



MEREMEES

Ilmub alates
1989. aastast

XI aastakäik

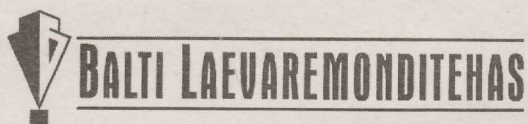
Nr. 17 - 18 (217 - 218)

Oktoober 1999

Hind 14 krooni



"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus

EstLine



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



MEREMEES

Nr. 17 - 18 (217 - 218)

Oktoober 1999

PAKUME LUGEDA:

SADAM

Eelkäijate töö on siin igal pool	4
Teave sadamate navigatsioonitingimuste kohta	6
Läänemere sadamaid - kaubakäive 1998	6
Stockholmi sadamate kaudu	7
Roomassaare sadamas	8
Pärnus on kaiehituste aasta	9

MEREHARIDUS

Kõik teed on veel lahti	10
Esimene sadamamajanduse magister	11
Kvaliteedisüsteem merehariduses loomisel	12
Akadeemilised kadetid	14
Kantslerikommentaar	15

REEDERIJUTT

Edukas äriprojekt	16
Ametiühingukommentaar	17

KALAMEES

Keskkonnaministeriumis arutati 2000. aasta krevetipüügikorraldust	19
"Viru Ranna" pankrotihaldurid kandsid oma arvele 4,5 miljonit krooni	19

MEREPÄÄSTJA

Merepiirivalvuritel oli kutsevõistlus	20
"Estonia" komisjoni liikmed tunnistavad vigu lõppraportis	20
Sügisehaku juhtumisi Eesti vetes	22
Piirivalve esimene hõljuk jõudis Peipsile	23
Õnnetus tabas "Saatust"	24
Juhtum merematkelaevaga	25

MEREVÄGI

Mereväe ajateenijal distsiplinaarkaristusi 51. Ei, 52!	26
Teele!	28

MUUSEUM

Meremuuseumi dessandist Lätimaale	30
Kõikidele "Hioma" meremeestele	32
"Meremehe" ristsõna	33

AJALUGU

Rannaehitised	27
15 jalga kiilu all	34
"Meremees" - 10	37
Sõdiva maa lipu all II	38

Esikaanel: "Lennuk" lahkus Piritalt 16. oktoobril kell 14 paduvihmas. Madli Vitismanni foto

"Meremehe" tellija!

Kodumaal

Ära unusta oma tellimust si-dejaoskonnas uuendada!

Tellimishind 12 kuuks 130 krooni.

Tellimiskataloogis leiad "Meremehe" ajalehtede loetelust, indeks 69859.

Tuleval aastal ilmub 10 numbrit "Meremeest".

Välismaal

Pöörduda aadressil:

"Meremehe" tellimus
Eesti Meremeeste Liit
Pikk 70
10133 Tallinn

Aastatellimuse hind

Põhjamaadesse	300 krooni
mujale	350 krooni

"Meremehe" reklaamihinnad

terve lehekülg	2500 kr
pool lehekülge	1250 kr
veerand lehekülge	675 kr
kaheksandik	
lehekülge	350 kr
180 x 40 mm	360 kr
118 x 60 mm	370 kr
118 x 40 mm	250 kr
58 x 125 mm	370 kr
58 x 60 mm	175 kr
58 x 40 mm	120 kr
leinakuulutused ja kaastundeavaldused	100 kr

Nii suur on kõige väiksem kuulutus:

58x40 mm

Sellesse mahub 8 rida tavalist teksti ja see maksab 120 krooni.

Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Vastutav toimetaja Madli Vitismann
Postiaadress:
Pikk 70, 10133 Tallinn
Käsiposti postkast:
Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja
Toimetuse asukoht:
Tatari 64, "Printall". Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:
6461 318
NMT 252 38 088
GSM 250 38 088
e-mail: meremees@online.ee

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

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

Eelkäijate töö on siin igal pool ümberringi

Sadam on vaid üks lühike jupp pikas ketis

AS-i Tallinna Sadam juhatuse esimees RIHO RASMANN, kas olete kahe kuuga firmasse sisse elanud?

Arvan, et kui juht juba ütleb, et ta on ettevõttesse sisse elanud, siis on tal viimane aeg ära minema hakata. Kui ettevõtte talle enam uut ja huvitavat ei paku, on kaks võimalust: kas töö on kõik tehtud või pole juht siamaani asjast aru saanud. Töö on pidev protsess; esialgne arusaamine on olemas, mis sadamas sünnib, mis on sadama bisnis ja mismoodi protsessid toimuvad. Nüüd on hakanud juba tekkima ideed, kudas üht, teist või kolmandat asja paremaks, optimaalsemaks teha.

Kas pooldate juhtide kiiret reterumist, nagu praegu moes, või kavatsete siia jääda?

Minu arust pole niisugust meeleolu. Praegu on lihtsalt aeg, kui teatud hulk juhte vahetab töökohti ja hulk firmaomanikke vahetab juhte. Enamik juhte alustas aastail 1992, 93 või 94. Viis kuni kaheksa aastat on juhi jaoks ühel kohal piisavalt pikk aeg. Inimene ammendub; tuleb minna uude kohta või liikuda samas süsteemis üles. Kui ollakse teatud aja päris tipus olnud, siis peab tahes-tahtmata teise ala peale mine-ma.

Kui vaadata ajaloost juhtumeid, mil üks inimene on 15-20 aastat ühel ja samal kohal juht olnud, siis suure tõenäolisusega lõppes sellega, et ta aeti lõpuks minema, sest oli firma kriisi viinud. Loomingulisus saab otsa. Nagu ühes ja samas korteris elades: kaua sa ikka seinu värvid või uut tapeeti paned, et uus ja huvitav oleks. Piir tuleb ette; vaade aknast jääb samaks. Niimoodi on ka ettevõttega: kui see kohutava kiirusega ei kasva ega laiene, siis jääb sul tööülesannetest puudu. Või ka: kui kasvab ja laieneb, võib juht asjale jalgu jääda, sest igaühel on oma haardeulatus, kust saadik ta suudab pädev olla.

Mina kavatsen siin küll oma kolm aastat olla ja rohkemgi veel, sest mulle asi meeldib.

Mille poolest võiks hiljem, tagantjärele vaadates, härra Rasmanni sadamajuhtimise etapp meelde jääda, teistest eristuda?

Midagi niisugust konkreetset ei ole veel sätinud. Aga tahaksin, et kui



Riho Rasmann.

lähnen siit edasi parematele jahimaa-dele, siis saadaks positiivses mõttes öelda: vaat' see või too tehti Rasmanni ajal ära.

Kas olete tuttav eelkäijate tööga?

Eks ikka - see on siin igal pool ümberringi. Kui on võetud strateegiline suund, et tegemist on *landlord*-tüüpi sadamaga, siis peame sellest kinni hoidma. Pole mõtet iga kahekolme aasta tagant hakata strateegiat vahetama. Tagasipööramine selle juurde, nagu oli 93. aastal - operaatrite asemel ise sadamas kõigi töödega tegeleda - nõuaks tohutult rahalisi ja inimressursse.

Kas erastamise oht on sadama pealt läinud?

Miks erastamine peaks oht olema? Olen erastamisega ise nii palju aastaid tegelnud, 91. kuni 95. aastani, ja tean täpselt, mis selles vallas toimub. Erastamine ei ole üldse mingi koll. Aga igasugusel omaniku vahetusel peab olema põhjendus, ja mina seda praegu ei näe. Mis paneks sadama paremini tööle, kui riigi asemel oleks eraomanik? Erastada võib siis, kui riigil on õndselt raske ja tema rahakott on raha vaja - siis võib tõesti juppi sadamat ära müüa. Aga ei usu, et sadam sellest efektiivsemalt tööle hakkab.

Riigil on eelmise aastaaruande järgi 135 miljonit 10-kroonist sadama aktsiat.

Nüüd on aktsiakapital 2,7 miljardit, sest riik andis ka maad üle. Aga sellest sadama praegune hind ei olene - oleneb sellest, kui palju me teenime. Pole arvutanud, kas oleks kasulikum bisnis, kui sellele maale korterelamud ehitaksime... Ja finantskeskuse: pangad ning firmad tooksid oma peakontorid siia; linnavalitsuse võtaksime... No ja kui mõni laev ka käib, siis oleks lisateenistus...

Sadamasse tullakse praegu kahtlemata sellepärast, et Eestis on odav. Linna vaatamas ja kultuuriga tutvumas käiks aastas ehk 300 000 reisijat, ei enam.

Milles näete Tallinna Sadama eeliseid konkurentsis teiste Läänemere sadamatega?

Ei saa öelda sadama kohta eraldi, see on terve kompleks. Sadamat on vaja selleks, et kaup ostja ja müüja vahel liiguks. Sadam on vaid üks lühike jupp pikas ketis. Kaup hakkab liikuma, kui mõlemad, nii ostja kui müüja arvavad, et tegu on kasuliku tehinguga.

Kaup käib niikaua läbi Tallinna, kui kogu see ahel, näiteks Venemaal kuni sadamas seisva laevani, on parima hinna ja kvaliteedi suhtega. Sellest, et sadam oma makse reguleerib, ei pruugi üldse piisata. Raha hulk selles (veo)ahelas on üks ja konstantne. Kui sadam oma hinnad alla laseb, võtavad teised šaakalid selle kohe vahelt ära, sest miks mingi raha peaks ripakile jääma. Sadam saab oma hinnapoliitikat reguleerida ainult koostöös: peab vaatama, mis raudteel toimub, mis transpordifirmades. Peab vaatama, mis on selle logistilise ahela hind kokkuvõttes.

Peame endale aru andma, et kõige enam kaupa on Venemaal. Moskvas istub mingi mees ja mõtleb, kustkaudu kõige odavamalt selle Euroopasse saab. Vaatab: ahaa, läbi Tallinna läheb niipalju maksma, läbi Klaipeda niipalju, läbi Helsinki niipalju. Ja valib selle ahela, kus on kõige odavam, sest tahab maksimaalse kasumi saada.

Mu esimene palve oli, et kaardistataks ära transiidiahelad: siis teame, kuidas konkreetset iga jupiga on. Kogu aeg on räägitud, et raudtee hinnad on nii madalad, ja sellepärast

ainult tasubki läbi Eesti vedada. Aga raudteel ja sadamal on ju üks omanik. Kui raudtee on kahjumis ja sadam kasumis, siis võib omanik alati öelda, et raudtee tariife natuke tõstame ja sadama omi laseme natuke alla. Lõpuks on omanik selle raha peremees ja on tema asi, kas võtab kogu kasumi dividendidena välja või paneb ühel aastal rohkem raudteesse ja vähem sadamasse või hoopis vastupidi.

Omaniku roll peaks olema aktiivsem ja samas pikka perspektiivi arvestav, et teaksime, missugused on omaniku ideed järgmiseks kolmeks kuni viieks aastaks. Et ei juhtuks nii: Tallinna Sadam, teenisite ilusasti, aitäh teile, aga nüüd kogu kasum siia, riigielarves on auk! Me aga oleme võib-olla planeerinud oma investeerimisstrateegia, ja siis jäävad investeringud tegemata või tuleb võtta laenu, mis tähendab täiendavat kulu.

Kas sadam on oma võimsusi otsustavalt kasutanud?

Mu meelest on asi läinud väga normaalselt. Et oleme *landlord*-tüüpi sadam, siis meil on tunduvalt vähem võimalusi administratiivselt mõjutada kaubavogusid, sest enamik kaubast käib läbi operaatorite. Aktiivsemalt saaks arendada operaatorite ja sadama koostööd sadama kui ärikeskonna, transpordikoha jne. reklaamimisel. *Landlord*-sadamaks muutumisega sadam ise distantseerus mõnevõrra: ehitame infrastruktuuri, anname rendile, ja operaatorid vaadaku ise, kuidas saavad, sest garanteeritud lepingud on sõlmitud ja mingi tulu tuleb sadamale igal juhul. Aga ega kaubaomanik ei nimetagi eriti operaatorit, vaid ütleb ikka rohkem, et tema kaup läheb läbi Tallinna Sadama. Ja kui on vihane, siis tema meelest seda enam jääb just nagu sadam süüdi.

Sel nädalal ongi plaanitud operaatoritega suuremas ringis kohtumine. Neid kokkusaamisi peaks tegema kord kvartalis: asju arutada, probleeme ära fikseerida ja järgmiseks korraks katsuda lahendada niipalju kui võimalik. Just koostööd on vaja; sel-

lest tuleneb efektiivsus. Ka operaatorile on kasulik, mida rohkem kaup läbi käib – seda enam saab kasumit. Aga on inimlik, et kui sul läheb suhteliselt hästi, siis mingil hetkel tuleb tunne, et mis ma nii palju raban ja sest rahast juurde teenin – seda juhul, kui parajasti pole ideed, mida arendada, millesse investeerida. Efektiivsus võib kinni jääda.

Ja teistpidi on efektiivsus kinni kogu tehnoloogias. Ei või 100% kindlusega väita, aga tundub, et mingil hetkel jäi areng natuke aeglasemaks. Kuna kaubavood kasvasid tunduvalt kiiremini kui suudeti ette prognoosida, siis osa tehnoloogilisi lahendusi – näiteks autod ja rongid jäävad Muuga sadamas juba üksteise taha kinni – vajavad uuendamist. Nii et pikemaajaline perspektiivne plaanimine on väga kõvasti päevakorras. Samas tahaksime selle teha pidevaks protsessiks – et igal aastal oleksid plaanid järgmiseks viieks aastaks ees ja et neid pidevalt läbi vaadataks ning korrigeeritaks. Ega me oska ju keegi ette arvata, mis Venemaal toimub, millised on kaubamahud, millal astume Euroopa Liitu, millal kaob *tax-free*. Peab olema mitu stsenaariumi erinevate variantide puhuks.

Kas ulatuslikke investeringuid ka plaanite?

Ikka. Igale kaubale on olemas oma õige koht, ja see tuleb üles leida. Operaatorid on tulnud ja öelnud, et oleks vaja seda, teist või kolmandat; sadam on ise olnud passiivne ja küsitud lihtsalt ära teinud. Aga peaksime vaatama aktiivselt koos operaatoritega, kus on kauba omanikud, ja alles sealt tulevad investeringuvajadused välja. Sinna, kuhu muu transport ligi ei pääse, pole mõtet ka investeerida.

Kui kuskil mujal hakkavad mingi kauba vood suurenema, siis tuleb uurida, milles asi: kas on lihtsalt kokkuleppe küsimus, hinna küsimus, mingi parem teenus või on mõnele laevakompaniile sadam soodustuse teinud. Aga see viimane on tegelikult hädaohtlik. Kui sadamas hinnad kukuvad, siis kõigile laevafirmadele. Ei tohi kedagi diskrimineerida, soodustused peavad kõigile olema ühesugused. Muidu tekivad kohe kaklused ja nõrdimus, et üht eelistatakse teisele. Operaatorite puhul samuti. Ideaalne oleks üks ja sama astmestik. Paindlik hinnapoliitika peab olema kõigile ühtne.

Kui riik tahab mingeile firmadele soodustusi teha, siis võib seda teha kalda peal: tulumaksust vabastada või mis iganes.

