



MEREMEES

W E B E W E E E

Ilmub alates
1989. aastast
XI aastakäik

Nr.11 - 12 (211 - 212)

Teisipäev, 29. juuni 1999

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- ☛ Läänemere piirikontrollist lk. 5
- ☛ Kuidas jõudis abi Aegnale lk. 6
- ☛ Päästejaamadest lk. 7
- ☛ Muljeid "Baltops '99-lt" lk. 8
- ☛ "Vesta" anti merekoolile lk. 9
- ☛ Viies laevanduse aastaraamat lk. 10
- ☛ Tuli jõudis Vaindloole lk. 11



Juuni algul seisis Balti Laevaremonditehase ehitatud lootsikaater «Ahto 03» veel tehases, vastuvõtukomisjon alustas tööd. Lähemalt lk. 2 - 4.

Teede- ja sideminister arutas Soomes laevandussõda

Pressiteade

16. juunil kohtusid Helsingis Eesti Teede- ja Sideministeeriumi ja Soome Transpordiministeeriumi delegatsioonid ministrite juhtimisel. Kohtumisel käsitleti Soome Euroopa Liidu eesistumisega seotud küsimusi, samuti Euroopa Liidu edasist laienemist ja Põhjadimensiooni kontseptsiooni. Pooled tutvustasid arenguid telekommunikatsiooni, raudtee- ja maanteetranspordi valdkonnas. Arutati *Via Baltica* väljaehitamist ja transpordikoridoride arendamist.

Kohtumisel tõdeti Eesti ja Soome vahelise meretranspordilepingu sõlmimise vajalikkust. Minister Toivo Jürgenson esitas ettepaneku Tallinna ja Helsingi vahelise laevaliikluse alalise komitee moodustamiseks, mis korraldaks laevaliiklusega, sadamate arenguga, ohutusega, piiriületusega ja tollikorraldusega seotud operatiivküsimusi. Kohtumisel käsitleti ka Soome meremeeste ametiühingu boikotti Eesti laevade vastu, mille osas pooled kordasid varem väljendatud seisukohti. Delegatsioonid hindasid kõrgelt ministeeriumidevahelist senist koostööd ja pidasid vajalikuks regulaarsete kohtumiste jätkamist tööruhmade tasandil.

Teede- ja Sideministeeriumi pressiesindus

Eesti ja Soome ametiühingud soovivad konflikte ennetada

Agentuuriteatest

17. juunil leppis Eesti Ametiühingute Keskliidu esimees Raivo Paavo oma Soome kolleegi Lauri Ihalaisega kokku, et tuleb välja töötada ühtsed reeglid, et ennetada tulevikus selliseid konflikte nagu nn. laevandussõda.

Helsingis toimunud kohtumisel leiti, et Eestis ja Soomes tuleks eraldi valitsuse, tööandjate ja ametiühingute vahel välja töötada omapoolsed seisukohad Eesti ja Soome vahelistes töötajate suhetes. Seejärel peaksid kohtuma mõlema riigi delegatsioonid ja sõlmima töötajate teemalise kokkuleppe.

Raivo Paavo ja Soome Ametiühingute Keskliidu esimees Lauri Ihalainen jäid laevandussõja asjus endiselt eri arvamustele. Ihalaise sõnul on tegu Soome töötajate kaitsega ning laevandussõja taolisi juhtumeid tuleb Soomes teiste riikidega igal aastal ette kummekond.

Raivo Paavo jäi kindlaks Eesti Ametiühingute Keskliidu mais vastuvõetud otsusele, mille kohaselt on Soome Meremeeste Uniooni boikott Eesti laevade vastu ebaseaduslik. Ametiühingute Keskliidu juhatus on seisukohal, et ITF-i poliitika laevanduses ei ole välisoleping ja seega ülimuslik Eesti seaduste suhtes.

ETA, 17. juuni

Kümme aastat Eesti Meremeeste Liitu

10. juunil tähistas Eesti Meremeeste Liit oma 10. aastapäeva. Sel puhul tahaksin heita pilgu seljataha ja vaadelda liidu sünnilugu.

Meremeeste liidu loomise initsiaatoriks oli tollase Tallinna Kalatööstusliku Merekooli ülem Arne Löökene. 1988. aasta 21. septembril kutsus ta enda juurde teadus- ja tehnikafirma "Kalbur" direktori Aksel Siemeri, Kalurikolhooside Liidu juhatuse esimehe asetäitja Henn Noore ja Eesti Riikliku Meremuuseumi direktori Ants Pärna.

Sel koosolekul otsustati hakata ette valmistama liidu loomist. Leiti, et tuleb luua organiseerimiskomitee. Nime asjus kellelgi eelarvamusi ei tekkinud. Tolleaegseid tingimusi arvestades oli Arne Löökene eelnevalt konsulteerinud ka ENSV Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja Ain

Soidlaga, kellelt sai positiivse soovitusena.

Organiseerimiskomitee kujunes töö käigus. Järgmisel, 12. oktoobril Meremuuseumis peetud koosolekul osalesid ka Pärnu Merekooli ülem Rein Pihus, Tallinna Uussadama sadamakapten Rein Raudsalu, Eesti Merelaevanduse juhenduskapten Uno Laur ning S.M. Kirovi nimelise Kalurikolhoosi laevastikuosakonna juhataja Rein Borkmann. Hiljem lisandus veel tootmiskondise "Eesti Kalatööstus" laevamehaanikateenistuse peamehaanik Feliks Roosimäe. Nii suguses üheksaliikmelises koosseisus orgkomitee tegutses asuski.

Sel koosolekul pandi paika eelseisva töö peaaesanded ja eesmärgid. Juba sel ajal märgiti, et kõige tähtsamaks peab kujunema merehariduse ümberkorraldamine.

26. oktoobri koosolekul arutati liidu põhikirja lähteülesandeid ja tegevuse eesmäärke, mille alusel Ants Pärna koostas põhikirja projekti. Järgmistel koosolekutel 21. detsembril ning 1989. aasta 15. jaanuaril, 1. veebruaril, 16. veebruaril, 1. märtsil, 29. märtsil, 12. aprillil ja 19. aprillil arutati peamiselt põhikirja projekti.

4. mail toimus suurem koosolek reisilaeval "Tallinn", milles osales 28 meremeest. Peamine oli taas põhikirja arutelu. Nüüd tehti rohkem ettepanekuid ka uue liidu nime asjus. Näiteks pakuti nimeks Eesti Rahvuslik Meremeeste Liit, Üle-Eestimaa-line Meremeeste Liit, Ülemaailmne Eesti Meremeeste Liit, kuid lõpuks jäi siiski algse variandi juurde. Juba sel koosolekul võeti seisukoht, et liidu eesmärgiks peab olema laialdane merenduspropaganda, merehariduse (Järg lk. 5)

Loodi Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon

14.-15. juunini kestnud kohtumisel Brüsselis loodi Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon. Selle asutasid sadakond liikmesorganisatsiooni 34 riigist. Nende liikmeskonda kuulub 2,3 miljonit transpordiala töötajat.

Uue organisatsiooni eesmärk on ennekõike sotsiaalpartnerina kaasa rääkida Euroopa Liidu ja Euroopa Komisjoni transpordialaste arengukavade, finantseerimis- ja muude otsustamist vajavates küsimustes. Samuti on eesmärgiks arendada eri riikide transporditöötajate solidaarsust, üksteisele oma probleemide teadvustamist ja omavahelist koostööd.

Ka protsesse, mis Euroopa Liidus toimuma hakkavad, kavatseb uus organisatsioon arutada. Transpordifirmasid kavatsetakse

erastada, see pole aga töötajale vastuvõetav. Eestiski on näha, et ohutusstandard kipub sel puhul langema.

Föderatsiooni asutajaliikmete hulgas olid Eesti meremehi ja sadamatöölisi koondavad ametiühingud: Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Meremeeste Ametiühing ja Veetransporditöötajate Ametiühinguföderatsioon.

Loodud organisatsiooni nimi on ETF - European Transport Workers' Federation, selle seost ITF-iga on raske määratleda. Kolm

elnimetatud ametiühingut on ka ITF-i liikmed (viimasena võeti hiljaaegu vastu Eesti Meremeeste Ametiühing). Seos on ka Euroopa Vabade Ametiühingute Konföderatsiooniga, millesse kuulub Eesti Ametiühingute Kesklit.

Kõik kolm Eesti meremeeste ametiühingut on seega nii ITF-i kui ka ETF-i liikmed.

Laevandussõjal aga ikka veel lahendust ei ole.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees
Jüri Lember

Millega lootsid sõitma hakkavad

Laevaliikluse Juhtimiskeskuse esitles Piritall 11. juunil uusi lootsikaatreid. Koostöös laevahitajatega pakuti proovisõitu nii "Balti Merekaatrites" valminud "Ahto 07-1" kui ka Balti Laevaremonditehase ehitatud "Ahto 03-1".

Alumiiniumkeregaga "Ahto 07" (lõpphind 4,8 miljonit krooni) pärineb äraproovitud seeriatootangust, sõidab kiiresti ja manööverdab kergesti. Väljavaade roolikambrist on hea, juhtimispaneel käepärane ning lootsitoolid mugavad – mida muud ühelt lootsikaatrit tahta.

Raske kere ja võimsa masinaga "Ahto 03" saabumine ja mütsakas sildumine tekitab rohkem elevust – kodumaise tsiviilaevahituse esiklapp on pälvunud ajakirjanduse tähelepanu.

Uhiuues masinaruumis võib samahästi kui roolikambris masina mitmesuguseid näite komputriekraanilt vaadata. Seal on ka abimasin ja süsihappegaasi tulekustutussüsteem, aga näiteks ballasttankide ümberpumpamissüsteem lülitatakse sisse roolikambrist ning laevaruume kütab peamasin. Tähelepanu äratas, et lülite kohal olid eestikeelsed sildid – mitte rootsi-, taani- või muukeelsete all, vaid koduselt ainsad. Olmepool koosneb minikambüüsist ja tualettruumist.

Roolikambris on kõlkmõeldav nüüdisaegne navigatsiooniparaatuur, kuigi aparatuurid ekraanid on tavapärasest väiksemad. Ent esipaneelil, tundub, pole ergonomika küllalt hästi läbi mõeldud. Kaheliikmeline laevapere on sõidu ajal vasakule viltu, sest laevajuht kal-

lutab end toolist vasakule elektronkaarti jälgima – otse ees on tal masinakontrolli arvutiekraan, mida jälgima kal-

lutab end parempoolsel toolil istuv mehaanik.

Nii "Ahto 03" kapten Valentin Morozov kui ka vanemehaanik Sulev Lonn kiidavad ühest suust, et tegu on järgmise sajandi laevaga – juhtimis- ja jõuseadmed ning elektroonika on igati tänapäevased. Masinaheel on tundlik kui klaveriklahv, kajalood näitab hetkega sügavust kiilu all numbritena ning elektrooniline ülekanne muudab sagedased käiguvahtused sujuvaks liikumiseks, mis ei löhu masinat.

Mõlema lootsikaatri juures on uudne, et pealisehitus seisab amortisaatoritel – nii on müra, vibratsioon ja kõikumine väiksem ning lootsidel ja laevuritel mugavam. **Madli Vitismann**

Elust enesest

Proovisõidul Balti Laevaremonditehases ehitatud uue lootsikaatriga pakuti ajakirjanikulegi rooli proovida. Anti natuke aega rooli tunnetamiseks ja küsiti:

"Noh, kuidas rooli kuulab?"

"Pärts hästi."

"Tähendab, on juhitav?"

"On."

"Aga leht kirjutab, et on 50 tonni juhitamatut terast..."

(Vt. "Postimees", 5. juuni – tolm.)



"Ahto 03" pääses lõpuks sõitma.

Meeskonnakommentaari

Kas olete uue kaatriga rahul, "Ahto 03" kapten VALENTIN MOROZOV ja vanemehaanik SULEV LONN?

Kapten: Sellega on nagu abielus: esimene vaimustus on alati suur, noorel inimesel eriti, vanemal mehel esineb vaimustuse kõrval aga alati ka mõningaid kahtlusi. Nii et mina ütlen oma arvamuse uue kaatri kohta alles kevadel.

Parem see muidugi on, kui oli veebruaris.

Manööverdämisel peab lausa klaverimängija olema, et käiku vahetada. Laeva juure minnes vaatan ju hoopis teist laeva ja kuidas loots ronib, mitte siia. Miks me vastu kaid läksime – omateada panin stopi ja hakkasin seljataha vaatama, aga ilmnes, et oli esimene käik sees. Väga kiiresti jääb seltsma, pöörderaadius on samuti väike. Paned käigu sisse, siis 12–14 sekundit mõtleb. Siin ei kuule ka, kas hakkas võtma. See on isendast hea.

Praegu oleme uue kaatriga vaid välja tulnud, käigukatsetused ära teinud ja jälle sadamasse sõitnud. Ainult nii palju oleme saanud käega katsuda. Aga tööd tehes peab kõik käe sees olema.

Ega selles "Postimehe" artiklis midagi nii valesti ole. Aga ka töde võib olla heatahtlik või pahatahtlik. Kaater ei ole uppumas olnud. Oleme ju merel kogu aeg kaasas käinud. Ja raisatud selle kaatri peale kulutatud raha ei ole.

Olime juures, kui mees tuli, katsus jalaga laeva ja ütles, et see ei kõlba kuhugi. Mina olen 39 aastat merd sõitnud, aga praegu ei julge veel ütelda, kõlbab või ei kõlba.

Seda uut mudelit on mitu aastat tehtud, ja kohe kõik ei õnnestunud, üht-teist tehti nüüd ringi. Oli liiga väike metatsentriline kõrgus, seda pidi natuke suuremaks tegema. Raskuse viidi allapoole – nüüd on lootsitrepp alumiiniumist ja kergem.

Vanemehaanik: Seeria esimesel tootel on ikka mingid hädad, aga iga järgmist parandatakse. Lõpuks saadakse hea laev. Nagu pole ideaalset inimest, nii pole ka ideaalset laeva. Aga selle lähedale püütakse jõuda.

Oleme siin kapteniga algusest peale olnud, teame, missugused vead võivad olla, teame, mis on parandatud, millised riskid kõrvaldatud. Laev on väga palju muutunud. Oleme laeva hästi tundma õppinud, ja see on melle väga kasulik.

Valentin Morozov: Kui praegu oleks mõni võõras peale tulnud, poleks ta eelnevat teadnud ja kõik tunduks normaalne.

Kõige tähtsam on, kuidas kaater teise laeva parda äärde saab. Sõitsin varem "Ahto 16-ga" – see on lameda kerega. Kui võtta kõik maha, ka suurelt kiiruselt, siis jääb lameda põhjaga kaater peaaegu momentaanselt seisma, nagu paneks jalad maha. Uuel on aga suurem inertts – kaatri mass on tublisti suurem.

Neid uue kaatri omadusi praegu veel ei tunne, need ei selgu katsetusel, vaid töös. Kahjuks ei saa nii, et kõik me nelja meeskonna kaheksa meest harjutame kuu aega haalamispõl juures.

Vanemehaanik: Vaja hakata seda 10 miljonit tagasi teenima.

OÜ Eesti Mereloots või AS Eesti Lootsiteenistus

Vastab Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor ANTS PÖLLUAAS.

Mida te siis oleksite teinud, kui president oleks märtsi algul "Lootsiteenistuse seaduse" välja kuulutanud?

Enamik lootse leidis, et neid ei rahulda enne seaduse väljakuulutamist moodustatud osaühingus ja hr. Rütli juhtimisel töötamine, ning nad ise kogunesid ja kahe koosoleku käigus otsustasid, et moodustavad aktsiaseltsi, mis konkureerib osaühinguga. Kokku oli neid 39.

Kas lootsindus on niisugune tulus ettevõtmine, millele tarvis maksab aktsiaseltsi teha?

Isiklikult olen täiesti Soome variandi poolt, mis aastakümneid on seal eksisteerinud: see on riiklik lootsindus, millest saadud tulud lähevad lootsinduse arendamiseks. Kui on tarvis muretseada uusi kaatreid või muid vahendeid, millega lootside tööd paremaks teha, siis riik isegi doteerib seda.

Keegi meist ei ole elus kaitstud õnnetuste eest. Kui juhtub, et loots teeb vea, siis ei ole tegu autovariiga, kus masin võib maksta viis või viiskümend või ka viissada tuhat. Laeva puhul ulatuvad summad miljonitesse, ja mitte kroonides, vaid dollarites. Meil ei ole olnud õnneks avariisid, kus loots oleks süüdi olnud, ja seepärast täpselt ei tea, aga usun, et mingi vaene aktsiaseltsikene ei suuda niisuguseid kahjusid kinni maksta.

No üks aktsiaselts kindlustab.

Kõigepealt peaks teadma, kus ja missugustel tingimustel. Loe me pidevalt lehest, et üks või teine kindlustusselts on jälle tääbaras olukorras. Missugune selts võtab niisuguse kindlusta-

mise enda kanda? Ja kui palju see üldse maksma läheb? Neist summadest pole ju kusagil räägitud.

Nii et teie vaatate asjale niimoodi: las riik korjab lootsituleid kokku, aga kui tarvis peaks minema, siis ka maksab?

Jah. "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" kohaselt läks varem, enne seadusemuudatust lootsitasust 10% avariifondi. See ja ehk ka järgmine aasta on majanduses rasked. Võib-olla kasutatakse see summa kusagil ära. Aga riigi garantii oleks õnnetuse korral igatahes olemas.

Ja lisaks: kui loots läheb laeva, on ta tegelikult esimene oma riigi esindaja. Ta võiks ikkagi olla riigiametnik – mis siis, et on küll riike, kus eralootsindus eksisteerib.

Lootsiseadust ei võetud veel vastu. Missugune see peaks teie meelest olema?

Oleme teinud lootside seas järelepärimisi. Kui oleks võimalik valida, siis 10 meest oleks eralootsinduse poolt; 3 või 4 jättis vastamata; 2 lootsi arvas, et õige lahendus ongi laevaliikluse juhtimise keskus, nagu see praegusel kujul töötab. Tollal, mõõdnud oktoobris, oli 47 lootsi tööl, ja kõik ülejäänud pidasid õigeks riiklikku äriühingut.

Riigi alluvuses piiravad meid astmepalgad, ja me ei ole praegu rikas riik. Aga üks me kõik tahaksime oma töö eest rohkem tasu saada. Riikliku äriühingu puhul, kui majandustegevus on õigesti seatud ja see tulu toob, siis saab ka suuremat palka maksta.

Kaatri ehitamise raha ei pidanud te ise koguma, vaid riik lihtsalt andis.

Jah, riik andis. Aga vaatame, kust riik selle sai. 1997. aastal

oli meie eelarve ümardatult 45 miljonit. Lootsiteenuste eest sai riik, samuti ümardatult, 90 miljonit.

