju, kui kaptenil vaja.

Meil ISM koodeksi rakendamise alguse juures te ju juba olite?

Jah, olin juba "Meloodial" tööl.

Pidite siis ISM koodeksi tarvilikkuses veendunud olema, et selle oma magistr töö teemaks võtsite.

ISM on ju ka üks juhtimise eriliike, ja seostus küllaltki palju muus äriilmas levinud kvaliteedijuhtimise põhimõtetega – on ISO 9000 üks modifikatsioone, kohandatud merenduse jaoks ja reostuse vältimine juurde toodud. Ja kui juba ISM koodeksit firmas rakendada, siis oleks päris mõttekas kaaluda ka ISO standardi sisseviimist, sest põhinõuded on ikkagi samad ja saaks kohe teise sertifikaadi ka juurde. ISM-is ei ole puudutatud klientidega suhtlemist – kogu teeninduspoolt –, mis ISO-s sees on.

Mida see kliendile annaks?

Eks see sõltub firmast; teenindus-



Ahti Pärna vahis.

pool võib ka sertifikaadita olla ju samaväärne või paremgi. Aga sertifikaadi olemasolu tõestab, et firma sise- ja struktuur ja tegevus vastab kindlasti mõningaile kindlaksmääratud rahvusvahelistele normidele. Ühesõnaga, suurendab firma usaldusväärsust.

Mida teie teema puhul uurida oli – ISM on ju üks üsnagi valmis asi, mille sisse tuleb ennast sobitada?

Töö eesmärk oli võrrelda seda ISO 9000 ja ISO 4000 seeria standarditega. ISM ise on lühike; nende tarvis, kel seda vaja peaks minema, tuli lahti kirjutada, mida on tarvis teha ühel merendusfirmal, kus seda juurutada tahetakse: eeltööd, ümberkorraldused firmas jne. Lõpus üritasin ka uurida hetkeseisukorda Eesti merendusega tegelevais ettevõtteis: kas ISM koodeksi kasutamine on juba mingit positiivset tulemust andnud. See viimane kujunes töö kõige raskemaks punktiks... Et olen ise samuti asjaga natuke kokku puutunud, siis püüdsin pakkuda ka mõnd omapoolset ideed ja soovitusi, mida kellelgi ehk kunagi on kasulik lugeda.

On ju vaja, et asi käima läheks ja sellest ka kasu oleks. Tundub, et

meil on selle ISM-i taustal, mis peaks firmale ometi igati kasulik olema ja selle kulusid vähendama, siiski päris palju fiktiivsust. ISM seab firmale kindlad piirid, ja ega ettevõtetes sellest nii väga vaimustuses ei oldagi. Meie firmades on ISM koodeksit ka veel liialt lühikest aega kasutatud – 2 kuni 3 aastat –, ja ükski küsitletud firmadest ei suutnud küll märgatavaid kasusid välja tuua. Vaid ühes kohas märgiti, et nende ainsa sertifitseeritud laeva vastu on kaubavedajatel küll suurem huvi. Aga et vigastustest või õnnetustest tekivad kulud oleksid vähenema hakanud, seda küll ei ilmnenud. Ent see võib ka firmade statistika puudujääk olla.

Taotletaksegi ju eelkõige silti – oleme ISM-i järgi sertifitseeritud –, ja selle olemasolu peab aja jooksul kasu tooma.

Kusjuures silt teeb su märgatavaks eelkõige siis, kui kõigil seda veel ei ole.

Eks firma peab ise asjast väga huvitatud olema, siis hakkab ISM-i sisseviimisest kasu saama. Aga see eeldab ka kulusid: vanad laevad, nagu nad meil on, nõuavad eriti hooldust, ja siit tekivad kulud. Kuid kulutusi tehakse sageli alles siis, kui on viimane hetk käes.

ISM-s nõutavad protseduurid teevad lüüsi ka mõnevõrra lihtsamaks.

Õeldakse ju, et suur osa ISM-ist seisneb selles, et kui midagi teed, siis kirjuta aga üles. Jääb vähemalt jälg, kes mida tegi või tege-mata jättis?

Seda proovitakse nii ära kasutada, aga ega eesmärk pole ju teada, keda süüdistada, vaid selles, et inimesed ise teaksid, kes mida peab tegema ja kes mida ei tohi. Ühesõnaga, eesmärk selles, et tööd saaksid tehtud, mitte selles, et pärast kedagi milleski süüdistada.

Kes teie magistr töö juhendaja oli?

Mind juhendas Heino Levald; oponentid olid tehnikaülikoolist ja ESTMA-st.

Kui mahukas on tänapäeval magistr töö?

Mul tuli üle 80 lehekülje; see oli täiesti piisav.

Ja kus seda lugeda saab?

Eksemplare on tehnikaülikoolis;



ühe kinkisin isale; ja koopiaid on veel inimestel, kes neid soovisid saada.

Teil oli hea haridus ja tasuv töökoht olemas. Mis huvi teil oli magistriõppesse minna?

Alustades oli mõte, et kunagi tuleb ju merelt ka ära tulla. Teine haridus tagavaraks taskus võib ära kuulda. Tüürimehe amet on nii spetsiifiline, et kooli ajal naljatasime: ega peale mere selle haridusega mujale saa kui taksojuhiks või baarimeheks. Nüüd küll paistab, et saaks ehk muudki töökohti.

Kui juba magistratuuris õppisin, siis oli huvitav ka. Nii see läks.

Kas kaptenidiplom juba on?

Veel ei ole.

Aga varsti tekib?

Tahaks loota.

Kraadiga mees – teisi õpetama ei lähe?

Majanduslikult ei kannu välja. Ja ega tea, kas see ka õnnestuks: sellekski on mingeid teadmisi ning sisemisi omadusi vaja.

Kas teie jaoks järgneb nüüd endastmõistetavalt ka teadusliku karjääri järgmine etapp?

Arvan, et ei. Sügavam huvi on tekkinud arvutiasjanduse vastu, tahaksin sügisel võib-olla programmeerimist ja arvutivõrke õppima minna. Kogu see elektroonika trügib ju hoogsalt ka laevade peale. Ja on juba laevu, kus arvutid on omavahel võrgus. Ka *mustad kastid* on tulekul. Vaja oleks uurida, kuidas laeva ja firma vahel andmesidet parandada.

Elektroonika areneb kiiresti, ja hakkab tekkima lõhe programmikirjutajate ja arvutivalmistajate ning arvutikasutajate vahel. Viimatinimetatud ei saa enam alati aru, mis seal sünnib. Maal helistad tugiisikule või tuleb arvutihooldaja ning toob teise kasti asemele, kui miski nässus. Merel on see asi märksa raskem. Seal peab tarkvara olema tavalisest lollikindlam.

Nime järgi on meil nüüd mereakadeemia, kus siis ka merealast teadust peaks tehtama. Kuidas neid väljavaateid hindate?

Professionaalset teadusetegevust seal muidugi vaja oleks. Sealsete lõpetajate tase ei ole minu meelest kõrge, just laevajuhtimise osas, nii praktilises kui ka teoreetilises pooles. Mäletan, et oma kooli lõpetanult laeva peale tulles tundsin end ikka päris kindlalt. Aga siit koolist tulevad inimesed praegu laeva ja ei oska – no näiteks – niisugust elementaarset asja nagu radarplanšetti kasutada. On kas õpetamata jäetud või nii

pealispindselt õpetatud, et on meelest läinud; see on natuke häbi-väärne. See on muidugi asi, mida on väga vähe vaja tänapäeval kasutada. Aga kui tead, kuidas paberi peal graafiliselt seda teha, siis on seda lihtsam peas ja mõttes ARPA peal vaadata. Laevajuht peab teadma, mis on selle kõige taga, mismoodi see laev ikkagi sõidab, miks seda signaali annab. Üürgab nurgas ja ütleb ai-ai – sellest on natuke vähe.

Räägitakse ka, et ei teata-osata laevas leiduvaid teatmikke kasutada.

Meile õpetati, et insener ei pea kõike teadma, vaid teadma, kust vaadata.

Mida teeksite teisiti, kui ikkagi läheksite merekooli tööle?

Ei ole seda mõelnud. Pealegi, seal on praegu kindlasti tegemist poliitiliste mängudega, neisse ei taha sisse trügida. Viimasel ajal on paistnud, et asi läheb merendusest ikka kuidagi väga kaugele, mingid isiklikud ja erakondlikud huvid paistavad vist rohkem mängus olevat.

Tulemuse järgi otsustades, mida laevas näen, peaks võib-olla õppekavadega midagi ette võtma. Kasvõi juba kõneks olnud planšeti juurde tagasi tulles: meile õpetati seda alates kolmandast kursusest igal aastal natuke. Niisugune õpetamise süsteem kinnistab mu meelest paremini teadmisi.

Kui peaks ilmuma järsku hulganisti noori, kes merenduses tahaksid magistritööd teha, siis kas neile juhendajaid leiduks?

Eks raske oleks. Mulgi oli oponentide leidmisega raskusi, kes peale majanduse ka merendusega oleksid seotud.

Kus meil on lähemad eeskujud, et normaalsel kombel merehariduse järjepidevust korraldada: et merekool oleks merekool, akadeemia oleks akadeemia ja sealt edasi?

Vanasti oli Peterburis tõesti hea tase, nüüd, ma arvan, on see ka natuke allapoole läinud. Meie koolis, nagu me riigis üldse, on ühed ja samad kaks takistavat asjaolu: üks on raha puudumine, mistõttu ei saa tehnilisi vahendeid osta ja ka õppejõudele maksta ning teine – kõrgetasemelisi õppejõude polegi kusagilt võtta. Hea kooli teeb ikkagi heade, ka teadustööd tegevate õppejõudude olemasolu, kes on huvitatud asja arendamisest. Inimeste arv siin Eestis riigis on ka natuke liiga väike, et kõiki kõige tarbeks võtta oleks.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Sihtasutuse Eesti Merehariduskeskus juhatajaks valiti Johannes Johanson

Pressiteade

Sihtasutuse Eesti Merehariduskeskus nõukogu 4. juuli koosolekul valiti sihtasutuse juhatajaks Johannes Johanson.

Sihtasutuse EMK juhataja valimiskonkursil osales neli kandidaati: Andro Kivistik, Johannes Johanson, Nathan Tõnnisson, Andres Ehrenbusch, kelle kõigiga nõukogu liikmed ka kohtusid.

Nõukogu otsustas Sihtasutuse EMK juhatajaks valida Johannes Johanson ning sõlmida temaga töölepingu alates 1. augustist. Teiseks juhatajakandidaadiks otsustati valida Andro Kivistik.

Kõik otsused võeti vastu ühehäälselt.

7. juuli

Eesti Haridusministeerium

Mereväe ülem asus õppima

Pressiteade

Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp asus 1. augustist õppima Saksamaa Liitvabariiki Bundeswehri juhtimisakadeemia kindralstaabi kursusele. Õpingud kestavad 30. juunini 2002.

Kaitseväe juhataja 21. juuli käskkirjaga on kaptenleitnant Kappi lähetuse ajaks mereväe ülema ülesanded pandud staabiülem leitnant Ahti Piirimäele. **Kaitsejõudude Peastaap**

Filipiinide 118-st merekoolist on 68 sulgemisohus

Üle poole Filipiinide koolidest, kus valmistatakse ette meremehi kuni laevajuhtkondadeni välja, ei suuda tõenäoliselt täita riigi esitatavaid kvaliteedinõudeid ja võidakse seetõttu sulgeda. Allesjääjad selguvad tulevas augustis, kui hariduskomisjon annab lõpliku hinnangu koolide kohta.

Nõuded on karmid ja koolidel on neid raske täita – pole vajalikke simulaatoreid, ei jätku kogunud ja asjatundlikke õpetajaid. Simulaatorid on väga kallid, ka ei suuda haridussektor konkureerida vilunud vanemohvitseridele välismaa kaubalaevastikes makstavate palkadega.

Filipiinid on suurim meremeeste "tarnija" maailma kaubalaevastikele, nüüd võib Filipiinidel merehariduse saajate arv aastas langeda poole võrra, 30 000-lt 15 000-le.

21. juuni

"Svensk Sjöfarts Tidning"

NMT asendub GSM-iga

Tänavu 10. detsembril suleb "Eesti Mobiiltelefon" oma analoog- ehk tuttavama nimega NMT 450-võrgu. Üheksa aastat edukalt tegutsenud ja kogu Eestit kattev võrk on juba praeguseks asendatud sama ulatusega GSM-võrguga.

NMT standardi vahetusel GSM-i vastu võimaldab EMT kõigi seniste soodustuste – madalama minutihinna, telefonipaari, üldnumbri – ületoomise koos sama numbri säilitamisega. Lisaks saab senine NMT-telefoni kasutaja meie müügiesindustest osta uue GSM-mobiiltelefoni 500 krooni odavamalt. Siiski tasuks lähemalt selgitada, kuidas sulgemisotsus sündis ja mis saab edasi.

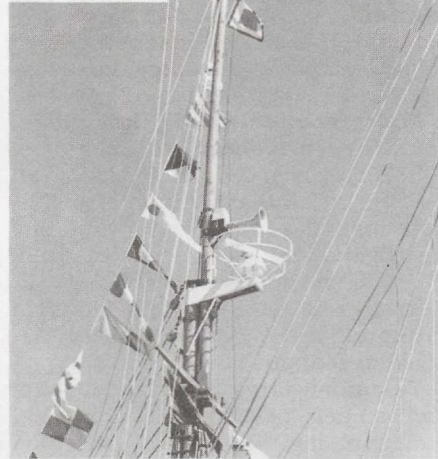
Lapsele ostetud jalgratas jääb talale paratamatult väikeseks ning koolilõpu aktuseks tellitud kleit või ülikond kümne aasta pärast enam selga ei passi. Isegi kui mõõduid sobivad, on selle ajaga mood nii palju muutunud, et sellisena tänaval käijat nähes võivad kaaskodanikud naerma puhkeda. Samamoodi raske on aastal 2000 ette kujutada ärim meest, kes ajab asju näiteks "Ericsson Hotline'i" telefoniga, mille kaalu ei sa võrreldagi näiteks "Ericssoni" viimase mudeliga R 320.

Kui "Eesti Mobiiltelefon" 1991. aastal NMT-võrgu avas, siis olid teised standardid mobiilseks sidepidamiseks veel liiga noored. 1995. a. jaanuaris alustas tööd GSM-võrk, mis tõi kaasa parema side kvaliteedi, kergemad ja väiksemad telefonid, uued lisateenused ja tarbijale kõige meeldivama uudisena ka telefonihindade languse.

Tõsi, ka NMT-telefonid tegid läbi arengu ja muutusid turvalisemaks. Tänu SIS-koodi (*Subscriber Identity System*) rakendamisele kadus võimalus n.ö. piraatkõnede tegemiseks NMT-telefonidega. Ilma SIS-koodita aparate sai aga kasutada pakettis "Helista mulle", mis võimaldas kõnede vastuvõtmist ja helistamist hädaabinumbri 112. Telefonipaar ja üldnumber võimaldas kasutada kaht mobiiltelefoni, üht GSM- ja üht NMT-telefoni poole kuumaksuga ning tasuta kuulus sellesse paketti kõnepost. NMT-võrgus peetud kõned olid 10% odavamad kui GSM-võrgus.

Vahepeal on aga hinnastruktuur nii palju muutunud, juurde on tulnud "Delta" pakett, mille kuumaks on palju odavam ja "Simpel"-kõnekaart, mil-

Side aastal 2000: antennid vana purjelaeva puitmastis.



lel kuumaks üldse pole. Helistamine "Delta" pakettis EMT võrgus on ööpäev läbi ühesuguse soodsa hinnaga, "Simpelil" on jälle soodusajal kõned kõigisse Eesti võrkudesse ühesuguselt soodsa hinnaga. Nii on 10%-line hinnaalandus ja üldnumbri teenus kaotanud oma aktuaalsuse.

Käesoleva aasta algul jõustunud "Telekommunikatsiooniseadus" aga lausa kohustas meid NMT-kõneminuti hinda tõstma, sest seadusesse on sisse kirjutatud kulupõhise hinnakujunduse nõue. Kui sellele lisada veel pidev klientuuri langus, saamegi piisavalt põhjendusi sellele raskele, kuid hädavajalikule otsusele. Kui 1997. a lõpul oli NMT klientide osakaal ligi 17% kogu klientuurist ja 1998. a. lõpul veidi üle 10%, siis eelmise aasta lõpuks oli see näitaja kõigest 4% (9600 klienti – *toim.*). Selliselt positsioonilt tuligi langetada otsus, kas hoida NMT-võrk töös, kuni viimane kasutaja on GSM-ile üle läinud, või pakkuda asemel alternatiive, mis soodustaksid standardivahetust.

Mai keskel avalikkusele tutvustatud plaan on kolme kuu jooksul edasi are-

nenud ja meeldiv on tõdeda, et kliendid suhtuvad muutusesse positiivselt. Tänu suhteliselt väikesele kasutajate arvule on võimalik läheneda igale konkreetsele nõudmisele ja murele individuaalselt ja leida lahendus, millega klient lõppkokkuvõttes rahule jääb. Oli neid, kes ei soovinud uut GSM-telefoni osta, vaid olid rahul kasutatud telefoniga. Neile soovidele saime õige ruttu rahuldavalt vastata ja meie müügiesindustes müüakse nüüd ka kasutatud mobiiltelefone soodsama hinnaga.

Jäänud on vaid üks loodusseadustest tulenev probleem. Kui NMT-signaali levis maismaal 30 ja merel isegi kuni 100 kilomeetri kaugusele, siis GSM-signaali pikimaks teekonnaks on 35 kilomeetrit. Sellisel kaugusel rannikust saab tõenäoliselt GSM-telefoni kasutada juba praegu. "Eesti Mobiiltelefon" kasutab oma võrguseadmetena "Ericssoni" tehnoloogiat ja tarnija on alustanud uurimusi, kuidas oleks võimalik ka GSM-signaali levikut merel pikendada isegi 70 kuni 120 kilomeetrini, aga vastavate seadmete valmimise aja kohta ei oska EMT praegu midagi kindlat öelda. Paremal juhul saab uut süsteemi rakendada juba sel aastal, halvimal juhul järgmise aasta keskpäeval. Seni on võimalik kasutada kogu territoriaalvee ulatuses GSM-telefon ning lisaks veel muid laevadel asuvaid sidevahendeid.