Kust võiks veel kaupa juurde meelitada, kui Tallinna Sadama

Seitse ja pool tuhat laeva

AS Tallinna Sadam jaanuarist septembrini

Kaup	Kogus (t)	Kasvuprotsent	Osakaal
Kaubaliigid			
konteineris	454 300	3,6	2,3%
segalast	2 616 500	-1,8	13,3%
puistlast	3 184 200	30,8	16,1%
vedellast	10 952 900	40,4	55,5%
veerem	2 427 100	1,3	12,3%
mittemereline	97 400	124,9	0,5%
konteinerid (TEU)	47 870	10,4	
Kokku	19 732 400	25,0	
Veosuunad			
import	1 964 000	-9,6	10%
transiit	2 171 800	59,6	11%
Lossimine	4 135 800	17,1	21%
eksport	2 395 700	5,3	12,1%
transiit	13 103 500	32	66,4%
Lastimine	15 449 200	27	78,6
Eesti-sisene	-	-	0
Reisijad			
Helsinki-liinil	3 514 800	8,7	76,1%
Stockholmi-liinil	328 800	15,3	7,1%
Rostocki-liinil	145 300	-	3,1%
kruisilaevadel	614 000	5,7	13,3%
kaubalaevadel	17 100	72,5	0,4%
Kokku	4 620 000	12,4	
Laevad			
reisilaevad	4 559	30,5	60,8
kaubalaevad	2 942	5,6	39,2
Kokku	7 501	19,4	



kaubakäive on kaks korda suurem kui Helsingis ja kolm korda suurem kui Stockholmis?

Kaupa on Venemaal küll ja nad viivad seda igalt poolt välja. Kui hinna ja kvaliteedi suhe püsib, sadam on korras ja üldse suudame oma head nime hoida, küll siis ka kaup juurde saab.

Kas näete Tallinna Sadama osasadamatel ka Eestis konkurente, kes neilt kaupa võtavad?

Aga loomulikult. Pärnu sadam võtab ära kohalikku toorainet – puitu, turvast. Mis on normaalne. Kui keegi suudab pakkuda paremat teenust, läheb mingi osa kaupa meie käest ära. Sillamäele plaanitakse kuuldavasti vägevast sadamat. Ei saa kindel olla, et nafta igavesti ainult Tallinna kaudu minema jääb.

Tallinnas on mere äär ju sadamaid täis, 12 tükki. Kui mööta kailiine, siis on teisi arvatavasti kokku rohkem kui meie omi. Ei saa väita, et Tallinna Sadam on turgu valitsevas monopoolses seisundis. Ja meie ei saaks kuidagi takistada, kui keegi siiasamasse kõrvale suure sadama välja ehitaks.

Teistpidi on hea ka, kui on võistlajaid, muidu läheksime lihtsalt rasva.

Pärnu ja Kunda sadam on Paldiskiga võrreldavad. Paldiskisse on kaks korda rohkem võimalik kaupa viia, raudtee ei ole takistuseks.

Kuidas jaguneb laias laastus tulude osakaal, kui tänavu teil

Teave sadamate navigatsioonitingimuste kohta

Teave Eesti sadamate navigatsioonimärkide ja hüdrograafiliste rajatiste seisukorra kohta ei jõua kahjuks alati õigeaegselt Eesti Veeteede Ametisse. Seetõttu ei saa veeteede amet õigeaegselt informeerida meresõitjaid, korrigeerida navigatsioonimärkide andmebaasi ning anda teavet merekaartide ja teatmeteoste korrigeerimiseks. Halvimal juhul võib aegunud informatsioon sattuda ka uutele merekaartidele.

Et seda vältida, palume kõiki sadamate valdajaid, ametkondlikust kuuluvusest sõltumata, operatiivselt informeerida veeteede ameti koordinaatsioonikeskust (Lume 9, Tallinn, tel. 620 5667, 620 5668, faks 620 5666) mistahes laevasõidu suhtes olulistest muutustest sadama navigatsioonitingimustes.

**Eesti Veeteede Ameti
hüdrograafia- ja
navigatsioonimärgistuse
talitus**

käinud 7 500 laevast on 3 000 kaubalaevad?

Muuga sadam teeb umbes 45%–50% kogu kasumist, Vanasadam umbes 35%–40% ja Paldiski ning Paldjassaare kokku umbes 10%–20%.

Muuga sadama kaubakäive on kolmveerand kogu Tallinna Sadama kaubakäibest. Võiks ju ka eraldi olla?

Mis see talle annaks?

Iseseisvust. Selle tõttu ehk operatiivsust?

Mis seal operatiivsuse asjus puudu on?

Ja peab endale aru andma, et Muugal oli ressursid nagu imeväel käes, ei pidanud ise investeerima ega ehitama. Kogemata oli sadam valmis ning sai lihtsalt tooli peale istuda ja raha korjama hakata. Niimoodi ju tekkida illusioon, et küll oleme kõvad mehed. Aga tegelikult on lihtsalt majandusruum loonud sellised tingimused.

Kui see sadam muutuks iseseisvaks, siis hakkaksime omavahel konkureerima. No riik ei võidaks sellest midagi. Omaniku jaoks oleks see idiootsus. Eesti ei ole nii suur riik ega Tallinna Sadam üldse nii suur sadam, et hakata seda tükkideks lõõma ja mingit pseudokonkurentsi tekitama. Suurt tootmist niipea Eestis ikkagi ei tule, meie tulevik on olla vahendajamaa. Millest see Holland elab? Miks Hamburg on nii rikas linn? Samamoodi kaup käib läbi.

Kui Muugal on kaubast nii suur osa vedellasti, siis kas see pole natuke liiga ohtlikult kitsas spetsialiseerumine, kui seda kaupa järsku enam nii palju ei tule?

See on rohkem operaatorite küsimus. Enamiku operaatoritega on sellised lepingud, millega nad ga-

ranteerivad meile teatud sissetuleku. Ja teiseks ma ei tea, mis asi see võiks olla, mis lõpetab nafta transiidi läbi Eesti. Poliitiliselt-administratiivselt saaks Venemaa muidugi kõik ära keelata. Aga seal ei ole ka lollid inimesed, ja äri on nagunii vaja teha. Ega ekspordivõimalustele Venemaa käega lüüa ei saa. Transiit võib väheneda siis, kui neil väheneb nafta tootmine. Aga seda nad majanduslikel põhjustel eriti lubada ei saa. Kui me ise mingeid lollusi ei tee ja rahulikult oma kindlat joont Venemaaga edasi ajame, siis ei näe ma mingeid riske.

Mida riik sadamast saab?

Kõike, mida tahab. Aga üks riik käitub ju nagu iga teine omanik, ei võta kogu raha dividendides välja.

Kas investeerite selle osa kasumist, mis maksudest järgi jääb?

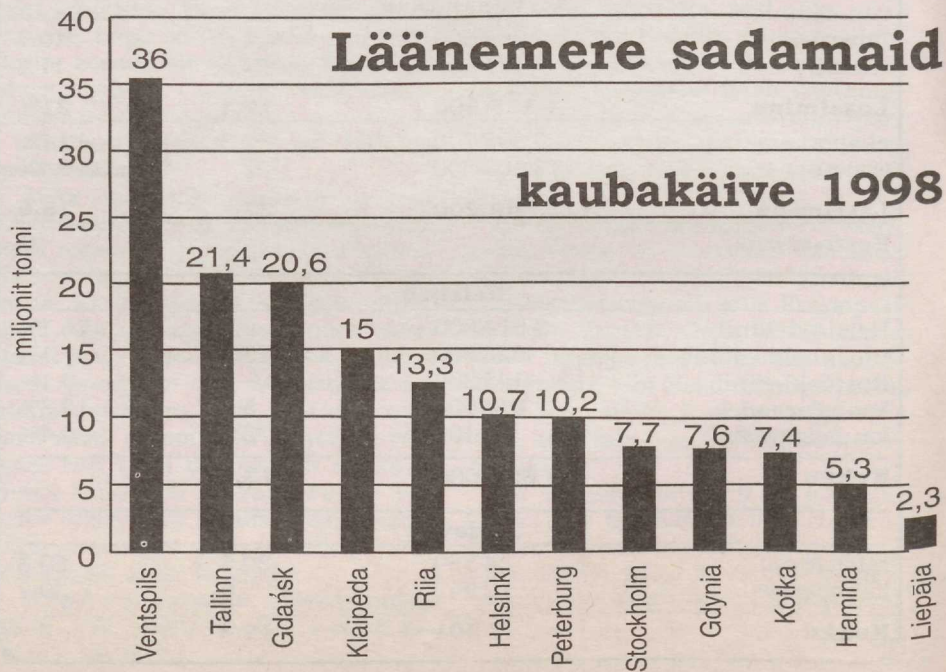
Loomulikult. Üle ei jää midagi.

Kuidas mõjub teie firmale ettevõtte tulumaksu kaotamine?

Eks ta on vahva, kui riik võtab vastu otsuse, et meile jääb investeringuteks rohkem raha. Tulumaks pole ju midagi muud kui raha ümbertõstmise. Olen ammu naljatamisi poliitikuile öelnud, et ka eraisiku tulumaksu võiks ära kaotada. Kõige lihtsam on ju käibemaks kokku korjata. Sest miks tulused varjatakse? Et rohkem tarbida. Kui tulumaks kaotada, jääb rohkem raha tarbimiseks. Tarbimiselt tuleb käibemaks aga endastmõistetavalt kätte. Enamik inimesi on loodetavasti nii laisad, et ei lähe mustale turule ostma.

Kas sadam vajab eurot?

Meie jaoks pole vahet. Dollariga sadamal suurt tegemist ei ole, ainult





Saksa margaga. Kursid on fikseeritud.

Kas sadam on ka ise aktsiaomanik?

Väga vähesel määral. Lisaks "ScanTrans" mingist ammusest ajast, aga see pole ka eriti suur operaator.

Eelmise aasta aruandest selgus, et Tallinna Sadam on endistele töötajatele maksnud ettevõttepensioni. Seda vähendati, ja jäi ligi miljon. Kellele seda maksti?

Sadamast pensionile läinutele maksti kvartaalset toetust. Tänavuses kollektiivlepingus minu arust seda enam sees ei ole. Pensionäride hulk kasvab, aga töötajaid jääb sadamas aina vähemaks, praegu on alla 900. Nii võttes võiksid ju ka operaatorid maksta. On tehtud sünnipäevatoetusi ja neid kavatsame ka edasi teha. Ka on pensionäridele igal aastal üks pidu peetud. Tuleb novembris.

Missuguse etapis, missuguse ülesande juures jäite sadamajuhil konkursil sellesse väikesesse ringi, kust lõplik valik tehti?

Peab korraldajailt küsima. Mina käisin "Fonteses" (mille nõukogu liige enam augustist ei ole) kahel korral teste tegemas; kolmandal korral olin nõukogu ees. Nõukogu ees käis neli inimest.

Ütlesite "Kahvli" saates, et on universaalseid juhte, kes võivad juhtida mida tahes. Sadamas oli moodunud aastal keskmine palk 9400 kr ja juhatusliikme keski-

ne palk 76 552 kr. Ütlesite, et hea juhi turuhind on Eestis praegu selline. Aga hea kirjandusõpetaja ei hakka ialgi nii palju saama. Milles veel on nende kahe erineva ala hea spetsialisti vahe? Ja kas nii paljukordne palga erinevus ei pane juhid elevandiluust torni, kus enam ei teata, mis ümberingis sünnib?

Absoluutselt mitte. Tooksin vastuargumenti: need vahed on tunduvalt väiksemad kui enamikus maailma riikides. Kellelegi ei maksta ju nii suurt palka, kui ühiskonnas pole seda kokku lepitud. Ja teiseks: makstakse selliste asjade eest, kus on ressursid olemas. Palka saab maksta sellest rahast, mis olemas. Olemasolevat raha aga jaotatakse ühiskonnas vastavalt sellele, mis tähtsusega, missuguse vastutusega, millise otsustamisõigusega on üks või teine tegevus.

Võtame hea ajalooõpetaja. Tal ei ole vastutust: kui ta valesti õpetab, siis ei juhtu midagi.

Makstakse vastutuse eest. Iseloomustagegi seda vastutust.

Minu vastutusega on väga lihtne: 800 miljonit krooni käivet ehk tegelikult 0,5 miljardit, mis ära kulutatakse ehk umbes 3% riigieelarve kulupoolest. Võiks ka piltlikult öelda, et vastutan selle eest, kuidas kasutatakse kõigi Eesti ettevõtete palgafondi.

Võiks veel küsida, miks mu asetäitja saab vähem ja järgmise astme mehed poole vähem või kolm korda vähem kui

mina. Sellepärast, et nende juhtimisvaldkond ja ressursid, mida käsutavad, on tunduvalt väiksem. Nende otsustest sõltub tunduvalt vähem. Samas on ka valdkondi, kus rahalist ressursi ei ole, aga iga su otsus on tähtis inimeste elule.

Võib vastu võtta näiteks otsuse panna 300 miljonit riigi raha mingisse kaisse, mis ei hakka kunagi tagasi tooma. Jagame selle miljoni peale, see on 300 kr per inimene.

Alati ei saa niisuguseid otsuseid teha ainuiskuliselt, peab olema meeskond, kes lähteandmed annab. Kuidas see teil on korraldatud? Varem oli sadamal kolme-, nüüd kaheliikmeline juhatus.

Meeskond on olemas, meeskonda tugevdatakse, jagatakse funktsioone ümber. Aga teine asi on see, et ega kollektiivset vastutust ei ole olemas. Juhatused jms. on minu seisukohast arutamisorganid. Seal võib ehk mingi moraalne vastutus tekkida. Aga kui ikka midagi juhtub, siis võetakse esimesena see ette, kes konkreetselt otsustas.

Tippjuhi palk algab Eestis 40 000 ja läheb 100 000 kuni 150 000 kroonini. Võiks huvi pärast küsida, kui palju operaatorfirmade juhid endale palka võtavad.

Kui suureks prognoosite aasta lõpuks kaubakäivet ja reisijate arvu?

Reisijaid 6 miljoni ringis, kaubakäivet 25-26 miljonit tonni.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Stockholmi sadamate kaudu

Mullu veeti Stockholmi sadamate - Stockholmi, Nynäshamni ja Kapellskäri - kaudu 7,67 miljonit tonni kaupa ja sõitis 9,3 miljonit reisijat. Suurima osa kaubast, 4,8 miljonit tonni, vedasid parvlaevad. Sõidukeid olid veidi üle miljoni. Sadamate kogukäive oli 458 miljonit Rootsi krooni (ca 824 miljonit Eesti krooni). Kasum 53 miljonit SEK-i oli eelmiste aastate tasemel.

Oma ajakirjas "Via the Ports of Stockholm" annab ettevõtte tegevjuht Bo Bengtsson teada, et on peetud esimene klientide koosolek ning neid kavatsetakse veelgi korraldada. Tahetakse teada, mida klientid Stockholmi, Nynäshamni ja Kapellskäri sadamailt ootavad. Antakse teada, et aasta 2000 probleem sadama kliente ei ohusta.

Tänavu tehakse igale uuele sadamatöötajale, sõltumata ametipositsioonist, narkotest. Rangelt konfidentsiaalne test on kõigi, ka ajutiste hooajätöötajate tervisekontrolli osa. Positiivse testitulemusega isikut tööle ei võeta. Ametiühingud on testimisega nõus.