Poole jättis riik endale.

Eks tal läks seda vaja ka: pensionieks, sotsiaalabiks jne.

1998. aastal mõisteti juba, et endiselt edasi ei saa: saime loa tellida lootsikaater, selleks anti 12 miljonit, ja kogu eelarve oli 75 miljonit. Aga siis tõi lootsindus riigile ka ümardatult 100 miljonit sisse.

Nii et enamik lootse oleks rahul, kui seadus annaks lootsindusega teenitu sellesama lootsiasjanduse arendamiseks?

Jah, enamik oleks. Võtame või vajaduse uue lootsikaatri "Ahto 03" järele, mille kohta käibib nüüd nii palju väärinfot. Ma ei ütle, et see kaater on halb. Enne on seda vaja ametlikult katsetada. Vanu lootsikaatreid on meil 11.

Ehitatud kuuekümnendail?

Jah, ja kõige vanem pärineb koguni 54. aastast. Enamik on üle 30 aasta vanad. Need ei ole kaatrid, mida hoitakse, poputatakse ja aina värvitakse. Need on tööloomad, mis käivad väljas iga päev ja iga ilmaga – ning mitte üks, vaid kuni paarkümmend korda päevas.

Endised "EVA" ja "EVA-02" on ka juba 7 aastat vanad. Kuidas on nende spetsialiste, Peterburist pärit lootsikaatrite tervis?

Neid on koguni kolm: "Ahto-01", "Ahto-02" ja "Ahto-14". Esimene töötab Vanasadamas, teine on Lehtmas ja kolmas Muugal. Veel veeteede ametile kuulmise ajal vahetati neil ära peamasinad, sest Peterburist ehitatuna olid neil vene masinad, mis sõid küllalt palju kütust. Nii et need kaatrid töötavad.

Tehniline seisukord on "Ahto-

14" ehk kõige viletsam, ja mitte meeste süül, vaid seepärast, et on Muugal eriti palju tööd teinud. Lehtmas on talvel tavaliselt jää, ja sealsel kaatril on siis puhkeae. Pealegi hoitavad mehed seal oma laeva väga: tunnetavad, et see on nende leivalaev, ei lähe näiteks välisjalatseis kunagi oma eluruumidesse. Nii et "Ahto-02" erineb täiesti ülejäänud kahest kõne all olevast.

Aeg teeb oma korrektiivid. Ega need kolm pole halvad kaatrid, aga jääklassi neil ei ole ja talvel nendega eriti sõita ei saa.

Ja kui nüüd talvedest rääkida, siis 1997. aastal oli suhteliselt kerge talv. 1998. aastal oli raskem, jäämurdja "Tarmo" käis väljas. Tänavu talvel käis "Tarmo" aga vaid ühe korra, Kundas. Nii et jälle kergem. Kuid usun, et ega talv igaveseks taeva jää, küll tuleb jälle, ja kui me end selleks ette ei valmistame, siis näeme no niisuguseid näguri-päevi, et jube. Niisugusel juhul peame hakkama maksma pukserite, mille üks tund mõõdnud talvel maksis 135 \$. Ja missugune see summa tuleval talvel oleks, seda ei tea.

Jäämurdmine sõltub ilmastikutingimustest. Ühel aastal on karm talv, järgmisel pole seda ollagi. Ja kui sel kergel talvel 31. detsembril õhtuks peavad rahad olema nullis, siis tõesti ei tea, mida üle jääva jäämurdmise raha eest osta: ninarõngaid, kõrvarõngaid või jalarõngaid... Peaks olema ometi võimalus seda raha järgmise raske talve tarvis säilitada.

Aga see oli kõrvalepõige.

Nii et kui meile on riik pannud ülesande lootsimine tagada, siis peavad meil olema ka vahendid, millega loots alati laevale viia.

Peterburi kaatritega on teil

suhteliselt hea kogemus. Kas praeguse uue kaatri projekt on sealse "õigusjärglane"?

Need kaatrid pole isegi mitte öde-venda. Balti Laevaremonditehases ehitatud "Ahto-03", mille üleandmist meile täna alustati, prototüüp oleks oma tingimuste poolest pigem Uusikau-punkti kaater, mis peab 40-sentimeetrist jääd läbima. Siit ka põhjus, miks sel laeval on nii võimas mootor – 700 kW ehk 952 hj.

Siis selle tõttu on uus kaater, nagu väidetakse, suveajaks natuke raske ja läheb nagu tank?

Kas on nähtud mõnd pukserit, mis liugleks nagu luik – nagu kiirkaater? Igal laeval on oma ülesanne ja korpus ehitatakse just sellele vastavalt. Kõigil pukseritel on suur vall vett võõri ees ja suur vall ahtri taga.

Teil on siis nüüd lootsikaatritega niimoodi, nagu suve- ja talvemantliga: aastaaja muutudes paned ühe kappi ja teise võtad välja?

Suvel hea ilmaga oleks meil tõesti tarvis 20–30-sõlmest kiirkaatri, mille masina võimsus ja kütusekulu oleksid tunduvalt väiksemad jääklassiga kaatri omast. Helsingisse sisse sõites on vasakut kätt lootsijaam. Seal on mitu kaatrit, nii suve kui talve omad. Meie ei ole nii rikkad, et võiksime mõlemad võtta, aga selle poole tuleb püüda. Asjatundmatule näib see ehk priiskamisena, aga tegelikult oleks oluline kokkuhoid.

Lootsikaatri tellimise lepingust on näha, et te riigi rahaga ei priiska. Kes teile selle kavalale lepingu välja mõtles?

Leping tehti kahe ettevõtte koostööna: laevaliikluse juhtimise keskuse jurist ja juhtkond koos veeteede ameti juristide ja

Tehasekommentaar

Mida olete kolm ja pool kuud teinud, Balti Laevaremonditehase tööjuht VLADIMIR MUZLOV?

Pärast kaatri vettelaskmist olid käigukatsetused merel. Tellija märkas mõningaid vigu, ja meie olime nõus, et need tuleb parandada. Suurema lainega pritsis vett tekile, mis talvel ju külmub ja teki libedaks muudab. Tõstisime kaatri välja ja tegime, mis tarvis. Selle tulemusena kaater nüüd lainet ei karda, vesi pritsib külgedele. Käiguomadused ja jäälibivus jäid endiseks. Tellijal pole nüüd selle koha pealt enam pretensioone.

Pealpool veeliini vahetati kereplaate, nina kuju on nüüd teistsugune. Vint oli jääolude jaoks mõeldud, ja natuke liiga võimas. Selle tegime ka ümber, ja nüüd on vint optimaalne; niisugune, et mingil juhul ei koorima mootorit üle, jääs sõites on aga koormus suur.

Kahjuks ületasime ümbertegemiste tõttu kõik tähtjad, aga jääklassi ja heade mereomadustega kaatrit on ka raske teha. Ent selle tööga oleme saanud väga suure kogemused ning oma võimalused proovile pannud. Nüüd peab laev end lausa suurepäraselt ülal: on kergesti juhitav, lainet ei karda.

Nii et tellija ei kavatse seda võimaldavast lepingupunkti hoolimata meile laeva tagasi anda...

Jälgime muidugi ka, kuidas see kaater eksploatatsioonis käitub, ootame talve ära ja vaatame, kuidas rasketes tingimustes hakkama saab – ehkki ta neid ei karda.

Millega lootsid sõidavad

Kaater	Piirkond	Ehitusaasta	Ehitatud
Ahto 01	Tallinna lahe sadamad	1991	Venemaa
Ahto 02	Lehtma, Väinameri	1992	Venemaa
Ahto 03	Pärnu	1999	Eesti
Ahto 04	Virtsu	1955	Soome
Ahto 05	Pärnu	1966	Soome
Ahto 06	Paldiski	1953	Saksamaa
Ahto 07	Muuga	1999	Eesti
Ahto 08	Loksa	1963	Soome
Ahto 11	Roomassaare	1966	Soome
Ahto 12	Kopli lahe sadamad	1966	Soome
Ahto 14	Muuga	1986	Venemaa
Ahto 16	Paljassaare	1978	Rootsi
Ahto 18	Tallinna lahe sadamad	1995	Eesti

Garantiiaeg on aasta; aparatuuril muidugi nii palju, kui üks või teine valmistajatehas annab. Juhtpaneeli projekteeris tehase, samad disainerid osalesid juba endises Meretehases ehitatud "PVL-010" tegemisel. Peamasin on küllalt keeruline süsteem, sellepärast on masinaarvuti keskel. Seeria järgmisele laevale saaks juba parema elektronkaardi, ehkki kaater töötab ju ühes kindlas sadamas, ja kaatrimehed teavad seda peast.

Üleandmise protseduur jätkub. Eile saadi kätte registreerimise dokumentid. Esmaspäeval tuleb sanitaarspektsioon, et määratleda töökohtade vastavus nõudmistele: mõõdad müra ja vibratsiooni, samuti valgustatust.

Artikkel "Postimehes" polnud just eriti professionaalselt kirjutatud. Oleks veel 2–3 kuud tagasi ilmunud, kui tõesti probleeme oli.

Selle projekti võib küll seeriale aluseks võtta. Tehas on selle ehitamiseks valmis: näitas, et saab hakkama, ja ka tellija on rahul. Võib öelda, et esimese kaatri ümbertegemise hinnaga ostis tehase endale väärtusliku kogemuse. Proovime seda projekti Lätile ja Leedule pakkuda. Aga üks võimalikud tellijad tahavad kaatrit eelkõige oma silmaga näha ja meeskonna arvamust kuulda.

Praegu loodame igatahes tõsiselt oma laevaehitusprogrammidele. Peame tähtsaks, et meilt laeva tellides jääb raha Eesti riiki. Tehnoloogia ja oskajad inimesed on meil olemas. Mõttes on kasutada endist Meretehast, seal on laevade ehitamine mugavam ja odavam.

Oluline on marketingiga tegeleda ja head reklaami teha. Praegu veel on siin odavam lasta laevu ehitada kui Läänes.

11. juuni

Mari Vamba
Madli Vitismann



Siis, kui Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor Ants Põlluas "Ahto 03" vettelaskmise eel kõnet pidas, oli veel lumi maas.

Ilmastikukindel jääklassiga lootsikaater Töötetvõtu leping

3. Kaatri hind ja maksmise viis

3.1. Kaatri kogumaksumus on 8 906 000 Eesti krooni ilma käibemaksuta. Hinnasisse kuulub Vene Mereregistri klassinõuetele vastava järelevalve teenuste maksumus, mida teostab Mereregistri Laevade Eesti AS.

9. Katsetused, lõppkontroll ja vastuvõtmine

9.1 Kaater loovutatakse täis kütteaine ja magedavee tankidega, selle süsteemides on vajaminevad vedelikud ja õlid.

9.2 Ehitustöö käigus teostatakse Tellija ja järelevalveinspektorite juuresolekul kõik katsetused ja kontrollid, mis on vajalikud selgitamiseks seda, et kaater on kõigis osades vastavuses käesoleva Lepinguga.

9.7 Kui üleandmise käigus selgub, et kaater ei vasta lepingus ja selle lisades ettenähtud tingimustele ning puudusi ei ole kõrvaldatud 10 nädala jooksul, on Tellijal õigus loobuda kaatri vastuvõtmisest ning Töövõtja on kohustatud tagastama Tellija poolt tasutud osamaksud.

11. Lepingu tähtaeg ja sanktsioonid

11.2 Juhul kui üleandmine hilineb põhjustel, mida ei saa pidada vääramatuks jõuks, kohustub Töövõtja maksma Tellijale viivist, mille suurus on 0,5% kaatri hinnast iga algava 7 ööpäeva pikkuse ajaperioodi eest, mille võrra kokkulepitud tähtaega ületatakse, mitte rohkem kui 10 nädala jooksul.

juhtkonnaga. Tehasel lepingu-partnerina olid muidugi omad õigused ja tingimused.

Tolle ("Postimees", 5. juuni – tolm.) ajaleheartikli kohta pole mul lihtsalt sõnu, tegu on ebakompetentse inimese kirjutatuga. Tema käsutuses on olnud väga ühekülgne info.

Aga kas ei või siis öelda, et teie info on jälle väga teisekülgne?

Leping on ju olemas, ja sellega saab tutvuda. Enne ühe ettevõtte mustama hakkamist pöörduksin ajakirjanikuna ikkagi selle ettevõtte poole, et saada ka sealpoolsed seisukohad. Aga too laupäevane "Postimehe" artikkel võttis lihtsalt tummaks. Me ei ole raisanud. Laev ujub. See pole meile veel üle antud. Laeva on täiendatud.

Räägitakse, et tõsteti, jah, kaldale, ja võeti tükk keret ära...

Seda muidugi mitte. Aga võõri kuju natuke muudeti: miinus-temperatuuriga sõitmiseks oli mõtet vähendada võõrist vee pritsimist tekile. Balti Laevaremonditehas peaks ju väga huvitatud olema hea laeva tegemisest, et me ka järgmised sealt telliksime.

Pealegi on tarvis toetada Eesti laevaehitust – mis mereriik me muidu oleme, kui ei suuda endale isegi lootsikaatreid ehitada. Ja kustahes mujalt maailmast tellides oleksime ju raha oma riigist välja viinud.

Ka oli Balti Laevaremonditehase hind esimeste pakkumiste põhjal ligi 2 miljonit odavam.

Selle peale öeldakse: me pole nii rikkad, et osta odavat kaupa...

Jah, aga pole ka nii rikkad, et kallist kaupa osta. Arvan, et käitusime selle kaatri tellimisel õigesti.

Võib siis nii öelda, et nõustsite koos Balti Laevaremon-

ditehasega katsetama kodumaise laevaehituse võimalusi?

Jah, võib ka nii. Kuigi – see ei ole lihtsalt katsetus. Palun, laev seisab kai ääres, võib sõita.

Oli üks probleem – vint ja vindi samm olid rasked. See on parandatud. Tänapäeva teadus on küll väga arenenud, kuid siiski on valdkondi, kus ei saa kõike valemitega välja arvestada. Niimoodi käibki, et kui vindi arvestus sobib, ollakse õnnega koos, kui aga mitte, tuleb mängu katse ja eksituse meetod.

Sellega seoses tuleb üks vana lugu meelde. Sõja ajal töid "Liberty'd" Venemaale toetusabi. Murmanskis saanud ühe laeva vint vigas. Et aga laeva oli kohe vaja, saetud vindilabade otstest tüki maha. Ja laeva kiirus sellest tõusis. Teiste laevadega tehtud siis sedasama – et hakkavad kiiremini sõitma. Ei, kõik ülejäänud läksid aeglasemaks! See näitab, et vint on üks tundeküsimuse asi. Ja mitte ainult vint. Tean, et näiteks võidusõidumootorrattal oleneb kiirus isegi sumbutaja kujust.

Nii et pean meie kaatril vindi vahetust täiesti normaalseks. Ja kui katsetused näitavad, et vint ei ole siiski veel piisavalt hea, siis laevaliikluse juhtimise keskus kaatrit veel vastu ei võta.

Kümme nädalat lepingu oli nagu rohkem ikka ilus lause, sest ega laeva tehasele ju ühelgi juhul poleks tagasi andnud?

Me pole mingid pepsid preilid, et see värvitoon ei meeldi, anname kaatri tagasi. Oleme huvitatud heast kaatrist ja selle nimel oleme valmis tehasega koostööd tegema ja ootama. Miks? Meil on seda kaatrit väga vaja, aga hetkel mitte niivõrd – jääd praegu ju ei ole. Me saame parajasti hakkama, kuigi raskus-

tega – selle nimel, et lõpuks hea kaater oleks.

Praegu toimuvad katsetused?

Käisime alusega nii poolteist kuud tagasi väljas – Kopli lahest Miiduranna alla ja tagasi. Sellega tutvustati tulevasele laevaomanikule laeva. Täna alustas veeteede ameti ja laevaliikluse juhtimise keskuse ametnikest koosnev komisjon üleandmise-vastuvõtmise protseduure. Kontrollitakse, kas dokumentatsioon kogu laeva paigaldatud aparatuuri ja mehhanismide kohta on olemas ja kas need vastavad meretingimustele. Kui kogu dokumentatsioon on kontrollitud, alles siis minnakse laeva praktilise katsetamise juurde. On kaikatsetused, merekatsetused jne. – terve suur tsükkel, mille uus laev peab läbi tegema. See on oma klassi esimene laev, mis Balti Laevaremonditehases ehitatud, ja seepärast andsin komisjoniliikmele korralduse eriti tõsiselt oma ülesandes suhtuda: ei mingit vabandamist pärast, et oi, selle või teise asja unustasin ära või ei pannud tähele. Tegemist on suure summaga, ja selle eest peab saama väga hea laeva.

Kas lootsikaatrid ei ole niisugune seeriatoodang, et küsite peaaegu nagu poes: palun mulle neid sealt kaks tükki? Näiteks "Dockstavarvet" teeb seeriatoodangut?

Teeb küll, aga need on väga kallid, samuti näiteks Uuusikau-punkti omad. Balti Laevaremonditehas on ju ometi võimeline ka ehitama, seal on tsehhid olemas, on tööliised. Inimesed saavad tööd, riik saab maksud ja tuleb melle ka odavam. Ning raha ei lähe riigist välja.

Kes olid need, kes kaatri nelja ehituspakkumise vahel valisid?

Laevaliikluse juhtimise keskus-st olid komisjonis mu asetäitja Mõtlük, laevastiku osakonna juhataja Vilippo, laevastiku kapten Piilberg, laevastiku mehhanik Labidas ja sekretäriks pr. Kasesalu. Ning et me ei eksiks raha küsimustes, siis raamatupidamisest pr. Jürisson. Ja et tegemist oli suure rahaga, siis ministeeriumist olid täiendavalt veel pr. Saade ja pr. Vinogradova. Veeteede ametit esindas hr. Veskimets. Nii et komisjon oli küllalt kompetentne ega koosnenud vaid meie asutuse töötajast.

Mis ühinguise teie lootsid kuuluvad?

Meil on praegu ametis 46 lootsi. Minu teada on Heino Rüütel registreerinud osaühingu "Eesti Mereloots", kuhu kuulub meie töötajast 12 tegevlootsi. Kartuses, et kui tuleb eralootsindus ja nad peavad minema sellesse ühinguise, otsustas teine osa lootse luua ise aktsiaseltsi (nimega "Eesti Lootsiteenistus" – tolm.). Põhikiri on olemas, aga registreerimata. Ollakse äraootaval seisukohal. Kui seadus sätestab eralootsinduse, siis see aktsiaselts hakkab tegutsema. Kui mitte, siis aktsiaseltsi ei moodustata. Kui jääb riigilootsindus, siis konkureerivad ühingut ei saa olla. Eralootsinduse jäämise puhul peaks toimuma konkurss, mille tulemusel igale ühinguise või aktsiaseltsile eraldatakse oma piirkond. Niimoodi nagu Aafrikas, et ollakse viiekesi reas konkurendid ja karjutakse, et just mina olen parim, Eestis muidugi olema ei hakka.