Kokkuvõtteks võib öelda, et mobiiltelefon on muutunud üheksa aastaga elementaarseks tarbeesemeks nagu näiteks televiisor, ja kvaliteedi nimel on vahel vaja teha näilisel kardinaalseid otsuseid. Paralleel telega ei ole juhuslik – meenutagem, et aasta tagasi läksid kõik telejaamad üle PAL-süsteemile, mille tulemusena osa televiisoreid tuli välja vahetada. Ka raadiotel kadus keskline kuulamise võimalus ja ultralühilainel edastatavate saadete jaoks tuli soetada uus aparaat.

Telekommunikatsiooni areng on muutunud kiireks, kolmanda põlvkonna standardid on väljatöötamisel. Ühel päeval me peame teatama GSM-i vahetamisest UMTS-i (*Universal Mobile Telecommunication System*) vastu. Kõik toimub progressi huvides.

EMT avalikkussuhete juht

Jüri Kriisemann

Tarbijakommentaari

Mida ette võtate, Piirivalveameti side- ja valvetehnika osakonna ülem AIVAR LÖHMUS?

Meie kasutame NMT-d nii laevadel kui ka mujal nii kaua, kui see võimalik, seega 10. detsembrini. Muidugi ei saa me mõjutada eraõiguslikku ettevõtet, et ta meie jaoks jätkaks NMT-sidega.

Laevade side, mis päästetegevuseks vaja, tagame igal juhul. Lähtume Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO nõudeist ning peame kuulma kõiki häireteateid. Merevalvekeskus saab häireteateid vastu võtta igast territoriaalvee punktist. Uues ultralühilainesüsteemis on kalda tugijaamad ühes süsteemis ja nende abil on võimalikud üleminekud raadiosidelt kalda telefonsidele ja vastupidi.

Raskem on huvilaevadega, mil pole vajalikke raadiojaamu. Selles osas tuleks nõuda, et neil oleks pardal raadiojaam, millel on 16. kanal: meie kordoneis kuulatakse 16. kanalit ööpäev läbi.

Madli Vitismann

Tarbijakommentaar

Mida ette võtate, "Eesti Merelaevanduse" sidespetsialist VLADIMIR PANKRATOV?

NMT-sidet kasutasime peaausjalikult Läänemerel, kauge- mal Euroopa-liinidel ja mujal on GSM-, mini-M, Inmarsat-A ja Inmarsat-B-side. Viimane neist on eriti kallis.

NMT ja GSM pole päris mereside. Pigem on need standardid mereside konkurendid: odavamad ja mugavamad. Seetõttu võib isegi karta, et meremeestel kaob pikapeale oskus ja harjumus õiget meresidet kasutada. Avarii puhul aga saab juttu olla vaid meresidest, NMT- või GSM-telefoni peale siis lootma jääda ei saa. Meie laevad sõidavad ohutuspiirkondades A3, A2 ja A1. Nende nõuete kohaselt peab laevadel, mis sõidavad kaldast kaugemale kui 200 miili, olema sattelliitside.

Sidejuhikommentaar

Mis asendab edaspidi NMT-d, Meresidekeskuse direktor JÜRI GRIGORJEV?

Mullu käiku lastud ultralühilainejaamade kett, mis on kuul- dav umbes 50 km kaugusel rannikust.

Tõsi, see on mõeldud eeskätt suurematele laevadele, s.t. neile, kel on raadiojaam. Huvilaevad ja kaluripaadid jäävad küll meresidest ilma.

Merepääste seisukohast inimeste jõukamaks saades asi ei muutu: käsisaatejaam maksab 3000–5000 krooni, s.t. um- bes sama palju kui mobiiltelefon. Kuid meie ise kommertssi- dega ei tegele, selleks peavad raadiojaama omanikud sõlmi- ma lepingu operaatoritega, kes esitavad neile helistatud aja eest arveid. Minutihind tuleb siis praegusest muidugi tundu- valt kõrgem, sest operaatori tegevuskulud on võrreldavad mo-

Igal juhul laevadel side on, kui see ka laevaomanikule kalli- maks maksma läheb. GSM-telefonid kaptenitele jäävad, kuid nad kasutavad neid peamiselt siis, kui vaja kaldal asju ajada. NMT-telefonide asemele tulevad mini-M-telefonid, mille apa- raat maksab 3000–4000 \$ ja kõneminut 2 \$, seega on see laevaomaniku probleem.

Senigi oli häda, et mobiiltelefonide puhul polnud mere- sidele mõeldud. Mastid pole ju merel, aga nad võiksid vä- hemalt kaldale lähemal olla. Näiteks telefonikõne puhul ühest jaamast teise üleminekut ei märka, aga faksi korra- likult saata ei saa, kui aparaat vahepeal teisele tugijaama- le ümber lülitub.

Reisilaevadel, kus vaja ka reisijaile side tagada, kasutame tavalistest 2W-stest GSM-telefonidest võimsamaid, 7–8 W võimsusega aparaate ja tellime laevadele uued antennid. Kal- dast 20–30 miilini peaks telefonside säilima.

Kanname need kulutused, aga ei saanud ju "Eesti Mobiilte- lefonile" öelda, et jätke meie jaoks NMT-side alles.

biiloperaatori kuludega, sissetulek on klientide vähesuse tõt- tu aga ilmselt väiksem.

GSM-side kvaliteet on NMT-ga võrreldes muidugi tunduvalt parem.

Merepääste seisukohalt tagab side SOLAS-konventsiooni- ga nõutud GMDSS-võrk Eesti rannikul, mis võimaldab 16. ka- nalil saata väljakutseid ja hädasõnumeid ning 70. kanalil, mis on puhtdigitaalne, vajutusega ühele *punasele* nupule mere- valvekeskusesse edastada koos hädasõnumiga ka laeva koor- dinaadid GPS-ilt ja laeva nime, mis on varem seadmesse salvestatud.

Lisaks sellele on meie 11 tugijaamas duplekskanal, mida saab ühendada telefonivõrku.

Huvilaevnike liit pole sideprobleemiga meie poole pöördu- nud, probleem aga selles, kuidas teha mereside kättesaada- vaks tavatarbijale. Näiteks Kihnu ja Ruhnu uute mastide kaudu peaks Väinameri olema levialaga kaetud. Meie edastame selle võrgu kaudu kaks korda päevas ilmateateid; merepäästesidet ja arsti konsultatsiooni kasutatakse tasuta. **Madli Vitismann**

Lootsikaatrid Göteborgist

7. juulil alustasid Göteborgist ko- duteed kaks lootsikaatrit, mis Lae- valiikluse Juhtimiskeskus ostis Rootsi Meresõiduametilt.

Kaatrid sõitsid läbi Göta kanali, kus Laevaliikluse Juhtimiskeskuse asedirektori Lembit Mõtliku sõ- nul kontrolliti kiirusepiirangutest

kinnipidamist üsna karmilt. Tee- konda üle Läänemere alustati Oxe- lösundist.

Lootsikaatrid on ehitatud aastail 1981–1982, 12 m pikad, kiirus on 17–18 sõlme. Maksid kokku 400 000 Rootsi krooni.

Madli Vitismann

Parvlaevaga Rootsist Lätti

31. juulil avas VV-Line parvlaevali- ni Västervik-Ventspils. Laev väljub kummastki sadamast kolm korda nädalas. Liinile asub selleks otstarbeks renditud *Finnlines*'i veeremilaev "Finn- maid", mida varem kasutas *Finnlink*.

Laeval on sõidukijuhtide jaoks 69 magamiskohta. Kuigi ollakse esma- joones veeremiveoliin, on muidki rei- sijaid võimalik kaasa võtta, ent tege- mist pole siiski reisiijatekesksusega.

Svensk Sjöfarts Tidning"

Kõrghooaja lõppedes lõpeb ka liiklus

Kuu aega plaanitud varem lõpetab *SeaCat* liiklemise Göteborgi-Frederik- shavni liinil. Hooaeg lõpeb 13. augustil ja veel pole kindel, kuidas või kas üldse jätkatakse 2001. aasta suvel.

Reisijate vähesus ja pisenenud pardalmüük pärast *tax-free*-müügi ärajäämist 1999. aastal on toonud allakäigu. Andmed tipphooaja reisi- jate arvu kohta pole veel saadaval, ent mulluse sama ajaga võrreldes on *SeaCat*il olnud 40% vähem sõitjaid.

Seacat püüdis oludega Kattegatti kohaneda ja pani hooajaks käima väiksema kiirparvlaeva "SeaCat Dan- mark". Eelmise aasta suvel liikus lii- nil ühekereline "SuperSeaCat One".

Muresid on ka Öresundis. Pärast silla avamist on tunduvalt vähemaks jäänud sõitjaid Malmö ja Københav- ni vahet käivail tiiburlaevadel. Sild on mõjutanud reisimist samuti Hel- singborgi-Helsingøri liinil.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Finnlinesi laev boikotis

Soome Meremeeste Unioon boikoteeris Rauma sadamas veeremilaeva "Finn- merchant". Laadijate ametiühing toetas sellist sammu ning ei lubanud laeva ei los- sida ega lastida. Hiljuti lõpetas *Finnlines* kollektiivlepingud Soome lipuga laevade "Finnmerchant" ja "Oihonna" töötajate- ga ning mehtas need laevad poola mees- konna ja osalt poola juhtkonnaga, mõle- mal laeval kokku töötab 28 poolakat. Nii laevajuhtide kui ka mehaanikute liit on sellesse suhtunud nõusolevalt, kuna Soo- me Laevaomanike Liit on mõlema juhti- deliiduga häid suhteid hoidnud, et saaks välismaalasi tööle võtta. Kulutuste vä- hendamiseks välistööjõu palkamise kor- ra kohta on laevaomanike liidul Soome Meremeeste Uniooniga varasem kokku- lepe.

Kui läbirääkimistel üksmeelt ei leita, või- daks praeguste välismaiste meeskondade kollektiivlepingud laevadel eraldi lõpetada, teavitab Soome Laevaomanike liidu presi- dent Per Forsskål.

Laevad said siiski Soomest lahkuda. "Finn- merchant" sõitis tagasi Saksamaale ja seisab Travemünde reidil, "Oihonna" aga tegi järg- mise reisi Rauma, kus ta lossiti ja lastiti.

21. august "Svensk Sjöfarts Tidning"

"Arzamass" käib üle jõu

Piirivalveamet müüb "Arzamassi"

Treeninglaeva ülalpidamine on ülejõukäivalt kallis. Mereosakonna ülema Ervin Piikmanni sõnul nõuab suuri summasid dokkimine ja korrashoid. Kui laev piirivalvele üle anti, tehti see juba korda, aga uueks dokkimiseks, värvimiseks ja kere veealuse osa puhastamiseks kuluks tema hinnangul miljoni krooni ümber. Ka laeva seisukoht pole ohutu, sest sügistormidega võivad läänetuuled laeva ja kaid vigastada.

Meremeeste koolitust laeval korraldab OÜ Arzamas on tuletõrjetsükli üle viinud mereakadeemia laborisse, piirivalvesadamasse on jäänud kursuste vesisem osa. Et piirivalveameti meremeestelt ei nõuta veel rahvusvahelisi sertifikaate, sobib neile ka "Arzamassi" kursus, aga kauba- ja reisilaevnikke oleks tarvis paremat. Ervin Piikmanni arvates pole mõtet kursuseruumideks laevu ülal pidada, vaid riik peaks kavandama nüüdisaegse õppetreeningkeskuse ehitamise kaldal – jutt, mida on aastaid räägitud. Eeskuju on lähedal, näiteks Turkus. Aga pole raha. Ega ka täit selgust, mis meremeeste päästekursuste tsüklist edasi saab.

Piirivalveameti kinnisvaraosakonna ülem Rein Kikas selgitas, et laevaga toimiti nii, nagu riigivara võõrandamise kord ette näeb: pandi lehte müügi-kuulutus, mille peale tuli üks pakkumine. See on vastu võetud, heaks kiidetud ja esitatud siseministrile kinnitamiseks.

"Arzamassi" müügiga tegelnud Põhja Piirivalvepiirkonna logistikaülem Vello Suuder aga keeldus täpsustustest, teatades, et "Meremehe" huvi kõigi meremeeste viimase kümne aasta koolitustandri ja ühtlasi riigilaeva vastu on kohatu, sest tegu piirivalve siseasjaga, ning laksas sõjaväelise resolutsuutsega telefonitoru hargile.

Ostjal polnud häbeneneda: laev läheb tagasi Vene-Balti sadamasse. "Arzamassi" ostis alghinnaga 750 000 krooni oksjoni ainus pakkuja – Balti Laeva-remonditehase vanametalliga tegelev tütarfirma OÜ Refonda.

Madli Vitismann



1955. a. Saksamaal ehitatud laev võtab ära 102 m kaid pikuti ja 15 m laiuti, seda ruumi saaksid muudki piirivalvelaevad kasutada. Foto "Vapperi" ristimispaevast.

"Tamula" juhtum

14. juulil päästeti öötundidest öhtuhämaruseni kestnud kolme riigi ühise päästeoperatsiooni käigus uppumisest kalalaeve "Tamula", mille pardal ähvardas märg haud 50 meremeest.

Kesköö paiku avastas Ristnast 18 meremiili loodes paikneva ja püügipiirkonda suunduva kalatõttlemislaeva meeskond masinaruumi tunginud merevee, laeva masinad seiskusid ning mõne aja pärast ütles üles ka generaator. Laev langes seitsmekraadisesse kreeni, mis aegamööda suurenes.

"Tamula" kapten, kes lootis oma jõududega hakkama saada, ei informeerinud juhtunust Tallinna Merevalvekeskust, kuid saatis mõne aja möödudes teate laeva omanikule hr. Potjatševile. Viimane teatas juhtunust piirivalvele ja palus abi inimeste evakueerimiseks. Selleks ajaks oli laev jäänud masinate ja elektrita nelja meetri kõrguste lainete ja tugeva kagutuule (10 m/s) meelevalda. Suureneva kreeni ega lekke põhjus ei olnud teada.

Paar tundi pärast südaööd oli täies hoos üks viimase aja suurejoonelisemaid päästeoperatsioone, millest võtsid ühiselt osa Eesti, Soome ja Rootsi merepäästjad. Kaks pumpa koos neid teenindavate päästeametnikega pardale võtnud ja sündmuskohale suundunud piirivalve lennusalga kopterile saabusid abiks kaks

Soome ja kaks Rootsi kopterit. Tallinnast Kopli merebaasist alustas teekonda Eesti piirivalvelaev "Maru", soomlased saatsid välja päästelaeva "Merikarhu".

Eesti vastutusalas paikneva laeva päästmiseks ettevõtet hakkas juhtima Hiiumaa Piirivalvepiirkond eesotsas staabiülema Uno Kanguriga. Ühtlasi õnnestus Hiiumaa piirivalve korrapidajal saada sideühendus "Tamulaga".

Merehädas laevani jõudnud, kulusid tugeva tuule ja lainetusega marjaks ära rootslaste kopteritel kaasa võetud kerged mootorpumbad, mida võis laeva pardale toimetada vintsitrossi katkemist kartmata. Just nimetatud põhjusel ei õnnestunud laeva kohale lennanud Eesti kopteril mõni hetk varem päästeameti rohkem kui 200 kg kaaluvate pumpade üleandmine.

Kohalejõudnud päästjatega kontaktis olnud "Tamula" kapten keeldus meeskonda evakueerimast, ehkki laeva kreen oli vahepeal suurenenud kaheksa kraadini. Siiski võtsid Soome kopteri pinnaltpäästjad väidetavalt arusaamatuse tõttu pardale ja toimetasid Kärldasse kaks "Tamula" meremeest. Kella veerand viieks hommikul töötasid "Tamula" pardal kolm pumpa, sündmuskohale olid jõudnud piirivalvelaev "Maru" ja kalalaeve "Rand-2" ning nelja tunni pärast oodati "Merikarhu" saabumist.

Viis päästekopterit maandusid Kärldla lennuväljale ootama edasisi korraldusi, juhuil kui olukord peaks halvemaks muutuma. Kella poole kaheksaks oli "Tamula" kreen kadunud ning vetase laevas vähenenud, kell üheksa lahkusid Kärldlast Soome ja Rootsi päästekopterid.

Sündmuste arengut jälgisid piirivalvelaev "Maru" ning ka "Rand-2", mis üritas avariilukorras "Tamulat" puksiiri võtta ja lainetuses paigal hoida. Kella 10.56-ks oli "Tamula" triivinud välja Eesti vastutusalast ning juhtimise võttis üle Turku Merevalvekeskus. Sündmuskohal hakkas päästeoperatsiooni juhtima kohalejõudnud "Merikarhu" komandör.

Kella 11-ks oli Hiiumaa rannikust juba ligi 30 miili loodesse triivinud "Tamulal" leke likvideeritud. Laeva puksiiris hoidev "Rand-2" alustas tasahilju "Tamula" toimetamist Tallinna suunas. Samal ajal anti lahkumisluba ka Eesti piirivalvelaevale "Maru". Kell 12.15 alustas Tallinnast teekonda sündmuskohale pukser "Tugev", mille ülesandeks jäi "Tamula" lõplik Tallinna pukseerimine. Kell 18.40 lõpetas Turku Merevalvekeskus päästeoperatsiooni, pukser "Tugev" kohtus "Rand-2-ga" kella 23 paiku.

15. juulil kella 13-ks jõudis "Tugev" koos "Tamulaga" Tallinna.

Piirivalveameti
pressijaoskonna ülem
Urmo Kohv

Merevalvepäevikust

Paat läks ümber

29. juunil kell 9.25 teatas juhulik pealtnägija merevalvekeskuse, et Kopli lahes Kakumäe tipust üks kilomeeter põhja pool läks ümber väike puupaat kolme inimesega pardal.

Veerand tunniga sündmuskohale kihutanud piirivalvekaater ja mootorpaat võtsid merehädalised pardale ning toimetasid nad piirivalve Kopli merebaasi. Uppumissurmast päästeti Saue elanikud Jüri (1952), Leonid (1927) ja Valentin (1929).