Sadam on rõhutanud oma rolli Stockholmi saarestiku puhtuse tagamisel, selleks on kasutatud ka dife-

rentseeritud sadamatasusid. Rõhutatatakse "Birka Line'i" edusamme:

1986. aastal ehitatud "Birka Princessi", iga päev Stockholmist Mariehamni sõitvat matkelaeva renoveeriti põhjalikult. Et saada juurde kajuteid, uuendada ühisruume ja sisustust, kulutati 180 miljonit Rootsi krooni. Suur osa sellest, 40 miljonit, kulutati keskonnahoiule ja ohutusele. "Birka Line'i" väiteil on nende laev 30 korda puhtam kui mõni Turku liinilaev. See tähendab, et suureneb surve ka teistele laevafirmadele kulutada keskonnahoiule rohkem. Alles alates 2005. aastast laevadel nõutavate katalüüsikonverterite paigaldamine aitab "Birka Princessil" säästa sadamatasu 25% ja faarvaatritasu 20% võrra. Mullu sõitis "Birka Princessiga" 613 000 reisijat.

Reisilaevaliikluse tihedus ja Stockholmi sadama(i)st lähtuvate laevaliini arv suureneb:

* Suvel alustas reisiparvlaev "Mikhail Sholokhov" (kodusadam Vladivostok, nagu ka Riia vahet sõitnud sõsarlaevad "Russil") kord nädalas sõite Peterburi. Seega saab Stockholmist sõita kõigisse riikidesse teispool Läänemerd. Huvi Stockholm-Peterburi liini vastu on suur.

* Poola laevad "Rogalin" ja "Nieborow" sõitsid Nynäshamn-Gdanski liinil septembri lõpuni seitse korda nädalas.

* Kevadel Nynäshamn-Visby liinile asunud uus alumiiniumist ühekeelne kiirlaev "Gotland" sõitis kaks korda päevas, ühele otsale kulus 2,5 tundi. 4 jugakäituri võimsus on 40 000 hj ning sõidukiirus 35 sõlme. Koos "Thjelvari" ja "Visbyga" tehti iga päev kokku viis väljasõitu Nynäshamnist.

Stockholmi sadamaist lähtuvaist 15 liinist kolmel - Stockholm-Tallinn, Kapellskär-Paldiski ja SWE-BEST - sõidavad Eesti laevad.

"Via the Ports of Stockholm"

Refereerinud Madli Vitismann

Roomassaare sadamas

Roomassaare sadam on 105 aastat vana. Viimastel aastatel on sinne pilt tugevasti muutnud. Kuidas läheb, sellest rääkis sadama ülem MATI PÖLD.

"Meil on paari aastaga olnud tugevad muudatused. Kõige rohkem teeb heameelt see, et linnarahvas on hakanud sadama vastu huvi tundma. Sadama hea korrasolek on siia meelitanud inimesed päikesetõusu ja -loojangut vaatama. Linnas on ju kõik istumiskohad keldris, meil siin jälle ainuke koht, kust saab välja, merele vaadata.

Loomulikult tahab sadam sissetöötamist, aga me oleme rõõmsad selle pärast, et seni on kõik meid kiitnud, pole olnud ühtki pretensiooni. 1994. aastal, kui sai valmis 110-meetrine kai, polnud kraanasid ega asfaldi, seega olime ikka nagu poolsurnud. Mullu sai sadam elu sisse. Ka tulevaks kevadeks on siin natuke tööd jäänud. Oleme rahul meie ehitaja, "Kuressaare Ehitusega", mis tegi tööd kiiresti ja hästi. Tööd oleme teinud omavahendite arvel.

Præguseks on sadam erastamisnimekirjas. Tööl on 15 inimest, sadam on avatud ööpäev läbi. Kaid on meil praegu 204 meetrit. Süvis on sadamas 6 m, aga faarvaater Abruca vahelt on 5,7 m.

Mullune käive oli 70 000 tonni, tänavu tuleb ehk 90 000 t. Üldse on aastas 400-500 laeva. Peamiselt veetakse turvast, puitu, soola, kivisütt. Naftakai ääres käib 9-10 tankerit. Tänavu tegi esimest korda Roomassaare-Riia liinil proovireise "Regula", kuigi ramp oli valmis juba 1994. aastast. 8 reisi tuli ära.

Meie peal on kogu Ruhnu varustamine, samuti käib siit Abruca regulaarliin, mida peab Kuressaare vald. Enne pidasime seda ühendust sadama "Saklaga", mis oli üsna komplitseeritud. Nüüd pani vald käima uue laeva, kus on 10-12 kohta.

Samuti on meie sadam oluline riigikaitse seisukohast - siin on ju mereäärne tugipunkt. Piirivalvelaevad on siin pidevalt sees, "Valvas" Saaremaal mujale praktiliselt sisse ei saagi.

On kasvanud ka meie külastajate arv. Möödunud aastal käis meil 268 välisjahti, tänavu juba 336 (juttu sai aetud septembris, ilmselt tuleb mõni veel lisaks).

Tulevikku vaatame optimistlikult. "Saarte Liinidel" on vääastane arengukava valmis, meil on seal oma kindel koht. Mis puutub uude süvasadama projekti, siis juhul, kui see majanduslikult tasuvaks osutub, võib ainult heameelt tunda, et see käivi-

tub. Aga Roomassaarele see ilmselt konkurentsi ei paku."

Roomassaare on oma heakorra ja varustatuse poolest märgatavalt edasi läinud. Tööd teevad asjatundjad ja ettetulevatele probleemidele leitakse kohapeal kiiresti lahendus. Linnarahva ja külaliste seas on sadamas asuv kohvik tõesti populaarne ja mõnus ajaveetmispaik. See, et Kuressaarest kasvõi jalgrattaga sadamassesõit ette võetakse, polegi nii haruldane, muudest sõidukitest rääkimata. Ja mis veel sadamas käimisest silma jäi: iga aastaga näevad oma väikestes kodusadamates seisvad kalalaevad (kui nad just püügil pole) hoolitsetumad ja ilmselt ka paremini varustatumad välja.

Roomassaares käimiste põhjal
Reet Naber



Ehitustööd Roomassaare sadamas.

Rene Riisalu foto

Mereühendused saartel

Sadamad korraldamisel Saarte sadamail suur tulevik

Mereühendustes meie saartel on väga soodus seisukoht. Neist möödakäivad ühendused Tallinna, Pärnu, Riia, Helsingi, Stockholm, Leningradi jt vahel. Ja kuna nimetatud sadamad talvel tublisti kinni külmavad, saarte rannad aga kohati täiesti jäävabad on, on saarte sadamail määratu tähtsus.

Saaremaa randades on rohkesti häid sadamaid, kuhu suuremadki laevad sisse pääsevad. Osal neist on juba rahvus-

vahelise ulatusega tegevus. Nii näiteks Kihelkonnal ja Kuivastel. Mereasjanduse peavalitsuse korraldusel on praegu pea kõikides saarte sadamais juure- ja ümberehituse tööd käimas, et neid suuremate laevade vastuvõtlikumaks ning elavama tegevuse võimaldamiseks tõsta.

Kuressaare sadam,

Roomassaare poolsaare otsas, on üks väiksema väärtusega sadamaid saartel. Ta külmab ka talvel kinni.

Vanasti on Roomassaare palju sügavam olnud, nüüd aga ei suuda ta suuremaid laeva vastu võtta. Kavatsus Kuressaare sadamast Torisse üle tuua, ei ole majanduslikult teostatav, kuigi ta tuleks linnale lähedam ja võib olla muuski suhtes soodsam."

Nii kirjutati 1928. aastal ajalehes "Vaba Maa" saarte sadamatest ja Roomassaare sadamast eriti. Lisaks võeti kõneks ka Mõntu, Kihelkonna ("Kihelkonnast saab suursadam"), Kuivastu, Orissaare ("sünnib uuesti"), Atla, Taaliku, Tagalaht.

Reet Naber

Pärnus on kaiehituste aasta

Ammuks see oli – septembris –, kui AS-il Pärnu Laevatehas valmis vanale kaile lisaks uus kaubakai. Selleks ajaks lammutas AS Reldor Siimu silla lähedal, samuti jõe paremkaldal, endise masinatehase hooned; juba taoti spoone maasse. Oktoobri esimesel poolel võiski uut kaid aimata – selle pikkust, mis 102 meetrini ulatuvad.

Päris üllatav oli sarruste kallal tegutsemas näha tuttavat traalimeest. Kui traalid on "laisad" ja seisavad – vesi veel võib-olla liiga soe –, siis otsib inimene paratamatult tööd kusagilt mujalt, seekord siis Reldori ehituselt.

Enne kaiehituste algust peeti Pärnu lehes kõva poleemika jõeäärsete kruntidega seoses. Nüüdseks on ometigi selgeks tehtud, et iga krundiomanik, kelle maatükk jõeni ulatub, võib sellele mistahes asja, ka näiteks kai ehitada. Reldori uue kai ääres peaks esimene laev silduma ilmselt veel sel aastal.

Nüüd on Pärnus Kesklinnaga kokku juba kaheksa täiesti arvestatavat kaikohta: viis parem- ja kolm vasakkaldal. Nn. Tensoni kai Vallikäärus suudmes on pisike, sobiv vaid "Kiirele" ja mõnele piirivalvelaevale.

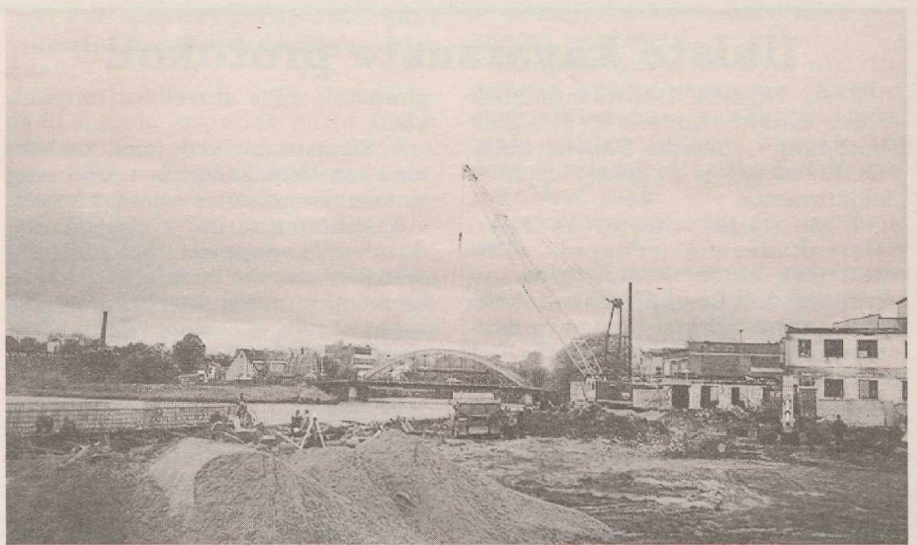
Ott Taul

Seitse aastat "Reldoris"

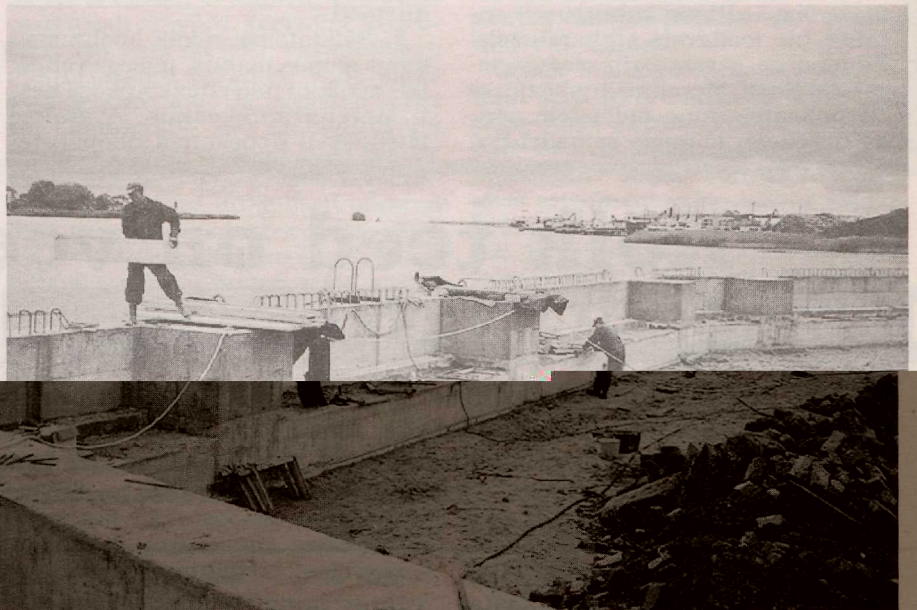
Sellest on nüüd seitse aastat ja seitse kuud, kui AS Reldor Pärnu Kesklinna sadama kaimadruse oma firmasse tööle vormistas. Selle ajaga on palju jõevett Pärnu lahte voolanud, aga ka mitmed sajad laevad sadamas sildunud.

"Reldor" ehitas uue gofreerplekist laohoone ehk halli ja remontis põhjalikult 3. kai. Aga siis äkki viidi ülejäänud spoonid ära ning 3. ja 4. kai nurka jäi inetu nn. lukk, mis praeguseeni alles. Selgus, et linn ei andnud "Reldorile" sadama haldamiseks täit õigust ja firma jäi sadamasse vaid rentnikuks.

Algul veeti sadama kaudu välja lahustit turvast, siis juba ka paberipuu, lauamaterjali jne. Oli kapitali kogu-



Kaiehitusel on ametis võimas kraana.



Vaade kaikehale seestpoolt.

mise aeg. Rentnik maksis väikest palka. Vist kõikjal Eestis oli nii – kroongi alles verivärsk. Aegapidi hakkas asi laabuma, nii et kaimadrused ise palka sõandasid juurde küsida. Antigi.

Talved olid pehmed. 1994/95. aasta talvel aitasid kohalikud pukserid ja oma vana "Rudolf", aga järgmisel talvel külmetas nii kõvasti, et töötajad paariks kuuks sundpuhkusele saadeti. Just neil talvekuudel hakkas AS Pärnu Sadam oma turbaterminali ehitama. Järgmistel talvedel saadi jäämurdmiseks abi juba ka väljastpoolt.

Tänavu 29. septembril läks "Reldor" Kesklinna sadamast ära. Minu tal ka omal uuel kail hästil Ei ole ta kohta midagi halba öelda. Olin selle aja jooksul korra operatsioonil. Kõik maksti kinni. Igal aastal anti sadamast tasuta küttepuid, sageli saetud ja lõhutudki, ning toodi fir-

ma autoga veel kohale ka. See oli suur pluss. Kõrvaltööna sai valvata "Elizabethi", mis remondis või paremate laadungite ootel alatihti sadamas seisis. Aasta lõpul maksti kasumi suurusest olenevalt preemiat kuni 1000 kr.

Vana ja traditsiooniline Kesklinna sadam vajab uue peremehe all aga jätkuvalt hoolitsemist. Haaratslaadurid on kai niivõrd auklikuks tallanud, et kohati on seal lausa eluohulik otsi vastu võtta ja ära anda, eriti talvel libedaga. Vanad autokummivendrid on osaliselt vette kukkunud, neid koos hoidvad raudpulkade otsad ulatuvad kõrgele ja takistavad omakorda ostega õiendamist.

AS Pärnu Sadam on jõudnud siiski juba mõned asfaldilohud ära parandada; loodame, et vana kaigi saab siledaks ja korda.