Te olite ise ka varem loots, kuhu teie kuulusite?

Äärepealt oleksin astunud Eesti Merelootside Ühinguise. Leian, et direktoriamet on mõdaminev nähtus, olen ikkagi meremees. Aga et seal pressiti läbi

punkt, mis sätestab, et direktoril on õigus maksta sisseastumismaksuks 1000 kr, kuid hääletamisõigust tal ei ole, siis leidsin: kui ma hääletama ei sobi, siis ärge sobigu ka see 1000 kr.

Lootside ametiühingus olin väga lühikest aega. Ma polnud juba siis selle ametiühingu põhimõtetele täiesti rahul. Leian, et ametiühing ja administratsioon on kaks poolt, kes peavad kokku leppima, et töötajate elu läheks paremaks. Praegusel korral aga üks pool süüdistab teist: miks ei maksta suuremat palka jne. Palka saab praegu maksta vaid selleks eraldatud palgafondist. Elu areneks palju kiiremini ja lootside olukord oleks parem, kui koostööd tehtaks. Aga nimetatud ametiühingu nõudmised on hullemad kui riigikontrolli omad. Kes meil, muide, möödunud aastal sees oli ja meie tööga suhteliselt rahule jäi. Ametiühing nõuab näiteks kõigi käskkirjade koopiald, eelarve kooskõlastamist jne. Mitu pead on mitu pead, ja eelarve koostamisel saaks ehk aidata veel kusagilt kokku hoida. Aga dubleerivaks asutuseks ametiühing siiski saama ei pea – siis küsib ministeerium varsti õigustatult, et kuulge, kes teil seal direktor on.

Osa lootse on teil ka poolelise kohaga tööl.

Meil peaks olema 52 lootsi, on 46, neistki mõni osalise tööajaga. Poolelise kohaga töötatakse Paldiskis, Väinameres... Lootse ei jätku, ka on keskmise vanus 55 aastat. Aastail 2005–2007 lahku vanuse tõttu 12 lootsi, kui õigesti mäletan. Vaja oleks noori mehi.

Helistab keegi ja tahab tulla lootsi õpilaseks. Räägime kõik ära, ikka tahab tulla. Siis ütleme, kui suur on palk ja et

Kommentaari

Laevaliikluse Juhtimiskeskuse andmeil loetakse lootsikaatri ehitamise riigihankekonkursile 4 pakkumist:

- Uudenkaupunki Työvene Oy
- Dockstarvet AB
- Balti Laevaremonditehase AS
- AS Rūitel ja Ko.

Arutuse alla jäid Työvene ja Balti Laevaremonditehase pakkumised.

Tagasi lükati Dockstarvet AB oma kui illega kalliks. Ning AS-i Rūitel ja Ko pakkumine, sest esitatud dokumentatsioon ei vastanud pakkumise kutes esitatud nõuetele, puudusid registrosakonna töend AS-i Rūitel ja Ko registreerimise kohta ja pangagarantiid.

"Postimehes" 5. juunil ilmunud artikli "Riik lennutas 10 miljonit tuulet" kohaselt andis Balti Laevaremonditehase ehitatud kaatrile hävitava hinnangu lootsiühingu esimees Heino Rūitel, kes ise esindas riigihankekonkursil Peterburi laevatehast "Almaz". Nähtavasti peitus Peterburi laevatehase pakkujat "Rūitel ja Ko" nimes "... ja Ko" taha.

Kaks pakkujat, too Peterburi tehase ja Balti Laevaremonditehase, kasutasid ühe ja sama projekteerimisbüroo teenuseid ning said ühe projekti sarnased variandid.

Samast "Postimehe" artiklist võib lu-

geda, et konkursikomisjoni otsusega polnud rahul ka Eesti Merehariduskeskuse jahtklubi ülem Kalle Kuus, kes esindab Eestis Uusikaupunki firmat Työvene.

Ent "Postimehes" eksis, kui arvas, et vettelaskmisega ongi kaater üle antud ja edasise eest hoolitseb tellija. Kaatri üleandmine vastuvõtmine algas 8. juunil, oli kestnud 11. juunini, mil ajakirjanikele Piritla proovisõitu pakuti, ja jätkus järgmiselgi nädalal. Leppingust võib näha, et üle antakse valmis kaater ning tehase maksab viivituste eest trahvi. Võinuks juhtuda, et kaatrit poleks õnnestunudki tellijale üle anda.

Ümardamine on tuntud ajakirjanduslik võtte, et asja pihtikumaks teha. Nii võib 8,9 miljonit krooni maksva kaatri hinnaks öelda ligi 9 miljonit, aga sama hästi ka ligi 10 miljonit – oleneb suurusjärgust. Ent kasulik on teada, et tehase leppetrahvi vähendab kaatri eest makstavat rahasummat, ning käibemaksu alla 30-meetrise laeva tellijalt ei nõutavat. Nii võib kaatri lõplikuks hinnaks kujuneda veidi üle 8 miljoni, mille kohta võib sama hästi öelda ligi 10 miljonit.

"Ahto 03" vastuvõtuakt kirjutati alla 15. juunil. Järgneb pikk ja keerukas registreerimisprotseduur. "Ahto 07" võtab kauem aega, sest selle puhul teeb klassiühingu töö Eesti Veeteede Amet.

Madli Vitismann

Teine vaatevinkel

Mille poolest oli "Rūitel ja Ko" pakkumine riigihankekonkursil Teie arvates konkurentidest parem, Eesti Merelootside Ühingu esimees, loots HEINO RŪITEL?

Kaatrid – see on niivõrd vana küsimus. Sellega tegeldi juba siis, kui lootsiteenistus oli Eesti Veeteede Ametis. Lugesin, et oleme saanud kaks suurepärast kaatrit ja ehitamisel on kolmaski.

Need kaks ehitati 1,25 miljoni krooni eest Soome lõbusõidupaatide eeskujul ja taheti nendega varustada kõik sadamad. 9-meetrise plastkaatriga Eesti oludes aga tööd teha ei saa. Tavaliste lõbusõidukaatrite kriitiline iga on 6-7 aastat, seejärel müüakse ära. Meil aga tehiti peale kaheaastast ekspluaatsiooni ühele neist sajatuhandekroonine kapitaalremont.

Kolmas kaater pidi olema parem ja maksma 6 miljonit, selles taheti "Alutechi" duralumiiniumkera asemel samuti plasti kasutada. See kaater oli jutuks juba 1996. a. kollektiivlepingu läbirääkimistel. Lõpuks ei saadudki seda klassiühingule "Det Norske Veritas" esitatud; alumiiniumi asemele plast ei kõlba. Miljonid on õhku lennanud ja ühtki neist kaatritest praegu käigus ei ole.

Ka konkurss polnud päris õige. On iseasi, kas kaater sõidab Rootsi, Soome või Eesti rannikul. Soomes sõidetakse suvel avamerel, sest kaljude vahel on ohtlik. Talvel aga tehakse kanal jäässe just kaljude vahele, kus jäätee ei triivi. Siin on aga jää triivpress, millel on tohutu jõud, ning kanalid ei püsi samuti paigal. Helsingi külje all Harmaja lootsijaamas on suurepärased kaatrid, millest piisab, kui sõita läbi purustatud jää sealses kanaliks.

Alumiiniumkera Rootsi lootsikaater Botnia lahes kaljude vahelt välja ei tule, tormiga hoidub veelgi sisemaa poole. Seevastu sakslased tutvustasid Euroopa Merelootside Assotsiatsiooni konverentsil lootsikaatrina katamaraani, mis talub 5-

meestriks lainet. Duralumiiniumist paat aga, kui sellega midagi juhtub, ei kannata keevitust – selle jaoks on erimenetlus.

Muuga sadamas tõuseb meil laine vahel paari tunniga, sinna on alumiiniumkera kaater liiga kerge ega sobi.

Peterburis on tõhusaks osutunud hõljuks, millel on 3 diisli koguvõimsusega 400 hj. Selle hind on 720 000\$, seega samuti ligi 10 miljonit krooni. Hõljukiga on seal sadu inimesigi päästetud, kalamehi ja muid. Sellega saab igale poole kiiresti – kiirust on sel ligi 70 sõlme ja süvist pole ollagi.

Et ma riigihanke konkursil Peterburi laevatehast esindasin, sai alguse üldse Peterburist. Sealsed lootsid, kellega hästi läbi saan – meil on koostöö Vene Merelootside Assotsiatsiooniaga –, soovitasid konkursil osaleda. Kuuldagi sain Eesti riigihankekonkursist nende käest, nad pakkusid esindada firmat, kes neile endile kaht kaatrit ehitab. Pakkusin konkursil välja reaalse hinna, 7 miljonit krooni.

Kui pakkujate ümbrikud avati, selgus, et mõlemad projektid olid samad. Ometi väitis projekteerija, *Rikooet Design Grupp*, et nende käest pole projekt mujale läinud. Nüüd aga – pole ju normaalne, et 7 miljonit maksev kaater tehakse 10 miljoni eest.

Viimases Euroopa Merelootside Assotsiatsiooni ajakirjas tutvustati Southamptonis ehitatavaid lootsikaatreid hinnaga 12 miljonit krooni. Ma ei näe siin muud kui kellegi huvi, sest miks siis mitte Inglismaalt osta. Selle asemel tehakse neid 9-meetrisi ning 6- ja 10-miljonilisi eksperimente.

Peterburis öeldi: mis vahet sel on, kas kaatrit ehitab Balti Laevaremonditehase venelane või Peterburi venelane – metall on nii või teistiti Venemaalt, sisseseade aga Läänest.

Veeteede amet atesteerib oma toodangut ise, puudub erapooletu

registri hinnang. Kaatrimete hinnang pole aga objektiivne, sest nad kardavad oma töökohta pärast. Inimesed on selle kurva tõsiasja pärast manipuleeritavad.

Millega tegeleb praegu Eesti Merelootside Ühingu?

Samade probleemidega, millega kogu aeg – tahame saada iseseisvaks. Kui see on varem Eestis nii olnud, kui nii on praegu Euroopas, miks siis mitte meil.

Kui asfaldipanija, nagu lehest loen, saab palka 7-8 tuhat ja loots saab sama palju, kui Balti Laevaremonditehase tööline teenib rohkem kui lootsikaatri kapten...

Mind huvitab rohkem lootside tase ja järelkasv. Konkreetseid samud on tehtud – seadus keerleb Toompeal, ju ta ükskord ikka vastu võetakse. Praegune süsteem on veel halvem kui veeteede ametis. Seal sai vähemalt kollektiivlepingu asjus läbi rääkida.

Kasvuraskuste aeg hakkab läbi saama. Kes kartusest, kes pensionootel on ära vajunud. Järele on jäänud aktiivsed liikmed, kes tahavad midagi muuta. Kui ka teede- ja sideministeerium mõistvalt suhtuks...

Loodan tervele mõistusele, uus Riigikogu on ka ehk arusaajam kui eelmine.

Mida teeb või hakkab tegema OÜ Eesti Mereloots?

Kui hakkab, siis lootsiteenust osutama. Asutasime selle ja ootame, kuidas sündmused arenevad. Meie oleme igatahes valmis. Meil on tubli 6-liikmeline nõukogu, kes hoiab asju vaos.

Enne seda, kui lootsiteenustus veeteede ameti alla läks, tegeles Muugal sellega sadamakapteni asetäitja. Sai üksi hakkama, aga mida rohkem hakkab juhtkonda tekkima, seda halvemaks läheb.

Kaheksa lootsi asemel liisitakse viit sõiduauto. Elarve järgi läheb liisinguks ja autokuludeks 800 000 krooni. Lootsi aastapalk on 100 000 krooni, nii ongi 8 lootsi jagu vähem.

17. juuni

Madli Vitismann



Kui "Ahto 07" esitlusest minema tuiskas, olid asjaosalised kaatriga rahul.

(Algus lk. 2-3)

õpilase palk on pool lootsi palgast. Küsija lubab mõelda ja tagasi helistada. Ei helista.

Neid mehi ei saa tänavalt võtta, et koolitad kolm kuud ja loots valmis. Ta peab olema laevajuht, järelikult merekool ja praktika selja taga, lisaks vajalikud isikuumadused. Näiteks peab loots olema küllalt külma närviga.

Kuidas praegu lootside ja vanemlootside vahel vahet teete?

Õpilase õppeaeg on 3-6 kuud. Kui ta on teinud ära nii teoreetilise kui praktilise eksami, siis on tal tööks veel teatud piirangud – võib lootsida vaid teatava tonnaaziga laevu. Aja möödudes, kui tal pole olnud avarisiid, lubatav tonnaaz suureneb. Viis aastat avariideta töötanud mereloots teeb eksami ja saab loa lootsida laevu piiranguteta.

Hea meel on ütelda, et meie kaks lootsi, Fjodorov ja Kasak, tegid tänavu esimese avamere-lootsimise. Seal on aga juba hoopis teised nõuded kui merelootsil või vanemmerelootsil.

Kas maksate lootsidele siiski nii vähe, et neil on vajadus ka mujalt juurde teenida?

Lootsipalgad on valitsuse määrusega sätestatud niiviisi: kõrgeim aste on 35., mis tähendab 12 500 kr. Ja vastavalt lootsi kvalifikatsioonile on kasutusel koefitsient 0,6-1,05. Kui tuletan meelde oma 86-aastase isa pensioni, mis oli 1200 või 1300 kr, siis võib küsida, kas lootsi palk on väike või suur. Elus on ju kõik suhteline. Muidugi väärikusid lootsid suuremat palka, see on ohtlikes tingimustes töötamine. Igasugust ühest laevast teise minekutki loetakse ammust ajast kõrgendatult ohtlikkusega tegevuseks. Aga me elame just selles riigis ja just praegu, kus ma-

janduslik olukord on just niisugune, nagu on.

Millega loots kodunt sada-masse sõidab?

See on hea küsimus. Balti Laevaremonditehases on pidevalt neli merelootsi tööl. Vastavalt staazile võivad nad lootsida 8000-12 000 t laevu. Kui on vaja tuua suuremaid laevu, siis tuleb see loots kas oma isikliku autoga, ja me maksame selle kinni, või siis kasutavad takso-talonge. Taksoga saavad nad küll vaid väravasse, aga isiklike autode jaoks on läbipääsuload. Veel 1995. aastal tuli ka tram-miga sõita. Hiljuti oli vaja kiiresti üht lootsi siia tuua, ja ma tõin ta ise kohale, sest laev ei saa lootsimata jääda. Ma ei tea, et niisugust asja kunagi oleks olnud. Ja kui juhtub, et kõik lootsid on kinni, siis on seda tööd teinud ka litsentsi omav piirkonnaülem Jaak Rūitel. Põhimõte on, et meie töö tõttu ei tohi ükski laev hilineda.

Kas lootsid käivad ka mere-meeste meditsiinikontrolli alla?

Jah. Õnneks pole olnud juhust, et loots sealt läbi ei saa. Niisugusel juhul ei saaks me teda lootsina kasutada. Aga vanu mehi tuleb hoida. Me pakuksime talle tööd Piritla radarijaamas. Aga kergemat tööd meil enam pakkuda ei ole, ja sealt on üks hea mees pidanud haiguse järel lahkuma. Kõige lihtsam on inimene minema lüüa, aga nii ei tohi.

Kus teie lootsid õomajal on?

Pärnus on nii lootside tuba kui kaatrimete tuba. Saaremaal on lootsituba. Hiiumaal on lootsituba Kärdlas. Virtsus saavad nad kasutada üht tuba eramajas. Paldiskis on lootsidel ja kaatrimestel uues majas Lõunasadamad toad, üks küll

läbikäidav. Ka siin, laevaremonditehases on ruum olemas. Juba on räägitud, et saaks parema. Paljassaare, Kesklinna ja Muuga sadamas on ka olemas. Loksal juhtub tihtipeale, et loots on tellitud, aga laevaga läheb veel aega, ja lootsil on tuba, kus aega parajaks teha. Seda saavad kasutada ka kaatrimehed. Ja Kundas on meil kaks ruumi – sadamas õige pisike tuba, kus saab ooteajal kasvõi kirjatööd teha, ning linnas teine, normaalseks väljapuhkamiseks.

"Info-Auto" ehitatud-komplekteeritud kaater läheb varsti Muuga, ja sinna on ka kaatrimetele tuba tarvis. Asjad arenevad sennapoole, et kaatrimehedki, kui ka laevas võimalust on, peaksid siiski kindlal maal magama. Ja ega kaatreid "magamistubadega" ka enam ehitata. Iseasi, kas usaldame alati kaatri lihtsalt käe äärde lukku panna.

Enamiku lootsitubasid tahame aasta lõpuks varustada arvutitega. Lootsid saaksid salvestatud materjalidele oma teadmisi kontrollida, kviitungid sisse kanda jne. Niimoodi tekiks lootsidel ka infopank laevade kohta. Lootsitubade laeva omaduste ja kõige muu kohta saaks ju palju andmeid sisse kanda, ja järgmisel korral saaks teine loots sellesse laeva juba ettevalmistatult minna.

Praegu läheb loots ja küsib kaptenilt: vandandage, kas teil on parema või vasaku sammuga vint, kas neid on üks või kaks, kui palju võtab aega, et edasi-käigult tagurpidikäigule üle minna jne. Vanasadamad on arvu-tid juba olemas. Kolmapäeval sõidan Hiiumaale ja viin ühe Kärdlasse.

Direktoriks tulles oli mul hirmus palju ideid, mida kõik teha tarvis. Ega need kadunud ei ole, ehk ainult targemaks läinud. Aga

kõike saad ikkagi teha ainult niipalju, kui raha on. Ja mõnikord on see ehk heagi: mõni hilisem lahendus võib olla palju parem kui esialgne unistus.

Kui nüüd eralootsindus peaks seadustatama, siis kas lootside aktsiaselts peab laevaliikluse juhtimise keskuse koos lootsitubade ja arvutitega ära ostma?

Seaduseelnõu viimases punktis on ju kirjutatud, et kõik vahendid annab riik. Võib-olla saavad väljaostmise õigusega rendile? Ma ei tea.

Mitte ainult minus, vaid ka paljudes teistes on see eelnõu hämmingut tekitanud. Seal on punkte, mille lahendeid ei oskagi leida.

Kuidas on lood "Info-Autos" tehtud kaatriga?

Inimene, kes iga päev kaatreid teeb, teab täpselt, missugused etapis ollakse ja mida sel ajal järgmiseks etapiks on vaja valmis panna. Tolles firmas neid iga päev ei tehta.