Meeste seletusel läksid nad varahommikul kell 4.30 isetehtud ja eelnevalt registreeritud puupaadiga merele võrke välja võtma. Ilm oli meeste kinnitusel ilus ja tuul mõõdukas. Pärast võrkude väljavõtmist paari tunni möödudes otsustati sadama poole tagasi sõitma hakata. Poolel teel paati sadama suunas pöörates löid järsku 2-3 ootamatult tugevat lainet tagantpoolt paadi vett täis. Pärast pardani vett täis paiskunud paadi ümberminekut hakkas üks meestest ujuma kalda suunas, tema kaks kaaslast aga klammerdusid kummulipöördunud aluse külge.

Piirivalvurite hinnangul põhjustas paadiõnnetuse Kopli lahes tõenäoliselt ummiklainne, mis isetehtud puupaadi ootamatult vett täis paiskas.

Vene kaubalaevalt uppus inimene

29. juuni hommikul võttis Tallinna Merevalvekeskus vastu kiirsõnumi Vene kaubalaevalt "Standard", mille kapten teatas, et üle parda on kukkunud inimene.

Õnnetus juhtus rahvusvahelisel laevateel Vaingloo saarest 11 miili

Vergi sadamast leiti salaviina

18. juuli hommikul võtsid piirivalvurid valve alla Vergi sadama laohoone, kust eelnevalt leiti Soome saatmiseks valmis pandud 65 pudelit salaviina.

Vergi sadama direktor teatas piirivalvele kahtlastest pudelitest, mis väidetavalt asuvad sadama territooriumil olevas mittekasutatavas laohoones. Kohalejõudnud piirivalvurid avastasid kõnealuse sadamahoone lukustatud ruumist 65 pudelit viina "Vodka Gorbatschov". Piirivalve hinnangul oli valmispandud viinalaadung määratud laadimiseks mõnele Soome minevale laevale. Piirivalvurid võtsid lao valve alla ja kutsusid politsei. Alkoholi Soome toimetamise katsest informeeriti ka kolleege Kotka piirivalvekordonist. Politsei konfiskeeris salaviina ja tegeleb juhtumi edasise uurimisega.

Puhkusaja juhtumisi

lääne pool. Piirivalvurite ettepanekule saata õnnetuskohale kopter vastas laeva kapten, et päästeoperatsiooni enam ei vajata, kuna ohver kõigi eelduste kohaselt uppus. Kapteni kinnitusel vajus üle parda kukkunud inimene kõigi silme all põhja, ulatumata temale visatud päästerõngani.

Laev jätkas alustatud teekonda. Õnnetuse hetkel oli piirivalvekooper valmis väljalennuks, otsingud jättis ära üksnes teade ohvri kindlast uppumisest.

Jaht roolirikkega hädas

29. juuni hommikul kell 9 teatati piirivalvele roolirikke tõttu juhitava se kaotanud Soome jahist "Bodelö", mis oli teel Hanköst Visbyse. Õnnetuse hetkel asus jaht 8 miili Lehtma sadamast põhja pool. Jahi pardal oli kaks inimest.

Otsingule suundunud piirivalvelaev "Maru" võttis jahid puksiiri ja tõi aluse Lehtma sadamasse. Piirivalvurid remontisid ka hättasattunud aluse rooli ning pärastlõunaks oli jaht valmis teekonda jätkama.

Skuuter läks ümber

15. juulil kell 16.47 teatati Pärnu piirivalve korrapidajale Lapanina motelli juurest telefoni teel, et kaldast umbes 500 meetri kaugusel on ümber läinud skuuter ning vees on kaks inimest. Kell 16.52 suundusid sündmuskohale Jaagupi kordoni piirivalvurid maasturiga, mille haagisel võeti kaasa mootorpaat MP-38. Kell 17.05 jõudsid piirivalvurid mootorpaadiga sündmuskohale ja võtsid kannatanud, 54-aastase Ülle ja 20-aastase Hedi pardale. Kannatanutel olid seljas päästevestid, mis kergendasid neil päästjate saabumiseni veepinnal püsimist. Kell 17.11 kaldale toimetatud naine ja neiu esmaabi ei vajanud.

Kütus sai otsa

Samal päeval kell 20.30 teatati Tallinna Merevalvekeskusele, et Saaremaa ranniku lähedal, Hallirahust põhja suunas, on seiskunud Soome kaatri "Diplomand" mootor. Arvatavasti lõppes kaatril kütus. Kell 20.32 Roomassaarest väljunud piirivalvekaater jõudis sündmuskohale ja alustas kaatri pukseerimist kell 21.30. Kell 22.40 sildusid mõlemad alused Roomassaares sadama kai ääres.

Reede hilisõhtul ja laupäeva varahommikul oli piirivalve kaldale toimetanud veel kaks Pärnu lähel merehätta sattunud Soome kaatrit.

Paadimootorid rikkis

30. juuli keskpäeval sai Haapsalu piirivalve teate, et Sviby sadamast ühe miili kaugusel laevateel on seis-

kunud mootor paadil, mille pardal on kaks inimest.

Parajasti oma piirilõigus patrulliv Haapsalu kordoni piirivalvekaater leidis otsitava aluse 20 minuti pärast ja võttis paadis viibinud inimesed pardale. Piirivalvurid võtsid Haapsalu mehele Urmetile kuuluva paadi puksiiri ja töid Haapsalusse.

Pärastlõunal kutsuti Pärnu piirivalvurid appi kaatril "Elke", mille mootor oli üles öelnud Sorgu ja Manilaiu vahel.

Kaatri pardal, mida sündmuskohal puhunud mõõdukas loodetuul hakkas kandma laevatee suunas, viibis õnnetuse hetkel kaheksa inimest.

Piirivalve mootorpaat jõudis abi palunud merehädaliseni 25 minuti pärast. Sündmuskohal selgus, et kaatri meeskond oli vahepeal mootorit remontinud ning pärast proovikatsetust loobus kaatri kapten aluse pukseerimisest, lubades vaikselt käigul ise Pärnu sadamasse jõuda.

Jaht sõitis madalikule

2. augusti hilisõhtul sai piirivalve Harjumaa Häirekeskuselt teate, et Pakri lahes Paldiski Põhjasadamast 0,5 miili põhja suunas on madalikule sõitnud Eesti jaht "Justina" kahe inimesega pardal.

Kohe suunati piirivalvelaevalt "Pikker" sündmuskohale mootorpaat. Poole tunni pärast said piirivalvurid jahid madalikult lahti ning pukseerisid aluse Paldiski Põhjasadamasse.

Jahil mootor rikkis

6. augusti õhtul kell 20.21 sai Hiiumaa piirivalve teate, et Dirhami sadama sissesõidul vajab mootoririkke tõttu abi Soome jaht. Jahi kapteni seletuse kohaselt oli alus teel Lohusalu sadamast Lehtmasses.

Kell 20.55 jõudis sündmuskohale piirivalvekaater ja alustas jahid pukseerimist. Kella 21.30 pukseeriti jaht Dirhami sadamasse.

Infarkt reisilaeval

9. augusti õhtul kell 19.54 teatas "Baltic Kristina" kapten, et laeva pardal on saanud infarkti vanem naine, kes vajab kiiret toimetamist haiglasse. Teate edastamise hetkel asus laev Pakri poolsaarest põhjas rahvusvahelisel laevateel.

Kell 20.25 startis kopter Tallinna lennuväljalt, olles eelnevalt võtnud pardale Mustamäe haigla arstide brigaadi. Kell 20.45 jõudis kopter laeva kohale ja alustas haige evakueerimist.

Kell 21.30 maanduti haigega Mustamäe haigla juures ja 67-aastane väliseestlasest Rootsi kodanik anti arstide hooldes.

Piirivalveameti pressijaoskond

Noored meremehed päästsid purjetajaid

Nädal enne jaanipäeva jäi mastita Tallinna lähel võistu purjetanud avamerejaht "Triin". 18. juunil Naissaare külje alt Paljassaare poole Tallinna lahte suundunud jahi mast ei kannatanud ilmselt lahe suus välja

kiiret sõitu tugeva tuule ja ligi paarmeetrise lainega ning andis järele.

Jaht kaotas masti just siis, kui endise Noorte Mereklubi (nüüdse noortelaeva "Tallinn") õppelaev "Suurlaht" Paljassaare poolt lahte sisenes, et

lõpetada Vanas Kalasadamas viiepäevane õppereis Naissaarele, Paldiskisse ja Pakri saartele.

"Suurlaht" jäi jahi lähedal triivi ja kapten Erki Kuld päris, kas purjetajad vajavad abi. Jahi tekil neljakäpakil ringi ronivad ja lainelokses tasakaalu hoidvad mehed rehmasid vastu, et häda pole küll suur, aga abi võib tarvis minna. "Jääge ootama, proovime purjed veest kätte saada," hüüdis üks kaptenimõõtu mees vastu ning kogu meeskond asus raskeid vesilastis purjeid jahi pardale sikutama. Umbes poole tunniga saadi murdunud mast ja purjed kätte ning mast soriti parda külge kinni. "Suurlaht" andis jahile otsa ning see tõmmati ümber võõrireelingu. "Suurlaht" vedas jahti tasasel käigul mitu miili, kuni lainelöök reelingu lahti murdis. Purjetajad olid selle ajaga kõik taglase otsad veest välja õngitsenud ning lubasid teekonda Pirita sadamasse omal käel jätkata. Kuigi aeglaselt, sinna nad lõpuks jõudsidki. **Küllike Rooväli**



Purjetajad õngitsesid välja vettekukkunud masti ja taglastust.

"Svensk Sjöfarts Tidning" teatab:

Kokkupõrkes hukkus ITF-i laev

ITF-i näituse- ja ringreisilaev "Global Mariner" uppus 2. augustil Matanzases pärast kokkupõrget universaallaevaga "Atlantic Crusader". "Global Mariner" lahkus kai äärest 17 000 tonnise teraselastiga, abiks kaks pukserit ja pardal kolm lootsi, sattus ootamatult neljasõlmelisse hoovusse ja põrkas kokku ankrust lahtipääsenud Küprose laevaga "Atlantic Crusader", sai augu teise ja kolmanda lastiruumi piirkonda ning uppus.

1979. aastal ehitatud "Global Mariner" kuulus ITF-ile ja sõitis käesoleva aasta aprillini maailmas ringi ITF-i näitusega pardal. Hukkmise ajal oli laev laevapereta renditud Clyde Marine'ile õppelaevaks, mida opereeris Northern Marine. Pardal oli 22 alalist laevapereiliiget ja 9 kadetti, kes kõik päästeti.

"Global Marineril" oli P&I-kindlustus The Swedish Clubis, kere oli kindlustanud Storebrand. "Atlantic Crusader" on 8700 tonnise kandejõuga ja ehitatud samuti 1979. aastal.

3. august

Jagatud vastutus "Martina" huku pärast

Kui keemiatankeril "Martina" ja Saksa konteinerlaeval "Werder Bremen" oleks järgitud "Rahvusvahelist laevakokkupõrgete vältimise eeskirja", oleks 28. märtsil Kulleni tuletorni lähedal olnud võimalik ära hoida kokkupõrget, mille tagajärjel hukkus viis meremeest. Seda kinnitab Rootsi Meresõiduamet oma laevaõnnetuste raportis, välistades, et mingi tehniline rike põhjustas "Martina" tüürpoordi pöörde Saksa laeva ette. Süüdistatakse mõlemat kokkupõrkes osalenut. Uurimine osutab valele tegetsemisele, puudustele vahis, halvale ilmale. (Vt. "Meremees" nr. 3, lk. 20)

10. juuli

Varjusadamasse ei lubatud ja laev hukkus

Jaanipäeval uppus Kaplinna lähedal Robben Islandi juures Panama lipuga Kreeka puistlastilaev "Treasure" (dedveit 143 731 t).

Juba 14. juunil tormis viga saanud laev tahtis varjusadamat Saldhana Bays, ent ametivõimud suunasid ta 19. juunil Kaplinna ülevaatusel põhjendusega, et kahjustatud laev võib lekitada kütust. Kuna 20. juunil oli ilm endiselt väga halb, sõitsid ülevaatajad "Treasure'ile", kusjuures klassifikatsiooniühingu Bureau Veritas inspektor kukkus merre. Varsti oli ta päästetud ja viidi haiglasse. Järgmisel päeval sedastati, et laeva kereplaadid on lahti ning ranniku saastumise vältimiseks nõuti aluse pukseerimist sadamasse. Viimaks evakueeriti meeskond ja jaanipäeva varahommikul laev uppus koos Brasiiliast Jaapanisse teel olnud rauamaagilastiga ning 1300 tonni raskõli ja 90 tonni ligroiiniga punkris. Osa õli voolas välja, enne kui tuukrid said ventiilid sulgeda. Saastekahjutustajail tuli puhastada tuhandeid pingviine. Toimunu on tekitanud Bureau Veritase nurinat, et miks laeva ei lubatud kohe varjulisse vette: siis saanuks laeva päästa. Nüüd arvatakse, et juhtumit peab arutama rahvusvahelisel tasemel IMO-s.

26. juuni

Puiduveolaevade kokkupõrge

Kaks puidulastiga laeva, Saksa "Uppland" (3093 brt) ja Vene "Ivan Tihomirov" (2457 brt), põrkasid kokku 25. juunil mõni kraadiminut lõuna pool Utklippanit, mis asub Rootsisis Blekinge maakonnas Smålandi rannikul. "Uppland" öieti viga ei saanud ja võis sõitu Sundsvalli poole jätkata, aga Vene laeva pakpoord sai kannatada ning kokkupõrkes seiskusid masinad, mida ei suudetud uuesti käivitada. Mingil määral pääses punkrist vette kütust. Pärast Karlskrona Verköhamni pukseerimist laev lossiti ja remonditi. Aga Kalmarsundi poole triivis tuhandeid kokkupõrkes merre pudenud kasepalke.

Uppunud allveelaevad videolindil

Mitmete miiniotsimisoperatsioonide käigus on Eesti vetes avastatud hulganisti uppunud miine, miiniankruid, raudvaate ja muud kolu. Leiti laevugi, millest ka Eesti Meremuuseumi informeeriti, sest vajavad need ju identifitseerimist. Seda tööd ongi tasahilju teinud muuseumi uurimislaev "Mare".

1999. aasta suvel tehti põgus tuukrilaskumine Osmussaarest WSW suunas ligikaudu 12 miili kauguselt leitud vrakile, mis nii sonari pildi järgi kui ka tegelikult väikeseks allveelaevaks osutus. Asjaosalistega pikemalt rääkimata läks ajakirjanduses käibele versioon, et leitud on II maailmasõja ajal hukkunud Saksa allveelaev U-144. Vaidlema ei hakatud, sest tõde selgub tavaliselt teatava aja jooksul. Nii ka seekord.

Kõigepealt tuli sõjaajaloolane, allveelaeva "Lembit" komandör Vladimir Koppelman välja oletusega, et tegemist on 1941. aasta augustis Utõ saare lähistel kaduma läinud Vene allveelaevaga M-103. See on kirjas ka E. P. Ignatjevi sulest ilmunud ja 1996. aastal Peterburis trükivalgust näinud raamatus "Podvodnoje lodki XII serii".

Teine sukeldumine mõistatuslikule allveelaevale tehti k.a. 12. juulil. Vaatamata halvale ilmategale suundus "Mare" Läänemerele, sest muuseumile olid tulnud appi mehed, kelle vaba aega ja soodsaid ilmastikutingimusi tavaliselt kokku viia ei õnnestu. Osmussaare juures oli ilm nii karm, et kaaluti juba tormivarju minekut. Ankruplatsile jõudes vaikus äkki tuul ja kurss võeti uuesti läände. Vraki juurde jõuti paar tundi enne hämariku saabumist. Vrakile poi panek võttis mõnevõrra aega, sest peale üürikest tuulepausi hakkas lainehari jälle valgeks minema. Sukeldumiseks valmistuvate meeste näod läksid järjest tõsisemaks, sest sellise ilmaga ei tulnud "Mare" ankurdamine 52 meetri sügavusel lebava vraki kohale kõne allagi.

Probleem ei olnud sukeldumises. Tuukreid oli käigu pealt vette lastud ennegi. Keerulisem on raske varustusega koormatud meeste pealevõtmise. Kõrges laines tuleb laeva achter sealt allarippuva tuukritrepiga sügavusest üles tõusnud meestele otse nina alla toimetada, neid sealjuures vinti ajamata. Raske on tuukreil ronida ka rulluva aluse tekile. Tuleb tunnistada, et ohutustehnika arvelt tehti sukeldujale seekord teatud mõõndusi, kuid selle järeleandmise kompenseeris meeste vilumus.

Vihisevas tuules kargasid poist aeglaselt mööduva "Mare" ahtrist merre firma Tuukritööde OÜ juht Kaido Peremees, Sillamäe sukeldujad Sergei Tšukovitš ja Anatoli Barinov ning sõjapäetuukri väljaõppe saanud lätlane Aldis Balcevis. Pinnale tagasi kerkisid mehed 48 minuti pärast. Sellest 20 minutit oli kulunud laskumisele ja vraki ülevaatusse, ülejäänud aeg läks tõusule dekompresioonirežiimis. Tulemuseks olid mitme mehe vaatlustulemused ja head videokaadrid allveelaeva kõigist tähtsamatest kohtadest. Uppunud laeva traalijäänustesse mähitud komandosillal asuv luuk oli kindlalt suletud ning selle käsirattal olevad selgesti loetavad kirjad - *Otkrõto* ja *Zakrõto* - ei jätnud kahtlust laeva päritolu kohta. Komandosilla ees tekil olnud kahurist oli säilinud ainult alus. Ilmselt olid relva oma kohalt ära rebinud vraki taha takerdunud kalatraalerid. Purus-



"Mare" sukeldujaid püüdm. Kaido Peremehe foto

tatud oli ka allveelaeva komandosilla ümbritsenud duralumiiniumist kerge korpus. Laev oli põhja läinud, nina ees. Seda tunnistas savisse süüvinud võõriosa.