Ott Taul

Ühiste kavatsuste protokoll

Eesti Vabariik Haridusministeeriumi kaudu, Tallinna Tehnikaülikool ning Concordia Rahvusvaheline Ülikool Eestis on kokku leppinud alljärgnevas:

1. Asutada sihtasutus Eesti Mereakadeemia (edaspidi: sihtasutus), mille eesmärgiks on erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia asutamine ning tegevuse korraldamine.

2. Asutajad käivitavad Eesti merehariduse arengukontseptsiooni väljatöötamise, mis leiab rakenduse loodava sihtasutuse kaudu.

3. Haridusministeerium teeb Vabariigi Valitsusele ettepaneku lõpetada riikliku rakenduskõrgkooli Eesti Merehariduskeskuse tegevus alates 1. juulist 2000. a., ning viimase õigused ning kohustused antakse üle loodavale sihtasutusele. Sihtasutus garanteerib olemasolevatele Eesti Merehariduskeskuse üliõpilastele ning õpilastele nende õppekava täitmise samadel tin-

gimustel, mille alusel nad õppima võeti.

4. Sihtasutus täidab konkursi korras Eesti Mereakadeemia rektori ning sihtasutuse juhatuse esimehe kohad.

5. Sihtasutus korraldab merendus-akadeemilist, diplomi- ning madalama astme õpet lähtudes riiklikust ning merendusettevõtete vajadusest ning vastavuses Eesti kõrgharidusstandardi ning rahvusvaheliste merenduskonventsioonidega.

6. Sihtasutus tõstab oluliselt Eesti Mereakadeemia lõpetajate rahvusvahelist konkurentsivõimet.

7. Sihtasutus kaasab õppetöö läbiviimisse teiste Eesti kõrgkoolide ja rahvusvahelisi spetsialiste ning soodustab oma koosseisuliste õppejõudude erialast teadus- ja arendustööd.

8. Säilitatakse riiklik koolitustellimus samas mahus, millega rahastati riiklikku rakenduskõrgkooli Eesti Merehariduskeskuse. Avatakse täiendavad õppekohad üliõpilaste-

le, kes korraldavad oma õpingute rahastamise ise.

9. Teatud erialadel viiakse paralleelselt läbi õppetööd inglise keeles ning avatakse rahvusvahelised üliõpilaste grupid.

10. Suurendatakse oluliselt sidemeid tööandjatega Eestis ning välismaal, kaasates nende vahendeid õppetöö läbiviimisse.

11. Saavutatakse tegevus- ning püsikulude struktuuri optimeerimine.

12. Viie aastaga on eesmärk kujundada piirkonna juhtiv merendus- ja kõrghariduskool.

Käesolev protokoll on koostatud kolmes eksemplaris, millest igale osapooltele jääb üks.

Tallinn, 24. september 1999. a.

Olav Aarna,

Tallinna Tehnikaülikooli Rektor

Tõnis Lukas,

Eesti Vabariigi Haridusminister

Mart Susi,

Concordia Rahvusvaheline Ülikool Eestis Rektor

Kõik teed on veel lahti

Tallinna Merekoool — 80

Eesti Mereakadeemia rektor PEETER VEEGEN, merehariduskeskuse mereakadeemiaks nimetamist põhjendati sellega, et kool on inglise keeles end mitu aastat nii juba kutsunud. Hea küll. Aga annab kõrgemat kutseharidust. Milleks talle veel Concordia Ülikool?

Merekultuuri toetava fondi loomise idee on juba väga mitu aastat olnud. Mõõdunud aastal transformeerus see sihtasutuse tegemise mõtteks. See oleks midagi enam kui rahakogumisega tegelev asutus – hakkaks ühtlasi ka kooli juhtima. Aga esimene etapp – et raha tuleks –, on siiani lahendamata. Õigem järjekord oleks: kõigepealt teha fond, mille kaudu tuleb mereharidusele raha juurde. Seal võib siis olla fondi juhtiv nõunike kogu, kuhu kuuluvad ka tehnikaülikooli ja Concordia inimesed, kes aitavad – kõik on väga teretulnud. Aga omandivormi muutma minna enne, kui raha pole tulnud ja kindlust loodud – see on väheke ennatlik. Tuleks võib-olla sammhaaval astuda. Tulevikus ei välistaks ühtki arengusuunda, aga praegu pole me selleks veel valmis.

Miks riik mereharidust ülal ei pea?

Enamik riike peab. Hollandlastel näiteks on umbes 80% riiklikku finantseerimist, 20% tuleb juurde. Meil tuleb 15% omavahenditest, täiendkoolituse kaudu.

Mul ei ole Concordia kaasamise suhtes mingit selget seisukohta, kuni pole näinud konkreetset äriplaani, arengukava. Needsamad asjad jäid lahtiseks ka mõõdunud sügisel, kui oli merehariduse ümberkorraldamise esimene ring.

Kõigepealt riigi garantiid, et merehariduse finantseerimine jätkub. Kui on eraõiguslik kool, siis võib mingi uus parlamendi koosseis otsustada, et peab kas kõigile andma või vastupidi, pole üldse kellelegi vaja raha anda. Ja muidugi on tarvis äriplaani, kust selguvad lisaraha allikad. Kui fondi loomine on koos seadusandliku aktiga, mis tagab kindlad laekumised – nii nagu algne fondi või sihtasutuse idee oli –, siis see on loomulikult hea. Peamine on, et vahendeid juurde tuleks. Kui juba raha rohkem on, siis seda jagada on lihtsam, ja ei ole nii oluline, kes jagab ning mereharidust juhatab. Aga praeguses variandis keegi konkreetset rahaliste vahendite laekumist veel pakkunud ei ole, välja arvatud võib-olla mõned Lääne laevaomanikud, kes on lepingulisel alusel nõus

meie kadette praktikale ja hiljem tööle võtma.

Aga miks on juurde võetud just Concordia Ülikool, mitte näiteks mõni juriste kasvatav õppeasutus?

Ministeerium on selle välja pakkunud, ise valimas käinud ei ole. Neil on rahvusvahelise ja ingliskeelse koolitamise kogemus, ja nemad peaksid selle kaudu aitama meie kooli arendada.

Vist hollandlased on soovitanud, et nelja aasta asemel õpetada kolm. Kas see võiks olla üks kokkuhoiu allikas?

Ühe variandina on võimalik õppeaega lühendada ja välja lasta riikliku tellimuse alusel vahitüürimehe ja mehaaniku kutsega spetsialiste ning sellest järgmine õppeaste oleks siis võrdne ülikoolide magistriõppega. Vanemmehaaniku- ja kapteni-klassidesse tuldaks ehk juba oma kulu ja kirjadega, õpitaks aasta või pool ja saadaks kraadiõppe alusel kõrgema taseme mereharidus.

Võimalikke arenguteid on väga palju ja esialgu me ei välista ühtegi ettepanekut, mis kooli arengut ja finantseerimist edasi viivad. Ennatlikke otsuseid teha ei tohiks ja, pea ees, tundmatus kohas vette hüpata ei ole ka nagu hea. Peaks samm-sammult edasi minema: võimalusi uurima, fondi looma, raha juurde hankima. Hea nõu on alati teretulnud, ükskõik kes seda annab.



Kuidas üliõpilasedustus asjasse suhtub?

Nemad pooldavad muidugi selgelt praegust riiklikku haridussüsteemi, kuna nad on selles süsteemis õppima asunud ja tahavad samadel tingimustel ka lõpetada.

Agas kui nüüd tulla selle teema juurde, et kust tavaperekondadest noored – mitte ainult rannapoisid, vaid ka mujalt vaesematest peredest, sealhulgas ka Narvast ja Sillamäelt vene elanikkonna hulgast pärit poisid, kes on eesti keele selgeks õppinud ja väga motiveeritud – tulevikus õppemaksuks raha saavad... Kui kellelgi on võimalus raha eest õppida, siis ta ei vali rasket meretööd, kuigi hiljem palk on kõrge. Varem või hiljem tuleb õppemaks paratamatult kõigis Eesti kõrgkoolides, aga oleks õiglane, et see tuleb ühtlaselt ja tasapisi kõigile, mitte nii, et üks muutub üleöö õppemaksuga erakõrgkooliks.

Haridusturul tekib juba lähematel aastatel väga pingeline konkurents. Demograafiline seis on selline, et õppurite arv järjest väheneb. Kõik koolid tahavad oma õppurite hulka suurendada, võimalikult palju enda kontrolli alla saada. Ja see on võib-olla loodava sihtasutuse tegemise üks motiiv. Nii tehnikaülikooli kui ka *Concordia* poolt on see täiesti mõistev soov, siin pole midagi imestada. Agas kas see mereharidusele tulevikus kasuks tuleb, on praegu raske öelda. See vajab täiendavat analüüsi.

Agas missugune on kasu koostööst tehnikaülikooliga, kelle taga on riigi raha?

Ühise praktikabaasi, töökodade ja mõningate laborite kasutamisest oleks kasu. Meil on nendega ka varem läbirääkimisi olnud, ja praegugi töötab väike töörühm. Agas kui samal ajal räägime õppeprogrammide vähendamise, siis selgub vastuolu: vähendamine saaks toimuda just üldakadeemiliste ainete arvel. Mida rohkem neid programme lõigatakse, seda vähem on meil võimalik tehnikaülikooli ja *Concordia* abi kasutada.

STCW koodeks rõhutab just treeningu suurendamise vajadust.

Merenduses on selge, et mees peab merele sattudes mitte ainult teadma, mida ja miks on vaja teha, vaid peab seda kohe esimesse vahti minnes ka juba oskama. See on merehariduse ja üldise rakendus- ja kõrghariduse omapära. Eestis on haridussüsteem tervikuna väga akadeemiline. Õppejõududest peab 50% olema akadeemilise kraadiga jne. Meil on aga olulisem, et õppejõududel oleks just praktilise tegemise kogemus.

Kogunud kapten akadeemilise kraadiga?!

Tal oleks vaja kutsekraadi. Kapteni kutse võiks olla võrdsustatud magistri või koguni doktori tasemel kutsekraadiga. Ka näiteks professor Aarna on arvanud, et kapten, kes juhib iseseisvalt niivõrd keerulist kompleksi kui seda on laev, vastab täiesti doktorikraadi tasemele. See oleks vaja seadustada. Ja vahitüürimees või –mehaanik, kes on teatud aja merel ära sõitnud, võiks tulla eelpool räägitud kraadiõppe tasemel koolituse. Praegu oleme juriidiliselt piiratud oma arenguvõimalustes selles mõttes, et rakenduskõrgkooli seadus ei luba sama kooli juures anda ametikooli tasemel koolitust ja ühtlasi kõrghariduskoolitust. Ka ei sobi meie kooli juurde praegu kraadiõpe. Selleks oleks vaja organisatsioonilist muutust või seaduse muutust. Tegime ettepaneku, et saaksime õiguse välja töötada merehariduse seaduse projekt, et selle kaudu nimetatud vastuolud likvideerida ja võib-olla sama seadusega panna paika mereharidusele seaduslikud laekumised tagava fondi küsimus.

Ja veel üks toimetusest paljuküsitud küsimus: mis saab Luise tänava majast?

Ametlikult ei ole Luise tänava majast keegi midagi rääkinud. *Concordia* Ülikooli rektoril on küsitud, kas nemad hakkavad siia majja tulema. Ta on alati öelnud, et sellist kavatsust ei ole, kuidas üldse võib niimoo-

di mõelda, nemad on oma Viimsi keskusega väga rahul.

Viimase aasta jooksul on ringelnud spekulatsioonid, kuidas saab sihtasutuse pankrotti ajada, maja pankrotivarana odavalt ära osta ja siis alles vaadata, mis merekoolist saab.

Spekulatsioonid võivad olla igasuguseid.

Inimesed muretsevad vast mitte niivõrd maja, kui oma töökoha pärast, ja see on inimlikult igati mõistetav ning aktsepteeritav. Selline olukord tekitab pingeid, segab õppetööd ja arendustegevust. Juba aasta otsa on merekooli olukorras, et midagi peab juhtuma, aga keegi täpselt ei tea, mis just. Ega see korralikku tööatmosfääri ei loo. Kerge pole meil selle aasta jooksul siin kellelgi olnud.

Kuidas nüüd edasi läheb: kas koondatakse kõik inimesed ära, asutus likvideeritakse ja luuakse uus või kuidas?

Sellele küsimusele ma ei oska vastata, seda teeb ehk keegi teine. Esialgse kava kohta, mis on toores ja pole ilmselt lõplik, pole mõtet veel seisukohti öelda. Töörühm töötab alles seisukohti välja, käivad vaidlused, kõlavad poolt ja vastu argumentid. Haridusministri juures töötanud komisjoniski oli, nagu teame, ka kaks täiesti vastandlikku arvamust. Kõik otsad on veel lahti. Üks võimalus on, et tegijad-otsustajad teevad selle asja ära, meie käest nõu küsimata; teine, et töörühm leiab võib-olla mõned arenguvariantid, mis viivad asja edasi ning samas ei löhu ka mereharidust kui tervikut. Nii et kõik teed on praegu lahti.

Kas aastapäevaks võiks midagi selguda?

Ei tea, aga arvan, et peame selle ikka ilusasti ära pidama. Muidugi on väga raske pidumeeleolu tekitada, kui inimestel on teadmatus ja kahtlused hinges, mis saab homsetest päevast. Loodame, et selleks ajaks mingi selgus saabub ja vähemalt mõningad asjad saab paika panna.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Esimene sadamamajanduse magister

Klassikaline mereharidus algas Eestis Heinaste merekooli asutamisega 1864. a. Tallinna merekool sai oktoobris 80-aastaseks. Merenduspersonali väiksema osa, sadamamajanduse spetsialistide ettevalmistamist alustati Eesti Merehariduskeskuses alles 1992. aastal, sedagi tänu Tallinna Sadama tollase peadirektori Peeter Palu eestkostele. Tänavu kaitsti sel erialal esimene magistratöö.

7. oktoobril kaitstes Tallinna Tehnikaülikooli komisjoni ees oma

magistratööd sadamamajanduse eriala esimese lennu lõpetanu **Tõnis Hunt**. Tööd teemal "Eesti merekaubasadamate arendustegurid" juhendas filosoofiadoktor Jüri Lavrentjev.

Võrdlemisi mahukas töös käsitles magistrant sadamate ajaloolisi arengutegureid ja tulevikuvõimalusi, samuti elektroonilise infotehnoloogia mõju sadamate konkurentsivõimele tulevikus. Retsensendid PhD Anatoli Alop ja PhD Aare Uustalu andsid tööle kiitva hinnangu. Mõned magistrant-

di seisukohad transiidi ja raudtee osatähtsusest sadamate arengus, samuti arengu prognoosimise vajadusest kutsusid kaitsmisel esile elava arutelu.

Varem on eestlased kaitsnud merendusalseid kandidaaditöid Peterburis ja Odessas, nüüd siis jõuti teaduskraadi taotlemiseni Tallinna Tehnikaülikoolis. Jääb loota, et magistrakraadi taotletakse ka laevajuhitumise ning laeva jouseadmete erialal.