Puudu on kohver-päästeparv. Lubatakse pooleteise nädala pärast, Kohver peab olema sellepärast, et inimesel kaatri tekil ruumi oleks. Loots peab korralikult riides laeva minema – puhas särk, sirded püksid. Kui ta end enne igale poole vastu hõõrub, pole seda loota.

Seda kaatrit läheks meil muidugi oi-oi-oi kuidas tarvis: teeks lootside töö palju kergemaks. Praegu lähevad tõka-tõka 10-12 sõlmeaga, aga selle kiirust on 20-25 sõlme. Tööleminekuks raiskaks mees poole vähem aega.

Üks probleem on seotud Väinamerega. Lootsikaater viib lootsi peale Lehtmast, see tähendab keskmiselt tundi sõitu. Tal kulub laevas kuni 4,5 tundi. Virtsu lähistel võtab lootsikaater ta maha. Nüüd sõidab talle

teine loots nende käes oleva "Nivaga" Haapsalust Virtsu vastu. Virtsust Rohukülla sõiduk läheb vähemalt tund. Siis ootab jalamees praami, sellega sõidab 1,5 tundi. Hiiumaal on meil renditud takso. See viib lootsi edasi kas Lehtmasse või Kärdlasse. Mobilid neil lootsidel igatahes on. Ja on ka Pärnus, Saaremaal, Paldiskis ning Kundas. Need käivad muidugi töö lõpetanu käest alustaja kätte.

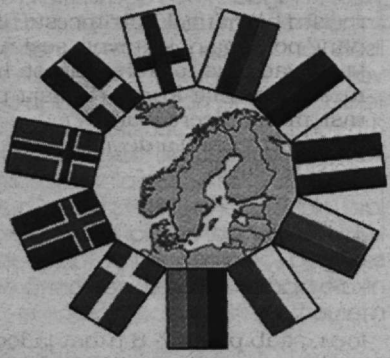
Oleme välja arvestanud, et kui saaksime osta ühe kiirkaatri, mis talub ka suurt merd, siis oleks see mõistlik paigutada Heltermaale. Kohale saaks loots selle-ga sama kiiresti kui Lehtmast; kaater sõidaks Virtsu lähistele kaasa, ning 35 minutiga oleks loots lähtepunktis tagasi. Lehtmas asuva kaatri viiksimise aga Kundasse. Majanduslikult oleks see kõik väga õige. Ainult et sel-leks peab olema algkapital, aga seoses praeguse kokkuhoiuga läks meie 10 miljonist kaatritelimisrahast 5 miljonit maha.

Aga teha seda kõike tuleb, olenemata sellest, mis sorti lootsindus jääb. Inimesed teevad tööd, ja neil peavad olema normaalsed tööttingimused.

Ma olen lootside seast ja see elu on mul meeles. Ma ei arva, et loots peaks direktoriga rääkima end enne kirja panema. Väinameres töötades sõitsime praamiga tagasi, kas kell 7 või kell 15, muud võimalust polnud. Kord üks vanapaar muudkui arutas, et näe, mees jääb magama, ju on purjus. Aga ma olin kaks ööd-päeva magamata. Ma ei taha, et lootsid peaksid niisugustes tingimustes töötama. Plaane on palju rohkem kui võimalusi. Aga ega me neid plaane maha pole matnud. Kõik tuleb omal ajal.

8. juuni

Mari Vamba
Madli Vitismann



Läänemere piirikontrolli koostöö täieneb hoogsalt

Eesti, Soome ja Venemaa piiri valvamise ametkonnad kirjutasid 1994. aastal alla kolmepoolsele koostööprotokollile. Selle raames toimunud koostöö osutus nii edukaks, et mõni aasta hiljem tehti ülejäänud Läänemere-äärsetele riikidele ettepanek piirikontrolli alase koostöö alustamiseks. Lõplikul kujul on Läänemere piirkonna piirikontrolli koostöö näol tegemist algavale sajandile kohase projektiga, mille eesmärk on tõkestada ebaseaduslikku tegevust Läänemere piirkonnas, eriti merepiiril.

1997. aastal toimus Soomes esimene nn. Helsinki konverents, millest võtsid osa Rootsi, Taani, Norra, Islandi, Venemaa, Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa ja Soome piirikontrolli tegelevate ametkondade juhid. Konverentsi eesmärk oli luua oma ala professionaalide jõuline koostöövorm. Alguses Soome ja sejärel Rootsi koordineerimisel on pidevalt täiendatud omavahelist kommunikatsioonisüsteemi illegaalse migratsiooni tõkestamiseks ning salakaubaveo ja muu organiseeritud kuritegevuse kontrolli alla saamiseks.

Kahe tegevusaastaga on üles ehitatud ööpäev läbi töötavate piirikontrolli koordinatsioonikeskuste vaheline andmete edastussüsteem. Läänemerele tehakse korrapäraselt ühisoperatsioone. Eri riikide ohvitserid on üksteist koos oma ametkondlike iseärasustega tundma õppinud – seda soodustavad ekspertide vahetus ja meeskonnatöö operatsioonide ajal. Paremate tulemuste saavutamiseks ja mitmekordse töö vältimiseks on välja töötatud andmevahetuse süsteem Interpoli ja Europoliga. Eesmärki püütakse saavutada koos teiste organiseeritud kuritegevuse vastu võitlevate ametkondade ja organisatsioonidega. Kõik see osutab, et visioon koos kindla tahtmisega see teoks teha on suhteliselt lühikese aja- ja loonud Läänemere piirikontrolli koostööle tugeva põhja.

Põhimeetodid on kokku lepitud

Koostööprojekte ja infovahetust juhib üheks aastaks valitud eesistujamaa. Peamised koostöövormid on igapäevane ja iganädalane andmevahetus ning ühisoperatsioonid Läänemerele. Igapäevases andmevahetuses edastavad riigid eelinformatsiooni kahtlaste laevade liikumise kohta kogu Läänemerele. Mida põhjalikumad on need andmed, seda kiirem ja korrektsem on asjaosaliste reageering.

Kord nädalas saadetakse koostööpartnerite riiklikest koordinatsioonikeskustest eesistujamaal paiknevasse rahvusvahelisse koordinatsioonikeskusesse nädalainfo. Seal need andmed töödeldakse, tehakse analüüs ning saadetakse tulemused laiali riiklikesse keskustesse. Nädalaraport sisaldab informatsiooni konkreetsetest õigusrikkumistest ja üldolukorras piirkonnas ning võimaldab astuda ennetavaid samme, et tõkestada üle riigipiiride suunduvat kuritegevust.

Ühisõppuste eesmärk on kontrollida infovahetuse tõhusust ja oma võimet avastada, tuvastada ja jälgida aluseid merel. Ka ühisoperatsioonide käigus harjutatakse sama, kuid nende eesmärk on otseselt tõkestada illegaalset tegevust, eriti illegaalset migratsiooni.

Karlskronas 1.-2. juunini toimunud Läänemere piirikontrolli koostöökonverentsil rõhutati vajadust muuta nädalaraportid teatava informatsiooni osas põhjalikumaks ja viia arvutiside süsteem ühistele alustele Interpoliga, kellele tuleb ühtlustada ka andmevahetuses kasutatav terminoloogia. Saksamaa juhib nädalaraportite arendamist, Soome koostöös Norra-ga viib edasi Interpoli ja Läänemere piirkonna ühist arvutiside programmi *Baltcom*, mis võimaldab laiemat infovahetust eriti illegaalse migratsiooni osas. Projektis, mida juhib Rootsi, nähakse ette riiklike mereseiresüsteemide ettevalmistamist ühiseks kasutamiseks kogu Läänemere piirkonnas.

Läänemere ühtne mereseiresüsteem on tulevikuprojekt

Läänemere piirkonna geograafilise terviku eripäras peitub ainult võimalus tõhusa jälgimissüsteemi loomiseks. Piirikontrolli koostöö tehniline lõppeesmärk on harmoniseerida merealade kontrollisüsteemid ja andmete edastamise protseduur illegaalse tegevuse tõkestamiseks Läänemere piirkonnas. Valmiskujul oleks ühtne mereseiresüsteem Läänemere piirkonna kohal justkui võrk, mille all saab illegaalne tegevus kergesti jälgitavaks.

Selleks peaks koostööpartneritel kõigepealt olema sise-riiklikult ühtne seiresüsteem. Eesti piirivalve kavandatav mereseiresüsteem on algusest peale ühtne integreeritud süsteem, mis on lisaks piirivalvele ka kõigi teiste Eesti ametkondade teenistuses. Nagu idapiiril, on ka siin tegemist komplektses süsteemiga, millesse kuuluvad kaamerad, liikumisanalüüs ja arvutid. Süsteem katab terve Eesti rannikuala ja on kergesti harmoniseeritav teiste Läänemere-äärsete mereseiresüsteemidega.

Kogu Läänemere piirkonda hõlmava mereseiresüsteemi loomine on siiski pikaajalisem protsess. See eeldab valitsuste otsuseid, eri riikide seadusandluse ettevalmistamist infovahetuse osas ja kõigi piirivalveametkondade ühtset arusaamist radarite esitatavast nõudeist. Mereseiresüsteemi probleemid on tehnika vallas tõenäoliselt kiiremini lahendatavad kui poliitikas ja õigusloomes.

Ühisõppused ja -operatsioonid toimuvad suhteliselt tihti

Tänavu on Rootsi koordineerimisel toimunud kaks õppust ja üks operatsioon. Veebruaris toimus ühisõppus "Charlie" ja aprillil teisel pooltel "Bravo". Mõlema eesmärk oli kahtlusaluseid laevu tuvastades ja jälgides panna proovile eri riikide mereseiresüsteemid ning kontrollida merevalvekeskuste sidepidamist ja andmevahetuse kiirust ja usaldusväärsust. Õppusi koordineeriti rahvusvahelise piirikontrolli koordinatsioonikeskuse kaudu Karlskronast.

Õppustel jälgitakse mõne teatava aluse teekonda piki Läänemere, tavaliselt on selleks aluseks poolte kokkuleppel mõni oma patrull-laev. "Bravo" ajal sooviti võtta märklaevaks ka tegelikkuses kahtlane alus, kuid et neid Läänemerele parajasti ei olnud, siis valiti märklaevadeks kaks tavalist kaubalaeva.

Tulemused kinnitasid Rootsi Rannavalve oletust, et seda tüüpi õppused sujuvad juba päris hästi – osapoolte merevalvekeskused edastavad andmed operatiivselt ja tulemused on head. Kokkuvõtteid tehes rõhutati

siiski, et nii õppuste kui ka reaalse olukordade puhuks peab kõigis koordinatsioonikeskustes olema valmisolek ööpäev läbi.

Operatsiooni "Charlie" lisatulemus oli kontrollida koostööpartnerite võimet tegutseda üheaegselt seda ette teadmata. Vaid märklaeva marsruut oli enam-vähem ette teada. Tulemused olid pisut kesisemad kui selliste õppuste puhul, kui piirivalvelaevadele on rohkem informatsiooni. Kuigi viis riiklikku merevalvekeskust reageerisid kiiresti, osutus vaid Leedust saadud informatsioon õigeks. "Charlie" järgnes õppuse organiseerijate kommentaar: et riigid suudaksid korraga operatiivselt reageerida, tuleb äkkõppusi sagedamini korraldada.

Rootsi rannavalve korraldatud ühisoperatsioon "Vivan" kestis 3.-8. maini, millest kaks esimest päeva olid mõeldud operatsiooni ettevalmistamiseks. Ettevalmistusperioodil koguvad ametkonnad vajalikku informatsiooni. See on väga tähtis faas, sest võimaldab vältida hilisemat ajakadu ja hakata operatsiooni ametlikul käivitamisel kohe tegevust. Operatsiooni nagu õppuse ajal jälgitakse tuvastatud kahtlasi laevu ja antakse neid "üle" ühe riigi mereseiresüsteemidele teisele. Lisaks on operatsioonidel laiema eesmärgid. "Vivani" konkreetseteks eesmärkideks olid illegaalse immigratsiooni ning igasuguse kuritegevuse avastamine ja tõkestamine Läänemerele, infovahetuse tõhususe kontroll ja selle kvaliteedi parendamine. Ka on selline operatsioon alati kasulik "luureandmete" hankimiseks, käesoleval juhul illegaalse immigratsiooni uute meetodite avastamiseks oma andmebaaside täiendamiseks.

Operatsioonide puhul viibivad kõigi riikide sideohvitserid korraldajariigi koordinatsioonikeskuses. "Vivani" ajal olid Karlskrona rahvusvahelises koordinatsioonikeskuses lisaks piirivalveametkondade esindajatele ka Rootsi tolli- ja politsei-ametnikud. Sideohvitseride töö organiseeriti uut moodi, seda ka tehniliselt, ja riikide "etteastad" tegevuse koordineerimisel olid märgatavalt efektiivsed. "Vivani" saadi teatav ülevaade rahvusvahelise kuritegevuse olukorrast ning avastati suured kogused ebaseaduslikult üle piiride toimetatud alkoholi ja sigarette, samuti 17 illegaalset piiriületajat.

Operatsioonide ja õppuste kuniandmed saadetakse teatavate riikidele, et neist saadav kasutus oleks võimalikult suur. "Vivan" oli järjekorras neljas operatsioon. Läänemere piirikontrolli koostöö Eesti-poolse koordinatsiooni Veiko Lingi sõnul on suurim vahe esimeste operatsioonidega see, et kui algusaegadel aluseid vaid tuvastati ja jälgiti, siis nüüd neid kontrollitakse nii merel kui ka sadamais. Seda tehakse eelneva informatsiooni põhjal ja tulemused on seda paremad, mida konkreetsemad sammud hakatakse võtma võitluses rahvusvahelise organiseeritud kuritegevusega.

Piirivalveameti pressiesindaja **Ingrid Maasik**

Kümme aastat Eesti Meremeeste Liitu

(Algus lk. 1)

edendamise ja ümberkorraldamise, meremeeste ühendamine ja nende aktiivsuse tõstmine oma huvide kaitseks ning osalemine merenduspoliitika elluviimisel Eestis. Leiti ka, et liit ei pea muutuma ametiühinguks.

Viimastel orgkomitee koosolekutel käsitleti ka juba asutamiskoosoleku korraldamist.

Nii siis jõudiski kätte 1989. aasta 10. juuni. Kella kaheteistkümneks kogunes Tallinna Merikooli suurde saali 138 meremeest, sealhulgas ka neli naist, kaasa arvatud kapten Vilma Tõevälja. Kõige vanem osavõtja oli 1899. aastal sündinud kapten A. Saadre. Kõige kauem aega, 53 aastat oli merel töötanud kapten Karl Leemet, kellele usaldati ka koosoleku avamine.

Lugupeetud kapten ütles oma avakõnes, et meremehe elukutse on alati sundinud üksteisega arvestama. Olemasolev ametiühing pole suutnud meremehi liita. Selleks on vaja luua oma kutseühing.

Päevakord oli pikk: mandaatkomisjoni valimine, redaktsioonikomisjoni valimine, ettekanne Eesti Meremeeste Liidu põhikirja projekti kohta, mandaatkomisjoni aruanne, sõnavõtt, redaktsioonikomisjoni aruanne, põhikirja vastuvõtmine, valimised.

Õhtul kella kuue ajal lõppenud koosolek oli asjalik, rohke sõnavõtte ja veel rohkemate ettepanekutega järgneva tegevuseks. Ühehäälselt otsustati luua Eesti Meremeeste Liit, võeti vastu põhikirja ning valiti juhtorganid. Liidu vanemaks valiti Ants Pärna. 30-liikmelise volikokku hakkasid kuuluma Rein Borkmann, Arno Kask, Väino Kukk, Ants Kuljus, Tuve Kääpa, Uno Laur, Karl Leemet, Tiit Leis, Arne Lökene, Ülo Mihkelson, Toivo Ninnas, Henn Noor, Tanel Nurmetalo, Valter Nuum,

Tiit Nõu, Rein Pihhus, Mait Põllu, Ants Põlluaas, Rein Raudsalu, Karl Roman, Feliks Roosimäe, Ago Sepp, Herman Sergio, Ants Siemer, Enn Tiits, Tiit Tuhkla, Vilma Tõevälja, Peeter Veegen, Ülo Veske ja M. Voogla.

Asutamiskoosolekul võeti ka vastu Interliikumist tauniv avaldus ning pöördumine Eesti meremeeste poole.

Tuhandeid aastaid on eestlased olnud seotud merega ja paljudele meist on meri andnud elatust. Meretöö on pillutanud Eesti meremehi laiali üle kogu maailma, kuid ka liitnud oma huvide kaitseks. Suveräänse ja vabas Eesti Vabariigis loodi selleks mitmed meremeeste ühendused, millede tegevus aga 1940. aastal lõpetati.

Nüüd, mil võime jälle mõelda ja tegutseda iseseisvalt, oleme otsustanud koonduda taas ühte, vaatamata ametkondlikule kuuluvusele. 10. juunil 1989. aastal Tallinna Merikoolis toimunud asutamiskoosolekul loodi 138 meremehe osavõtul Eesti Meremeeste Liit.

Eesti Meremeeste Liit loeb oma peamisteks eesmärkideks:

- Eesti kui traditsioonilise mere-riigi lugupeetavuse tõstmine;
- merealase kutseharidussüsteemi uuendamine;
- eestikeelse mereterminoloogia taastamine ja arendamine;
- eesti keele taaskasutuselevõtt mereasjanduses;
- oma liikmeskonna huvide eest seismine;
- mereasjanduse rahvalikustamine Eestis;
- mere puhtuse kaitsmine;
- osalemine Eestimaa ühiskondlikus elus.

Eesti Meremeeste Liit loodab, et asutamiskoosolekul üksmeelselt heaks kiidetud põhikirja peatselt registreeritakse ja me saame asuda Eesti meremeeste koondamisele ning püstitatud eesmärkide elluviimisele.

(Järgneb)
Ants Pärna

Veelkord Euroopa reisiparvlaevade ohutusest

Virtuaalajakirja "The Wheelhouse" juunikuine uudisteveerg "The World of Cruising" teatab, et tänavu kevadel arvustas ADAC (German Automobile Club) uuesti ohutust Euroopa reisiparvlaevadel. Uuriti 23 laeva niihästi Vahemere lääne- ja idaosas kui ka Põhja- ja Läänemerele. (Tulemused on esitatud kommentaaridena, kuid hindamisskaalasse on lisandunud "väga hea". Keskmise (fair) on asendatud "rahuldavaga" – vrd. 26. jaanuari "Meremees").