Terve oli periskoobi lääts. Üllatuslikult oli ahtriluuk avatud. Ehk üritasid põhjavajunud laeva sisse vangi jäänud mehed sealt avariiluugi kaudu pääseda? Ehkki allveelaevnikel on avariiluugi kaudu õnnestunud elusalt pinnale tõusta veelgi suuremast sügavusest, on seda tehtud soojemates vetes. Läänemere põhjas valitsev jääne temperatuur tähendab kergelt riidetatud inimesele vältimatut külmašokki ja surma.

"Mare" pardal nähtut ja filmitut Vene XII seeria allveelaeva joonistega võrreldes selgus, et tegemist oli vaieldamatult seda tüüpi, meremeeste kõnepruugis "Maljutkaks" kutsutud väikese laevaga, millel pikkust ainult 44,5 meetrit. 1965. aastal Moskvas välja antud raamatus "Borba za životšest podvodnohh lodok v Velikuju Otetšestvenuju voinu /.../" on juttu ka allveelaevast M-103, mis hukkus miinil 24. augustil 1941. aastal Hangost S pool. Just seal asub ka meie uuritud allveelaev. Kahtlust ei ole, sest Balti laevastikus olnud XII seeria üheksast allveelaevast hukkus sõja-aastail seitse, ja kõigi nende asukohad on ligilähedaselt teada. Peale M-103 teisi "Maljutkasi" selles rajoonis ei ole.

Tagasiteel koju tegid mehed ligilähedaselt samades tingimustes veel ühe sukeldumise täpselt samas sügavuses lebavale hoopis suuremale allveelaevale. Nimelt kaotasid 1990. aastate algul Eestist lahkuvad Vene mereväelased Suurupi ja Pakri vahele ühe Paldiskis baseerunud C-klassi (NATO klassifikatsiooni järgi "Whiskey"-tüüpi) allveelaevadest. Kuulu järgi tahetud seda vanarauaks müüa, kuid Rootsi pukseerimise käigus uppus laev ära.

Kuidas allveelaev nii suure leki sai, et mõnekümne-meilise pukseerimise peale ära vajas, on teadmata, ent hooletus ei mänginud siin kindlasti mitte tähtsusetut rolli. Ilma meeskonnata pukseeritaval "Whiskeyl" oli isegi komandosilla luuk pärani lahti, nagu allveevideolt hästi näha.

"Maljutkast" on "Whiskey" oluliselt erinev, ja seda mitte ainult mõõtmetelt. Sõja ajal projekteerisid veneelased uut keskmise suurusega allveelaeva (projekt 608), ent 1944. aastal õnnestus neil üles tõsta sakslaste VII seeria allveelaev U-250. Siis andiski Sõja-Merelaevastiku rahvakomissar N. G. Kuznetsov korralduse 608 projekteerimine lõpetada ja alustada U-250 põhjalikku uurimist. Nii loodigi täiesti uus ja õnnestunud "nõukogude" allveelaev (projekt 613), mille üks eksemplar Türisalu panga all üled kalameeste traale lõhub.

Millist pardanumbrit laev uppumise hetkel kandis, ei ole õnnestunud teada saada. Vähemalt esialgu mitte. M-103 leiust on informeeritud Venemaa Suursaatkonda Tallinnas.

Vello Mäss

Suur, suurem, kõige suurem...

Mullu "Century", tänavu "Millennium"

Tallinna Vanasadamat külastavaist liinilaevadest on "Finnjet" ainsana üle 200 m pikk, täpsemini 215 m. Ent nii pikki suvekülalisi, kruisilaevu, on sadamas iga nädal.

Juunis käisid Tallinnas 199 m pikusest "Europast" pikemad "Black Watch" (206 m), "Maasdam" (238) ja "Crown Princess" (245).

Juulis lisandusid eelnimetatutele "Victoria" (201 m), "Silja Symphony" (203), "Norwegian Dream" (230), "Rotterdam" (236), "Arcadia" (246), "Splendour of the Seas" (264) ja esmakordselt seni pikim, 294 m pikkune "Millennium".

Võiks arvata, et sadam kasvab koos laevade pikenenemisega. Muidugi on idamuuli kõrvaldamine ja kaide ümberehitamine laevade vastuvõtu võimalusi parandanud, aga muutusi on nii laevaehituses kui ka laevajuhtimises. "Millennium" on esimene kruisilaev, millel on gaasiturbiinmasinad, mis on märgatavalt vähendanud müra ja vibratsiooni laevas. Tõsi, mõnedes laeva osades märgatakse siiski liiga suurt vibratsiooni, mistõttu pärast Läänemere-hooaega läheb laev pärast novembri New Yorki saabumist tavaliselt dokki, et talvel Kariibi mere lainetes mõnusam oleks.

Märgatavalt väiksemaid vanemaid laevu veetakse kai äärde pukseritega, seevastu "Millenniumi" manööverdusvõimet kiidetakse väga heaks. Tallinna loots Igor Morozov ütles küll, et talle ei meeldi "Millenniumi" esiletõstmine kõigi muude laevade hulgas, "laev nagu laev ikka". Stockholm loots Dorje Hellgren aga tõstis esile just manööverdusvõimet, mis tegi võimalikuks nii pika laeva sõidu läbi Stockholm saarestiku. Näiteks "Queen Elisabeth II-l" polnud see võimalik, "ei keeranud välja", s.t. ei saanud teha ettenähtud raadiusega pöördeid kitsustes. "Millenniumil" aga sellega probleeme polevat. "Celebrity Cruises" korraldas lootsidele paaripäevase kursuse, et nad laeva erisustega enne tegelikku tööd tutvuda võiksid.

Jaanireedeks lubatud esimene sisesõit Tallinna jäi "Millenniumil" ära, nagu ka kutsutud külalistega avareis. Ent 10. ja 23. juulil jättis see laev varju kõik teised sadamas olnud reisilaevad. Viimasel korral kutsuti sadamaja linnavõimud ning ajakirjanikud uudset laeva seestpoolt vaatama.

Võib-olla on aga spordisaalidest-basseinidest tähelepanuväärsem hoopis interneti kasutamise võimalus nii kajuteis kui ka 18 arvutikohaga internetikohvikus. Või restorani pipramees, kes suure pipraveskiga ümber laua käis ja pakkus pipart jahvatada kõigele krevettidest härjakintsuni. Ülisuurest (ligi 1000 inimest) väga kirju koosseisuga laevaperest rääkimata.

Madli Vitismann



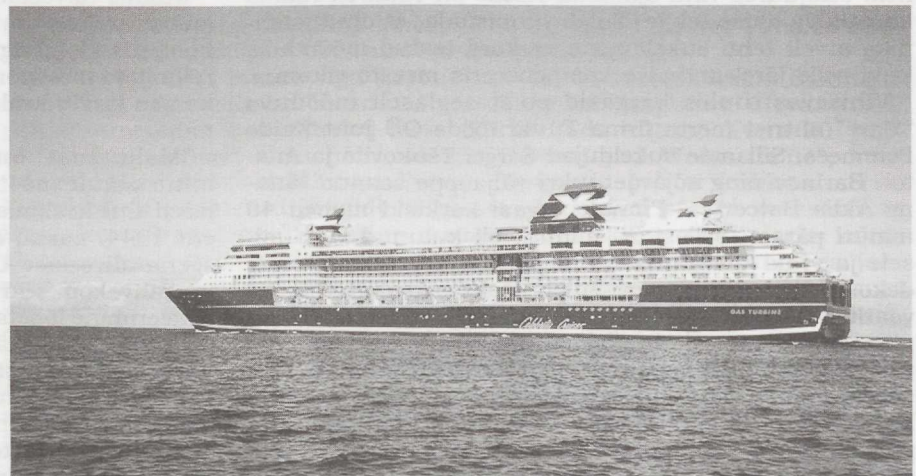
Sadamas seisnud "Millennium" oli nii suur, et teised reisilaevad näisid kõrval käibustena.



Klaasliftide ja -rõududega laeva lootsiuks on C-tähe alumise kõve-ruse taga,...



...sealt väljub loots Igor Morozov.



Stockholmi kiirustanud laev eemalt hiigelsuur ei näigi.

Endised kohtusid praegustega

28. juunil pidas "Estline" sünnipäevapidu



Külalisi võtsid vastu (vasakult): "Baltic Kristina" kapten Vahur Ausmees, "Estline'i" juhatusliige Marje Braunbrück ja juhatuse esimees Andres Laar ning nõukogu esimees Ulf Hagen.



Nemad mäletavad avareisi: tollane transpordiminister Tiit Vähi, "Estline'i" referent Vardo Naeris ja turismidirektor Heldur Vaher.



Õnnitlemas olid kõik Tallinnas tegutsevad reisilaevafirmad. Fotol koos (vasakult) Katrin Sirk Aun ("Eckerö Line"), Viljar Jaamu ("Hansatee") ja Sigrid Tammes ("Nordic Jetline").

oma uusimal laeval, "Baltic Kristina". Päevaajal, kui sadamas oli ka liini alustajad. Avareisil viibinud sadakonnast eestlasest oli kohal ehk kolmandik. Kes seetõttu, et praegugi merenduses tegev, kes seetõttu, et algusaastail võtmekohal töötas. Puudusid vaid "Estline-Eesti" esimene peadirektor Tõnu Laak ja toonane peaminister Indrek Toome. Kohal olid aga nõukogu esimees Matti Mägi, turismidirektor ja pärasine peadirektor Heldur Vaher, ehitusdirektor Leho Alliksoo, laevandusdirektor Ivan Klimenko, müügidirektor Toomas Sosnitski jpt.

Toonane transpordiminister Tiit Vähi meenutas: "Kui (Rootsi poole esindajad) tulid oma sooviga uksest sisse, arvasime, et see on võimatu. Või kui võimalik, siis nõuab väga palju tööd. Nii, nagu me seda tegime, töötab liin tänini. Aga risk oli suur ja ainus valik – teha või mitte teha."

"Estline'i" nõukogu esimees Ulf Hagen rääkis arvudest. Tänavu on reisijate arv suurenenud, kaubavedu veelgi enam. Vaja oleks ehk veel kaubalaevu, sest praegused laevad ei mahuta enam kõike ära.

Et liini alustati Rootsi lipu all, siis laevadel 10 aastat töötanud ei kohta, kaldal aga küll – nii kaua on ametis olnud firma Aia tänava kassa töötajad. Teised aga meenutasid avareisi eelseid ja järgseid kuupäevi – kes mis päeval ametisse astus.

Konkurentsiametil olnuks põhjust kahtlustusteks: sünnipäeva tähistamiselt ei puudunud endastmõistetavalt ühegi Tallinnast lähtuva laevaliini juhtkond.

Madli Vitismann

"10 aastat Läänemerel 10 år på Östersjön"

"Estline'i" 10. aastapäevaks ilmutas laevafirma ilusa raamatu. Fotograafide Tiit Mõtuse, Ann Tenno ja Tiit Veermäe merepildid ilmestavad Eesti ja Rootsi kirjanike ütlemissi mere kohta. Või vastupidi: Pedro Krusteni, August Strindbergi, August Mälgu, Carl-Gustaf Liliuse, Tove Janssoni, Birgitta Trotzigi, Selma Lagerlöfi, August Gailiti ja Fredrika Bremeri proosakatked võimendavad fotomeistrite töid teemal meri ja taevast. Aga ka kiivid ja päike.

Raamat on tervik, nii sisult kui ka vormilt, väga ilus kinkimiseks oma dele ja võrastele. Seda enim on kahju, et väljaandes pole mingit märki ei koostajast ega ka teostajast.

Mari Vamba

Pressiteade

Neli "Estline'i" töötajat eesotsas reisilaeva "Regina Baltica" kapteni Roland Lemendikuga osales Helsingis pidulikult inauguratsioonitseremoonial, kus neile omistati maailma vanima gastronoomide organisatsiooni *Chaîne des Rôtisseurs*'i tiitel.

Gastronoomide organisatsioon, mille täisnimi on *Confrérie de la Chaîne des Rôtisseurs*, sai alguse juba 1248. aastal tsunftiorganisatsioonina. Alates 1950. aastast on *Chaîne des Rôtisseurs* nii amatööride kui ka elukutseliste kokkade huvühendus, mille keskus asub Pariisis ja mis ühendab rohkem kui 100 riigi gastronoomide. Ausat kokakunsti edendav organisatsioon hindab kokakunsti kvaliteeti ning loomingulisust, kaitses ka kohaliku köögi eripära ja arengut.

Organisatsioon *Chaîne des Rôtisseurs* inspekteeris "Estline'i" pärast maikuus toimunud Läänemere laevakokkade võistlust "Mare Balticumi Trofee 2000". "Estline'i" laevade restoranide köögi kõrge taseme tunnustamiseks otsustati nimetada neli "Estline'i" vastutavat töötajat gastronoomide organisatsiooni liikmekaandideks. Need, kellele 19. augustil Helsingis toimunud *Grand Chapitre*'il omistati pidulikult *Chaîne des Rôtisseurs*'i austav tiitel, on "Regina Baltica" kapten Roland Lemendik ja reisijateenistuse juht Börje Westerlund, "Baltic Kristina" peakokk Eric Roos ning "Estline'i" kruisi- ja müügijuht Björn Ericson.

Chaîne des Rôtisseurs'i üks põhi-eesmärke on toetada gastronoomia levikut ja edendamist maailmas. Seepärast valitakse liikmeks võetavaid vastava elukutse esindajaid kõige kvalifitseeritumate omanike, tegevjuhtide, köögiülemate ja restorani alal tegutsevate kaastöölise seast. Liige kohustub tunnustama ja järgima *Chaîne des Rôtisseurs*'i traditsioone, eesmärke ja määrusi. Seni kuulus Eestist *Chaîne des Rôtisseurs*'i organisatsiooni teadaolevalt vaid restoranide "Gloria" ja "Egoist" omanik Dmitri Demjanov. **Estline**

Gastronoomiarüütlid

Helsingis Finlandiatalos ehtsa mõõga puudutusega orduusse vastu võetud ja prantsuskeelsed töötussõnad öelnud Roland Lemendik selgitas, et Praepöörjate Ordu liikmeks saavad need, kes näitavad üles omapoolset aktiivsust.

Kokkade huvühenduse embleem, ristatud praevardad, sümboliseerivad "ausat kokakunsti, mille puhul toit maitseb sellisena, nagu pais-tab". Seetõttu saavad ordu liikmeks need, kelle söögiasutuses on grill(ahi).

Liikmestaatusse pürgivad restoraniomanikud peavad tutvustama oma söögikohta, menüüid ja personali ning pälvima foogtkonna esindajate

Neli "Estline'i" töötajat said Helsingis pidulikult *Chaîne des Rôtisseurs*'i tiitli



Roland Lemendiku lööb rüütliks Robert Baty.



Fotol vastsed tunnuskettidega rüütliid (vasakult): Roland Lemendik, Björn Ericson, Eric Roos ja Börje Westerlund.

heakskiidu. Vapp, mille restoran saab, on organisatsiooni omand ja kui restorani tase langeb või see omanikku vahetab, võetakse vapp tagasi. Uus omanik peab jälle isiklikult tiitlit taotlema, siis võib restoran uuesti vapi saada. Asutuses, millele vapp annetatud, saavad töötajad taotleda isiklikku rüütliitiitlit, millel on eri värvidega tähistatavad astmed.

Roland Lemendik sai sinise lindi – see on liikmestaatus neile, kes propageerivad head toiduvalmistamise taset. Esmalt aga tuleb leida kaks ristiisa (või –ema) end soovitava. Roland Lemendiku üks soovitajaist oli Stockholm foogtkonna esinaine, teine "Regina Baltica" peakokk Sven Åkerström. "Regina Baltica" ja "Baltic Kristina" restoranidele on tuntud orga-

nisatsiooni vapp tunnustuseks, et tegu on maailmatasemel toidu ja teenindusega.

Roland Lemendik liitus oma sõnul organisatsiooniga esialgu kerge eelarvamusega, pidades seda väliseks iluks, aga kohapeal selgus, et tegu kvaliteetset tootumist propageerivate inimestega kõigvõimalikelt elualadelt. Finlandiatalo üritusele järgnenud pidulikult õhtusöögil olnud esimeseks roaks lambalihataidiseiga kapsarull kastmes, mis näitas, et meistriteose loomiseks pole vaja kolmelt kontinendilt mereande kokku tuua.

"Tahaksin, et Eesti inimesed hakkaksid nautima seda kunsti – valmistada toit selliselt, et see on silmadega sama nauditav kui suuga," arvas 32-aastane kapten, kelle valmistatud toidud on lastele veel liialt võrtsised. **Madli Vitimann**

Olümpiaregatiist möödus 20 aastat

1980. aasta Moskva olümpiamängud, mis boikoti tõttu osaliselt ebaõnnestusid, töid Tallinnale kasu eeskätt olümpiaehitiste näol - mõjuvamaid näiteid on Pirita tee, mis just olümpiaregati tarbeks merre ehitati. Seetõttu teeb tänapäeval paljudele nalja, mis trikke ja kavalusi olümpiaeelset ajal tuli kasutada, et Moskva olümpia ettevalmistamise varjus oma Eesti asja ajada. Ent eesmärki ei vaidlusta tagantjärele keegi.

Päikesepaistelisel 21. juuli öhtul olid Pirital olümpiapurjespordikeskuse hotelliesisele väljakule kutsutud tolaeagsed linna- ja sporditegelased ning ehitusjuhid, loomulikult ka hulk purjetajaid, purjetamisveterane ja purjetamishuvilisi. Tuntuimad külalised olid tollane välisminister Arnold Green ja Tallinna linnapea Ivar Kallion, samuti toona just noore võimeka olümpiaehitiste juhina esile kerkinud Olari Taal. Üritust juhtinud Raivo Trass lugesi esinemis-



te vahele dialogikatkeid tollaste juhtide asjaajamisstiilist, mis tänapäeval muigama panevad. Aga just nii, ettevaatlikult ja kavaldades, sai suure paatose varjus Moskva raha eest teha, mis tallinlastele kasulik.