Madli Vitismann

Kvaliteedijuhtimine merehariduses

13. oktoobril Eesti Mereakadeemias korraldatud kvaliteedijuhtimise seminaril esinesid külalised Hollandist. Põhjalikumate loengutega õppejõud: Rotterdami Laevandus- ja Transpordikolledži osakonnajuhataja **Ton van Essen** ning vanemkonsultant **Jan Willem Verhoeff**, lähimate ettekannetega ametnikud: Hollandi Transpordiministeeriumi mereveosakonna juhataja **Erwin Meijnders** ja Amsterdami laevafirma *Spliethoff* asedirektor **Dirk Seeleman**.

Eesti-poolsed ettekandjad olid Eesti Mereakadeemia prorektor **Jüri Lember** ja teadusdoktor **Heino Levald**.

Rikkalikult skeemidega illustreeritud külalisettekannetes puudutati Hollandi merenduspoliitika 1996. a. muutustest tingitud olukorda: kuigi laevastik on kasvanud, jääb nüüd puudu pädevatest meremeestest ning demograafilistel põhjustel ka merekooli astujaist.

Kuulajaile Eesti haridusministeeriumist ja merendusametkondadest jäi kodutööks läbi uurida korralikult vormistatud ettekannete kaust, et selgeks mõelda oma roll merehariduses kui süsteemis.

Madli Vitismann

Kvaliteedisüsteem merehariduses

Tallinna Merekoool — 80

loomisel

Eesti Mereakadeemia arendusprorektor JÜRI LEMBER, tänasel seminaril jäi kõlama seos Hollandi laevaomanike ja Eesti merekooli vahel. Kas see ei meenuta veidike management-kontorit?

Hollandisse tööle ja praktikale lähevad kadetid firma *Baltic Group International* kaudu, mida juhib meie laevaomanike liidu president. Aga kadettide puhul poleks muidugi midagi imelikku, kui neid saadaks otse merehariduskeskus, vabandust, uue nimega mereakadeemia. See on mereakadeemia püha kohus – leida praktikakoht ja sõlmida ses asjas laevaomanikega kokkulepped. Vahiteenistuse ja diplomeerimise konventsiooni näeb selle kohustuse merendusõppeasutusele ette.

Kas täna tulid hollandlased vaadata, kuidas mereakadeemia toimib ja kas saavad siit küllalt korralikud kadetid?

Vastupidi, eeldan, et nii Rotterdami merekolledž kui laevaomanike esindaja kui ka Hollandi transpordiministeeriumi osakonnajuhataja tulid kinnitada, et on meie lõpetajate ja kadettidega, nende kvalifikatsiooniga praegu väga rahul. Nende laevaomanike juures töötab juba 65 mereakadeemia lõpetanut. Loeti ette ka kahe kapteni väga positiivsed arvamused kadettide kohta. Nende seminar oli mõeldud mitte niivõrd mereakadeemia inimestele kui Eesti merendusüldsusele – laevaomanike liidule, veeteede ametile, haridus- ning teede- ja sideministeeriumile –, et laiemalgi ringkonnal tekiks õige pilt mereakadeemiast ja selle lõpetajatest, mida üksikud inimesed on kippunud hägustama.

Mereakadeemia olukorra kohta on kõlanud lausa valet ja koguni laimu. Kindlasti on siin nagu paljudes Eesti riiklikes õppeasutustes suuri puudusi, aga öelda, et meie lõpetanud ei ole võimelised töötama ega vasta rah-

vusvahelisele ning laevaomanike poolt aktsepteeritavale tasemele, on vale. Seda seminaril püütigi tõestada ning lisaks selgitada, millises suunas tuleb kogu meie mereadministratsioonil ja mereakadeemial minna. Selleks on kvaliteedisüsteem merehariduses, mis tagab nii kodukui välismaistele laevaomanikele kindluse, et tase säilib ka tulevikus ehk teisisõnu: kvaliteedisüsteem tagab ilma lisakontrollita merehariduse pideva rahvusvahelise taseme.

Süsteemi eesmärk on optimeerida juhtimist: välja selgitada kõigi asjaosaliste täpsed ametikohustused ja seda analüüsides vaadata, ega need kusagil kattus, et igaühel oleks selgelt silme ees oma kohustused. Kvaliteedisüsteem peab tagama ka vajakajäämistehase ilmsikstuleku. Kool peab olema elus organism. Hoiatati selle eest, et süsteem ei jääks vaid paberimajanduseks, vaid oleks praktikas kasutatav. See tähendab, et süsteemi väljakujundamisest peavad aktiivselt osa võtma mereakadeemia enda töötajad. Nad peavad kõigepealt paberile panema praegu tegelikult toimiva süsteemi ja siis üheskoos ning konsultantide abiga otsustama, kas see on efektiivne või vajab selles mõnigi asi kohendamist.

Teatud standarditele vastav süsteem peab olema, sest see tagab kvaliteedi, millela rahvusvahelises majanduses läbi ei löö. Kvaliteedi puudumise tõttu võivad juhtuda ja üldjuhul juhtuvad inimfaktorist lähtuvad intsidendid, avariid jne., mis lõpptulemusena lähevad nii laevaomanikele kui ka maksumaksjatele tunduvalt kallimaks kui investeringud mereharidusse ja seal kvaliteedisüsteemi loomisse.

Kuidas niisugune väljastpoolse kontrollita, nõ. omas mahlas keev süsteem tagab näiteks, et õppekursus on kvaliteetselt esitatud ja omandatud?

Selleks on sise- ja väliskontrolli protseduurid, mis on analoogsed laevanduses kasutatava ohutu korraldamise süsteemiga. Seda aitab tagada ka ametikohustuste täpne määramine.

Haridusministeeriumi poolne inspekteerimine oleks siis nõ. välisaudit, mis omakorda lähtub sisekontrolli tulemustest. Kui süsteem toimib, siis on ka tööst jäljed – kui mingeid sisekontrolli märkusi ei ole, siis üldjuhul peaks see valvsaks tegema.

Kas merehariduses on kusagil juba toimiv analoog?

Kõik teevad alles; minu teada on paljudel asi lõppfaasis, aga kõik täius-tavad. Oleme Taanis nende kvaliteedisüsteemi uurinud ja neilt materjale võtnud. Ka Soome materjalid on meil olemas. Teine küsimus on, kuidas see haakub meie haridussüsteemi ja –standardiga. Taanis näiteks alub mereharidus veeteede ametile, kus on eraldi osakond ja terve rühm spetsialiste. Ja merekoole on rohkem kui üks. Aga nende süsteemide põhisisu on meie jaoks väga õpetlik.

Konventsioon nõuab teooria ja praktika mõnevõrra teistsugust suhet kui meil tänini. Treening on see, mis võimaldab kooli lõpetajail omandada igapäevased vajalikud kutseoskused. Treeningseadmed ongi selleks, et koike õpitut komplekselt näidata.

Puuduseks peetakse, et Eestis kestab merekool aasta kauem kui naabruses. See teeb meie merehariduse kallimaks. Aga meie kõrghariduse standard ei võimaldaks vastasel juhul kõrghariduse diplomit. Kuid vahiohitseri diplomi peavad lõpetajad ju saama, muidu poleks mõtet merekooli tulla.

Ise olete lõpetanud Leningradi Mereakadeemia. Arvatavasti



möönate, et Tallinnas antav pole ikka see päris kõrgharidus?

Jään vastuse võlgu, sest ei ole Tallinna merekoolis õppinud ega ole ka sellisel määral siin loenguid külastanud. Aga esimese kahe aasta jooksul antavaid üldained õpetatakse enamjaolt väga kõrge tasemel. Muljel, et see on nõrgem kõrgharidus, pole tegelikult korralikku analüüsi taga. Ent üks tõrvatilk võib kogu supi ära rikkuda.

Missugune on ikkagi see humanitaarne pagas, mille annab Tallinna merekool ja millest peab terveks eluks jätkuma, kui arvestada, et see on nende inimeste lõpetatud haridus?

Mereakadeemia annab meie lõpetajatele kaasa mõtlemisvõime. See on arenevas ühiskonnas üks põhikriteeriume, mille alusel spetsialiste sagedi hinnatakse. St., et mu meelest on neil pärast merepalse karjääri lõppu juba koolist kaasas eeldused hakata mingis teises valdkonnas midagi tõsiselt tegema. See on akadeemilise kõrghariduse eelis, kus ei piirduta nagu Läänes ainult väga praktiliste oskustega.

Piisavalt merel töötanud tüüri-meest tuleb mereakadeemiasse täienduskoolitusele, et kapteniks saada. Ja kui ta kord kapten on, siis eeldame, et tegemist on haritud inimesega. Mida selles mõttes väärtuslikku täienduskoolitus sisaldab?

Praegu sisaldab see rohkem mälu värskendamist rahvusvaheliste konventsioonide ning mitmesuguste muude normdokumentide ja näiteks radari tundmise asjus. Antakse ka arvutiõpetust. Ning veel üht kui teist aladel, milles igapäeva rutiinses laevatöös on oskused hakanud vähene-ma.

Täienduskoolituses on mereakadeemial aga ka palju ära teha, sest selgelt on tajuda, mis ümberringi maailmas toimub. Lüüa kasvõi lahti IMO kodulehekülj ja vaadata seal välja töötatud mudelkursusi, mis on ette nähtud täienduskoolituseks. Teatavasti ei piirdu need kitsalt erialase täiendõppega, vaid on laiemal pinnal ja arvestavad mitmesuguseid psühholoogilisi ning töökeskkonna aspekte – ühesõnaga, muid inimesele hädavajalikke edasiarendatavaid teadmisi ja oskusi. Kõne all on muidugi ka konventsioonidega nõutav – näiteks käitumisõskused kriisiolukorras, psühholoogia tundmine. Aga tutvustatakse ka, millises suunas laevandus ja üldse merendus tulevikus võib areneda; suundi, mida parajasti välja töötatakse jne. Neid asju jääb meie täienduskoolituses praegu vajaka. Ka majandusteadmised on tänapäeva muutunud maailmas tippspetsialistidele vajalikud. Kaptenitele ning vanemtüürimeestele ja –mehaanikutele korraldatavaid kursusi on kindlasti vaja täiustada.

Kapteniks pürgivad vanemtüürimehed on edukalt töötanud ja eas, kus ollakse ehk kõige kriitilisemalt meelestatud. Kas täienduskoolituses tegutsevad õppejõud on nende jaoks piisavalt tänapäevasel tasemel?

Osa on, aga osa kindlasti mitte. Sõltub ka vanemtüürimehest endast, kas tal on siit midagi juurde saada – kui aktiivne ta ise laeval on olnud enda kurssiviimisel uute asjadega. Vanemtüürimees võib mõnel alal ka professorist targemaks saada, kui vastava ala kirjandust loeb. Kes vaid radaris või illumiinaatorist välja vaatab ja lihtsalt konventsioonidele vastavate asjade täitmisegele ning üldse midagi ei loe, sel on koolist muidugi midagi juurde saada.

Merel on areng väga kiire, ja ka välismaal on õppejõud mulle tunnista-

nud, et ei jõua kõige kursis olla. Aga õpetajal peaks merelt tulnud kursustest tekkinud normaalne dialoog; ja kumbki pool ei tohiks teisesse kõrgilt suhtuda. Mõned õppejõudude puudujäägid ei pruugi isegi temast endast oleneda: koolil pole võib-olla olnud raha piisavalt publitsistikat tellida ja ineternetiühendust pidada. Praegu ei ole mereakadeemial raamatukogus näiteks üldse arvutitki, mis on lausa kurioosne. Tiigrihüpe pole siia jõudnud. Ja teine paha asi: (rakendus)kõrgkoolide õppejõudude enesetäiendamiseks lausa haridusstrateegiliselt ette nähtud reale – 3% eelarvest – pole nende aastate jooksul mitte pennigi antud. Mille eest neid end täiendamata saata ja mille eest neid loengutel asendada?

Tellite raamatukogusse kirjandust ja loevad seal...

Kogu kooli peale tuleb vist üks "Eesti Päevaleht" ja üks "Sõnumileht"; "Postimees" minu teda meile ei käi. Või ei ole see siis rektoraati jõudnud. "Lloyd's List" käib, muu kallim publitsistika mitte. Ka ingliskeelset kirjandust on häbematu vähe. Eks juhtkonnal tuleb üldse igasugused prioriteedid paika panna ja otsustada, mille jaoks mingite vähemtähtsate asjade arvelt lihtsalt peab raha leidma.

Arendusprorektorina on mul aga ka veel pakilisemaid ülesandeid kui täienduskoolituse korraldamine – igapäevaseid probleeme, mis paljuski on takerdunud raha, aga ehk ka protsesside taha, mis pole merehariduskeskuses kõige otstarbekamalt kulgenud. Üks niisugune on näiteks noorte mereklubi probleem, mille finantseerimine peaks käima millegi muu kui merekooli teenitud erivahendite arvelt. Ega linn ole klubi veel *kõige saba ja karvadega* endale võtnud.

Mari Vamba

Madli Vitismann

Rotterdami Laevandus- ja Transpordikolledž

pakub Rahvusvahelise Meretranspordi Akadeemia 9-kuulist juhtimise aspirantuurikursust sadama-, laevandus- ja transpordijuhtimisest. Sadama- ja laevandusjuhtidele on ka lühemad ja praktikaga enam seotud kursused. Merekolledžite ja merendusosalase täienduskoolituse õpetajale pakutakse kursuseid enese tänapäevaga kursihoidmiseks nii laevandus- kui ka sadamavaldkonnas.

Veel annab Rotterdami Laevandus- ja Transpordikolledž teada, et

- annab tunnustatud kutseharidust 8 põhialal: laevandus, sadamad, siseveelaevandus, transport ja logistika, kalandus, süvendustööd,

laevaehtus, keemiatööstus ja energeetika;

- 240 õpetajast enamikul on oma alal töökogemus;

- õpetab 3500 üliõpilast;

- pakub üle 2000 kursuse, mille hulgast saab valida oma programmi koostamiseks;

- pakub unikaalseid võimalusi treenimiseks kümnel keerulisel valmendil: radar/Arpa- ja manööverdusvalmendi merelaevnikele, radar- ja manööverdusvalmendi sisevete laevnikele, masinaruumivalmendi mõlemaile, kaubakäitlusvalmendid (vedel- ja puistlasti ning kemikaalide jaoks), kraanavalmendi (konteinerite, tükk-

ja segakauba jaoks), süvendusvalmendi, kalandusvalmendi, mereside valmendi, töötleva ja energiatööstuse valmendi, transpordivõrgu valmendi;

- kasutab sadamapraktikaks 12 ha suurust piirkonda;

- esitab eri keeltes tosinaid multimedia kursuseid;

- kursused on valitsuse järelevalve all;

- kutse kvalifikatsiooni tunnustab valitsus;

- tudengeid ja kliente on kõigest rahvastest;

- seal on Rahvusvahelise Sadamapraktika Konverentsi sekretariaat.

Akadeemilised kadetid

19. oktoobril anti "Baltic Kristinal" õpinguraamatud kätte Eesti Mereakadeemia esmakursuslastele.

Hiljuti saadud nime polnud veel jõutud kooli lipule õmmelda, kuid õpinguraamatute kaanele trükkida küll.

Ülesrivistatud esmakursuslased olid vormikampsuneist hoolimata teaduskonniti kergesti eristatavad: seal, kus noormeeste rivis seisis mõni tütarlaps, olid tulevased laevajuhid; kus neide enamus, seal kindlasti meremajandusteaduskond; kus üksnes poistevägi, seal tulevased laevamehaanikud.