Laev	Firma	Liin
Väga hea (very good)		
Delphin	TT-Line	Trelleborg—Warnemünde
Hea (good)		
Isla de Ibiza	Umafisa	Ibiza—Denia
Catalonia L	Buquebus	Barcelona—Palma de Mallorca
Manuel Azana	Balearea	Palma de Mallorca—Ibiza
Paglia Orba	SNCM	Marseille—Bastia
Corsica Victoria	Tourship Italia	Livorno—Bastia
Ionian Victory	Strintzis Lines	Patras—Bari
Ariadne	Minoan Lines	Piraeus—Santorini
Rapide	Hoverspeed	Oostende—Dover
Pride of Le Havre	P&O Ferries	Portsmouth—Le Havre
Stena Germanica	Stena Line	Göteborg—Kiel
Nils Dacke	TT-Line	Travemünde—Trelleborg
Kronprins Frederik	Scandlines	Warnemünde—Gedser
Rahuldav (Satisfactory)		
Athens Express	Ventouris	Igoumenitsa—Bari
Rodos	Ferries	Piraeus—Rhodes
Rethimnon	Dane Sea Line	Piraeus—Heraklion
SeaFrance Manet	Anek Lines	Piraeus—Calais
	SeaFrance	
Mitterahuldav (unsatisfactory)		
Bastia	Moby Lines	Santa Teresa—Bonifacio
Ichnusa	Saremar	Santa Teresa—Bonifacio
Clodia	Tirrenia	Genova—Porto Torres
Panagia		
Ekatontapiliana	Agapitos Ferries	Piraeus—Santorini
Express Apollon	Agapitos Ferries	Piraeus—Santorini
Väga halb (very unsatisfactory)		
Ibiza	Umafisa	Ibiza—Formentera

Raoul Fiebig

"The Wheelhouse", juuni 1999
www.stutt.com/wheel
(Samal teemal vt. ka lk. 10)

Kuidas jõudis abi Aegnale?

31. mail Aegnal koolilastega juhtunud õnnetus pani järjekordselt proovile päästetöötajate kiiruse, oskused ja võimalused. Samuti kui kooliekskursioonis osalejad, kes viibisid saarel külalastajadena, võivad äkilise haiguse või õnnetuse puhul abi vajada ka mistahes teised mistahes teiselt saarel viibijad.

Kohe pärast õnnetust nuriseti abi viibimise üle. Abistajad, keda kõhku vajatakse, on inimesed samalt Tallinna tänavalt või kaasliiklejad eessõitvast autost.

Üle tuhande saarega Eestis on küll võimalus lendkiirabi kohale saata, ei ole aga liinilaeva, millega suvelgi sõita pealinna külje all asuvale saarele, teistest saartest rääkimata.

Ametkonnad reageerisid Aegna õnnetusele operatiivselt

Pressiteade

Aegna päästeoperatsioonist osa võtnud ametkondade esindajate 3. juuni kokkusaamisel analüüsi teinud päästetegevust reaajas toimunud salvestuse abil. Selgus, et ametkondade tegutsemine oli igati operatiivne. Kuulades reaajas toimunu salvestusi *VoiceCom'i Di-rec NT* salvestusseadme abil, oli sündmusele reageerimise kronoloogia järgmine:

17.30 Harjumaa päästeteenistuse häirekeskus suunas Rohuneeme kalurilt saadud teate Tallinna Tuletõrje- ja Päästeameti (TPPA) häirekeskuse, kelle teeninduspiirkonda Aegna saar kuulub.

17.34 TPPA teatas Mustamäe haiglale saadud informatsiooni Aegnal toimunud plahvatusest, kus võib olla ka vigastatud.

17.37 TPPA võttis ühendust Aegna saarel olijatega info täpsustamiseks. Selgitati välja kannatanute olukord.

17.41 TPPA edastas Mustamäe haiglale täpsustatud informatsiooni õnnetusohvrite kohta.

17.42 Mustamäe haigla tellis piirivalveameti lennusalgal kopterit.

17.42-18.21 Kopterit meeskonnaliikmed sõitsid tiptunni ajal linna eri punktides Tallinna lennuväljale, ettevalmistus stardiks.

Piirivalveameti lennusalga esindaja sõnul pole neil lennuväljal valmisolekut ööpäev läbi, kuna lennusalgal on vaid kaks meeskonda. Pinnaltpäästja Kalle Pent sõnul on lennusalgal kella 17-ni valmisolek 15 minutit, hiljem on valmisoleku ajaks üks tund.

17.51 Päästeameti juhtimiskeskus teavitas täiendavalt merevalvekeskust vajadusest kopterit järele.

18.21 Kopter startis sõiduks koos meedikutega Aegnale.

18.35 Kopter maandus Aegnal.

Sündmuste ajaline järgnevus lükkab ümber ennatlikud järeldused ametkondade infovahetuse aegluse ja info vasturääkivuste suhtes.

Nõupidamisel otsustati jätkata edaspidi päästeoperatsiooni käigu, ametkondade vahelise koostöö ja elanikkonna teavitamise analüüsi, tõhustamaks päästeametkondade ühistegevust ja elanikkonna informeerimist. Kriisilähendajate kokkusaamisest võtsid osa päästeameti peadirektori asetäitjad Mati Raidma ja Kalev Timberg, operatsiooniosalenu Piirivalveameti lennusalga pinnaltpäästja-paramedik Kalle Pent ja Mustamäe Haigla intensiivravi osakonna arst Ülo Kivistik, samuti päästeametkondade pressiesindajad.

3. juuni

Siseministeriumi avalike suhete osakond



Ärapõlatud Aegna-laevastik seisab Pirital. Vasakul "Kopliirand", paremal "Kloogarand" ja ...



... sileda vee laev "Kulgu".

Kaldakommentaari

Aegna õnnetuse puhul rõhutati, et abi tuli oodata kaua. Ometi ilmneb, et kopter on teele saadetud nii kiiresti kui võimalik. Kas oleks saanud kiiremini, Merevalvekeskuse ülem TIIT PÖDER?

Teade tuli kõigepealt Harjumaa Päästeametisse, seal Päästeameti häirekeskusesse, siis juba kopterit valvemeeskonnale. Muidugi kulub täpsus-

tamiseks, mis ja kus juhtus ning mida peavad abistajad kaasa võtma, kokku vähemalt 5 minutit. Oli vaja teada, kas on vaja arste, kas vajatakse demineerijaid. Kui kiirabi sõidab vilkurite ja sireeniga lennuväljale, siis lennusaal sõidab tavaliste autodega. Tiptunni ei anta aga vilkuritelegi sageli teed.

Oleme arutanud, mida lähaks

Lendurikommentaari

Aegna õnnetuse puhul jäi abi kutsumine ja saabumine tööpäeva õhtule, siiski kulub teadaandest stardini vaid 39 minutit. Mida teha, et veel kiiremini saaks, kopteriteeskadrilli ülema kt. ALEKSANDR GAGARIN?

Tööpäeva jooksul paikneme lennuväljal ja tõuseme õhku 15 minuti jooksul pärast häireteadet. Pärast tööd on ette nähtud tund, et kohale jõuda ja startida. Kannatanu peaks kiiresti abi saama, olenema-



Taevane abi on tihti ainus, mis aitab. Oleks vaid rohkem aita- jaid.

Päästjakommentaari

Aegna väljakutse oli tööpäeva- järgsel tunnil. Võis arvata, et keegi teist oli toidukäruka poes kassasabas vmt. Kas elate valveajal harilikku era- elu, mobiiltelefon taskus ja öösel pad- ja all, pinnaltpäästja KALLE PENT?

Ega eriti ela. Tahaksin pärast tööd ehk väikese õlle juua või linnast välja sõita, aga pean nädalalõpu linnas veetma. Eraeluks seda küll ei nimetaks.

Poes on kõige lihtsam, võib ostu- käru sinnapaika jätta. Aga võib ka pubis parasjagu prae kätte saada – ei saa ju öelda, et pange ahju, tulen kuue tunni pärast tagasi. Aegna väljakutse ajal valisin parasjagu poes sünnipäevakingitust, sinna see jäi. Pärast polnud tahtmistki sünnipäevale minna.

Valveaega tohib olla ainult 24 tundi kuus ning töölepingu lisas peab olema valveaja kestus ja tasustamise kord. Kaks pinnaltpäästjat on meil väljaõppel, aga valvesse tulevad nad alles järgmisel aastal. Nii tuleb meil praegu kahekesi kummalgi valveaega ligi 300 tundi kuus, seda korrutatakse töötasukoefitsiendiga 0,2. Oleme lennanud juba neli-viis aastat ja selle ajaga pole meeskondi juurde saadud.

Praegu katavad meil kaks päästjat 24 tundi ööpäevas aasta ringi. Kui teeme nelja inimese tööd, siis võiks meile selle eest kummalegi vähemalt kahe inimese palga maksta. Kui sel viisil kokku hoida, siis ehk teeksid paar ministrit ära kogu valitsuse töö – miks neid mituteist peaks olema?

Valveajal ei või isegi kinno ega teatrisesse minna, ka mitte väikeste lastega üksi koju jääda. Pruugib abikaasal vaid pooleks tunniks poodi minna, aga mina olen võib-olla sel ajal juba väljakutse peale löinud...

Valves oleme nädalakaupa, aga vabal nädalal tuleb ujuda ja joosta, et vormis olla. Iga kuue kuu tagant on meil kehalise vormi testid, nii et enese vormis hoidmine on samuti töö. Ega meil pärast väljakutset seepärast järgmine tööpäev lühem ole.

Kuidas lennuväljale jõuate?

Mõnel on oma auto, mõnel mitte. Vahel olen kohas, kuhu teisel pool kesklinna elaval kolleegil pole otstarbekas mülle järele sõita. Aga me saame sel puhul takso võtta.

Taksojuhile ütlen siis, et anna nüüd tuld – näitan töötõendi ette ja seda aktsepteeritakse. Politseigi on abi pakkunud, kui eraautoga häire peale lennuväljale sõita. Ega nad

vaja, et tagada kogu aeg kopterit 15-minutilise valmisolek. See tähendaks lisaks kaht kopterimeeskonda, nende väljaõpet ja tehnikat. Ettevalmistus- teks kulub vähemalt kaks aastat ja üle 4,5 miljoni krooni. Juurde oleks vaja kaks kopterikapteni, kaks II pilooti, pardamehaanikuid ja pinnaltpääst- jaid. Kui kopter paikneks valmisole- kuks Mustamäel haigla juures, oleks seal vaja sooja angaari, väljakut, teh- nikute baasi ja valvemeeskonna ol- meruume.

ta sellest, kas õnnetus juhtus enne või pärast kella viit.

Valvemeeskonna jaoks on kehtes- tatud kohustus olla kättesaadav, info edastatakse telefoni ja/või piipari kaudu. Meil on lennuväljale jõudmi- seks samad võimalused kui tavalisel liiklejal: kui lubatud kiiruse ületamine pärast kinni peetakse, võtaks seletami- ne veel rohkem aega. Tavaliselt on igal meeskonnaliikmel oma auto, millega igaüks oma kodunt tuleb.

Meil on kolm kopterimeeskonda, nii et iga kuu on kolmandik aega val- veaeg. Pinnaltpäästjaid on kaks rivis ja kaks teoreetilisel väljaõppel.

Ööpäevaringne valve tähendaks vähemalt viit meeskonda. Päril utopia see pole, sõltub finantsvõi- malustest. Ette tuleb valmistada suur hulk inimesi, näiteks ühe kop- terikapteni koolituski on väga kal- lis. Lennundus on kallis ala, aga riik peab kuskilt raha leidma, et kind- lustada oma territooriumil abi õi- geaegne saabumine.

Aegnal polnud abi mujalt oodata kui kopterilt. Kõiki me korraga kaasa võtta ei saanud, viisime ära kolm kan- natanut kanderamidel ja kolm, kes ise liikusid. Pilt, mis meile avanes, oli kohutav, ja lapsed nägid seda kõike pealt.

tohi lubada eraldusmärkideta eraautol liikluseeskirju rikkuda, aga tore on, kui aitavad.

Aegna väljakutse tuli valvemobiilile, mis on päästja käes. Võtsin teate vastu, teatasin kaptenile ja andsin teate meeskonnale. Seda ei saa teha autot juhtides. Õnneks olin juhtumisi Tartu maantee kan- dis, ja autoga. Kapten oli aga Kop- lis, pealegi oli tiptund. Silis aitab ainult külm närv ja autojuhimis- teriikkus.

Kel pole mobiili, sel on piipar. Aga see on paraku ühepoolne side ning "Baltcom" pole operatiivside firma. On juhtunud, et piipariteadet ei saa- gi kätte. Paremp oleks, kui korraldaja kuskil keskuses saadaks nupuvalu- tusega kohe piiparitele grupiteate, meeskond tuleks kohale ja siis aru- taks, kuhu ja millega lendab. Teade peaks tulema kõigile ühekorraga, mitte nii, et seleta igaühele, mis ja kuidas.

Piirivalvekaatrid startisid Aegnale enne meid, aga kohale jõudsid siis, kui me juba lahkusime. Selli- seid kannatanuid, nagu seekord, poleks võinudki kaatrite loksutada, siis veel sadamast autoga haiglasse sõita. Maandusime haigla õuel, ühed kannatanud läksid sisse omal jalal, teisi sõidu- tati 100-150 m autoga.

Madli Viitismann

Uus sümpaatne ajaleht

27. mail ilmus "**Piirivalvele- he**" 1. number. Toimetaja on Sirle Kaju, kes oma pisikeses toi- metajaveerus muu hulgas kirju- tab: "*Kuulsin, et piirivalvurid ei armastavat ajalehti lugeda. Kui see on tõsi, siis soovitan teid ümber mõelda – Piirivalvelehte lihtsalt ta- su lugeda.*" Ja tõsi see on. Kvaliteetsete fotodega heal paberil neljaküljeline A3 formaadis uus- väljaande esimene number on hästi loetav ja seejuures meel- divalt sisutihed.

Räägitakse nii Partek Paroc'i preemiast, selle äsja pälvinud

pinnaltpäästjast kui ka laiemalt päästjate tegevusest. Teada saab, millest kirjutas oma lõpu- töö peadirektor, kes äsja koos teiste Eesti kaitseväge juhtidega lõpetas Soome Riigikaitse Kõrg- kooli juures spetsiaalselt neile korraldatud erikursuse. Selgita- takse, kus, miks ja millal piiri- valveorkester, olgu siis üksinda või koos külalistega, *tattooosid* korraldab. Intervjuueritakse Rootsi Rannavalve välissuhete nõunikku, kes räägib huvitavat juttu nii oma tööst kui Eesti merepiirist. Ülielavalt kirjelda-

takse reamehe silme läbi Nar- va-Jõesuu õppekeskuse sissi- kompanii kahe rühma 40-kilo- meetrist kiirrännakut. Loost selgub muide, et niisugusel puhul on tavaks laulda "*Narva-Jõe- suu pommiaugus elab tosin sissi- jõuku...*"

Sportist on ka juttu – laskmi- sest ja võrkpallist, lisaks lühe- maid uudiseid.

Maksab veel kord rõhutada, et kõik lood on väga informatiivsed, ei mingit tühiloobisemist.

Jõudu tegijaile!

"Meremees"

Taani sõjalaev harjutas Eestis

14.-19. juunini külastas Tallinna Taani Kuningliku Mereväe fregatt "Thetis". 1991. aastal Svendborgis valminud 112 m pikkune patrull-laev on viimasel aastal Gröönimaa vetes täitnud ka okeanoloogilisi uurimisprogramme.

Lisaks tavapärastele visiitidele ja muudele üritustele oli "The-

tise" Tallinna-külastuse kavas kahepäevane mereõppus ning kaks laevaohutuse alast õppust.

Päästeõppusel koos Eesti mereväelaevadega harjutati pea kogu päästevõtete repertuaari. Tõsteti vees olevaid inimesi paati, nii päästevõrguga kui ilma, ja pukseeriti päästeparve. Parvel olid lasid parve katuse alla

ajakas, kui saabus kopter. Harjutusi korrati, nii et vahel ei saanud arugi, miks päästeühikondades mehed, kes just veest välja saanud, end jälle paadist merre libistavad.

Tänuväärseim võimalus oligi terve tunni vältel kopteri tegevust jälgida. See lähenes "päästetavaile" kontsentriiliste otsimisringidega, kuni leidis veest merehädalise. Pinnalt-päästja laskus vette ning päästetavaid vintsiti üles nii veest kui ka päästeparvest ja paadist. Viimaseid nelja meest pukseeriti parvega paadi järel. Lõpuks võis näha, kuidas kopter laskus "Thetise" ahtriteki-le, jäiga põhjaga kummimootorpaat aga tõsteti pardale, mehed sees.

Pärast päästeõppust sõitsid laevad koos Paldiski poole puhtmereväelisi harjutusi tegema. Tagasi Tallinnas, tehti laevavigastuse likvideerimise harjutusi. Puhkepäeval pakuti Vanasadamas seisvat kõrge radaritorniga laeva linnarahvalegi vaadata.

Madli Vitismann



Ajal, kui Taani mereväelased paadi ja parvega merele läksid, meisterdasid Eesti mereväelased suure noa, hoole ja, võiks öelda, armastusega õppuseks nukku.



Kopter "Westland Lynx" noppis tänapäevase pükspoiga mehed ükshaaval päästeparvest...



... ja võttis koha sisse "Thetise" ahtritekil. Paat koos mees- tega oli pardale tõstetud kraanaga.

Päästejaamad

Enne Teist maailmasõda võis Eestimaa randades näha omapäraseid väikesi kuurikesi. Need olid tavaliselt valgeks värvitud, merepoolses otsas oli ustel suur punane rist ja kaks ankru kujutist. Need märgid tähendasid, et selles kuuris on merehädaliste tarvis nn. päästejaam. Eelmise sajandi lõpul olid laevade navigatsioonivahendid väga elementaarsed ja seetõttu juhtus tihti peale laevade karilejooksmisi, mis mõnikord lõppesid traagiliselt. Peale selle tegutsesid agaralt ka piraadid, kes hõivasid laevu, tapsid meeskondi, röövivad laadungeid ja süütasid laevu. Olukord merel muutus väljakannatamatuks. Et merehädalistele kuidagi abiks olla, ehitati randadesse Punase Risti päästejaamad.

Jaamade asukohaks said randades sellised paigad, kus meres asusid ohutegurid - veealused karid ja luited. Jaamahooned ehitati võimalikult mere kaldale ja hästi nähtavale kohale. See seisis ühe otsaga mere poole ja terve see ots moodustas ukse. Merelemineku vajaduse korral avati mõlemad uksepoole ja paat lükati kaldteed pidi merre. See libises kiiluga mööda kaldtees olevat renni või siis asetsetes metallkärul. Kaldtee oli ehitatud nii kaugel merre, et paat vabalt ujuma hakkas. Tee oli valatud tsemendist või siis ehitatud laiadest paekividest.

Mul oli 1941. aasta suve hakul võimalus põgusalt tutvuda Kuivastu päästejaamaga, sest meie laev "Fram" oli sõja puhkemise tõttu sundkorras Suures Väinas ankrus.