Et Tallinna Olümpiapurjespordikeskust ei erastataks, oli varjatult ka aastapäevaürituse sõnum. Ent kohaletulnud inimestele oli tähtsam jällenägemisirõõm ja võimalus meenutada omaaegseid jõukatsumisi võimukoridorides ja merel.

Seetõttu oli harras meeolu kõigil, kes hotelliesiselt väljakult jõeäärse tseremooniaväljakuni rivis seistes said käest kätte edasi anda



tõrvikut, millega Eesti esipurjetajad Tõnu ja Toomas Tõniste ning Peeter Šaraškin süütasid olümpiatule urnis mälestustule. Ning populaarne skulptor Tauno Kangro kutsus huvilisi pargasele, millega viidi jões asuvale viisnurgaga olümpiaembleemi alusele kaks vaskset olümpiaregati maskoti "Vigri" kuju.

TOPI eestvõttel jätkus aastapäevapidu söökide-jookide ja tantsuga elingul. Et purjespordikeskuses just purjetajaile muude spordialade kõrval järjest vähem ruumi jääb, ei olnud pidupäeval muidugi sobiv meenutada.

Madli Vitismann

"Veeteede Ameti Teataja"

Tänavuses 2. numbris saab tutvuda siseveelaevade laevaperelele esitatavate kvalifikatsiooninõuetega; laevatatavatel sisevetel liiklemise korra kohta on lugeda vaid teede- ja sideministri määrus – kord ise lubatakse avaldada eraldi brošüürina.

Ministri määrust "Lootsimise kord ja laevaliikluse piirkonna piirid, kus lootsimine on kohustuslik, ning erijuhud, mille puhul laev vastatakse kohustuslikust lootsimisest" saab lugeda koos lisaga. Ära on toodud ka lootsiekami komisjoni koosseis.

Teisegi komisjoni liikmed on kirjas – see on erialaõppeprogrammide ja -õppejõudude koosseisu "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisele konventsioonile, 1978" vastavuse hindamise komisjon.

Veeteede ameti peadirektori käskkirja näitab ära talitused, osakonnad ja isikud, mis/kes vastutavad laeva, laevaseadmete, navigatsioonivahendite ning päästevahendite ehituse, valmistamise, remondi katsetuste ja kontrolliga seotud teenuseid /.../ osutavale ettevõtjale tegevusloa väljastamiseks vastavuse kontrolli teostamise eest.

Tänavuse II kvartali laevaavariid ja juhtumid mahuvad peaaegu ühele leheküljele ära. Kolm külge hõlmab "Eesti vete merekaartide koostamine ja trükkimine". Pikemalt tutvustatakse SOLAS-i konventsiooni V peatiki uut, oluliselt muudetud versiooni. Üles loetakse ka Vene Föderatsiooni majandusvööndis ujuvvahenditelt merre heitmiseks keelustatud jäätmed ja ohtlikud ained.

Pealkirja all "Kümme aastat IMO arendusprogrammi – naised merenduses" refereeritakse päris põhjalikult "IMO News'is" ilmunud artiklit vajadusest kaasata üha enam naisi nii meresõitu kui ka paljudele muudele merendusega seotud aladele ning kümne aasta jooksul selles vallas tehtust.



Mõnel määral sarnanevad meremeestega autojuhid, kel samuti kaugsõidus tükk aega kodunt eemal tuleb olla. Ent pole neil kaasas laevakokka, kes tavakokast tihti paremini süüa teeb, ja omaette kajutiit. "Head reisijad: rahulikud ja leplikud," iseloomustati autojuhte "Kapellal".

Kajutiks ettetõmmatud kardinatega autokabiin, milles kõik eluks tarvilik kaasas, veetsid kaks Eesti päritolu kuivamaamadrust päikselise juulipühapäeva Kapellskäri sadama parkimisplatsil, oodates esmaspäeva hommikut, mil puudulike dokumen-

Maantee-madrused

Naine on silmarõõmuks autoksel kaasas.

Kohv saab kohe valmis.

Madli Vitismanni fotod



tidega tolli kinnijäänud koorem vabaneb. Stoilise rahuga, harjunult, naeratusega, nagu jõesse kinni jäänud laeva madrused – varem niikuinii ei pääse. Jutuks kaks teemat: Euroopa riikide tollimehed ja oma pere.

Madli Vitismanni foto

Kuum suvi 60 aasta eest

Pöördelise 1940. aasta juuni algul oli Eesti mereväes 1850 meest, Aegna, Naissaare ja Suurupi merekindluse koosseis kaasa arvatud. Mereväelastel oli korralik väljaõpe ja tahe oma oskusi rakendada, kui olukord nõuab. Või on see korduvalt pruugitud isamaaline liialdus? Kuulsime ju aastakümneid "tõerahva võidust" 1940. aastal. Äärmusvasakpoolset mõtteviisi on teatavasti olnud kõigjal. Selgust aitavad tuua dokumendid Eesti Rahvusarhiivis, kus Merejõudude Staabi kaustades on ka kirjavahetus tolle aja korrarikumiste kohta.

Üks värvikam näide on juhtum kahe madrusega ööl vastu 19. juulit Tallinnas Pärnu maanteel, taustaks vahetult eelnenud sündmused. Nimelt toodi 17. juulil esmakordselt välja loosung "Nõuame ühinemist Nõukogude Liiduga!" 18. juulil aga peeti Kadrioru staadionil Eesti-Läti maavõistlus jalgpallis (Eesti võitis 2:1). Ligi kümnetuhandelise pealtvaatajaskonna käes olid järsku väikesed Eesti rahvuslipud, hakati laulma hümmi. Osa kokkutulnuid siirdus Kadrioru lossi juurde presidenti tervitama. Nad aeti Punaarmee soomusmasinate abil laiali, mitukümme inimest vahistati. Järgmisel päeval vahistati kogu Eesti Spordi Keskliidu juhtkond.

Eelnimetatud madruste süüdistamise aluseks olnud seletuskiri väärrib tutvustamist kirjaviisi muutmata:

"Mina, Arnult Lutverk, elukoht Telliskivi t. 19-39 Tallinnas - kõndides Pärnu maanteel täna, s. on 19. juulil s.a. kell 1/2 2 öösel kuulsin kui kaks Eesti mereväe mundris sõdrurit lubasid tibli-

sid Eestist välja kihutada, kiitsid, et Kadrioru staadionil tekkinud korratute olid täiesti õigustatud ja need kaabakad R.O. liikmed tuleks seinä äärde panna, ja laulsid kõva häälega omaaegset vapside hümmi. - Kõik need eelpool mainitud laused ja kõned tehti, minu äranägemise järele, sihilikult korratus- te ja rahutuste tekitamiseks avalikus kohas.

19. juuli 1940.

Tunnistaja allkiri A. Lutverk"

Vahistatud madrused olid Vello Meentalu ja Alfred Sõruäär-Sõerd. Esimene oli äsjatekitatud sõdurite komitee liige, eraelus metallitöölise, teine enne ajateenistust meremees. Oma seletuses kirjutab Meentalu: *"Olin viinastanud olekus ja laulsin kõiksugu laule. Internatsionaali viis läks segamini, siis alustasin laulma "Isamaa hülguse..." Ilmselt olid kinnipeetud jõudnud enne kirjatööd omavahel kokku leppida, sest Sõruäär-Sõerd pani paberile, et "laulsin Internatsionaali ja teisi isamaa laule."*

Merejõudude Staap venitas asja uurimist oma võimaluste piires. Alles 31. juulil kirjutas merejõudude juhataja J. Santpank staabiülema õiendile resolutsiooni: *"Karistamiseks tänaval viinastanud olekus lärmitemise eest"*. Selles väljendub ilmne soov asja poliitiline aspekt tähelepanuta jätta. Merejõudude poliitilise juhi nõudmisel saadeti materjalid 9. augustil siiski sõjaväekohtule. Sõjaväeprokurör leidis asja lahendamiseks sobiva vormi, lõpetades 19. augustil süüasja amnestiaseaduse alusel.

Nende madruste juhtum polnud ainulaadne. Nii näiteks leidis Tallinnas 8. juulil tänaval aset juurdluse

vääriliseks peetud sõnavahetus Eesti madruste ja kahe N. Liidu mereväelase vahel. Madrus Alfred Kulli karistati distsiplinaarkorras.

Mereside madruse Anton Pikseerti mälestuste järgi arreteeriti ta 18. juuli jalgpallimatši järel koos madruste Madiku, Muugamäe ja Niitsooga Kadrioru lossi juures. Paar nädalat kestnud ülekuulamistel Patareis süüdistati neid rahva ässitamises.

Fiktiivseks muutunud kaitsevæes vähenes kuulekus. Näiteks 17. juulil lahkus omavalitselt teenistusest Aegna patarei nr. 2 madrus Alfred-Vambola Sammul. Tema kohta koostatud dokumendis märgitakse: *"... võib arvata, et tahab lahkuda riigi piiridest"*.

Sügise poole, kui rahvahulk kogunes Reaalkooli juurde lõhutud Vabadussõjas langenute mälestusmärgi paigale austust avaldama, olid madrused jällegi *kuumas* paigas. Anton Pikseert meenutab, et temaga koos olid madrused Näks, Pajusoo, Sepp ja Treimann. Nad kandsid sel ajal juba N. Liidu mereväevormi.

Pikemalt arutamata sammuti viiekesi läbi Rahva Omakaitse tõkestuse ausamba jalamille, joonduti ja anti au langenuile. "Korrakaitstjate" seas algas paanika; madrused püüdsid hajuda rahva hulka. Loo jutustajal see ei õnnestunud, ta viidi täistubitud veoautokastis Kawe keldrisse. Ülekuulamisest vastas Pikseert, et käitus seaduspäraselt, kuna polnud veel N. Liidu sõjaväelist vannet andnud.

Kõik need lood peaksid kinnitama, et Eesti madrustel polnud 1940. aastal vaimujõuga probleeme.

Jaak Sammet

"Eesti laevanduse aastaraamat 2000"

Enn Kreemi toimetamisel (projekt Rein Raudsalu ja Ants Pärna) ilmunud seekordne aastaraamat on järjekorras juba kuues. *"Raamatus on räägitud mitmetest meie laevanduse valupunktidest, antakse lühihülevaade merenduspoliitikast, veeteede ameti arenguteedest, sadamatest, nende ehitusprobleemidest ja paljust muust. Ei puudu ka traditsioonilised rubriigid nagu merenduskroonika, läinud aasta avariid Eesti vetes, uute kaptenite ja vanemmehaanikute ning Mereakadeemia lõpetajate nimekirj",* ütleb toimetaja oma saatesõnas.

Autorid on enamjaolt tuntud merendusinimesed, kes mitte esimest korda sõna ei võta: Arvo Veskimets, Rein Raudsalu, Vello Mäss, Viktor Palmet, Jüri Lember, Leo Filippov, Reet Naber, Ants Pärna, Urmas Dresen, Evald Ojaveer jne., jne.

Huvitavat lugemist paljudele; hindamatu materjal tulevasele ajalookirjutajaile.

Paatide sügisnäitus Stockholmis taas tulekul

9.-12. novembrini on Stockholmi messihallis avatud paadinäitus nimega *Scandinavian Sail & Motorboat Show*.

Sellesügisene näitus tuleb eelnenuist eksponaatide rohkem, sest juba pool aastat varem oli esitlemiseks registreeritud üle 130 paadi, nende seas palju uusi mudeleid.

Rootsis käib paadiehitus praegu tõusuteed, ka on tunduvalt kasvanud importpaatide arv. Näitusel saab muu hulgas näha 49 jala (15 m) pikkust rootsi purjejaht ja 54 jala (ligi 18 m) pikkust hästi disainitud itaalia mootorpaati.

Möödunud sügisel külastas paadinäitust 31 000 inimest, 6000 rohkem kui aasta varem. Korraldajad arvavad, et tänava tuleb näitusele veelgi enam rahvast.

Samal ajal toimuvad ka turismimes "Lähedal & Kaugel" ja toidu- ning joogimes "Hüva köök". Ühendpiletiga saab käia kõigil kolmel.

Teavet koduleheküljelt www.stofair.se

Tõtt ja legende miinipanijast "Ristna"

Tänavu suvel on korduvalt juttu tehtud Eesti Mereväe patrull-laevast "Ristna". Mitme sadamalinna elanikud on saanud temaga tutvust sobitada. Kõrgessaare vald sai väärt teoga hakkama ja kinkis alusele vapi – ainsana praegustest mereväelaevadest on "Ristnal" nüüd see olemas.

Paljude maade sõja-(kaitse-)laevastikes on tava, et laeva nimi antakse järjest edasi, samuti ka vapp, kui see olemas ja riigikorrale sobib. Tavaks on ka teabe säilitamine ja edastamine eelmis(t)e samanimelis(t)e laeva(de) kohta. Ei ole seda tava ka tänases Eestis täiesti ignoreeritud. Nii on see "Sulevil" kui ka piirivalvurite "Pikkeril", võib-olla ka teistel alustel, kuhu kirjutaja jal pole pääsenud. Kuid näiteks "Kalevi" madrused olid kuulnud küll kunagisest traalerist "Kalev", ent omaaegne allveelaev "Kalev" oli neile uudiseks.

Reet Naber on "Meremehes" emotsionaalselt kirjeldanud vapi üleandmist uuele "Ristnale" ja ilmutanud asjaliku ülevaate endisest veeskajast "Ristna". Mina pakuksin täienduseks mõned kogutud meenutused, mis servapidi "Ristnaga" seotud.

"Ristna" kauaaegne komandör oli kaptenmajor Gustav Sääsk, kes end visalt Kustiks nimetaks. Väga kõrge eani Rootsist tööd rabanud kange saarlane suri 87-aastasena. Kirjavahetuses kodumaalastega teatas ta, et "surema peame me kõik, aga saarlane sureb siis kui ta tahab".

Tollal, kui meie miiniristlejad veel alles olid, tulnud m/r "Lennuk" sadamasse, kus "Ristna" juba kai ääres seisis. Eks mõlkimisi tuleb ette nüüd ja tuli siis, kuid tookord oli asi tõsisem. Kusti ilmus, käed küünar-

nukini taskus, tekile ja ütles "Lennuki" komandörile oma aeglasel venival moel: "No vaata ometi, Ruudi, mis sa nüüd tegid!" "Lennuki" võõr oli nimelt pidama jäänud "Ristna" ühiskajutis oleva klaveri külge.

1929. aasta suvel avastati merel hulpiv miin. "Ristna" komandör otsustas välja saata paadi minööridega. Meeskond vilistati tekile; vaja kuus vabatahtlikku aerudele. Soovijaid leidis piisavalt; reeglite kohaselt määrgiti igaks juhaks üles iga vabatahtliku viimased korraldu-sed. Paadijuhiks sai nooremleitnant V. Kirotar; kaasa läks ka üks allohvitser-minöör. Tema polnud aga sugugi meeste lemmik – peeti sekeldajaks ja pugejaks.

... Miin saadi pardasse; silma paista sooviv allohvitser kargas käsku ootamata miini kallale ja hakkas seda kopsima. Sõnu raiskamata saatis V. Kirotar allohvitseri toreda vasakhaagiga paadipõhja. Madrused nautisid olukorda, ent olid muidugi ka hirmul miini võimaliku reageerimise pärast.

Sündmus ise oli äärmiselt erakordne. Eesti Merejõududes ei löödud aluvaid (ka ülemusi mittel). Allohvitseri edasise osavõtuta saadi miin neutraliseerida ja pöörduti tagasi. Teadaolevalt ei mõjutanud tehtud tegu V. Kirotari karjääri. Madrused pidasid suu, kus vaja ning V. Kirotari kuulsus meeste hulgas hoopis tõusis. Ka allohvitser ei julgenud

kaevata, sest surm võis tõesti silme ees olnud olla, tema kasuks poleks madrused juba tunnistanud.

V. Kirotarist sai edaspidi allveelaeva "Lembit" ohvitser.

1934. aasta suvel oli merelaevastiku divisjon õppesõidul Pärnus. Divisjoniülema ajutine kohusetäitja oli kaptenleitnant E. Miido. Juhuslikult Pärnus viibiv kaitseväge ülemjuhataja Johan Laidoner otsustas äkki 4. juulil divisjoni külastada. Kai ääres seisval "Ristnal" võttis ülemjuhataja korralikult vastu valveohvitser Martin Kongo. Ühtegi ohvitseri aga ei leitud, rääkimata divisjoniülema kohusetäitjast, kes oli teadmata suunas lahkunud. Tänu sellele, et Johan Laidoner armastas mõnel puhul pikki ja põhjalikke käskkirju välja anda, teame nüüd, kui raevunud ülemjuhataja oli. Tundub aga, et E. Miido karistamine nii lihtne ei olnudki. Kirus kindral mis ta kirus, aga E. Miido sai ainult noomituse – "arvestades tema teeneid Vabadussõjas".

"Ristna" vanemallohvitser M. Kongo määrgiti käskkirjas positiivselt ära. See oli muidugi haruldane juhus, sest üks tavaline allohvitser ülemjuhataja käskkirja naljalt ei satu. Martin Kongo, hilisem allveelaeva "Kalev" roolur suri 90-aastaselt jõuka mehena Austraalias Wollongongis. Oma kirjades kodumaale tuletas ta meelde ka kohtumist kindraliga, kuid muidugi märksa värvikamalt.

Lõpetuseks mõned viited "Ristna" elujõule. 1925. aastal nimetati seda ujuvaks kirstuks; 1939. aastal kirjutatakse merejõudude juhataja J. Santpank sõjavägede Ülemjuhatajale: "... "Ristna" on seisukorras, et ... täieline rivist väljalangemine teostub hiljemalt kahe aasta pärast ...".

Nüüd teame, et "Ristna" relvitus-tati 1957. aastal.

Ragnar Kokk



"Ristna" 23. mail 1929 Paldiski sadamas. Dessant on asunud laevale.



"Ristna" 8. juulil 2000 Käsmu reidil. Merepäeva puhul lipuehtes, ilutulestikuks valmistumas.

Madli Vitismanni foto

"Suur Tõll" oli Pärnus

14. juuni öhtupoolikul venisid paljud kaelad pikaks, et ulatuda jõekääru tagant kuulsa muuseumilaeva mustaksvärvitud keret ja kaht kollast korstnat nägema. Muidugi märgati siis ka punavalget "Arnot", kes seda haavatud kolossi tiris. Enne seda oli Pärnu enda uunikum "Rudolf" "Tasuja" abiga jalust ära veetud.