Laevakella löökidega kinnitati kadetivannet. Edaspidi jäävad kadetidena vormi kandma need, kes laevatööd õpivad, teistest saavad lihtsalt üliõpilased.

Mereakadeemia rektor Peeter Veegen pani õppureile südamele igaühe tähtsust kooli maine kujundamisel ning vajadust ise õppida ja ennast arendada, ka kehaliselt. Ning omandada ametioskused, sest merel on tähtis mitte ainult teada, vaid ka osata teha – meremeestele on suurte palkade kõrval ka suured nõudmised.

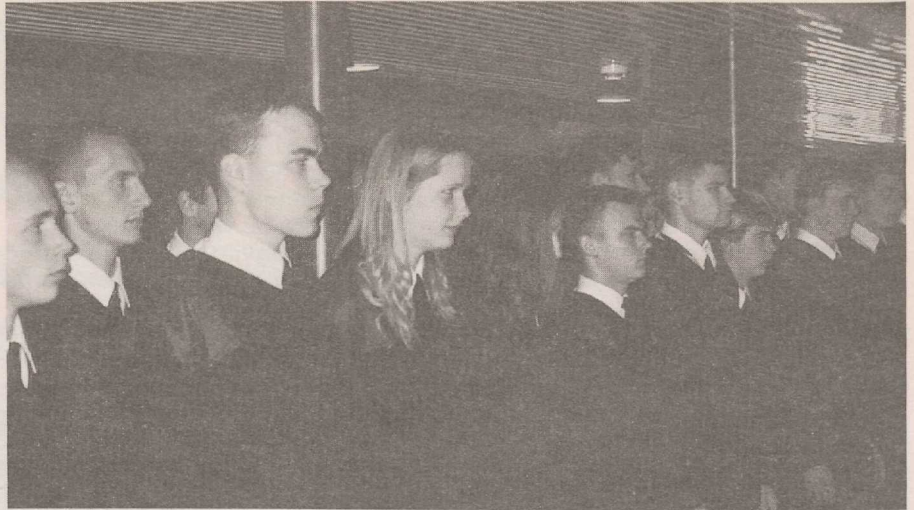
Et haridust ei saa anda, vaid omandada, seda rõhutasid teisedki kõnelejad: laevaomanike liidu president Rein Merisalu, haridusministeeriumi kantsler Peep Ratas, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja haridusministeeriumi kõrgharidusspetsialist Märt Aaslaid. Ent rõhutati ka, et meremehete viib laia maailma, st. lipu alla. Vaid Eesti Merelaevanduse kaadriameti direktor Andres Naat kutsus Eesti laevadele praktikale ja tööle ning "Baltic Kristina" kapten Elmet Ekker arvas, et noortel oleks parem laia maailma jõuda Eesti lipu all.

Kadetipäev laeval lõppes, nagu tavaks, õppekäiguga tulevaste tööpaika: roolikambrisse või masinaruumi.

Madli Vitismann

Mereakadeemia juubeliüritused

27. oktoobril korraldas mereakadeemia oma 80. aastapäeva puhul konverentsi, pressikonverentsi ja koosviibimise Sakala keskuses, kuhu olid kutsutud merekooli lõpetanud, endised ja praegused õppejõud ja töötajad ning kadetid ja hulk külalisi.



Tulevased laevajuhid on rivis, ...



... õpinguraamatud valmis seatud ...



... ja külalised püsti tõusnud. Aktust alustas rektor Peeter Veegen (vasakul), tema kõrval seisavad õppeprorektor Anatoli Alop, laevaomanike liidu president Rein Merisalu, arendusprorektor Jüri Lember, "Baltic Kristina" vanemmehaanik Kalle Aeg ja kapten Elmet Ekker.

Kantslerikommentaar

Milleks merekoolile Concordia Ülikool (vt. lk. 10-13), haridusministeeriumi kantsler Peep Ratas?

See on küsimus, millele tarka vastust ei ole, sest küsimus ise on nagu väär. Tegeldud on merehariduse ümberkorraldamisega isereguleerivaks jätkusuutlikuks süsteemiks. Kesken-dume juhtimisele. Riigil haridusministeeriumi kaudu ei ole võimalik piisavalt energiat panna merehariduse juhtimisse. Mereharidus on laiem mõiste kui mereakadeemia. Sinna kuulub hulk muid merekoole ja tegelikult kuulub selle mõiste alla ka hulk erialasid teistes kõrgkoolides, mis on merega seotud. Keegi ei kujuta ette, et laevamehaanikuid või laevajuhte näiteks tehnikaülikoolis õpetama hakatakse, aga on küllalt tihedalt merega seotud erialasid, mida seal saab õpetada.

Niisiis, küsimus on merehariduse juhtimises. Et mereharidusse juhtimisenergiat koondada, selleks on kava luua sihtasutus ja koondada sinna erinevate haridusasutuste teadmised. See on keskne motiiv.

Arusaadav, miks tehnikaülikool. Aga miks humanitaarkõrgkool, mis õpetab inglise keeles?

See on lihtsalt teatud tüüpi paratamatus, et me oleme Eestis praegu olukorras, kus on kõrvuti riiklik haridussüsteem ja eraharidussüsteem, mis justkui on nähtamatu vaheseinaga eraldatud, aga tegelikkuses on Eesti haridussüsteem ikkagi üks. Lähenemisprotsessid leiavad palju

des punktides igal pool aset. Ja praegu on see niisugune koht, kus saab kasutada teadmisi hariduse administreerimise kohta, mida saab eelkõige oodata ja loota Concordia Ülikoolilt. Tehnikaülikoolilt tuleksid rohkem konkreetseid tehnilised distsipliinid, akadeemiline haridus ja muu taoline. Kordan veel kord, et jutt on merehariduse juhtimisest, ja mereharidus on laiem kui mereakadeemia, olgugi, et mereakadeemia on selle merehariduse lipulaev.

Neist kriteeriumest lähtudes oli teil väga rikkalik valik. Miks valiti just Concordia Ülikool ja mida tema sellest kasu saab?

Praegu on nii, et suuri ja vaidlusteta aktsepteeritavaid erakõrgkoole on Eestis õieti kaks: Kõrgem Kommerts-kool ja Concordia Ülikool. Teised on palju väiksemad, kuigi mõned neist ka täiesti aktsepteeritava tasemega. Kui niipidi mõelda, siis pole valikuvõimalused sugugi suured.

Kõrgemal Kommerts-koolil ja riigil on üks üsna oluline ühisprojekt juba olemas – Imanta hariduskeskus, kus nad töötavad ühes majas kergetööstustehnikumiga. See on üsna keeruline omandi- ja korralduslike suhete maailm: ühes majas kaks kooli ja omandisuhted ühendatud üheks aktsiaseltsiks. See puudutab hariduse nõ. füüsilist poolt.

Valinuks me merehariduse jaoks Kõrgema Kommerts-kooli, sest kellelegi ehk *Concordia* ei meeldi, tunduks asi veel enam tasakaalust väljas olevat. Erarahiduse ja riigi antava hariduse ühisprojektid ei peaks ühe kõrgkooli kaudu käima. Nii et siin on praegu üks teine. Ei ole kahtlust, et nad mõlemad saaksid selle ülesandega hakkama, aga see võiks olla mingis tasakaalus.

Kui nüüd mõelda, millist kasu võiks sellest saada tehnikaülikool või *Concordia* või riik – miks nad seda sihtasutust loovad? Riik ootab eelkõige, et saaksime sihtasutusse koondada merehariduse juhtimiseks vajalikud teadmised, mille kaudu on võimalik mereharidusse kaasata ka raha väljastpoolt riigieelarvet. Kui teadmine on olemas, siis teadmine tõmbab enda poole ka raha.

Mida taotlevad tehnikaülikool ja *Concordia*, selle kohta suudavad nad ise kõige paremini täpsustatud informatsiooni anda, aga minu arvates on mõlemal selliseid osi õppekavades, mis täna sealpool või teisel pool edukalt toimivad ja nad saavad sedasama teadmist kasutada ära kas hinnangu andmiseks või õppetöö kvaliteedi parandamiseks.

Haridusasutuste vahel on võimalik igasuguseid koostöövorme ette kujutada. Kõige peamised on ikkagi tõenäoliselt ambitsioonid osaleda Eesti hariduselus ka rohkem kui väga konkreetne õppekava oma tänase väljakujunenud kooli raames.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Ilmus paks valge raamat

ÕS '99 kannab suurt pealkirja "Eesti keele sõnaraamat"

Et tegu on ammuoodatud õigekeelussõnaraamatuga, annab teada pisike hall kiri. Eelmisest, ÕS '76-st on vastilmunu märksa mahukam ning sisaldab ka sõnaseletusi ja lausenäiteid. Seetõttu täidab praegune tuhandeleheküljeline teatmeteos nii seletava sõnaraamatu kui osalt ka alles tuleval aastal ilmuva "Võõrsõnade leksikoni" rolli.

Mere-liitsõnu on üsna palju: -aju, -haige, -haigus, -heidis, -helendus, -hulgas, -hüda, -jõud, -kapsas, -karu, -kindlus, -kitsus, -klaar, -laevandus, -madu, -mees, -mül, -müin, -märk, -peegel, -pind, -ristsed, -roheline, -rohi, -rõõvel, -selg, -sõit, -tagune, -tee, -tuul, -vaik, -vedu, -vägi. Meri-liitsõnu on märksa vähem, meriheinast meriseani. Puudu on paljukõnelnud merematke, ent olemas on matke: ristlus, lõ-

bureis; ja matkelaev.

Ebasoovitavana on kirjas nii *kruuis* kui ka *kruis*, selle asemel soovitakse mõistagi ristlust, matket, huvireisi või lõbusõitu. Keeleinimesed arvatavasti ei tea, et *lõbusõidu* või *huvireisilaev* ei pruugi sugugi olla *matkelaev*. Ebasoovitavate hulgas on ka *balcer*.

Üks "Meremehes" käsitletud sõnavaraprobleeme on suures sõnaraamatus lahendamata: puudu on reostuspiire *boom*, *boon*, *poom* või *poon*. Jääb nõustuda mereinspektsiooni tavaga kasutada selles tähenduses sõna *poom*.

Sõnaraamatu lõpus on mahukas kohanimeloend (48 lk.) ning teiskeelsete nimede hääldamis- ja transkriptsioonijuhiseid.

Ajal, kui lubatud on nii *pension* kui ka *pensjon* (aga mitte *pensjonär*), ta-



sub siiski raamatust järele vaadata, kas kirjutada *merekar* või *merikaru*. See polegi üksipuha.

Madli Vitismann

Edukas äriprojekt

"Äripäev" tõi 10. aastapäeva puhul esile edukate äriprojektide esi(üheteist)kümne. Laevandusettevõttest on esikümnes "Hansatee", seotult juhatuse esimehe Enn Pandi nime ja fotoga.

Teie ettevõttes lõppes majandusaasta 1. septembril. AS-i Hansatee Grupp peadirektor KALEV JÄRVELILL, millal firma majandusaasta tulemused kokku saavad?

Tahaks novembri algupoolel, kui hästi läheb. Raamatupidajail ja audiitoreil on praegu kõige rängem aeg.

Mida möödunud perioodist juba praegu esile tõstaksite?

Kiirlaevad on lõplikult end kinnistanud ja näidanud, et suudame sel alal väga tugevalt tegutseda. Usun, et meie "Autoexpress" on edukamaid kiirlaevu sel liinil.

Tänavu oli igas mõttes kuum suvi: nii temperatuuri kui konkurentsi poolest. Ka reisijate hulk oli kõige suurem. Praegu jätkub kõigile firmadele tööd. Aga üks raske on: võitlus käib iga reisija pärast.

Kuidas tulevane tulumaksuvabastus teie firmat mõjutama hakkab?

Laevandus on paraku niisugune ala, kus on suur käive, aga väga suur tulumaksu maksja ei ole.

Praeguse seaduseelnõu kohaselt võib raskusi tekkida investeerimisfirmadel, sest praegu dividendide väljamaksmisel täiendavat tulumaksu ei ole. Edaspidi aga on siis, kui dividende makstakse nt. investeerimisfirmale, see aga maksab dividendi omanikule edasi, reaalse topeltmaksustamise oht. Ning offshore-firmade puhul peaks maksuametnik, et vältida topeltmaksustamist, tegema endale selgeks kõigi maade maksuseadused, mis praktiliselt pole võimalik.

Kuidas teile meeldiks euro tulek?

Väga meeldiks, sest vähendaks valuutariske ning muudaks arveldamise lihtsamaks ja odavamaks. Usun, et enamik Eesti ettevõtjaid peaks seda pooldama. Eriti need, kes teevad ekspordi-impordi tehinguid.

Kas müük laevas ühe reisija kohta on suurenenud?

Kui vaatame kõike koos, siis on see kasvanud, põhiliselt küll kaupluste müügi arvelt.

Baarid ja restoranid on probleemsed, oleme nendega tõsiselt tegelnud ja



Kalev Järvelill.

hakkame veel tõsisemalt tegelema. Seal on oma töötajaid suhteliselt raskem kontrollida kui kauplustes. Aga nii ei ole muidugi ainult laevades.

Kuidas teile eduka müügi taustal meeldib tax-free lõpetamise kava?

Arvan, et Eesti seisukohast võttes on see küll väga lühinägelik poliitika. Õnneks on valitsus tax-free jätkumise vajalikkuse suhtes võtnud positiivse seisukoha.

Asjal on kaks aspekti. Läänemerele tekib ebavõrdne konkurents, sest Ahvenamaal on eristaatus. Kui Eesti saab pikendust, siis säilib konkurents samal tasemel, sest *Silja* ja *Viking* saavad teha ristdoteerimist: ühe liiniga kasumit teenides suudab teise ära majandada või hoida hinnad madalamal.

Hinnad tõusevad, sel pole kahtlust. Piletihinna tõusust on otseses sõltuvuses turistide hulk. Ja mina kardan küll, et meie Tallinna teenindus ja ka tööstussfäär, mille toodetud turistik otab, ei ole sellele küsimusele üldse tähelepanu pööranud. Istutakse õndsas lootuses, et küll ta tuleb. Aga kui ükskord tuleb kaks korda vähem soomlasi, siis on see arvatavasti üsna katastroofiline paljudele hotellidele, taksofirmadele, restoranidele, baaridele, turgudele, kaudselt ka põlumeestele ja transpordifirmadele. Seal, kus tax-free kadunud, on laevaliinid raskustes. Soome näiteks doteerib praegu Vaasa-Umeå liini selleks, et laev sõidaks, umbes 40 miljoni margaga. Varem majandas see end probleemideta ära.

Eks meie mõtleme ikka midagi välja: meri on ju avatud kõigile, ja saa-

me sõita teisi liine, kus tax-free alles.

See oleks lõök ka Eesti meremeestele, sest töövõimalus kindlasti väheneks. Kardan, et me ei suudaks pakkuda sama palju tööd.

Aga üks näis, mis juhtub, liiga pesimistlik ei tahaks ka olla.

Kas Hansatee ise on ka ses asjas mingeid samme astunud?

Jah, loomulikult, nii turismifirmade liidu kui ka laevaomanike liidu kaudu. Oleme teinud selgitustööd nii palju kui vähegi oleme osanud. Millegipärast on mõningail tegelastel ettekujutus, et tax-free jätkumine viiks riigist raha välja. Tegelikult toob hoopis sisse. Maksmata jääv käibemaks on eelnimetatud miinuste kõrval suhteliselt tühine. Ja pealegi, kui turist Eestis kulutab, siis maksab selle pealt käibemaksu.