Peale hooned otsale joonistatud punase risti lehvis päästejaama katusel veel ka punase ristimärgiga lipp. Jaamas oli alati suur mereklaar päästepaat, et vajadusel kiiresti appi saaks minna. Mõnel pool oli jaamas lisaks veel jääpaat ja raketikahur. Paat oli ehitatud spetsiaalselt päästepaadiks. Et see merel suurte lainete puhul ise hätta ei jääks, olid sel seespool poortide küljes metallist hermeetilised õhukastid. Juhul kui laine täitis paadi, ei jäänud see vesilasti ja võis päästetoid või

teekonda jätkata. Aga muidugi püüti vesi paadist kiiresti välja loopida. Paadi välisküljel ripusid veepinnani köiepuhvid, et uppaja saaks neist kinni haarata.

Paat liikus peamiselt aerude varal, s.o. inimjõul, aga kui tuul andis kurssi joosta, siis seilati loomulikult purjedega. Paat oli valget värvi, nii võõri- kui ahtrilaudadele oli eraldusmärgiks joonistatud punane rist. Kui päästeretkele mindi, pandi lisamärgiks ka punase ristiga lipp lehvima. See võis olla nii võõris kui ahtris. Kui aga ahtris lehvis riigilipp, siis oli punase ristiga plagu võõris.

Jääpaat oli väike ja kerge ning libises kelgul, sest meeskond oli väike ning liikus jääd mööda.

Suures päästepaadis olid alati tugevad saarepuust aerud, tullid, purjed, mast koos vantidega, kompass, paadikate, ankru koos liiniga, triivankur, kõnetoru, signaallatern või -raket, pasun, tormilatern, mage- da veega täidetud nõu, tragi, pikksilm, metallkonkse, veeämber, kaks tagavaraaeru, viskelin, umbes 50 m pikkune manillatross, päästerõngas, päästevõte ja päästevõd ning kapp või kohver arstimitega.

Päästemeeskonnal olid seljas kerged õhukesed puuvillaürbid (õliriided), mis olid immutatud linaseemneõliga. Igal mehel olid püksid, kuub ja südvester. Päästemeeskonnas oli 8-10 küla tugevamat ja merega sina peal olevat meest. Kõik nad olid mõistagi vabatahtlikud ja valmis esimese SOS-signaali peale merel hädasolijale appi ruttama.

Jaamal oli ülem või vanem, tavaliselt endine meremees, kes juhtis jaama tööd. Merel juhtis tegevust päästetööde ülem. Meeskonnale tehti õppusi, kus kujutati eri olukordi. Õpetati ka meditsiinilise abi andmist. Õppuste teemad olid mitmekülgsed: merel ei sattunud ju ohtu mitte ainult laevad ja nende meeskonnad, vaid ka kohalikud kalurid, lõbusõitjad ja muud vee peal liikujad.

Halb oli side päästejaamade ja

merehädaliste vahel, sest raadioside polnud veel nii levinud kui tänapäeval. Peamine oli silmside. Udu või lumemõlluga aga puhus avarist udusireeni. Kui hädasolijal oli võimalik raketiga märku anda, siis seda ta ka tegi.

Rannarahvas oli halbade ilmadega alati valvel ja jälgis merel toimuvat. Kui keegi külalaneli-kest märkas merel hättasattunud paati või laeva või kuulis appihüüdu, teatas ta sellest mõnele päästemeeskonna liikmele. Too kogus kodusolevad mehed kohe kokku ja siis mindi viivitamatult appi.

Sügistormid tegid abiandmise raskeks. Siis oli küllalt riskantne abivajajale läheneda. See nõudis päästemeeskonnalt suurt oskust ja head koostööd. Suurte lainete mahasurumiseks kasutati õli. Päästepaat hoidis end tuule peal ja laskis päästmist vajava laeva lähedal merre õli, mis lained laugemaks tegi. See andis võimaluse abivajajale läheneda. Päästetud toimetati päästejaama ja kui vaja, anti üle ametivõimudele või meditsiinitöötajale.

Need jaamad, kus olid raketipäästeriistad, pidid neid oskust kasutama, sest seade oli mõnevõrra keeruline. Nende kohta oli välja antud tarvita- misõpetus, mis kõlas nii:

1. Peenikese liini või nõõri külge



Kuivastu päästejaam.

kinnitatud rakett lastakse kaldalt üle randunud laeva, kusjuures raketit järele jooksev liin laeva pardale või teki taklasesse rippuma jääb. Selle raketit liini peab kiiresti laevas keegi kätte haarama ja kinni pidama. On sellega toime saadud, siis peab üks isik laeva meeskonnast veidi kõrvale nähtavale kohale astuma ja päeval mütsiga, käe- varrega, lipuga või rätikuga märguandeks vehkima; öösi peab raketit üles laskma või puulati põlema panema (tulega märku andma), suurtükki laskma või põleva laternaga vehkima, või mingit tuld üle reelingu vilgutama. See kõik on märgiks kaldalolijatele, et raketiliin on laeval kinni piüütud.

2. Kui siis laeva meeskond näeb, et üks kaldalolijaist teistest kõrvale astub ja punase lipuga vehib või öösi punase tulega kõigutatakse või punast tuld vilgutatakse, siis peab laeva meeskond raketiliini maalt laeva tõmbama, kuni selle külge kinnitatud pöör-steertplokk, mille läbi jolltõu laeva tuleb.

3. Selle steertploki peab ca 4,5 m kõrgusele tekst masti külge kinnitama, kui aga mast pole, siis kinnitatakse steertplokk mingi tesse kõrgema ja kindla laeva osa külge, mille juures tähele panna, et jolltõu klaariks jääb ja mingi eseme vastu ei hõõru ja et ülalpool veel küllalt paras koht leiduks, kuhu pärast järele tuleva päästetõu võiks kinnitada. On steertplokk kohale kinnitatud, tuleb raketiliin jolltõu küljest lahti teha. Siis peab jälle üks mees kõrvale astuma ja punkt 1 järgi signaali maale saatma.

4. Nii kui see signaal maal on

nähtud, kinnitavad kaldal mehed jolltõu külge tugeva trosst - päästetõu ning tõmbavad kaldalt viimase jolltõuga laeva.

5. Kui päästetõu on tõmmatud laevale, peab meeskond selle kohe umbes 1/2 m kõrgusele üles steertploki kinni siduma ja võimalikult sama laeva otsa külge, kuhu on viimane kinnitatud. Seejuures tuleb hoolitseda, et jolltõu päästetõust klaariks jääb.

6. On päästetõu laevas niivõisi kinni pandud, siis peab jolltõu päästetõust lahti tegema ja kui sellega valmis ollakse, antakse meeskonna poolt jälle signaal.

7. Seejärel tõmbavad kaldamehed päästetõu pinguli ja tõmbavad siis jolltõuga pükspot, mis päästetõu peal plokiga liigub, laeva. On pükspot laeva tõmmatud, siis istub päästetõu isik sellesse, nii et sääred poi pükstesse pistab ja käed üle poi hotab. Ollakse sellega valmis, siis peab jälle laeva pealt kaldale signaali andma, et võib tõmmata, inimene on päästepükstes. Mehed kaldal tõmbavad siis poi päästetõu isikuga kaldale ja kui viimane on päästetõu, tõmmatakse poi jolltõuga tühjalt laevale. Nii kor- duub seni, kuni kõik merehädalised on laevalt päästetud.

8. Vahest ei saa tormise ilma- ga ja randunud laeva seitsukorra tõttu päästetõu laevale mitte kinnitada, siis tõmmatakse sel korral pükspot ilma päästetõuta jolltõuga laeva, ning merehädalisi tuleb siis pükspoiga läbi lainete murru kaldale tõmmates päästa. Esmalt päästetakse laevalt kõik naisterahvad, lapsed, reisijad, abitud inimesed ning seejärel meeskond ja kõige viimaks laevateenijad ja kapten.

Vanad laevajuhid ehk veel mäletavad sellist päästmise moodust. Seda õpetati tol ajal laevajuhtidele ja päästejaamade meeskondadele. Viimatini- metatute töö oli üks raskemad meremeeste elus. Nemand pidid panema oma elu kaalule, et teisi päästa.

1938. aasta andmete järgi oli Eesti rannikul ja saartel 28 päästejaama. Vanadel meresõdukaartidel on nende asukohad märgitud. Need olid võimalikult tuletornide lähedusse ehitatud, sest seal olid telefonid ja hea nähtavus merele. Tuletornidest saadud info abistas suuresti päästejaamade tööd.

Manivald Kuik

30. mai õhtul tegid Balti Mereväedivisjoni BALTRON koosseisu kuuluvad Eesti laevad, piirivalvelaev "Kõu" ja mereväelaev "Kalev" Pärnu sadamas otsad klaariks ja alustasid sõitu mereväeõppusele BALTOPS '99. Esmaspäeva pärastlõunal ühines Eesti laevadega Läti "Viesturs" ning nüüd jätkas juba terve divisjon koos teed Århusi poole. Kolmepäevase ülesõidu jooksul näitas Lääneme-

Muljeid BALTOPS '99-lt

ri, mis eelmise kaheküüsi mereperioodi jooksul laevu ja mehi päris tihti sakutas, BALTRONile oma helgemat palet.

Balti riikide mereväeohvitserid on enamjaolt noored mehed ja iga kogemus kulub marjaks ära. Seetõttu ei jätetud kasutamata

ühtki treeninguvõimalust merel. Seekord harjutasid "Viesturs" ja "Kalev" miiniraalimist, "Kõu" võeti kampa sideharjutuste ja üldiste meremeheoskuste treenimisel. 2. juuni varahommikul koos esimeste päikesekiirtega läbisid BALTRONi laevad Sundi ning lõunaks jõuti Århusi.

Käesoleval aastal 27. korda USA initsiatiivil toimuvale NATO ja partnerriikide ühisele mereväeõppusele BALTOPS '99 kogunes Århusi sadamasse Taanis 50 sõjalaeva 11 riigist rohkem kui 4000 mereväelasega pardal. BALTOPSi läbiv idee on koostöövõimelisuse ja üksteisemõistmise arendamine NATO ja partnerriikide merevägede vahel.

Õppustel osalevad laevad olid nende ülesannete järgi jaotatud 7 gruppi. Eesti laevad kuulusid koos 6 Poola, 1 Saksa ja 1 Läti miinilaevaga MCM ehk miinitõrjegrupi, mida juhatab BALTRONi staap, staabiülema vanemleitnant Igor Schvede Eesti mereväest. Peale Balti riikide ohvitseride töötasid staabis õlg öla kõrval Poola, Saksamaa, Norra ja Inglismaa spetsialistid.

Esimese 4 päeva jooksul Århusi sadamas peeti merelemineku-eelne konverents, meeskonnad tutvusid üksteise ja laevadega ning pidasid spordivõistlusi. See kõik teenis parema üksteisemõistmise ja koostöö huve. Eesti laevadele sai osaks õppuste üldjuhi kontradmiral Bob Spriggi (USA) visiit.

Århusi linnarahvas sai uudistada sõjalaevu nii seest kui väljast. Et taanlased on mererahvas ning armastavad oma vaba aega siduda laevadega, näitas ka erakordselt suur külastajate arv - Eesti laevadel käis üle 700 huvilise. Kui laevapered said sadamafaasi jooksul osa taanlaste külalislahkusest ning Århusi linna suurepärasest suvistest nn. esimese kartuli pidustustest, siis staabil olid 10 laeva operatsioonide ettevalmistamisega käed-jalad varahommikust hilisõhtuni tööd-tegemist nii täis, et linna ja selle huviväärustega tutvumiseks kahjuks mahti ei jäänudki.

Pühapäeva hommikuks said ettevalmistused mereleminekuks tehtud ning kõik 50 sõjalaeva suundusid üksteise järel õppuste piirkonda Läänemere lõunaosas. Miinitõrjegrupi 10 laeva operatsioonipiirkonda Poola ranniku lähedal oli Poola mereväe laev "Gniezno" veesanud 10 õppemüüri, mis tuli 2 ööpäeva jooksul välja traalida. BALTRONi miiniraalid "Kalev" ja "Viesturs" koos Poola "Resko", "Mamry", "Wigry", "Sniardwy", "Sarbsko", "Druzno" ja Saksa miiniotsija "Duereniga" alustasid piirkonna "lääbikammimist". Miiniraalimine - tundide kaupa joristada ükshuiselt 4-5-sõlmelise kiirusega ja pingsalt jälgida merd, oodates laineharjade vahelt välja vupsatamas musta miinikeret, ei ole sugugi lõbus töö. Pealekauba on mere nägu muutlik ja ilm teeb tihti kiireid korrektiive hoolikalt plaanitud harjutustesse. Tugevneva tuule tõttu oli pärastlõunal raskendatud traali õiges sügavuses hoidmine ning suurenevad lained hakkasid rapsima vaterid jõuga, mis muutus ohtlikuks. Samuti oli kõrgete laineharjade tõttu väljatraalitud miine raske märgata. Selle kõige pärast tuli traalimisharjutused vahepeal katkestada ning ilmalolude paranemist oodata.

Elu laevas käib aga hoolimata tuulest-tormist omasoodu või, nagu tõelised meremehed ütlevad, "sõda sõdimiseks, aga lõuna tahab söömist." Et tühja kõhuga "sõdimisest" õiget asja ei tule, on ammutuntud tõsiasi ning fakt seegi, et merel meestel mitme eest isukest jätkub. Staabilaeval "Kõu" küll keegi kõhutäie üle kurtu ei saanud. Kokk Miša valmistas suurepärase suppi ja praadi,

rääkimata maitstvaist kringleist-pirukaist, millega ta tihti meeskonda kostitas. Isegi suurim torm ei suutnud kokka rivist välja viia ning mõnikord laveeris ta lausa akrobaadi osavusega tuliste potite-pannade vahel.

Kuigi miinitõrjegrupi jaoks olid põhilised traalimisharjutused, harjutati õppuste 4 merepäeva jooksul ka erinevais formatsioonides sõitmist, laevade juhtimist läbi "miinivälja", laskeosavust, laevakahjustuse kontrolli ning loomulikult sidepidamist. Ilma sideta ei saa olla operatsioon: õppuste merepäevade jooksul treeniti erinevaid sidepidamisviise merel - lipu- ning valgussignaalidega, häälega, raadioteleitaibi ning kummipaadi abil. Õppused tõestasid järjekordselt, kui oluline on korralik sidepidamine ja inglise keel, kui nii palju laevu eri merevägedest töötab üheskoos.

11. juuni lõunaks kogunesid kõik 10 miinitõrjegrupi laeva viimaseks harjutuseks PHOTEX ning seejärel võeti kurss Poola Mereväebaasi, Gdyniasse. Poola mereväe ohvitseride klubis kogunesid osalejad õppustejärgsele arutelule, peeti viimased kohtumised, vahetati aadresse ning oligi aeg asuda koduteele.

Selle kahe nädala jooksul merel ning Taani ja Poola sadamates sündisid mitmedki olulised kontaktid, sai sõlmitud rohkesti sõprussideid, kogutud väärtuslikke kogemusi ning tänu kõigele sellele astunud jälle samuke edasi üksteisemõistmise ning koostöövõimelisuse parendamise teel.

BALTRONi jaoks oli see õppus suurim, millest Balti Mereväedivisjon seni osa on võtnud, ning staabile oli eriti oluline kogemus juhtida ja koordineerida 10 Eesti, Saksa, Läti ja Poola laevast koosneva miinitõrjegrupi opereerimist merel vastavuses NATO standardite ja protseduuridega.

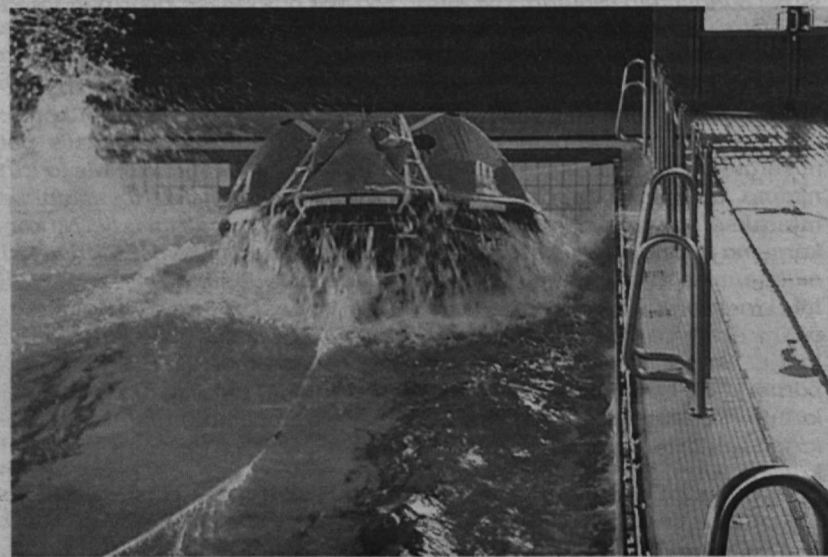
Merike Kahju



Postivedu laevade vahel - liini abil.



Laevakahjustuse kontrolli treening Neustadtis.



Neustadti treeningkeskuse basseinis sai tekitada lainetust.



Laskeharjutusel.



Paraad merel: harjutuses "Photex" saab laevade rivi kopterilt pildistada.



Harjutuse nimi on "formatsioon ARROW".



Harjutus "Barbeque" - miinitõrjegrupi šašlõkiõhtu. Keskul on "Kõu".

"Vesta" anti merekoolile

Eesti Merehariduskeskuse purjelaevastik täienes veel ühe avamerejahiga. 11. juunil andis "Eesti Energia" juhatuse esimees Gunnar Okk pidulikult üle Poolas 1985. aastal ehitatud "Vesta".

Jahi vastuvõtmisel rääkis merehariduskeskuse rektor Peeter Veegen kadetirivile, et "Vesta" on sama tüüpi kui "Tormilind", mis tõi kaks aastat tagasi võidu "Cutty Sarki" regatilt. Ning

et peamine pole võit, vaid igapäevane töö sadamas, sõudmine ja purjetamine – et kadetid, kui lähevad merele, on juba käe ja pükstega merd katsunud. Peeter Veegen toonitas, et õige meretunne tulebki paatidel, jahtidel ja väikestel laevadel, kus inimene on mere ees tunduvalt väiksem. Aga aukartust mere ees peab tundma ka kõige suurematel ja tugevamatel laevadel. Tänapäeva laevadel on mees-

konnad väikesed, nii nõutakse kõigilt meeskonnaliikmeilt, niihästi tüürimeestelt ja kaptenitelt kui ka mehaanikult tõsist tööpanust. "Oma käed tuleb igal pool külge panna ja seepärast ei ole tänapäeva tüürimees enam see, kes käib lipsu ja valge säriga tekil ringi ja annab korraldusi. Väga sageli tuleb kõike ka ise teha."