Sildumine läks kohalike prominente-aktioneeride-sadamanõukogu meeste ja muude huviliste silme all suuremate viperusteta. Otstega oli omajagu sagimist – igale sõlmele jätkus mehi kahekaupa.

Järgmiseks hommikuks, Pärnu Merepäevade alguseks, oli "Suur Tõll" täies lipuehtes ning kella üheks päeval, mil küllastajaid laeva hakati lubama, juba suur järjekord ootamas, eelkõige poisslapsed, kes pääsu avanedes otserünnakuga laevatrepi üles sibasid. Ja nii neid huvilisi jagus suurel hulgal kõigiks neljaks pikaks päevaks. Tohtu huvi ja suur küllastajate hulk rõõmustas meremuuseumi rahvast väga. Alates 16. juulist hakati laeva külastamiseks pileteid müüma – 15 ja 7 krooni, aga see ei ole huvi laeva vastu ka argipäisel ajal kahandanud. Seni on "Tõllul" käinud juba 7000 küllastajat. Ja nüüd ütlevad mitteametlikud andmed, et "Suur Tõll" on Pärnus veel tüki augustigi, võib-olla koguni kuu lõpuni.

Kavas on hakata linnarahvale vanal jäämurdjal tasuta kontserte korraldama. Kapten Olaf Vaarmaa ütleb end erilist headmeelt tundvat lapsevanemate pärast, kes eelkõige just oma poegi laevale kaasa võtavad: ehk aitab see äratada meie noorsoos ometi enam merearmastust.

Merepäevadest ning muuseumilaeva kohalolekust on muudki kui päris otsest kasu olnud. Nagu ka kaks aastat tagasi siin sildunud Norra kuninglikust jahist. AS Pärnu Sadam suutis hetkeks unustada oma kanali ja kanalimaksu ning asfalteeris portaalkraanade vahelise ala laudsiledaks; asfalteeris kaubaplatsilgi.

Neli päeva ja ööd märulit, kisa, valju tümpsu... Lapsed, enamjaolt poisslapsed, emad, isad, vanaisad lausa tormlesid "Tõllu" suunas. Tehti videosid, võeti ja anti intervjuusid, pildistati. Reklaam, aina reklaam, äri ja veelkord äri kõige selle taustaks. Päev hiljem saabus sõjalaev "Ristna". Mereväelaste jutu järgi ei saanud poisikesi masinaruumist ja mujaltki kogu see aeg välja, mis laev rahvale avatud oli. Kahurid ja kuulipildujad, aga ka laevamasinad olid ju käeulatuses!

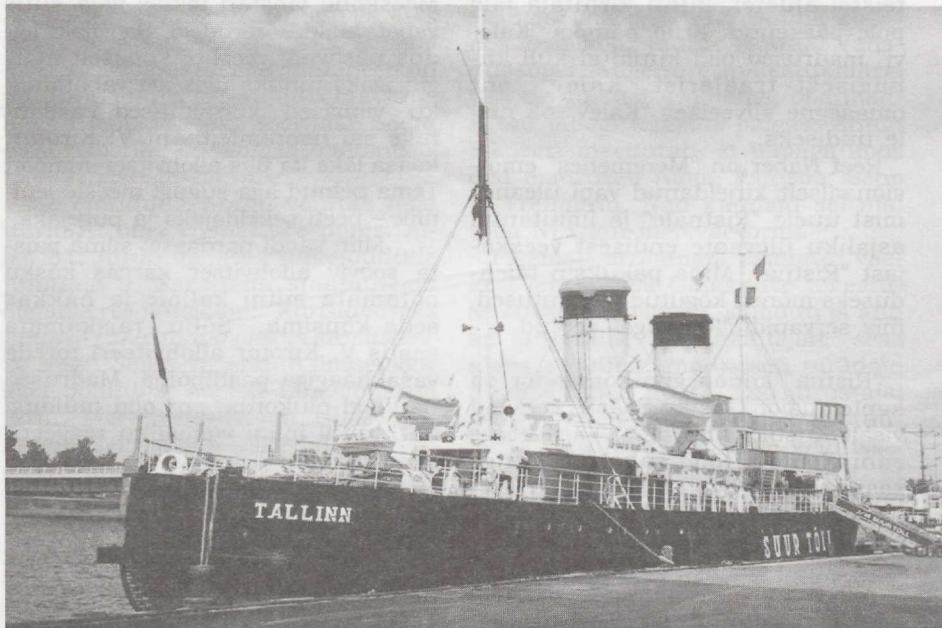
Merepäevad töid vaheldust. Midagi nagu pandi elama.

Ott Taul

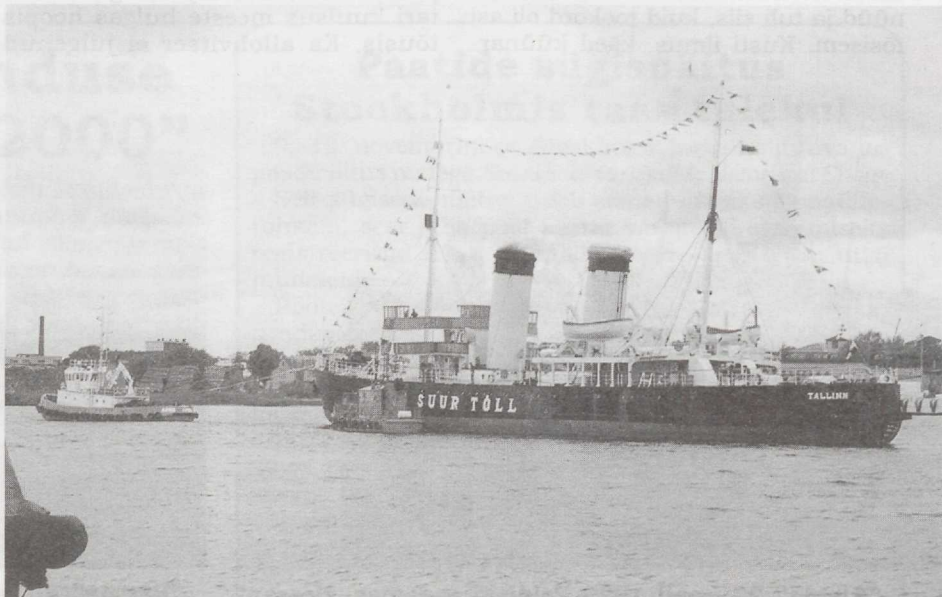
4.–20. juuli



"Suure Tõllu" saabumine "Arno" ja "Tasuja" vahel.



Külastislaeval oli Pärnus esinduslik koht.



"Suure Tõllu" lahkumine "Arno" abiga.

"Suure Tõlluga" Pärnust Tallinna

"Suur Tõll" ei jää Pärnusse

Pressiteateist

Eesti Meremuuseum suhtub lugupidamisega Pärnu linnavalitsuse soovi jätta aurik "Suur Tõll" alaliselt eksponeerimiseks Pärnusse, nagu anti teada ETV 9. augusti "Aktuaalses Kaameras". Muuseum hindab seda, erinevalt Tallinnas kogetust, näitena euroopaliku kultuuritaustaga suhtumisest Eesti ainulaadseesse mälestisse. Siiski on "Suure Tõllu" kirev ajalugu seotud Soome lahe ja oma esimese kodusadama Tallinnaga, kus auriku ainus ohutu ja väärikas paik on Vanasadama Admiraliteedi bassein. Tallinnas on ka vajalikud tingimused mälestise renoveerimise jätkamiseks.

27. augustil toimus Eesti auväärseima laeva toetuseks ja tutvustamiseks IV "Suure Tõllu" regatt.

Loodetavasti saab laev kaikhoh Admiraliteedi basseinis. 28. augustil kohtusid meremuuseumi ja AS-i Tallinna Sadam juhtkonna liikmed. Peatselt valmib kanali süvendusprojekt; läbirääkimised jätkuvad kaimaksu üle.

Eesti Meremuuseum



Rutkiewicz

Rannarootslaste merekultuur

Meremuuseumis



19. juulil avati Meremuuseumis järjekordne merekultuuri kajastav näitus. Koostöös Vabaõhumuuseumiga sai valmis väljapanek "Rannarootslaste merekultuur".

Näituse koostaja Juta Holst on kogunud esemeid, dokumente ja fotosid, mis kuulunud endistel aegadel Eestis elanud rootslastele. Pea kogu materjal on pärit sõjakeerises siitmailt lahkunuilt, kes on neid kui kalleid mälestusi kodumaast alles hoidnud. Kogu näitusematerjal on tihedalt seotud meresõidu ja kalapüügiga, lisaks sellele võib näha ka merejõududes teeninute fotosid. Palju on ka vana-de sadamakohtade ülevõtteid, rannarootslaste laevu jms. Oma hõngu lisavad riide- ja tarbeesemed.

Reet Naber

Näitust tutvustas Juta Holst (vasakul), kõnelesid Rootsi suursaadik Elisabet Borsiin Bonnier, meremuuseumi direktor Urmas Dresen ja vabaõhumuuseumi direktor Merike Lang.

Madli Vitismanni foto

Käsmu külakonverents kolme riigilaevastiku valve all

8. juulil peeti Käsmus üht järjekordset suveüritust: merepäeva ja külakonverentsi. Tänavune oli pühendatud meresõidule Läänemerel ja osaliselt ka Narva lahingu 300. aastapäevale. Merepäeva läbiviimise juures tegid koostööd veeteede ja piirivalveamet, Käsmu muuseum ja merevägi.

Külakonverentsil võtsid sõna Ralf Nellis ja Lembit Võime piirivalveametist, Arvo Veskimets ja Peeter Peet-

salu veeteede ametist, Tiit Rosenberg Tartu Ülikoolist, loomulikult Aarne Vaik Käsmu muuseumist ja Anto Juske.

Räägiti nii tänapäeva kui mineviku ranna- ja mereelust. Muuseumis olid ajaloolised ja tänapäevased merekaardid, veeteede amet tutvustas elektronkaarte ja navigatsioonimärkide monitooringusüsteemi, Piirivalvemuuseumi ekspositsioon on uuendatud.

Narva lahinguga aastal 1700 seob Käsmut fakt, et siia toodi osa Rootsi sõjaväe varustusest. Möödunud aastal tegi vana sadamasilla otsimisel tööd allveearheoloog Vello Mäss. Pärast tõsiste ettekannete ärakuulamist oli võimalus kuulata muusikat, laulis Erkki Otsmann.

Sadamas läks aga lahti kibedaks liikumiseks. Käsmu lähel olid ankrus laevad, mis sadamasse sisse ei mahtunud: mereväe patrull-laev "Ristna" ja piirivalve uus "Vapper". Kuna veeteede ameti meremöödistuslaeva "EVA-320" kipparil juba oli eelmise aasta kogemus sadamasse sisse- ja väljasõidul, jäi neile seekord mündrikuroll: võtta rahvas kailt laevale ning viia siis visiidile mõlemale suuremale. Nii said merepäeva külalised ja Käsmus puhkavad või ka elavad inimesed kõigi kolme laeva töö, elu ja inimestega tutvumas käia. Niikaua kui tuli oodata "EVA 320" tagasitulekut järjekordselt ringilt, sai kail vaadata väljapanekut veeteede ameti möödistamislaeva varustuse ja töö kohta. Kasulik hariv materjal. Laevadehuvilisi jätkus päris pimedani, nii et laevameestel seekord sadamasoleku aega suurt ei jäänudki.

Õhtul lasti "Ristnalt" taevasse ilutulestik.

Reet Naber



Käsmus keskendusid üritused muuseumi sisse ja muuseumi ette. Peedu Sammalsoo foto

Tuukrid suurtükilaeva "Meeme" vrakil

Laupäeva pärastlõunal, 29. juulil 2000, kui kõik korralikud inimesed kaldal juba saunu kütsid, kündis Eesti Meremuuseumi uurimislaev "Mare" laineid Naissaarest loode pool. Laeva roolimajas ei pööratud pilku sonari ekraanilt, kuhu iga hetk oodati ilmuvat merepõhjas lebava suurtükilaeva "Meeme" vraki kujutist.

Initsiatiiv otsinguks pärines meremöödistuslaeva EVA-020 kaptenilt Peedu Sammalsoolt, kes sõjaajaloo visa uurijana avalikkuse ees korduvalt sõna võtnud ja trüki artikleid avaldanud. Tema põhjalikku ülevaadet s/1 "Meeme" hukkumisest võib lugeda 1999. aasta oktoobrikuu "Meremehe" lehekülgedelt 34–36.

Esimese katse vraki leidmiseks tegi "Mare" juba aastate eest, kuid siis jäi see avastamata. Põhjus oli lihtne. Laeva hukkumise koht, mille määras vigastatud "Meemet" pukseerinud ja selle uppumise juures viibinud miiniraaler "Tahkona", oli ebatäpne. Nüüd tegeles "Mare" sama tööga, ent otsinguala laiendati kalda poole. Juhitud kaluritelt saadud kaudselt informatsioonist, et nende traalid haakuvad mingi vraki taha 45 meetri sügavustes vetes.

Meremuuseumile olid appi tulnud professionaalse tuukrifirma Tuukritööde OÜ direktor Kaido Peremees ja vabakutseline tuuker Avo Jüris. "Mare" remontisaadetud sonari asemel kasutati otsingul ülalnimetatud firma aparaati. Ilmselt hakkas merejumalal meestest, kes kallil hingamisepäeval aparaatide ekraane põrnitsedes oma silmi rikkusid, hale, ja nii juhtuski ennekuulmatu ime. Juba esimesel halsil ilmus "Mare" kajaloodi ekraanile mingi väikese laeva kujutis. Üks vajutus satelliitnavigaatori vastavale klahvile ja vraki asukoht oligi aparaadi mälli salvestatud. Nüüd mööduti avastatud vrakist mitmel erineval kursil ja vaadeldi leidu sonari abil, selle mitmel erineval diapasoonil.

Jah, tegemist oli väiksemat sorti laevaga, mille ahter tundus lagunenu olevat. Mehaanik Arvi Ukleika oli jõudnud juba ette valmistada poi, mis raskuse abil vrakile lasti. "Mare" ankurdamisega ei hakatud aega raiskama. Kaido ja Avo hüppasid laeva ahtrist vette otse poi juures ja kadusid sügavusse. Kahekümne minuti möödudes olid naeruste nägudega mehed uuesti pardal, Avol pronksist laevakell kaenlas.

Leitud oli tõesti enam kui 75 aastat tagasi hukkunud "Meeme" – sõjalisel operatsioonil hukkunud teenekas Eesti sõjalaev. Tema arvel on sajad ja sajad rannavetest väljatraalitud ja kahjutuks tehtud I maailmasõja aegsed meremiinid. "Mare" roolimajas läbivaadatud, Kaido filmitud kaadritel võis näha laeva toredat võrisuurtükki, lausa suurepärase korras rooliratast, kastitait terveksjäänud tasse ja taldrikuid ning muud.

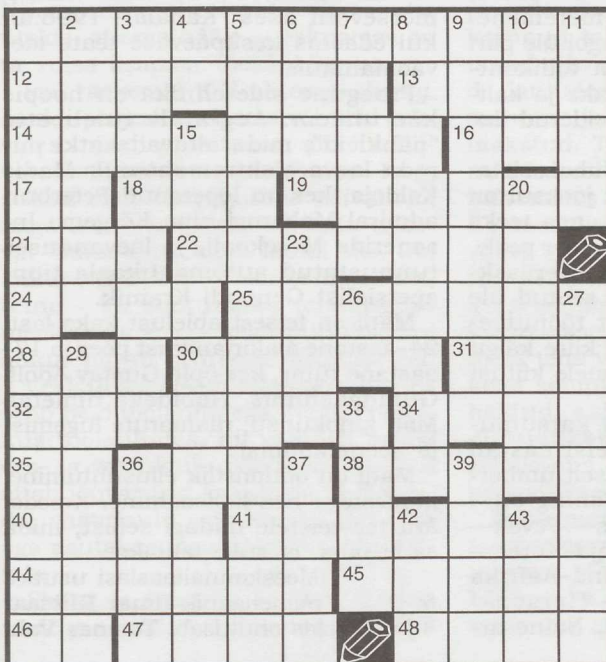
Meremuuseum plaanib "Meemele" veel korduvaid suukeldumisi, et vrakk võimsa allveevalgusti ja mitme videokaamera abil dokumenteerida. Peale korramist tagastatakse laeva pronkskell selle seaduslikule omanikule – Eesti Mereväele. "Meeme" saatus, teenistuskäik ja hukkumise lugu lubaks juba valminud "Tsaari sõjalaevale" ning praegu tehtavale "Tema Majesteedi sõjalaevale" lisada teemalt sellesse seeriasse täiesti sobivana ka "Eesti sõjalaeva". Kättesaadavas sügavuses lebav atraktiivne vrakk, sõjaajaloolased, sukeldujad ja filmitegijad on ju olemas. Puuduvad veel tellija ja finantseerija.

Vello Mäss



Suurtükilaev "Meeme" Loksas rannas 2. juulil 1921.

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Laeva pära tüüp. 12. Vaikse ookeani äärne riik. 13. Hommik (soome k.). 14. Nähtavat kujutist tekitavad seadmed. 16. Kalade eelsoolamiseks vanasti kasutatud nõu. 17. Telluuri sümbol. 18. Puhta hingega. 19. "Laulu tormilinnust" kirjutanud vene kirjanik (1868 – 1936; nimi ja eesnime esitäh). 21. ...kond. 22. Juudi rahvuslane. 24. Kalaküpsetusrest. 25. Linavarre puitunud osa. 28. Tokk. 30. Suurusest viies saar Läänemeres. 31. Üks Peeter Suure merekindluse lõplikult valmimata tugipunkte. 32. Ennustus. 34. Piisakeste kogumis. 35. Kümnenlogaritmi tähis. 36. Kaldamärk. 38. Laevameister, kes oma suurima aluse "Uku" ehitas 1899. a. Kihelkonnas (eesnime esitäh ja nimi). 40. Öppeasutus. 41. Poolsaar Hiiumaal. 44. Aine, mis 1839. a. ajendas Hiina ja Inglismaa sõjalaevade relvakokkupõrkeid ning mitu järgnevat sõda. 45. Tõelda, noomida (soome k.). 46. Vene keel (lühend). 47. Eesti purjelaudur. 48. Hiiumaa ajaloo uurija.