Kuidas on plaanid "Meloodia" ja "Georg Otsaga", mille rendilepingud on vist lõppemas?

Ei löpe veel nii kiiresti, kestavad 2000. aasta lõpuni. Oleme veel üsna rahulikud, aega on mõelda.

Kas teie firma kütusehinna tõusu tunneb?

Päris otseselt kohe. Kulud kütusele on täiesti selgelt kasvanud. Ja ka dollarikurs on tõusnud, kütuse hind on teatavasti aga dollarites. On seegi osa kuumast suvest...

Kas maksate rohkem Tallinna või Helsinki sadamale?

Need on täiesti võrreldavad summad. Kuid tuleb arvestada, et Soome laevad saavad Helsingis 50% soodustuse. Kokkuvõttes maksame meie rohkem kui soomlased, aga mõlemal pool enam-vähem ühepalju.

Aasta tagasi oli teil merel 1116 töötajat; talvel toimus koondamisi.

Ei olnud koondamisi, vaid kasutasime talvel osalist tööaega.

Teenindavat personali oli 749. Kas seda saite seoses uue töökorraldusega vähendada?

Kõik töökohad, mis on nõutavad vastava töö täitmiseks mingil ajavahemikul, on täidetud. Teatud töökohtadel, kus enne töötati 10,5 tundi, töötatakse nüüd 8 tundi. Hetkel puudub see umbes 60 inimest. See ei ole päris nii, et ühes meeskonnas töötanu lasksime lahti ja teise panime iga päev tööle. Töötundide arv *summa summarum* vähenes. Osa inimesi on võimalik rakendada ka näiteks 7 tundi ainult sadamas. Meie jätkame oma töötajatega, ainult et nad töötavad teistsuguse graafiku alusel. Näiteks



soomlased ostavad praktiliselt kõik koristusteenused väljast, kuid meie ei läinud selle peale.

Siis polnuks kellelegi ütlemist...

Ongi see kummaline asi, et kui jätab töötajad tööle, nad saavad sama palju palka ja töötavad sama palju tunde kui ennegi, siis tekib probleem.

Kui nüüd sama tööd teeb ikkagi vähem inimesi, siis kas nende koormus on tõusnud?

Väidan, et varem ei tehtud kõik need 10,5 tundi tööd – tööd ei olnud nii palju. Saame väga hästi 8 tunniga hakkama. Mõni baar ongi ainult 7 tundi lahti.

Kuid kui inimesed on tööle tulnud, teades, et 2 töönädala järele on nad 2 nädalat vabad, siis nende jaoks on ju elu pea peale pööratud.

Kas nad arvestasid, et igavesti töötavad niimoodi – tulnud tööle näiteks 90. aastal? Siis arvestasid nad ka, et saavad palka vene rublades. Olukorrad ju siiski muutuvad. Just täna oli "Fantaasia" vähendatud koosseisul veeteede ameti õppus, ja kõik sujus väga hästi, kõik on korras.

Neil töötajail on libisev graafik: ei ole inimest, kellel alati oleks näiteks esmaspäev puhkepäev. Nad ei ole ka päästjaina laeva ohutusskeemi kaasatud; nemad on võimalike päästetavate hulgas.

Kuid inimesed, kes viiel päeval näiteks pool kaksteist öösel sadamasse jõuavad, kaotavad oma sotsiaalsed kontaktid. Niimoodi ei saa kaua töötada. Hea küll, aasta...

Kahju küll, aga võtame millise hõlme või restorani tahes – inimesed niimoodi töötavadki. See on nende

elukutse eripära. Või näitlejad, kel küll igal õhtul etendust ei ole, aga hommikul see-eest tihti proovid.

Algul proovisime kokkuleppel – töötaja võis olla näiteks kolm päeva tööl ja neli vaba. Ta sai seda mingil määral ise nihutada. Ametiühingud nõudsid, et tööl oldaks siiski võrdsete ajavahemike tagant, nagu kollektiivlepingus kirjas. Meil ei jäänud muud üle kui graafikud ümber teha – mitte nii, nagu meie töötajad soovisid, vaid nii, nagu nõudis ametiühing.

Need töötajad ei ööbi laevas. Ega neil ole ka kajutit?

Kajutikohad on neil olemas, selleks et end pesta, korrastada jne.

Kui suur on teie firmas keskmise palk merel?

Üldse on keskmine palk üle 10 000 krooni, ja võib julgelt öelda, et merel on see kõrgem kui kontoris.

Tänavu aasta algul ütles Enn Pant, et teil on vaid kolmandik töötajaid Tallinnast. Kui palju mujalt inimesi on nende 60 hulgas ja kuidas nad nüüd oma elamise korraldavad?

Kahjuks seda küll ei oska kommenteerida. Me ei sekku inimeste eraellu.

Teatasime muudatusest kaks kuud ette. Uus graafik käivitus 1. oktoobrist. Nende palgad on ju piisavalt normaalsed, et näiteks kahe peale mingi korter rentida. Olen seda ise kunagi teinud. Peale selle säilivad neil laevas toitlustamine, tööriided ja kõik muu.

Kolisite Sadama tänavalt ära. Seal on üle tänavu tühi krunt, kas teie firma sellele silma ei visanud, et oma maja ehitada?

Ei, kui me investeerime, siis mitte mingil juhul kontoris, vaid ainult laevadesse. Praegusi ruume

Tartu maanteel rendime Ühispanga käest. Kulud on samad, aga eelmisses kohas oli mugavam – oma laeva-töötajailgi oli lähedal kontoris käia. Kahjuks ei saanud ESCO-ga kuidagi kokkuleppele. Oleme sunnitud siin üht autojuhti hoidma, kes inimesi edasi-tagasi viib nagu ametkondlik bussiliin – jälle lisakulutus.

Kas kultuurivaldkonnas olete kellelegi metseeniks? "Mere-meest" toetate, aga see on otse merendusega seotud.

Nõukogu otsusel me ei spondeeri kedagi. Välja arvatud, kui asi on merendusega seotud – merendus on merendus.

Kui on üritus, kus peame õigeks end reklaamida, siis oleme eraldi reklaamilepinguid teinud. Kahjuks peab vaatama, et niisugused kulutused midagi tagasi tooksid.

Möödunud jõulude ajal toetas meie tütarfirma Võrumaa üksikemasid, aga see pole märkimisväärne summa. Mingil määral oleme džuudot ja rallisõitu toetanud. Tavaliselt ei anna me raha, vaid võimaldame näiteks sooduspiletid. Aga seegi on seotud reklaamiga. Ka ühe kooriga on niisugused sidemed. Oleme võimaldanud madalamaid ja erihindu, ühesõnaga, toetanud, kui saame seda teha nõ. oma äri sees.

Teie firma on käibe poolest Eestis esiviisikus. Kas see, et firma on nõnda suur ja tähelepanuväärne, seab talle mingeid, ütleme, mitterateriaalseid kohustusi?

Arvan, et üks firma peaks hoolditama ikka eelkõige oma töötajate ja firma enese hea käekäigu eest. Tee me oma tööd, mis siin ikka nii erilist on. Aga on suur firma küll, ja õnneks seni ka edukas. Loodan, et nii läheb ka edasi.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

žiim vastuvõetav ja nad läksid töölepingu §82 alusel (annab õiguse keelduda töötajale sobimatu režiimiga töötamisest ja saada 2 kuu kompensatsiooni) ise ära. Uue graafikuga oleks pidanud rakendada eelkõige uuemaid töötajaid, kes polnud veel pikalt oma elu saanud seni kehtinuga kohandada.

Graafiku muutmisega tekkis mitu keerulist küsimust, mis minu arust jäid ka laevaomanikul kahe silma vahele. Ei osatud algul vastata, kuidas see kategooria töötajaid on kindlustatud – kas nagu reisijad või nagu meeskonnaliikmed. Firmat ei huvitanud ka, kuidas need inimesed uutes töötingimustes oma maapealse elu sätivad: need, kes polnud Tallinnast, elasid seni kaks nädalat laevas ja kaheks vabaks nädalaks võisid koju sõita. Nüüd tekkis neil vajadus elamispinna muretsemiseks Tallinna, mis tähendab suuri lisakulutusi või töökohast



Ametiühingukommentaari

"Hansatee" laevadel on nüüd kategooria teenindustöötajaid, keda varem pole olnud: käivad laevas tööl nagu kontoris, st. tulevad kodunt kindlaks kellaajaks tööle, teevad oma 8 tundi ära ja lähevad koju tagasi. Milles seisneb konflikt, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees JÜRI LEMBER?

Kui "Hansatee" muutis osa töötajate töörežiimi, ei kooskõlastatud seda neid töötajaid esindava ametiühingu ehk siis teiste sõnadega – töötajaskonnaga. Kollektiivleping näeb ette kahe vahetusmeeskonnaga töö võrdsete ajavahemike tagant – kaks nädalat tööl ja kaks vaba või kolm päeva tööl ja kolm vaba või nädal tööl ja nädal vaba. "Hansatee" rakendas aga graafiku: viis päeva tööl ja kaks vaba.

See ei näe enam ette kaht töötajat ühele ametikohale. Sellega on rikutud ka ametiühinguga alla kirjutatud laevapere komplekteerimise kokkulepet, mis sõl-

miti kevadel tähtajaga 1. september selle mõttega, et enne seda kuupäeva toimuvad uued läbirääkimised, milleks "Hansatee" aga initsiatiivi üles ei näidanud ja otsustas ühepoolselt. Kuid nimetatud kokkulepe oli kollektiivlepingu lahutamatu lisa, ja kui ei sõlmita uut, siis kehtib vana edasi. Nii et tegemist on kollektiivlepingu rikkumisega, ja sellest hetkest loomulikult ka töörahu ei kehti ning seetõttu on võimalikud ametiühingu kõik seaduslikud aktsioonid.

Töötajaid jäi vähemaks. Enamikku ei koondatud, vaid neile polnud uus tööre-



loobumist. Ja kindlasti muudki probleemid: näiteks laevatöötaja pikaajaline leping lapsehoidjaga ei sobi enam.

Meie andmeil ei ole Läänemerele ühelgi reisiparvlaeval niisugust kategooriat töötajaid. Kui need ametikohad ka koondataud oleksid ja vastava töö tegemiseks mingi firma palgatud, tähendanuks see ikkagi kollektiivlepingu (lisa kohustusliku laevapere koosseisu kohta) rikkumist: laevaperet oleks vähendatud ametiühinguga kokku leppimata.

Ja on neljaski nüanss: kui üks kümnendik töötajaid ei kuulu laevaperre ega tegele ohu korral reisijate päästmisega, aga samas teenindab reisijaid ja kannab vormi, siis reisija loodab neilt abi saada, kui midagi juhtub. Ka need töötajad peaksid olema ohutusalaselt ette valmistatud – selle pealt ei ole viisakas kokku hoida. Võib väita, et soomlastel ja rootslastel on laevapere veelgi väiksem. Aga meid lahutab Soome ja Rootsi lipu mainest kuristik; see jääb "Estonia" õnnetuse tõttu mitmekümneks aastaks nii.

Tahaksin ka rõhutada, et laevatöötaja ei puhka viiepäevase enamjaolt tervistkahjustavates tingimustes töötamise järel kahe päevaga välja, organism ei taastu. Osa neist töötab ka oma viis päeva ainult öösel, ja seejärel peavad nad kaks päeva järsku päeval üleväl olema – pole ju mõtet üksinda öösel üleväl istuda. Niisugune pidev rütmimuutus on organismile samuti ülimalt kahjulik.

Kui ei suudeta taastada endist tööreeži, siis hakkame vaidlustama seda, mida nimetaksin ületunnitööks: eriti sage hakkab see olema talvel, kui laevad ei pea sõiduplaanist kinni ja 8 tunniga ei saada hakkama. Ja ka piirikontrollist laeva jõudmiseks võib töötajal temast olenemata põhjustel lisa-aega kuluda. Nii ei pruugi laevaomaniku kulud tulla sugugi väiksemad kui vana süsteemi ajal.

Aga loomulikult on võimalik kõike läbi rääkida ja kompromisslahendusele jõuda.

Tööandjal, eriti kui "Hansateed" silmas pidada, on mitmeid võimalusi firma tööd efektiivsemaks muuta. Eelkõige motiveerida töötajat tööviljakust tõstma, mitte öelda talle avalikult ajalehes "Kui ei meeldi, minge ära". See pole õige suhtumine oma töötajasse. Kui tööandjat ei huvita töötajate mured, siis ei huvita töötajat ka tööandja mured. Ja sellisel juhul – kui töötajal on valida, kas teha midagi ära või jätta tegemata, siis jätab ta selle tegemata.

Ametiühing loob endale andmebaasi ja hakkab oma liikmetele võimalike töökohtade suhtes nõu andma. See ei tähenda vaid kaugele lipu alla minekut; näiteks *Silja* omanik plaanivat Helsingi- ja muudele lähiliinidele laevu, millel osa laevaperest tuleks Eestist. Me ei tee mehituskontorit, mis teenuse eest raha võtab, vaid kaitseme lihtsalt oma liikmete huve.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

TNT Eesti ja Tolliamet sõlmisid koostöölepingu tollijärelevalve tõhustamiseks

18. oktoobril sõlmisid kiirtranspordi- ja kullerifirma TNT Eesti ja Tolliamet koostöölepingu, et tõhustada tollijärelevalvet ja tõkestada salakaubavedu ning suured Eesti valmisolekut Euroopa Liidu tolliliiduga ühinemiseks.

Koostöölepingule kirjutasid alla kiirtranspordi- ja kullerifirma TNT Eesti juhataja Asko Talu ja Tolliameti peadirektor Rein Talvik. Koostöölepingu eesmärk on leida võimalusi võidelda kaubanduslaste pettuste ja narkootikumide salakaubaveo vastu ning töötada välja praktilisi koostöövorme ebaseadusliku kauba liikumise piiramiseks ja ennetamiseks.

TNT Eesti juhataja Asko Talu sõnul on TNT-l samalaadsete koostöölepingute alusel suured rahvusvahelised kogemused koostöös tolliametkondadega paljudes riikides. Käesoleva lepinguga sätestatakse TNT Eesti järjepidev koostöö Eesti Tolliametiga tolli töö efektiivsuse suurendamiseks võitluses ebaseadusliku kaubanduse ja eriti narkootikumide salakaubaveoga. "Salakaubanduse piiramine peaks olema kõigi rahvusvahelise kaubandusega tegelevate ettevõtete ühishuvi ja selle tagatiseks on eelkõige hästitoimiv tollijärelevalve," ütles Talu.

Tolliameti peadirektor Rein Talvik peab äriorganisatsioonide toetust tollialaste seadusrikkumiste ärahoidmi-

Maailma suurim naftakeemia veo- ja jaotusfirma hakkab kandma nime "Royal Vopak"

Firmade "Royal Pakhoed" ja "Royal Van Ommeren" ühinemisega seoses olevad dokumendid on alates 14. oktoobrist avalikud tutvumiseks mõlema firma kontori-tes.