Gunnar Okk sõnas "Vesta" liputunnistust, raadioluba ja omandiõiguse ülemineku lepingut üle andes: "Vesta" on klassist A2, s.t. avamerejaht rannikuvetes sõitmiseks, tuntud pea kõigi Läänemere-äärsete purjetajate hulgas. Kunagine Eesti NSV Energeetika ja Elektrifitseerimise Tootmispeavalitsus "Eesti Energia" muretses selle endale peamiselt lõbusõidujahiks. Kuid "Vesta" on toonud ka erinevatelt regattidelt mitmeid medaleid ja teeninud kuulsust võistlusjahina. Täna maailmas ei ole aga äriühingul võimalik olla edukas mitmel alal korraga, vaid tuleb keskenduda oma põhitegevusele. Meie arusaamise järgi on purjelaeva õige koht merehariduskeskuses", ütles Gunnar Okk "Vestale" "Eesti Energia" lippu üle andes.

Lepingu kohaselt saavad "Eesti Energia" töötajad jahiga soodustingimustel sõita. Kapten Arvo Tarvis, kes on seitse aastat "Vestale" töötanud, märkis küll kurvastusega, et koolis on kaptenipalk pool senisest, nii umbes kaks miinimumpalka – sellega ära ei ela. Kuid lootis energeetikuist huviliste asemel, kes seni tema meeskonna moodustasid, merekoolis samasugust huviliste koondumist, et jahti hooldada ja sellega purjetada.

Külalised kutsuti "Vestaga" merele, saatmas kogu Eesti Merehariduskeskuse purjelaevastik.

Madli Vitismann



"Vesta" vastne laevapere, tagaplaanil kapten Arvo Tarvis.



Kadetid asusid rivis paatidesse.

Õppuste algus

Merepiirivalve alane õppuse-osa nägi ette märklaeva "Berkut" avastamise, tuvastamise ja jälgimise. Eelnevalt oli teada vaid see, et "Berkut" suundub läbi Soome lahe Peterburi. Stsenariumi kohaselt kahtlustati seda laeva narkootikumiveos. Eesti piirivalve tuvastas "Berkuti" juba samal õhtul kell 20.26 Naissaare lähedal ja andis informatsiooni kohe edasi Tallinna Merevalvekeskuse, kust edastati andmed teistele osapooltele.

Jälgimise all olev "Berkut" sattus õppuste legendi kohaselt järgmisel päeval Viiburi lähedal õnnetusse ja kõik manöövril osalevad üksused pidid talle abi osutama. Neljapäeva, 10. juuni hommikul algas niisiis õppuste

"SADA KOLM SAJA KUUELE..." ehk kuidas viiakse läbi ühisõppusi

Soome lahel Viiburi lähedal toimuvad 9.-10. juunil Eesti, Soome ja Venemaa kolmepoolsed merepiirivalve ja merepääste ühisõppused SOMERS '99. Eesti piirivalve osales õppustel kahe laevaga, "Maru" ja "Pikkeriga". Soome piirivalvel oli väljas kopter ja üks laev, "Merikarhu". Venemaa pani välja kopteri ja laeva "Vöborg", samuti seilas Vene lipu all õppuste märklaev.

merepääste-osa. Osalevatele alustele tehti Peterburi merevalvekeskusest teatavaks täpsemad andmed kujuteldava õnnetuse kohta, mispeale alused suundusid otsima määratud piirkonnas ulpivaid õppenukke. Eesti laevad päästsid kolm kümnest "kannatanust" ja osutasid esmaabi vastavalt nukkudele lisatud vigastuste kirjeldustele. Seejärel nägi

plaan ette "leekides" olevale "Berkutile" päästepartiide saatmist, kannatanute evakueerimist ja avarilaeva sadamasse pukseerimist.

Paksus udus ei näinud midagi

Õppuste lõppjärgus laskus merele paks udu, mis tekitas väga tõese päästeolukorra – juhtuvad ju õnnetused enamasti halvades ilmastikutingimustes. Et udu järjest tihenes, otsustati õppus kavatsust pisut varem lõpetada. Nähtavus oli minimaalne, koordineeritud tegevus raskestatult, nii et õppusel ei tahtud võtta liigseid riske. Seetõttu jäi päästepartii "Berkutile" saatmata ning alus ise sadamasse pukseerimata.

Õppuste eesmärgid

Sedalaadi rahvusvaheliste ühisõppuste eesmärk on kontrollida omavahelise sidepidamise ja andmevahetuse kiirust ja korrektsust ning sellel põhineva päästetegevuse efektiivsust. "Somers" oli nimelt piirivalveametkondade ühine õppus, mille töökeeleks oli inglise keel ja mida juhtisid Eesti, Soome ja Venemaa merevalvekeskused. Sellised õppused lihvivad aasta-aastalt riikidevahelist koostööd ning aitavad välja selgitada ja likvideerida puudused tegevuse koordineerimisel.

Ühisõppuste kaudu tahetakse saavutada valmisolek eelkõige

Niisugune deviis oli 16.-21. juunil Tallinna külastanud Prantsuse sõjalaeva "Commandant L'Herminier" ahtritakil. 1979. a. Argentiina mereväelt ostetud 80,5 m pikkuse laeva kiirus ulatub 24 sõlmeni ning sõjaväeliste kõrval täidab see ka merepääste ja -politsei tsiviilüksandeid.

40-aastane komandör Jean-Claude Barrere tutvustas Prantsuse mereväeohvitseri õppe- ja teenistuskäiku. Mereväelase elukutse on populaarne: 60 kohale kandideerib tavaliselt 3000 soovijat. Õppimist on võimalik alustada konkurssi läbides, aga ka praktikast, töötades laeval madrusena. Pärast teoreetilist väljaõpet võib 30% madrustest allohvitseriks saada.

Mereväelase karjäär kulgeb korrapäraselt astmelt astmele, väiksemalt laevalt suuremale. Seepärast vahetub 90-liikmeline laevapere 3 aasta jooksul täielikult, aastast kolmandik laevaperet, ning komandör vahetub igal aastal. Nii polegi 1995. a. Tallinna külastanud laeval enam ühtki toona siin käinut.

Pärast merekooli tuleb viis aastat ohvitserina töötada, seejärel on valik vaba. Ent kui 30% ohvitseri on staažiga alla 10 aasta, siis 30% on töötanud üle 15 aasta. 15-aastase töö järel võib jääda eelpensionile, mis säilib ka mujal töötamise korral, pärispensionile jäädakse 52-56 eluaasta vahel. Laevadel kohtab üle 45-aastasi ohvitseri harva, eakamad-kogenumad õpetavad juba teisi. Endised mereväeohvitserid on hinnas ka tsiviilelus, neil on hea inseneriharidus, kontaktid ja juhtimiskogemus.

Tänavu on "Commandant L'Herminier" Läänemerele olnud juba kaks kuud, osalenud õppustel ja teinud koostööd Balti Ühis-kaadriga. Kuigi mereväe eelarvet on kärbitud, peab Prantsusmaa valitsus siiski väga tähtsaks, et Läänemerele end igal aastal näidata. Nii võib maailmale näidata oma solidaarsust Balti riikidega.

Üks mereväe populaarsuse põhjusi on võimalus ilma näha, sest Prantsuse mereväge on pea kogu maailmas. Jean-Claude Barrere on saanud 20 teenistusaasta jooksul viibida rohkem kui 70 riigis, seega näinud üht kolmandikku ÜRO liikmeriikidest.

Madli Vitismann



Tankimise ajal oli külalislav "Pakrigan" üht mõõtu.



Viiburi sadama kai ääres. Tõeliselt rahvusvaheline: vene kolleegid tervitavad eesti meeskonda Soome laeva pardalt.

tul kohalikes uudistes. Pärast saabumist oli programmis linnaekskursioon meeskondadele. Kunagi majesteetlik ja kena linn on praegu räämas, sellest hoolimata jäi rohelusse ja sirelilõhna mattunud vanast Vöborgist sümboolne mulje. Ja vaikne, nii vaikne ja rahulik, nagu oleks tege- mist väikese küla, mitte aga 100 000 elanikuga linnaga. Samal neljapäevaõhtul toimusid viisakustuvõttud laevadel.

Järgmisel hommikul Viiburist lahkudes sai isikliku lootuse pardale ka meie "Maru", valgepunane lootsilipp oli tulles lehinud vaid "Merikarhu" mastis. Udu oli alla andnud, päike säras ja "Maru" roolikambris kumardus mitu pead taas radari, merekaarti- de ja logiraamatu kohale.

Ingrid Maasik



Õppuste piirkonnast siirdusid kolm laeva rivis Viiburi sadama poole: ees "Vöborg", tema järel "Merikarhu" (leia fotol udus!) ja Eesti "Maru".

Väike juubel - viies

18. juunil tähistati Meremuuseumis Paksu Margareeta katusel tuules ja päikeses tänavuse "Eesti laevanduse aastaraamatu" ilmumist. See on nüüd juba viies - arv, milleni ei jõudnud ennesõjaaegses vabariigis ega ka välis-Eesti jõududega.

Ka seekordse väljaande toimetajatöö tegi Enn Kreem; Rein Raudsalu ja Ants Pärna on kirjastamärksõna all projekt.

Autorid on seekord Urmas Dresen, Koit Kaasik, Jüri Kivimägi, Taidus Linikoja, Andi Meister, Rein Merisalu, Evi Männik, Reet Naber, Eino Ots, Viktor Palmet, Bruno Pao, Ants Pärna, Tõnis Rihvk, Mart Saarsoo, Rein Silm, Lauri Soone ja Tarmo Sööt.

Eelmis aastaraamatuis on pea kõik merendusasutused oma tegevuse igat pidi ära jõudnud tutvustada ja seetõttu käsitleb tänavune enamjaolt probleemsemad teemasid. Mistõttu seda on varasematest huvitavam lugeda. Aga ega ei taha väita, et noid seisundilugusid vaja ei olnud/ole: aastaraamat on omaette žanr, milles ühete kaante vahel talletatud informatsioon, kui see vigu ei sisalda, iga aastaga aina hindamatumaks muutub.

Tekstid on lühikesed ja ülevaatlilikud, teemadeks Eesti lae-



Paksu Margareeta katusel (vasakult): tuletorni tuleruum; Enn Kreem, Rein Raudsalu ja Ants Pärna.

vanduspoliitika, boikott, merendusorganisatsioonide ümarlaud, Tallinna Sadam uue aastatuhande lävel, Rohuküla-Heltermaa laevatee süvendamine, Eesti laevad mereväeõppustel, Meremeeste Kodu, Peipsi laevastik, Saaremaa Laevakompanii, ümbermaailmareisiks valmistumine, Orissaare gümnaasiumi mereklass, Kuressaare merepäevad, merendusosalased seadused, uued Eesti meresõidudokumentid ning Eestis või Eesti laevadega toimunud lae-

vaavariid. Ajaloolisemat ainet käsitlevad lood eesti kiptrest hansakaupmeeste teenistuses, Eesti reisilaevandusest ja esimestest eestlastest kaphoornertest.

Iga artikli järel on küllalt pikk ingliskeelne resüme.

On ka 1998. aasta Eesti merenduse kroonika, 1998. aastal väljastatud diplomiga kaptenite ja vanemehaanikute, samuti möödunud aastal merehariduskeskuse lõpetanute nimekiri.

Mari Vamba

Tuhat tulekahjust pääsenut

"Celebrity Cruises" merematkelaev "Sun Vista" (ex "Meridian") uppus Malacca väinas Malaisia ranniku lähedal. Õnneks ei saanud ükski reisija ega laevapereleige tõsiselt vigu.

Kui kogumahutavusega 30 440 merematkelaev "Sun Vista" satus 20. mail ohtu pärast tulekahju masinaruumis, päästeti dramaatilise operatsiooni käigus 472 reisijat ja 632 laevapereleiget. Laev, mis ehitati 1963. a. ja kandis toona nime "Galileo Galilei", oli teel Singapuri, läbi Malacca väina kulgeva kuuepäevase reisi lõppsadamasse, kui umbes kell 15.15 kohaliku aja järgi pääses tuli lahti ja masin jäi seisma.

Teadaandes reisijale, mille üks turist on võtnud videolindile, ütles rootslasest kapten: "See on väike probleem, me tuleme sellega toime." Keegi reisijaist jutustas ühele ajakirjanikule: "Äkki muutus korstnast tulnud valge suits mustaks. Mõni minut hiljem kadus elekter." Ehkki suits muutus üha paksemaks ning seda tuli mitte ainult korstnast, vaid ka ustest ja korridoridest, öeldi reisijale, et kõik on kontrolli all. Umbes kell 19 tehti teadaanne, et reisijad peavad mahutama end päästepaatisse, et lahkuda laevalt otsekohe, saamata võimalust minna oma kajuteisse, et võtta kaasa mõned olulised asjad.

Kuigi Malacca väin on üks tihedama liiklusega piirkondi maailmas, kulub umbes kuus tundi, kuni mõned kaubalaevad võtsid peale reisijad ja enamiku meeskonda. Seda aegu püüdsid pukserid kustutada tuld "Sun Vista" pardal, kuid edutult. Laev uppus umbes kell 1.20 kohaliku aja järgi. Kapten lahkus laevalt viimasena umbes tund enne seda.

Pärast pääsemist kaebas osa reisijaid, et neid ei informeeritud tulekahju põhjustatud dramaatilise olukorrast. "Meil oluks küllalt aega, et võtta kaasa oma passid ja teised isiklikud asjad," teatas üks reisija Saksa televisioonikanalile ZDF. Lisaks teatati, et laeva 1963. a. originaalpäästepaadid olid kohutavas seisukorras.

Uppunud laev põhjustas Malaisia rannikul suure kütuseroostuse. Laevafirma on öelnud, et "Sun Vista" tõstetakse paari päeva pärast üles.

Ajal, kui ühed laevafirmad usinasti milleniumiks valmistuvad, on teiste plaanidesse tõhusaid korrektiivseid teinud sõda. Mõned laevad läksid seetõttu keset turismihoaega enneaegu dokki, teised pandi mõneks ajaks lihtsalt seisma. Vahemere idaosas osutusid paljud sadamad turisti sihtsadamana sobimatuks.

Raoul Fiebig

"The Wheelhouse", juuni 1999

www.stutt.com/wheel

"Undine" taas Pärnus

Ujuv kasvatusasutus

Kahemastiline "Undine" oli otsad juba kolmandale kaile kinnitanud, kui 23. mail tööle tulid. Niisiis kolme aasta jooksul kuendat korda Pärnus. Seekord tõi otsesihitussega nimelisi pakke peamiselt Põhja-Eesti kirikutele ja kogukondadele, kokku nii umbes 25 tonni. Öhtul paluti ühisest lihagrillimisest osa võtta; 25. mail olid saajad-kirikumehed autodega kohal ja õhtuks tehti purjekas noorte käterammul tühjaks.

Pühapäeval käisid noored meresõbrad koos kasvatajatega Tallinnas. Ei teagi, miks laev just Pärnusse, st. Edele-Eestisse käib, kui lõviosa kaubast Põhja-Eestisse määratud. "Undine" ise on kasvatuslaev, püüab kiivakiskunuid töötele pöörata.

Seni on laeval Pärnus õnne olnud, mitu nädalat meilt vee- ja voolunatukest saanud võtta. Aga lähelt on tulemas "Rand-2" ja Hollandist "Rand-4", ning just sinna, kus "Undine" seni seisnud.

11. juunil lahutatakse Soome.

6. juunil

Ott Taul

Oli tore jalgpallimäng



Lossimine on täies hoos,...



... trümmiluugil on abiks ka kapten Jens Günther.

21.-24. maini leidis aset Saksa õppelaevastiku sõprusvisiit Eesti Mereväkke, mis kulmineerus sõbraliku jalgpallimatšiga mereväebaasi staadionil.

Neli päeva Tallinnas auru välja lasknud sõdurid kogunesid Miinisadamasse, kus veetsid oma viimase öhtu Eesti pinnal. Oma uudishimu asja vastu ei varjanud ka eesti madrused, kes tulid laevadelt maha mängu vaatama ja saksa sõdureid uudistama. Kas oleks veel kümme aastat tagasi keegi julgenud arvata, et kunagi kõlab see Nõukogude merebaasi saksa sõdurite naerust ja laulust.

Viiv enne võistlust kogunevad mängijad ja neil on aega üksteist silmitseda. Ka siin torkab silma sakslaste varustus, mis jätab eestlaste oma kaugele maha. Enne, kui eestlastel tuleb saksa mereväelaste vastu välja astuda, jõuab Saksa poole esindaja mängu vaatama tulnud Eesti madrustele ettepaneku teha. See kujutab endast umbes kaht kasti õlut, mis peaks tuju tõstmiseks kohale veetama. Suure nõrdimusega peavad võitlejad sellest ära ütleva, ise

pärast kirudes, et oleks võinud kasvõi kokat tellida.

Kõlab vile ja algab meeletu heitlus, millest ainult üks saab võitjana välja tulla. Tihti on ohtlikke seise Eesti värava all, kuid osav kaitse neutraliseerib need ruttu. Siiski on eestlased juba kaotusseisus ja au päästmiseks tuleb ruttu appi võtta väike sõjakavalus. Ja toimubki eestlaste leeris vahetus, misjärel läheb platsile täiesti tundmatu ajateenija, kes pole veel madruski, kuid palli mängib hästi. Juba ongi pall

tema käes ja sünnib värav ning varsti teinegi. Üha rohkem ja rohkem tõmbuvad teised tagasi ja üha enam tõuseb eile tema, kes tõi Eestile võidu. Eesti sõdurid, kes enne üsna tagasihoidlikud olid oma kiitusega neid päevast päeva kamandavatele all-ohvitseridele, on hullumas sellest, kuidas üks nendest paneb kõik paika. Järgneb triumf ja eestlaste võit nende koduväljakul.

Et sakslaste kurvastust vältida, viidi nad ruttu kuuma sauna ja hiljem leidis aset õdus grilliõh-

saadetakse järgmises sadamas maale. Me ütleme kohe, see siin pole meelakkumine, vaid karm aeg, ütleb "Undine" endine kapten Joachim Kaiser, kes on ka kauba-veokoondise "Gangway" asutaja.

Käesolev projekt näitab, et peale purjetamise on võimalik ka kaup transportida. See tõi "Undine" Eestisse, siit edasi minnakse Rootsi puude järele. Oktoobri lõpuks jõuavad purjetajad tagasi Hamburgi.

"Hamburger Abendblatt",

3. mail

Tõlkinud Katrin De Bakker



Pärnus lootsikaatri ja pukseri vahel.

tu, mis kõigile meeltemööda oli. Õlut rüüabes ja vorstikesi kerutades meenutatakse elevusega pallimängu ning suure naerupahvakuga võetakse vastu sakslaste püüded eesti keelt rääkida. Kuid juba on aeg hiline ja paljud sakslased lahkuvad linna peale, et Tallinnast viimast võtta.