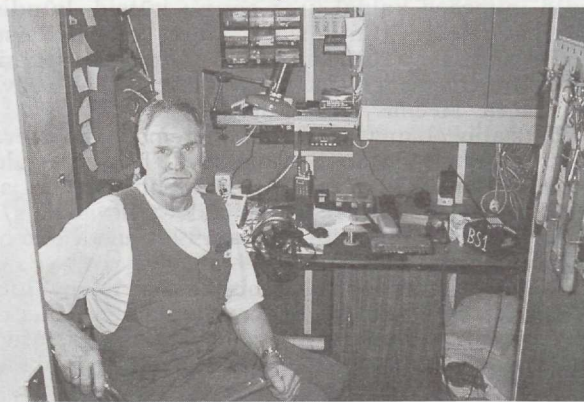
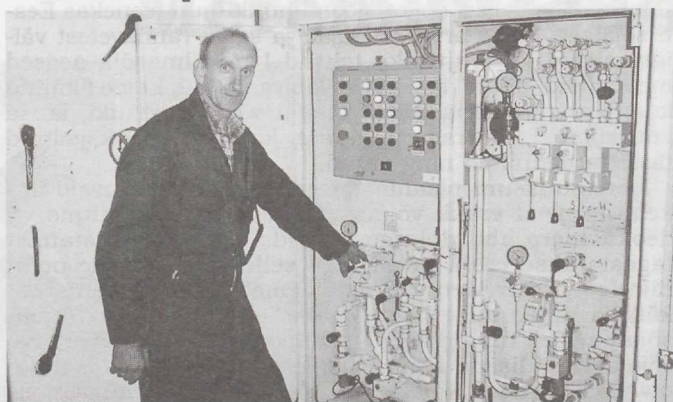
ALLA: 1. AS-i Pärnu Sadam juhatuse esimees (eesnimi ja nimi). 2. Ahvenamaa saarestiku suurim saar. 3. Manner. 4. USA Georgia osariigi tähis. 5. Kui kohtunikekogu otsustab purjetamisvõistluse stardi anda ettenähtust hilisemal ajal, siis on tegemist ... võistlusega. 6. Ameerika vaalapüüdja, kelle nime kannab väin Ida-Siberi ja Tšuktsi mere vahel. 7. Kreeda luuletaja ja laulik, kes delfiini seljas pääsnuvat mereröövli te käest. 8. Rooma keiser, kes laskis Britannias ehitada kaitsevalli Solway Firthi lahest Tyne'i suudmeni Põhjamere ääres. 9. Taagil tõstetavad pikipurjed. 10. 19. paremale küsitud kirjaniku romaan. 11. Eriti Lääne-India saarestikus valmistatav alkohoolne jook. 15. Manner. 20. Jaapani saar, millel juba 1801. a. algasid jaapanlaste konfliktid Vene kolonistidega. 23. Rahvatants "... ja vasemba". 26. Kirre. 27. Vastne veesõiduk. 29. Väärisingaas. 33. Veekogu osa. 36. Kehvtalupoeg. 37. Mees "Lennukil". 39. Ühisraha Euroopas. 42. Hollandi naisujuja, 1968. a. olümpiavõitja rinnuliujumises. 43. ...vähk – laevade veealustele osadele kinnituja.

Koostanud Märt Kullo

Oleks tore, kui "Meremehes" kirjutataks kahest tähelepanuväärsest mehest, kel saab augustis täis 40 aastat pidevat meremehe tööstaaži. Need on:

"Meloodia" pootsman Heino Leik...

...ja sidevahendite hooldaja Mati Laurisaar.



Nelikümmend aastat merel

Soov omandada tõsine amet ja ühtlasi kirk mereromantika järele viis Virumaalt pärit Heino ja Tallinna agulipoisi Mati esimest korda kokku Pärnu merekoolis. Mõlemast said madrused. Mati suunati tööle Kaug-Ida laevandusse, Heino jäi Eesti Mere-laevandusse. Viie aasta pärast oli Heino juba pootsman, kellena töötab tänini. Mati huvi tehnika vastu viis ta Tallinna Tehnikakooli radistiks õppima. Alates 1969. aastast töötab ta Eesti Merelaevanduse laevadel raadiojaama ülemana.

Matit kohtasin oma meremehete alguses 30 aastat tagasi "Jarenskil", Heinoga ristus tee reisilaeval "Estonia". Mõlema meremehe ellu jagub hulganisti nii põnevaid seiku, naljakaid juhtumeid kui ka traagikat.

Heino on napolisõnaline. Kahtlustab, et ma üritan mingit juubellugu meisterdada. Hoiatab isegi, et ärgu ma sellist jama tehku – polevat enam endised ajad. Tõsi ta on. Vene ajal jagati tunnustust preemia, aukirja või mõne plekisti märgi näol. Oli mis ta oli, aga hea meel oli, et pandi tähele. Kui küsida, kuidas on õnnestunud nii pikka aega sellist rasket ametit pidada, muhelevad mehed vastuseks kavalalt ja teevad žeste, millest võib aru saada, et on kogu aeg aktiivset elu elanud, tundnud elavat huvi naissoo vastu ja mõõdukalt viina visanud.

Vanemtüürimehel Raul Metsheinal on hea meel, et tekimeeskonna tööd juhendab suurte kogemustega pootsman. Madrustel pole kerge nõudliku pootsmanni käe all töötada. Algajatel meremeestel on aga hea, et saavad kohe tubli kooli. Isalik ja hoolitsev suhtumine "oma poistesse" väljendub pootsmanni hoolitsuses, et kõik tõuseksid hommikul aegsasti üles ja saaksid täiskõhuga tööpäeva alustada.

Vanemmehaanik Jüri Kask on pootsman Heino Leikiga koos töötanud mitmel laeval. Meenutab, et 1979. a. osaleti "Pärnul" hättasattu-

nud Kreeka laeva meremeeste päästmisel. Heino õngitses tormisest merest mehi välja pootshaagiga. Lained loopisid laeva kui pähklikoort ja rullusid aeg-ajalt üle laevatekile kinni-seotud pootsmanni.

Heino on optimistliku ellusuhtumisega, hea suhtleja. Kreedoks on: naerusui läbi elu; ela ise ja lase teistel elada. Heino on abielus. Tütrest on saanud õpetaja, kes töötab Kadrioru Gümnaasiumis. Reisilaeva "Estonia" hukk tõi leina nende perre. Hukkus tütremees.

Merest vabal ajal kõpitseb Heino oma talus-suvilas Läänemaal. Meelistegevuseks peab türetütrega tegelemist. Heinol oli kunagi koer, kelle ta trenis välja poes käima, kes aitas seltskonda koos hoida. On ju ikka külaliste toodust vähe!

Klassikalise pootsmanipildist jäi puudu papagoi. Tol ajal oli papagoi toomine Aafrikast seotud mitmete riskidega. Suurim nendest oli, et vahelejäämise korral pandi viisa kinni, mis sisuliselt tähendas meremehele tööst ilmajäämist. Papagoi üle piiri toimetamine nurjus, sest tollikontroll venis ootamatult pikaks ja kalt-su mähitud ning põue peidetud linnuke lämbus.

Tagasihoidlik arvestus lubab oletada, et merel töötatud aja jooksul on läbitud meremiile hulgal, mis teeks mitukümmend tiiru maakerale peale.

Hallipäine kapten Alfred Verilaskja, kes ise merendusega seotud üle 40 aasta, avaldas sellest tööjuubelist kuuldes imestust aja kiire käigu üle ja jagas nendele meestele kiitust kuhjaga.

Mati peab tõsisemaks katsumuseks 11 kuu pikkust reisi aastail 1969–1970. See oli sisuliselt ümbermaailmareis: Tallinn—Leningrad—Murmansk—Zeljoni Mõs—Pevak—Nahhodka—Holmsk—Põhja—Korea—Jaapan—Singapur—Lõuna—Aafrika Vabariik—Las Palmas—Herson—Poti—Antwerpen—Tallinn. Naine ar-

vanud selle peale, et esimese abielu-aasta kohta on lahusolekut palju.

Õpetliku seigana meenub Matile juhtum, kui ta oli 1968. a. praktilikal kalalaeval. Suurte vuntsidega raadiojaamaülem demonstreeris neile, mida ei tohiks teha. Laeval oli, nagu ikka, tihti suur puudus tikkudest. Et hädast välja tulla, keeras nutikas ülemus kruvikeeraja ümber ajalehe, vajutas kruvikeeraja morsevõtmele ja tekkivast kaarleegist süttis ajaleht. Nii saigi suitsu peale tuld! Eriti šikk oli, kui oskasid sigareti süüdata otse kaarleegist. Tookord olid ülemuse vuntsid ei tea millest niisked ja kaarleek pikenes otse ülemuse ülemise huulde, põletades ära vuntsi ja huule hambani välja. Nii saigi ülemus "jänesehuule". Matit see eriti ei puudutanud, kuna ta ei suitseta, aga õppetund jäi meelde.

Infotehnoloogia arenguga on radisti elukutse kadunud. Informatsiooni edastamiseks ei kasutata enam Morse tähestikku. Mati hoidis viimati morsevõtit käes "Kabalal" 1996.a., kui edastas keskpäevase teate laevaomanikule.

Praegune sidetehnika on hoopis keerulisem. Aeg-ajalt tuleb ette "pähkleid", mida aitavad katki purreda laeva elektromehaanik Madis Kaldoja, kes on lõpetanud Peterburi admiral Makarovi nim. Kõrgema Inseneride Merekooli, ja laevanduses tunnustatud automaatikaala tippspetsialist Gennadi Krainik.

Matil on teisest abielust kaks last: 24-aastane ajakirjanikust poeg ja 17-aastane tütar, kes õpib Gustav Adolfi Gümnaasiumis. Hobideks nimetab Mati kinokunsti, raamatute lugemist ja seenelkäimist.

Matil on optimistliku ellusuhtumine, inimestega hea läbisaamine. Kreedo: ära tee teistele midagi sellist, mida sa ei taha, et sulle tehtaks.

Meeskonnakaaslasti usutles refmehaanik **Ilmar Riitsaar** ja pildistas ohutusabi **Toomas Vahi**

Paide Shanty 2000

Niisuguse nimega ettevõtmine toimus 7.–9. juulini, Paide linna külje all asuva tehisjärve kaldal. Usutavasti tekitab ürituse nimi mitmeid küsimärke. Mõned üritan siinkohal sirgeks tõmmata.

Alustuseks *shanty*'st. Sõna ise arvatakse pärinevat prantsuse sõnast *chanter*, mis tähendab laulmist. Kõige laiemalt võibki seda mõistet lahti seletada kui töölaulu, täpsemalt kui meremeeste töölaulu, erilise rõhuasetusega inglise päritolule. Ega siin midagi imelikku ole, teame ju, millist rolli on Inglismaa ajaloo välitel meredel mänginud. Omad *shanty*'d olid siiski olemas pea kõigil mererahvastel: prantslastel, taanlastel, hollandlastel jne. ning loomulikult tahaks loota, et meil – eestlastelgi. Töölaul ja kindlapeale eestikeelne, kõlas ehk ka kapten Jõnni laevas. Vaatamata ilusale soovile tuleb tunnistada reaalsust: *shanty* oli peamiselt ingliskeelne ning mida enam Inglismaa meredel võimu haaras, seda enam levis ka inglise keel.

Nagu öeldud, on *shanty* töölaul. Töö merel, kus *shanty* laul sündis, oli raske, üksluine ning lõputu. *Shanty* tekkis koos suurte purjelaevade tulekuga ajal, mil ei tuntud veel tööd hõlbustavaid masinaid. Tuul liigutas laeva ja madruste ihuramm kõike, mis laeval ja laevas. Kui kasvasid alused, kasvas ka töö maht ja töö tegemiseks tarvilik jõud. Just *shanty* laulu konsentreesis oskusliku eeslaulja juhatusel seda jõudu ja aitas töödega toime tulla. Laul ei sündinud aga iseenesest. Vaja oli *shantymeest* – eeslauljat, kellel oli väärt ja eeskätt vali hääl, oivaline rütmitunne ja kes oli võimeline improviseerima, et ka pikemaks veniva töö hoog ei raueks. Niisuguse mehe kohta oli tavaks ütelda, et oma hääle ja oskustega on ta suisa lisapaar töökäsi laevas.

Igal raskemal tööl oli oma *shanty*. Lauldi purjesid heisates või neid rehvides, marsti püstitades, ankrut hii-vates või pilsivett pumbates. Isegi sellisel alati ühesugusena näival tööl nagu ankrut hii-vamine oli mitu erinevat laulu. Üks, mida lauldi siis, kui ankrut tuli üles võtta merele minekuks, teine – ka sootumaks teistsuguse meeoluga – aga seks puhuks, kui ankrut hii-vati koduteele asumise eel.

Veel üks aspekt *shanty*de juures seob neid töölauludega. Nagu enamikus töölauludes, nii valitseb neiski ees- ja vastulaulu põhimõte. Eeslaul aitab jõuvarusid koondada ja taastada, vastulaulu esimese hüüatusega aga asutakse taas üheskoos töö kallale.

*Shanty*de teemaks oli alati meri ja merega seonduv. Nii meresse kui ka

laeva, millel seilati, suhtuti nagu elusolendesse. Need olid võrdväär- sed partnerid, kelle puhul tunnista- ti siiski ka ülemuslikku printsipi – suuremat jõudu. Lauldi ka tööandjast – laevakompaniist ja sellest, kui au- väärne on madruse amet.

Nimetada tuleb ka *shanty* laulude erivormi – *forebittereid*. Need olid igat- sus- ja ka kangelaslaulud, mis kõla- sid ainult tööst vabal ajal ja enamasti ruhvli. Erinevusi laevalae-*shanty*de- ga oli veelgi: *forebittereid* esitati enamasti ikka mõne muusikariista saatel, näiteks kasvõi löötpill ja klarnet nagu Juhan Smuuli "Kihnu Jõnnis". Sageli kasutati koduigatsus- est kantud laulus seda esitava mad- ruse kodukandi rahvalauluviisi. Kui uus tekst ja muidugi ka meloodia teistele madrustele meeldisid, võt- sid need laulu kiiresti üle. Võib vist öelda, et sellega sündis tõeliselt in- ternatsionaalne lauluvorm.

*Shanty*de täpne määratlemine ajas on ilmvoimatu. Millal need sündisid, ei ole teada, nagu pole teada seegi, millal viimane *shanty* laevalael kõlas. Võib vaid rääkida *shanty* laulu kulda- jast, mis jääb ilmselgelt XIX sajandis- se, kui meremehed oma ameti üle veel siirast uhkust tundsid.

Aja edenedes romantika kadus. Töö, mis *shanty*yd sünnitas, need ka deval- veeris ning pikapeale hävitas. Kiiresti kasvavad laevakompaniid vajasid pidevalt uusi töökäsi. Koos nõudluse suurenemisega aga kadus kontroll kvaliteedi üle ning üha enam sattus purjede alla juhuslikke inimesi: ära- karanud talupoegi, päevavargaid ja muud rahvarämpsu, kes soovisid tunda lauludest kuulnud meremehero- mantikat ja saada selle eest ka hästi makstud. Tegelikult merel ei osan- nud õnneotsijad aga isegi oma kõige halvemates unenägudes ette aimata. Ebameeldivad kogemused kandusid edasi ka lauludesse. Nii hakati mer- rest peagi laulma kui vaenlasest, seni au sees olnud madruse ametist aga kui viimasest, mida terve mõistusega mees teha võtab. Laevakapten, mees, keda senini suurima respektiga ko- heldud, sai lauludes pilkealuseks. Juhuslikest inimestest koosneva seltskonna suutiski töös hoida vaid personifitseeritud viha.

Koos meredele ilmunud auru ja mootorlaevadega kahanes lihasjõul tehtava töö maht ning tasahaaval hääbus ka laul laevalael. Koduigat- suslaulud ehk *forebittereid* kostsid veel

mõnda aega, ent uus aeg tõi muutu- si selleski osas. Mida enam täius- tus Marconi lustikummut, seda ta- sasemaks jäi laul ruhvli, vaibudes peagi sootumaks.

Taassünni elas *shanty* läbi selle sajandi viiekümnendail aastail, saa- des slaagerlaulude küllaltki küsitava väärtusega osaks. Ometi on selleski veidruses oma plusspool: nimelt nii tõusid need laulud taas huviorbiiti. Just küllaltki küsitava väärtusega kitspaladest sai järgmise kümnendi folkipoplvõlvond tõi otsida merelau- lude juuri. Mõistagi pole ka kõige suu- remate ponnistustega enam võimalik taastada seda, mis spontaanselt tek- kinud ja samamoodi ka hääbunud. Siiski on kindlasti kadumistest sääs- tetud sadu laule. Need on kinnistu- nud töölaulude, laiemalt võttes folk- muusika repertuaari.

Nõndapalju *shanty* laulust, mis kõ- las juuli teisel nädalavahetusel Pai- des. Külakosti töid kaheksa kollek- tiivi raja tagant, lisaks kuus esine- jat meilt. Külalistest pakkusid kõige puhtamat *shanty* laulu "Calennig" Walesist, "Les Souilles De Fond De Cale" Prantsusmaalt ja "Forebitters" Taanist. Eesti poole pealt võib ära märkida Väikeste Löötpillide Ühin- gu – kes meist ei teaks nende mere- laule!, ning otse loomulikult "Kuker- pillid", kes on maakeelde pannud ka uurijate arvates ühe vanima, kui mit- te kõige vanema *shantypala* "Drun- ken Sailor".

Kui Sind mingil põhjusel Paides ei olnud, siis tea, et järgmisel aastal oled oodatud! Ilma hea publikuta ei lähe korda ükski pidu. Kes siis veel peaks tänapäeva *shantymeeste* ees- laulmisele vastama, kui mitte mere- laulu armastav publik. Sa oled ooda- tud!

Andres Põllu

Tavaliselt peetakse meremehe- folkiks sedalaadi muusikat, mida "Cutty Sarki" regatil esitas Per Spelemani (vasakul) ansambel. Madli Vitismanni foto



"Cutty Sark Tall Ships' Race" Läänemerel

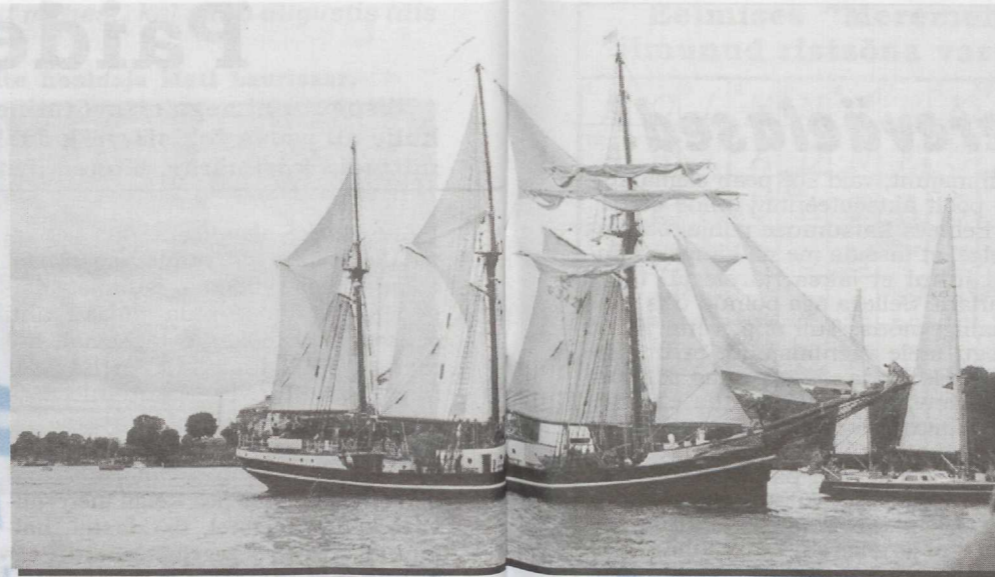
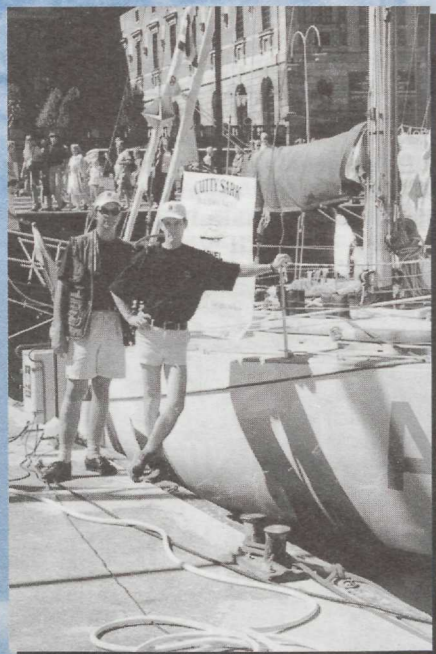
Juulikuu veetsid noored (pool laevaperet kuni 25 a.) õppelaevade purjetajad Läänemerel: regatt algas Gdanskis, läbis Helsinki, Mariehamni ja Stockholmi ning lõppes augusti algul Flensburgis.

Igal regatil vähemalt ühelgi etapil osalenud Peterburi "Bölina" vanemtüürimees Vjatšeslav kurtis, et vähe on võimalust Läänemerel purjetada. Kaatrite-jahtide projekteerimist õppivad Artjom ja Daniel "Arielilt", seljas vahetusmeestena teenitud "Georg Stage" särgid, peas "Cuahtémoci" mütsid, rõhusid oma sportlikele saavutustele (kapten Anatoli Konovalov, 1952. a-st merel). Kaasa pääsevad need, kes jahi kallal rohkem tööd teinud: "Kui kodus kõik korda teha, pole vaja teel masti ronida. Aga tahate proovida?" pakkusid nad lahkesti kõrgemat pildistamisplatsi.

Eesti purjekaid tänava regatil polnud, naabreid oli: Läti "Spaniel" (kapten Gunars Steinerts meresõiduametist), "Anita", "Sparta" ja Leedu "Zilvinas". Polnud aga suuri Vene ja Ukraina purjelaevu, seevastu ligi saja laeva hulgas oli paras Poola laevastik, samuti Soome ja Rootsi oma.

Ühtekokku sobisid nii Mehhiko mereväelaste mõõkadega paraadmarss kui ka "James Cooki" noorte ülemeelik neegritants. Noored täitsid autasustamisel Kulturhuseti esise väljaku, Stockholmi linna pakutud õhtusöögil hoone suure kohviku ja seejärel diskosaali.

Madli Vitismann



kirjad Taanimaalt ③

Ahoi, kõik teised tublid mereväelased!

Mäletate, anti vaid mõned tunnid puhkust ja ees ootas uus teekond.

Villid plaasterdatud

ja kuuma joogiga keha kosutanud, asusime teele kohtumispunkti, kust meid veoauto peale korjati ja järgmise ülesande sooritamiskohta sõidutati. Infoks öeldi niipalju, et meid ootab ees hariv kogemus ja kui me ülesande hästi täidame, on lootust preemiale.

Mõnekümne minuti teekonna järel saabusime väikesse linnakesse ning peatusime sõbraliku välimusega punase telliskivitorni juures. Ülesanne oli järgmine – kogu rühmal tuleb järgemööda laskuda alla 12 meetrise torni välisseina mööda. Tasuks 120 Taani krooni, mille eest võime poest osta, mida süda ihaldab.

Kribinal-krabinal varustasime end laskumiseks vajaliku atribuutikaga ja ronisime torni. Kõige suuremat eneseületamist nõudis enese üle torni ääre riputamine. Ehkki kõied küljes, tundus tulevik tume ja kuidagi ei oleks tahtnud lahti lasta päästvast karniisist. Taganemisteed aga polnud, sest rühma saatus sõltus jällegi igaühest meist.

Enesejulgustuseks lauluviisi jorisedes usaldasin ennast kõite hooleks ning lasin üle torni ääre rippu. Polnudki nii kole kui arvasin! Laskumine iseenesest oli juba päris lõbus! Seda aga mitte kõigi jaoks. Üks rühmaliige ei suutnud oma kõrgusekartusest üle saada ning keeldus ettevõtmist kaasa tegemast. Läks vaja hulk aega tõsis venmist ja rahustamist ning lõpuks suutiski ta oma hirmu ületada. Olime uhked ja õnnelikud, et järjekordse julgustüki-ga ühiselt ühele poole saime.

Järgnes lühike jalgsirännak läbi päevase Taanima ja sihilejõudmist kiirendas teadmine, et kotis kolksuvad preemia ostetud konservid ja šokolaadivõi. Isegi hõõrdunud jalad ei tundunud enam nii kõvasti valutavat.

Oli teisipäeva pärastlõuna ja kätte jõudnud minu kord rühmajuhtimist katsetada. Sain omal nahal tunda, mida tähendab vastutus – selle eest, et sa rühma õigesse kohta viid; selle eest, et tempo valimisel arvestaksid kõigiga, kes ei jõua või kellel jalad valusad, kuid oskaksid motiveerida nii, et rühm õigeaegselt päralt jõuaks; selle eest, et jagaksid ülesanded otstarbekalt ja selle eest, et langetaksid otsuseid kui vaja.

Vesine ülesanne

Küllap saatus vist teadis, et olen saarlane ning seetõttu sokutas mulle "vesise" ülesande – kummipaadi-

retke mööda jõge järgmisse kohtumispunkti. Paadiretkeks anti aega 90 minutit ja kui selle aja sisse suudame jääda, ootab jällegi ees preemia. Jaotasime rühma kahe paadi vahel ja asusime teele. Tuli välja, et ei olegi nii lihtne otsejoones edasi sõuda, vaid sõltub igaühe aerutõmbest ja paatkonna koostööst, kui kiiresti ja mis suunas kummilaevukene liigub. Igal juhul oli mõnus vahelduseks anda väsinud ja valutavaile jalgadele puhkust, visata kotid seljast paadipõhja ja lasta kätel aerutõmmete taktis käia. Aerutasime, kuidas jaksasime ja hämaruse saabudes jõudsim pärele – aeg 87 minutit. Preemiaks paar kilo kartuleid ja värsked forellid. Mmm! Täna õhtul on ees ootamas pidusöök!

Kalad roogitud ning uued koordinaadid käes, jätkasime autode ja inimeste eest varjudes rännakut üsna mõnuses meeleolus. Saavutatud edust lasin aga tähelepanu langeda ning ei pannud tähele õiget teotsa, millest tulnuks ära keerata. Nii tuli kogu rühmal juhi hooletuse tõttu marssida asjatult mitu kilomeetrit. Kuigi keegi ei saatanud, söimanud ega teinud etteheiteid, oli naru tunne ja piinlik, et nii labaselt eksisin.

Rohkem me õnneks õigelt kursilt kõrvale ei kaldunud ja ööpimeduse varjus saabusime õigeaegselt telkimispunkti. Otsisime käsikaudu kokku lõkkematerjali ja nautisime väljateenitud pidusööki. Tänu kiirele kohalejõudmisele saime sel ööl päris korralikult magada.

Käes on kolmapäeva hommik – taas kotid selga ja teele. Kohtumispunkti ei ole õnneks kaugel, kuid meie rõõm oli jällegi enneaegne.

Kontimurdev ülesanne

Seekordne ülesanne on meie jaoks sõna otseses mõttes kontimurdev! Meil tuleb kanda oma "haavatud" kaaslast ja tema seljakotti 700 meetri kaugusel asuvasse "laatsaretti". Ja haavatuks valib vahekohtuniku nagu meelega kõige suurema kondiga tüdruku meie hulgast. Need olid küll kõige vaevalisemad 700 meetrit, mis kunagi läbitud! Ähkides ja puhkides ning pidevalt puhkepause tehes ja üksteist välja vahetades lähenesime pikkamööda sihtkohale. Õnneks ei läinud siin aeg kirja. Peale jalgade on nüüd aga ka käed ville täis.

Kohale jõudnud, teatas karmi näoga mees, et meil on nüüd 2 valikuvoimalust – kas kanda oma haavatut 6 kilomeetrit või "ravida" ta terveks – see tähendab, et ühele rühmast (koh-tuniku valikul) tehakse jalga 6 süsti. Ning ta näitas tõetruult ette tehnikat, kuidas süsti tegemine käib. Kusjuures otsustajaks ei ole siinkohal

rühmajuht, vaid see peab olema kõigi poolt aktsepteeritav ühine otsus.

Eelneva katsumuse põhjal oli ilmselge, et tassida me nii kaugele mingil juhul ei jaks, järele jäi teine variant. Sellega aga polnud üks rühmaliige nõus. Tuli appi võtta jällegi kogu meie venimisjõud, et ühisele otsusele jõuda. Ja see aitas, ka süstikartev kaaslane nõustus end ohverdama ühise ürituse nimel. Süstitamiseks tegelikult ei läinudki – ürituse eesmärk oli panna rühm valikute ette ja saavutada ühine otsus.

Sellel päeval rohkem teravaid elamusid ei järgnenud – vaid lühike rännak ja "rebasejaht", salakirja lahendamine ja kooliaia jaoks linnupuuri ehitamine – ja see kõik tundus natuke kahtlane. Küllap siis on öö jaoks midagi kröbedat varuks! Nii oligi!

Jälle teele

Hämaruse saabudes teatati, et peame oma laagri kiirelt kokku pakkima ja koordinaate kaardile kandes selgus tõsiasi, et järgmise kohtumispunkti on kõige lähemaid teid pidi 15 km. Sealjuures on aga oodata jälituskoortega varitsust. Neid toredaid ja tarku koeri ning nende oskusi olid meile nädal enne juhiõppust mereväepolitsei koerajuhid ilmekalt demonstreerinud. Koerte terava haistmise, kuulmise ja nobedate jalgade vastu oli meil võimalik panna vaid kavalalt valitud marsruut, mis meid ohtlikest piirkondadest mööda viiks.

Niisiis algas rännak sarnaselt esimesele ööle, kuid nüüd liikusime veelgi ettevaatlikumalt ja üritasime teha nii vähe kära kui üldse võimalik. Et ööpimeduses mitte eksida, valisime marsruuti väga hoolikalt. Närvid pidevast kuulatamisest pingul, seljad kottide raskuse all valutamas ja iga samm valmistamas hõõrdunud jalgadele üha rohkem ja rohkem piina – tundusid need kilomeetrid lõputud. Rühmaliider aga juhtis kindlakäeliselt ja hästi kaarti tunddes rühma mööda kõrvalisi teid ja radu, hoides parajat tempot ning motiveerides meid aeg-ajalt rasketeks aegadeks varuks hoidud rosinatega. Hommikupoole ööd muutus väsimus nii suureks, et ei saanud enam aru, kas me käime magades või magame käies. Peas vasardas ainult üks mõte – jõuaks lõpuks kohale! Kogu selle pika ja piinarikka rännaku ajal aga ei kostnud ühestki suust nurinat. Keegi ei kurtnud ega virisenud, sest me teadsime, teistel on sama raske ja virisemine siin ei aita! Hommikupoole ööd panime kaardile viimased kursid ja valmistusime läbima viimaseid kilomeetreid.

15. aprill

Merike

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

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

PAREMALE: 1. ... kolmnurk. 9. Abe. 12. Ariadne. 13. "Ohio". 14. Ushuaiast. 16. Ak. 17. Petromyzon. 19. Mn. 20. Eitama. 21. V.k.j. 23. ... etruski ... 25. Laid. 26. Häda... 28. Viril. 29. V.A. 30. EPA. 31. J, i. 32. Lantiv. 34. Sombune. 38. Jeti. 39. Inimtegur. 41. AS. 42. Lk. nr. 43. Bengali. 46. Diet. 47. cm. 48. Aamid.

ALLA: 1. Kaupmehe sild. 2. Orsent. 3. Lihterdamine. 4. Mauri. 5. Nd. 6. Unimakil. 7. Rea... 8. Koszalin. 9. Ahto Valter. 10. Bianki, Vitali. 11. EOK. 15. A. Ots. 18. Ymir. 22. J. Davis. 24. U.a.j. 27. "ÄP". 28. Viu. 33. Aegna. 35. Onki. 36. BMRT. 37. Neem. 38. Juga... 40. Tbc. 44. Am. 45. I.D.

KUKU

Tallinnas 100,7 Mhz
Järvamaal 100,5 MHz
Mulgimaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niitväljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND

Eesti
Meremuuseum
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost

Näitus
"Rannarootslaste
merekultuurist"

Operatiivteabe stand
"Lennuki" ümbermaailmareisist
Avatud K - P kl. 10 - 18
Telefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"
Ajutiselt külastajaile suletud

Allveelaev "Lembit"
Pirita sadamas (Regati pst. 1)
avatud kell 10 - 18
Suletud esmaspäeval ja reedel
Telefon 6 398 024



Laev-restoran

Teie kasutuses on
privaatsed salongid 6, 10 ja 20 külalisele
peasalong
fourchette 70 külalisele

Reisisadam, Admiraliteedi bassein, Lootsi tn. 15 kõrval, kai ääres

Tel 6623777, Fax 6318444



Eelmise toimetustoa aknast võis näha, kuidas K-komando kord aastast mööda Hansapanga seina ronis ning Polütehnikumi staadionil rahvatantsupeo proove tehti.

Madli Vitismanni foto

30. augustil seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kes meil käivad

Vanasadamas

- "Dirhami" (Eesti) – laadib konteinereid
- "Kati K" (Eesti) – laadib elektroode
- "Vlass Nitškov" (Vene) – laadib saematerjali

Muuga sadamas

- "Oderstern" (Mani saar) – laadib masuuti
- "Petra F" (Antigua) – lossib nisu
- "Nordisle" (Küpros) – laadib masuuti
- "Iberian Confidence" (Küpros) – laadib väetist
- "Astra II" (Panama) – laadib alumiiniumi
- "Carina" (Saksa) – lossib konteinereid

Paljassaare sadamas

- "Mielec" (Poola) – laadib sütt
- "Frost" (Suurbritannia) – lossib külmutatud kanaliha
- "Seagull" (Belize) – arestitud
- "Lerrix" (Bahama) – laadib puitu
- "Rand 2" (Eesti) – remondis

Paldiski Lõunasadamas

- "Volgo-Balt 120" (Vene) – laadib turvast

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
30. augustil

Neile, kes ootavad...

- "ALEKSANDER KOLMPERE" – Naples's
- "GUSTAV SULE" – teel Singapurist Suezist
- "HARJUMAA" – teel Antwerpenist Tunisisse
- "SAKALA" – teel Sfaxist Cartagenasse
- "KUIVASTU" – Cotonou's
- "LARISSA" – Antwerpenist
- "VALKLA" – teel Doualast Villagarciasse
- "KLOOGA" – Viana do Castelos
- "SOODLA" – Riias remondis
- "LEHOLA" – Marseilles's
- "LEILI" – Tunises
- "LEMBITU" – Liverpoolis
- "VARBOLA" – Dublinis
- "HAAPSALU" – teel Helsingist Rostocki
- "NARVA" – teel Rostockist Helsingisse

- "RAKVERE" – Københavnis
- "TRANSESTONIA" – Bekkeri sadamas
- "TRANSBALTICA" – Helsingis
- "DIRHAMI" – Tallinnas
- "KALANA" – teel Muugalt Kieli
- "KURKSE" – Arhangelskis
- "MUUGA" – teel Antwerpenist Helsingisse
- "VIRTU" – Kielis
- "KAPTEN KONGA" – St. Malo's
- "KAPTEN VOOLENS" – teel Campeltownist Hallstavikisse
- "MEHAANIK KRULL" – Bekkeri sadamas
- "NEPTUNIA" – ajarendil
- "ABRUKA", "MUHU", "VAINDLO", "VILSANDI", "VALGA" ja "VILJANDI" – laevapereta rendil