Läigivad suud ja läigivad sõrmed, mida aeg-ajalt vastu pükse puhtaks puhitakse, pole ju iga päev pidupäev. Ei läbe keegi oodata, kuni liha küps on, ikka satub ta suhu enne kui õige aeg. Jah, õhkavad küllastunud ajateenijad, vot see oli tõesti tore mäng!

Margus-Tarmo Pihlakas

Suvi 1999

Põhjapoolseim jaanituli

Võidupäevaparaadil Eesti Vabariigi lõunapiiril Valgas lõuna paiku süüdatud tuli jõudis enne südaööd üle maa ja mere riigi põhjapoolseimasse punkti.

Eesti põhjapoolseim saar, Vaindloo, on strateegiliselt tähtsas paigas, Eesti, Soome ja Venemaa merepiiride kokkupuutekoha lähedal. 1930. aastail paiknes seal viiemeheline mereside vaatluspost. Nõukogude armee oleval saarel pidevalt majutanud lisaks majakavahtidele ligi neljakümme sõjaväelast. Eesti piirivalvel elab saare üle saja-aastastes hoonetes jälle vaid paar meest.

Jaanipäevaks valmis Vaindlool 52 meetri kõrgune mast, millele paigaldatakse radar ja videokaamera. Nädal enne jaani peeti sarikapidu, kohalikust materjalist pärgki polnud veel koltunud. Vaindloo mast koos sinna augustis paigaldatava aparatuuriga on osa tulevikus Eesti rannikut katvast mereseiresüsteemist, mida saab kergesti harmoniseerida teiste Lääne-meremaade mereseiresüsteemidega. Loodava jaamadevõrgu ülesanne on tagada hea kontroll piirkonnas toimuva üle ning hõlbustada mereotsinguid ja pääsetegevust.

Maad mööda kohale jõudnud tõrvik võidupäevatulega lähtus mullu aasta parimaks tunnustatud Vergi sadamast, kus lapsed kilgates tutvusid lipuehtes ronimislaevaga "Keksutaja", kai ääres seisid Soome jahid ning kai Eestis autoturistid.

Tule kohale toonud Piirivalveameti Põhjapiirkonna Viru rajooni ülem Fred Kaasik ja tema asetäitja Toivo Savolainen süütasid piirivalvelaevale "PVL 100" tule hoidmiseks tormilaterna, sest õhtuks tõusnud tuulega võimuks tõrvik kustuda.

Piirivalvelaevalt tuld saatva seltskonna paatkonadana maale toomine kestis üle tunni, sel ajal said esimesena saabunud saarega tutvuda. Vanast generaatorimajast radari teenindusjaamaks tehtavas hoones kuivas hiljuti valatud põrand, õel seisis traktor ja siin-seal vedeles ehitusprahi. Ent sirelid vana majakavahielamu otsas plangu varjus olid üleni õites.

Uut rakendust pole leidnud N. sõjaväe randa ehitatud hoone, mille otsaviilu on ehitajad märgistanud punalippude ja aastarvuga 1955. Veel üks tarbetu telliskivist teenindushoone on lammutatud. Need hooned, mida praegu kasutatakse, pärinevad piirivalveameti logistikaülema Henn Karitsa teatel aastaist 1840–1870. Laudpits räästas on omaaegne, toonast plekk-katust kattev eterniit muidugi hilisem.

Säilinud on laiad põrandalauad, plekkahjud aga kivisõega hapraks köetud. Ning omaaegse kilpluse näitena rääkis Henn Karits, et eestiaegset kaevu pole N. sõjavägi korda saanud, vaid toonud mitmekümnele mehele joogivett tsisterniga ... Leningradist! Ent siis tulnud Eesti piirivalve, teinud kaevu korda ja paremat vett polevat kuskil leida.

Kõrgema ülemjuhataja ülesande – viia võidutuli Vaindloo radaritorni – täitsid piirivalvurid Roman Sõtnik ja Kalev Lindlo, orkestritušši asendas laevavile. Kitsal kivisel maasäärel oli valmis laotud lõkkekoonus. Põhjapoolseima jaanitule süütas kaugel toodud tõrvikuga Viru piirivalverajooni ülem Fred Kaasik. Kohemaid süttinud lõke ärritas kajakaid ja tiire, põles hästi ja kaua ning paistis kindlasti kaugele merele.

Fred Kaasiku hoolitseda on Vaindloo piirivalvurite eluolu, sestap käib ta vähemalt kord kuus seda piirkonnaosa üle vaatamas. Ehitusprahi koristamisel on oma abi pakkunud Rakvere Noortekoda, kes saadab noored saarele umbes samadel alustel kui töötatakse Saksa purjelaeval "Undine".

Radarijaam paikneb piirivalvurite elamust eraldi seetõttu, et töö ja kodu püsiks lahuse, olgugi nende vahet vaid mõnikümme meetrit. Vana elamut ja aita on hakatud remontima nii, et see näiks pigem renoveerimise

sena – vana on väärtuslik ja mõttega tehtud. Nagu näiteks telliskivilagi palkhoonel, et raskem oleks ja tuulega lendu ei tõuseks. Vanas hoones aga iga moodne materjal ei sobi.

Tuletorni taha tuleb kopteriplats, 128-aastase metalltuletorni sees on aga moodne päikesepatareiga lamp, mis süttib õhtuti fotosilma signaali peale.

Jaanioöl jäi tuletorni plinkimisaeg lühikeseks, sest pea südaööni oli valge. Seevastu pärast keskööd näitas meri külalistele saareelu varjatud võlusid: äkilne pagi sundis paadisõidud laevale mõneks ajaks edasi lükkama. Kui meri veidi rahunes, said paadisõitjad tunda merepäästeametkonna töötajate oskuslikku tegutsemist operatsioonil "üleminek kõikuvast paadist kõikuvale laevale".

Juba pooleldi valmis radaritorn pidi olema hoiatustuledega märgistatud, sestap undab konteineris generaator nüüd ööpäev läbi. Ent jaanioöl olid ka tornitrepid valgustatud, nii paistis torn laevale illumineeritud atraktsioonina. Peasalisel, piirivalvurid Kalev Lindlo ja Roman Sõtnik, kes olid õõ läbi paadiga väsimatult vedanud tuld saatvat seltskonda esmalt saarele, siis tagasi laevale, võisid kergendatult ohata. Aga nad nentisid naeratusena: "Ikkagi lõbusam!" Sest teistel õhtutel on vaid kajakakisa tasakesi undava generaatori taustal, patareiteviisori ja raamatud.



Piirivalvurid Roman Sõtnik ja Kalev Lindlo veetsid jaaniõhtu varahommikuni paadis.



Radaritorn muudab Vaindloo siluetti oluliselt. Parempoolne koonus on valmislaotud jaanitõke.

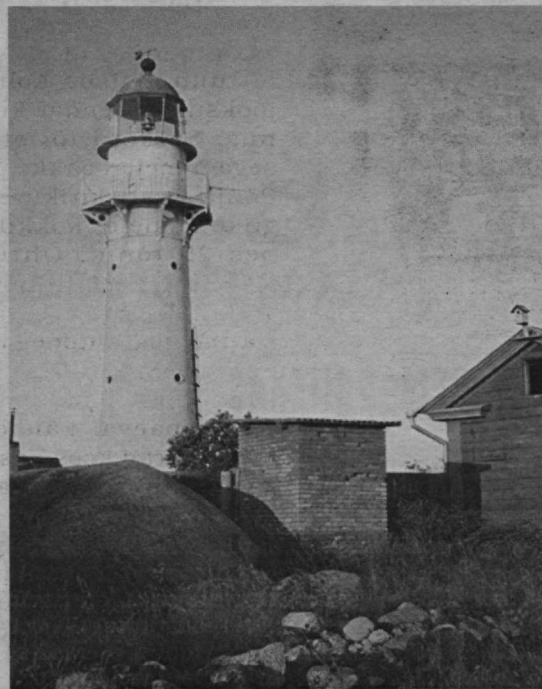
Selleks ajaks, kui "PVL 100" ametiisikud ja tuld saatva seltskonna Verki tagasi tõi, olid mandril kõik peod läbi. Vaid poliitsei kontrollis, kas igas ko-

jusõitvas seltskonnas leidub kaine juht.

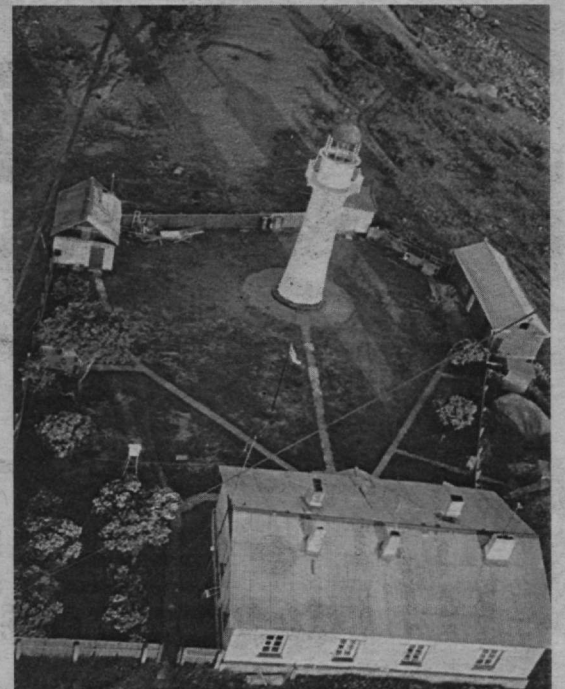
Viru piirkonna järgmine merendusüritus on Kunda merepäev 10. juulil. **Madli Vitismann**



Fred Kaasiku käes jõudis võidupäeva tuli laevale.



Tuletorn, telliskivist kullakamber ja palkait. Suurele kivile on tundmatu kunstnik betoonist volinud ilusa purjekareljeefi.



Radaritornist saab tuletorni katusele vaadata. Ees vasakul sirelid, taga saun, keskel elamu, paremal ait.

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

„Meremehe” ristsõna

PAREMALE: 1. Kirjanike J. ja Ü. Tuuliku sünnisaar. 7. Liilialiste perekond, mille üht liiki leidub Eestis looduslikult läänesaarte rannikul ja laidudel. 12. Merel signaalituleks kasutatav pürotehnilise segu põlemisel tekkiv värviline leek või valgus. 13. Veekogu Kanada–USA piiril. 16. Suure külmutustraaleri vene keelest tulenev tähistus. 17. Kuni 25 mm ümbermõõduga nõör. 18. ...sõna – unustusse jäänud sõna. 19. Taani uurimislaev, millelt 1930. aastal püüti tohutu suur, 184 cm pikkune angerjamaim. 21. Andmete sisestamise protsess arvutustehnikas (inglisekeelse termin). 23. Ukraina riigitähis. 24. *Ana partes aequales* = võrdsete osadena (lühend). 25. Ameerika näitekirjanik, näidendi „Merevaade” autor. 27. Muudkui, üha. 29. Aurulaev (lühend). 30. Mahuti veeorganismide kasvatamiseks. 33. Saar Kaspia meres. 35. *Annos vixit* = elas ... aastat (lühend). 36. Jahtklubi Hiiumaal. 39. Suvaveekuul. 42. Rubiidiumi sümbol. 43. Omapead. 44. Soome konstruktori G. L. Stenbäck'i loodud kiiljahiklass, mis nüüdseks on populaarsuse kaotanud. 45. Ristpulk. 46. Laeva rendileping kindla

aja peale, ajaprahing. 49. ...lükatud võistlus – ettenähtud ajast hilisemaks määratud purjetamisvõistlus. 50. Merepiirita Euroopa riik
ALLA: 1. Vaenlase laeva oma laeva külge haakimine. 2. Põhjaelustiku elupaigad. 3. *Royal Navy* (lühend). 4. Teater Viljandis. 5. Indiaanlane hõimurühmast, mille järgi on nime saanud üks Atlandi ookeani meri. 6. Lõigu algusrida. 7. Saar Ida-Siberi meres. 8. Teenindaja külalis- te vastuvõtul kapteni kajutis. 9. Baleriini varbalseis. 10. Inimesekujulise juurega rohttaim. 11. USA Rhode Islandi osariigi tähis. 14. Tihumeetri tähis. 15. Eesti kunstiteadlane, põhiliselt ehituskunsti uurija (eesnime esitäh ja nimi). 20. Najal. 22. Tähtsaim sissepääsukoht. 26. Looduskaitseobjekt (lühend, ka tähis). 28. Kaks ruoma numbritega. 31. Loobiti. 32. Okaa parempoolne lisajõgi. 34. Osaühing (lühend). 35. Müürileht. 37. ...abi. 38. Suur Siberi jõgi. 39. Krahvkonk Šotimaal, hõlmab Arrani saare. 40. Nõiduse. 41. ...kala – rannalähedane merekala. 44. Tähis Briti sõjalaeva nime ees (sõnadest: *His Majesty's Ship*). 47. Sidesõna. 48. *Radio station* = raadiojaam (lühend). Koostanud **Märt Kullo**

„Meremehe” kodulehekülg
www.online.ee/~meremees

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. „Beagle”. 7. 18. MR. 19. Ininal. 21. ... Fe. 22. Haab, A. 12. Elbe. 13. Aken. 14. Sumbakala. 24. Olu... 25. Las-Geb. 15. Abimasinad. 17. Uno. so. 27. Liu. 28. RK. 29. Turutee. 31. NR. 32. Teab. 33.

1	B	E	A	G	L	E	H	A	A	B	A
12	E	L	B	E	A	K	E	N	G	E	B
15	A	B	I	M	A	S	I	N	A	D	
17	U	N	O	M	R	I	N	I	N	A	L
21	F	E	S	U	M	B	A	K	A	L	A
24	O	L	U	L	A	S	S	O	L	I	U
28	R	K	T	U	R	U	T	E	E	N	R
32	T	E	A	B	T	H	E	P	I	N	K
36	S	A	M	A	J	O	N	B	U	R	
41	I	L	I	J	Ü	D	I	C	E	T	E
46	R	E	N	A	R	D	T	H	R	E	E
48	V	E	S	I	T	A	R	M	E	K	

The pink. 36. Samajoon. 40. Bur. 41. Ili. 42. J. Üdi. 44. Cete. 46. Renard. 47. Three. 48. Vesi. 49. Tarm. 50. e.-k.

ALLA: 1. Beaufort, sir. 2. El. 3. Abi osutamine. 4. Gemmul. 5. Laar, Mart. 6. Eksib. 7. Heinaste. 8. Anniko, E. 9. Aganaleib. 10. Beda. 11. A.B. 16. B. Nelke. 20. Laur + Kreek. 23. Linnutee. 26. Su. 30. Ubajas. 34. Ho. 35. p.n.Chr. 37. Alev. 38. Jüri. 39. Oit, A. 43. DDT. 45. Erm.



Eesti Meremuuseum (Pikk 70)

Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost
2. juulist näitus "Põhja-Atlandi kuldsed aastad 1893 - 1940"

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

Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"

Linnahalli sadamas
avatud K - P kell 10 - 18
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

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

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

25. juunil seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Vanasadamas
"Sormovski-18" (Vene) - laadib ümarpuitu
"Mets" (St. Vincent) - laadib puitu
Muuga sadamas
"Paula" (Soome) - laadib naftat
"Saxen" (Holland) - laadib naftat
"Kim" (Holland) - laadib vanarauda
"Largona" (St. Vincent) - laadib väetist
"Mario Lein" (Holland) - laadib väetist
"Lauton Star" (Singapur) - lossib vilja
"Smaragda" (Malta) - laadib vanarauda
"Harmon" (Norra) - laadib puitu
"Donata" (Eesti) - ootab kaupa

Kes meil käivad

"Rakvere" (Eesti) - ro-ro
"Neptunia" (Eesti) - ro-ro
Paljassaare sadamas
"Borre" (Norra) - laadib fosfaati
"Ladoga-3" (Vene) - laadib puitu
"Skalistõi Bereg" (Vene) - lossib külmutatud kanu
Paldiski Lõunasadamas
"Amur-2524" (Vene) - laadib puitu
"Paramar" (Mani saar) - laadib vanarauda
"Amur-2505" (Vene) - ootab kaikohta
"Kapella" (Eesti) - ro-ro

Laev-restoran

SUVETEKK ON AVATUD!

Teie kasutuses
privaatsed salongid 6, 10 ja 20 külalisele
peasalong 40 kohta
fourchette 70 külalisele

Reisisadam, Admiraliteedi basseini, Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Tel 6411155, Fax 6318444

"Meremehe" ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
27. juunil

Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" - Rio Grandes
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Itacoatiarast Anconasse
"GUSTAV SULE" - Saudas
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Ludingtonist Sault Sainte Marie'sse
"HAAPSALU" - teel Københavnist Muuga sadamasse
"VILJANDI" - teel New Yorkist Rio Hainasse
"RAKVERE" - teel Tallinnast Kieli
"NARVA" - teel Peterburist Baltimore'i
"VALGA" - teel Peterburist Baltimore'i
"SAKALA" - Trois Rivieres'is
"HARJUMAA"/"DIDON" - teel Cartagenast Hamburgi
"KUIVASTU" - teel Doualast Las Palmasesse

"RAKKE" - teel Pasajesist Bresti
"VALKLA" - Nouakchottis
"VIIDU" - teel Rouenist Doualasse
"NAISSAAR" - Tacoradis
"VAINDLO" - Mariupolis
"KASSARI" - teel Berdjanskist Agadiri
"MUHU" - teel Marina di Carrarast Nea Moudhianiasse
"ABRUKA" - teel Klaipedast Antwerpeni
"VILSANDI" - Safis
"SOODLA" - Koges
"KLOOGA" - teel Monfalconest Kastrosse
"MUUGA" - Muuga sadamas
"VIRTUSU" - teel Stockholmist Rotterdami
"KALANA" - teel Hamburgist Vanasadamasse
"KURKSE" - Rotterdamis

"DIRHAMI" - teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" - teel Bejaiast Bilbaosse
"KAPTEN VOOLENS" - Grimsbys
"MEHAANIK KRULL" - Warrenpointis
"LEHOLA" - teel Setest Tunisesesse
"LEMBITU"/"DART-7" - Dartfordis
"VARBOLA"/"DART-6" - Vlissingenis
"CALIBUR" - teel Århusist Klaipedasse
"TRANSESTONIA" - teel Tallinnast Läänemerele
"TRANSBALTICA" - teel Kielist Muuga sadamasse
"NEPTUNIA" - teel Tallinnast Riiga
"DONATA" - teel Tallinnast Århusi

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub augustis

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Mobiltelefon:
8-25-238 088
peiler 11454
(operaatorkeskus
8-25811 951

"Printall"

Toimetaja
MADLI VITISMANN