AS-i Pakterminal 50% aktsiate valdaja, praegu maailma suurima naftakeemia firma "Royal Pakhoed" ja maailma suuruselt kolmanda naftakeemia firma "Royal Van Ommeren" ühinemise tagajärjel tekib maailma suurim naftakeemiatoodete veo- ja jaotusfirma, mis saab nimeks "Royal Vopak".

1. ja 2. novembril toimuvad *Pakhoedi* ja *Van Ommereni* aktsionäride erakorralised koosolekud, mis peaksid kinnitama firmade ühinemise. 3. novembril registreeritakse uus firma notariaalselt ja 4. novembril noteeritakse ühinenu firma aktsiad esmakordselt Amsterdamis börsil.

Vastavalt Euroopa Komisjoni otsusele on *Vopak* ausa konkurentsi huvides kohustatud müüma *Pakhoedi* keemia ja mineraalõli terminali Botlekis (maht 1,5 miljonit m³ ning 50%-

Pressiteade

sel ja avastamisel väga oluliseks. "Rahvusvahelised kogemused kinnitavad, et selline koostöö riigiasutuste ja ettevõtete vahel salakaubanduse tõkestamiseks annab häid tulemusi, muutes tolliformaaluste täitmise klientide jaoks kiiremaks," lausub Talvik.

TNT Eesti oli esimene ettevõtte Eestis, kellele omistati tollimaakleri litsents ning esimene transpordifirma, kellele väljastati ISO 9002 kvaliteedisertifikaat. TNT Eesti AS asutati 1994. aastal peakontoriga Tallinnas.

TNT on Euroopa juhtivaid ülemaailmse kiirtranspordi- ja kulleriteenuse osutajaid. Iga nädal käsitleb TNT 2,1 miljonit kiireloomulist dokumenti, pakki ja kaubasaadetist. TNT võrgustikku kuulub 704 kaubaveokeskust, vaheladu ja 55 transpordikeskust, mida iga päev teenindab üle 14 800 sõiduki ja 39 lennukit.

Rahvusvaheline kiirtranspordi- ja kullerifirma TNT on *TNT Post Groupi* (TPG) tütarfirma. TNT Post Group on Amsterdamis börsil noteeritud ettevõtte, mille peakorter asub Hollandis Amsterdamis. Ettevõtte on üks neljast maailma suurimast integreeritud jaotusfirmast. Oma enam kui 100 000 töötajaga 55 riigis osutab TPG teenuseid rohkem kui 200 riigis. 1998. aastal oli TPG käive 16,3 miljardit Hollandi kuldnat.

18. oktoober

TNT Eesti

Pressiteade

lise osaluse *Van Ommereni* Amsterdamis asuvas keemia, mineraalõli ja gaasi terminalist (maht 486 000 m³).

Pakhoed on maailma suurim keemiatoodete veo- ja jaotuskeskus, millel on 37 jaotuskeskust Euroopas ja 130 Põhja-Ameerikas. Firmale kuulub 37 mahutite terminali (kaasa arvatud ühisettevõtted nagu "Pakterminal") Põhja-Ameerikas ja Aasias kogumahuga 16 miljonit m³. Lisaks kuulub kontserni laevastik, mis koosneb 37 tankerist ja Lääne-Euroopas asuvas laevanduskompaniist. 1998. aastal töötas firmas 6 815 töötajat.

Van Ommereni kontsern koosneb viiel kontinendil asuvas 56 terminalist kogumahuga 15 miljonit m³. Firmale kuulub 137 ookeani- ja siseveekogude tankerist koosnev laevastik ning globaalne prahtimis- ja laevandusagentuuride võrk. 1998. aastal kuulus firmasse üle maailma 2 830 töötajat.

14. oktoober

AS Pakterminal

KALAMEES

Nr. 1 (9) «Meremehe» lisa

Keskonnaministeriumis arutati 2000. aasta Agentuuriteade krevetipüügikorraldust

Keskonnaministeriumi juhtkond, kalandusosakonna spetsialistid ning krevetipüügiga tegelevad ja sellest huvitatud firmade esindajad arutasid keskkonnaministeriumis 20. oktoobril tuleva aasta krevetipüügi korraldust.

Keskonnaministeriumi kalavarude talituse juhataja Enno Kobakene ütles ETAlle, et vastavalt koosoleku otsusele peavad kõik juba Atlandi ookeanil krevette püüdvad ning krevetipüügilube taotlevad firmad esitama keskkonnaministeriumile kahe nädala jooksul ametlikud taotlused kreveti püügiks Loode-Atlandi piirkonnas.

Kui taotlused on esitatud, koguneb keskkonnaministeriumi komisjon, et teha oma lõplik otsus, kui palju

firmasid 2000. aastal Atlandi ookeani loodeossa krevette püüdma lastakse.

Seni on krevetipüügiga tegelenud Loode-Atlandi piirkonnas kolm firmat, kuid nüüd on sellest huvitatud veel neli firmat, ütles Kobakene.

Huvitatuid on seetõttu nii palju, et krevetti on palju tulusam püüda kui kilu ja räime.

Samas on aga Loode-Atlandi Kalandusorganisatsioon kehtestanud kvoodi, mille alusel on Eesti laeva-

dele antud kokku 1667 püügipäeva ning korraga võib Loode-Atlandi kalanduspiirkonnas püüda krevette kaheksa Eesti laeva.

Seitsme firma vahel on seda kvoodi väga raske ära jagada, eriti olukorras, kui seni krevetipüügiga tegelnud firmad on teinud suuri investeeringuid, kuid investeeringuid on teinud ka uustulnukad.

Tänavu üheksa kuuga on kaheksa Eesti laeva püüdnud Loode-Atlandil 8000 tonni krevette, teatas ETAlle keskkonnaministeriumi avalikkussuhete büroo.

21. oktoober

ETA

“Viru Ranna” pankrotihaldurid kandsid oma Agentuuriteade arvele 4,5 miljonit krooni

ASi Viru Rand pankrotitoimkonna poolt tagasi kutsutud pankrotihaldurid on kandnud oma arvele 4,5 miljonit krooni.

ASi Viru Rand pankrotitoimkond kutsus Toomas Saarma ja Arno Mägi septembri lõpus tagasi, põhjendades seda haldurite liiga suurte kulutustega.

Pankrotitoimkonna esimehe sõnul on pankrotihaldurid kandnud oma arvele 4,5 miljonit krooni.

Pankrotitoimkond uurib ka endise pankrotihalduri Toomas Saarma tehinguid, millega müüdi ettevõtte 51 miljoni krooni suurune nõudeõigus edasi Neitsisaartel registreeritud firmale.

Saarma müüs enne enampakkumise tähtaega kalatööstuse pankrotivara 51 miljoni krooni eest riilufirmale “Sesklo Kaubandus”, mille omanik on ettevõtte peadirektor Agu Laanemets.

Ostu-müügilepingu garanteeris Hansapank, mis on ise 76,4 miljoni krooni suuruse nõudega “Viru Ranna” suurim võlausaldaja.

Riilufirmaga sõlmitud pankrotivara ostu-müügilepingust tuleneva 51 miljoni krooni suuruse nõudeõiguse müüs Saarma kallimalt ehk 52 mil-

joni krooniga edasi Neitsisaartel registreeritud firmale. Saarma sõnul on Neitsisaartel registreeritud firma andnud lepingule garantiid ning lepinguga ettenähtud maksetähtaeg on peale jaotusettepanekute kinnitamist, mis toimub peale nõuete kaitsmist. Saarma sõnul vastas ennetähtaegne tervikvara müük võlausaldajate esitatud nõuetele ning üheks müügi tingimuseks oli, et ettevõtte jätkab kalatöötlemist.

“Viru Ranna” endine pankrotihaldur Arno Mägi on nimetanud tagandamise põhjuseid otsituiks.

Mägi ütles “Põhjarannikule”, et tema poleks olnud nõus ennetähtaegse vara müügiga, kuid Saarma tal tehingust ei teatanud.

Mägi lisas, et võlausaldajate koosolek, kus on enamuses Hansapanga esindajad, kiitis vara ostu-müügitehinguid heaks, kuid kolm võlausaldajat esitasid otsuse suhtes kohtule hagid.

“Viru Ranna” uueks pankrotihalduriks määrati Kauri Rattus, kelle volitused algasid 21. oktoobrist.

Saarma on ETAlle öelnud, et ettevõtte tervikvara müügist saadud 51 miljoni kroonist jätkub ilmselt vaid suurima võlausaldaja Hansapanga ja pandiga tagatud laenu osaliseks rahuldamiseks ning töötajatele töötasuõueteks.

“Viru Ranna” võlausaldajate koosolek otsustas veebruaris ettevõtte majandustegevust jätkata niikaua kui võimalik ja müüa töötav ettevõtte tervikuna.

“Viru Ranna” vastu on esitatud kokku 760 nõuet kogusummas 202,9 miljonit krooni. Suurim võlausaldaja on Hansapank, kelle nõue on 76,4 miljonit krooni.

Ida-Viru maakohus kuulutas “Viru Ranna” pankroti välja tänavu 12. jaanuaril ettevõtte enda avalduse põhjal.

Pankrotihalduri kohtule esitatud aruande kohaselt moodustasid ettevõtte bilansilised võlad pankroti väljakuulutamise ajal kokku 162,4 miljonit krooni, ületades ettevõtte varasid ligi 60 miljoni krooniga.

21. oktoober

ETA

M E R E P Ä Ä S T J A

Nr. 3 (17) «Meremehe» lisa

Merepiirivalvuritel oli kutsevõistlus

7.–8. oktoobrini toimus Saaremaal Sääre kordonis merepiirivalvurite esimene kutsevõistlus. Võistluse peakorraldaja oli Saaremaa piirivalvepiirkond, peakohtunik oli Piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja Jüri Kreek. Võistlusalasid oli kuus: merepiirivalvuri triatlon, kordonikorrapidaja–radarivaatleja, merepatrull, rannikupatrull, meremeheoskused ja esmaabi.

Esimese päeva õhtupoolikul, kui ilm oli jahe ja tuuline, aga vihmasadu õnneks lakanud, viidi läbi **merepiirivalvuri triatlon**. See oli ala,

kus 3-liikmeline võistkond pidi "Bella"–paadiga 500 meetrit aerutama, seejärel jooksma 1 meremiili (maal) lasketiiru, kus hinnati käe kindlust

ja silma teravust teenistusrelvast laskmisel. Siin olid kangemad hiidlased.

Ka teisel võistluspäeval soosis ilm võistlejaid: oli küll tuuline, kuid ei sadanud. Hommikul alustati ülejäänud viie võistlusalaga kõigis võistluspaikades üheaegselt. Lõpetanud võistlusala, sõitis võistkond



Endine M/1 "Estonia" Õnnetuse Uurimise Rahvusvaheline Komisjon Soome rühm

Pressiteade

15. 10. 99 kell 15.00

Viimasel ajal on olnud ajakirjanduses artikleid, mille kohaselt on "Estonia" MOB–paadiga (*man over board*) võidud sõita pärast õnnetust. Seejuures on korratud varemgi liikvel olnud kuulujutte mõnede õnnetuse käigus kadunuks jäänud isikute pääsemisest ja nende hilisemast kadumisest.

Soome keskkriminaalpolitsei on kogunud kokku MOB–paadi kohta olevad andmed. Varem on paadi leidmise kohta suhtes esinenud avalikkuses ekslikku teavet. Paat leiti 29. 09. 1994 kell 14.30 Eesti ranniku ligidalt Osmussaarest lääne pool kohast koordinaatidega N 59°16'40" ja E 22°52'12", mitte siis Hanko ligidalt. Leidmiskoht on "Estonia" uppumiskohast 36,8 meremiili kaugusel ida

ja kagu vahelises suunas ning nn Apollo poist umbes 2 meremiili kaugusel põhja pool. Paadi leidis Soome õlitörjelaev "Hylje", millega toodi paat Hankosse, kus see seisab praegugi. Samal ajal leidis "Hylje" MOB–paadi lähedalt ka "Estonia" päästepaadi nr. 6. Seega leiti MOB–paat samalt territooriumilt, kust teisedki "Estonia" päästepaadid.

Paat on enam–vähem terve, kuid paadi kinnituseadmetes on siiski mõningaid vigastusi, mille põhjal on ilmne, et paati pole vette lastud, vaid see on tulnud kinnituskohadest lahti vägivaldselt "Estonia" uppumise käigus.

Ei ole mingeid märke selle kohta, et paadis oleks olnud. Käigulüliti on asendis "vaba" ja käigukang on tühi-käiguasendis.

Paadi kütusetankidesse mahub kütust 186 liitrit. Praegu on seda järel umbes 100 liitrit. Märkidest võib järeldada, et kütust on imbunud merre ning viie aasta jooksul on seda ka haihtunud.

Ükski asjaolu ei toeta oletust, et paati oleks pärast õnnetust kasutatud.

Pressiteate saatis toimetusele Eesti Teede- ja Sideministeerium.

Lisatud on märkus: Soome keskkriminaalpolitsei koostatud dokument (soome keeles) ja selle juurde kuuluvad kolm fotot on välja pandud Soome Õnnetuste Uurimise Keskuse koduleheküljel internetiaadressil www.edita.fi/aib_finland, link "Ajankohtaista".

jeldatust leidis laeva MOB-i valvepaadi Soome õlitörjelaev "Hylje" 29. septembril 1994 kell 14.30 Osmussaare lähedalt, korjas selle üles ning viis samal päeval Hankosse, kus paat tänini seisab. "Lõppraportis MOB-i kohta kirjeldatu on vale", ütles Lehtola. "Ma ei välista, et aruandes võib veel väikesi vigu olla", nentis ta. Lehtola sõnul sattusid valed andmed MOB-i leidmise kohast lõpparuandesse seetõttu, et komisjoniliikmed ei pidanud päästeaatide ja muu varustusega seonduvat oluliseks.

ETA, 20. oktoober

Agentuurikommentaari

Estonia komisjoni liikmed tunnustavad vigu lõppraportis

"Estonia" huku rahvusvahelise komisjoni endiste liikmete sõnul on komisjoni lõpparuandes toodud ekslikke fakte. "Estonia" komisjoni lõpparuande eraldi päästevarustusele pühendatud peatükis on täpselt kirjeldatud, kust ja millistes tin-

gimustes "Estonialt" pärit päästevarustust pärast õnnetust leiti. "Estonia" komisjonis Soomet esindanud Kari Lehtola kinnitab nüüd, et lõppraportis toodud andmed on valed. Lehtola ütles "Eesti Päevalehele", et erinevalt "Estonia" huku lõppraportis kir-



vastavalt graafikule järgmisse võistluspaika.

Kordoni korrapidaja-radarvaatleja pidi lisaks teoreetiliste teadmiste kontrollile lahendama etteantud praktilise olukorra ning tegema radari- ja kaarditöö ülesande, hinnati ka objektide märkimise ja sidepidamise oskusi. Kõige rohkem punkte sai Saare II võistkond.

Merepatrullis tuli näidata oskusi praktilises navigatsioonis ja merepäästel. Saare II paremus.

Rannikupatrullil tuli olla terane tornivaatlusel ning lahendada haldusõigusrikkujaga probleemid (kasvõi käteväänamisega, kui ainult paragrahvijõud piiririkkujat paigale ei kinnita). Väga tasavägine võistlus, 4 meeskonda said ühepalju punkte.

Meremeheoskuste A&O on kindlasti sõlmed, mille tegemise oskus ette näidata tuli ja mille läbipaine kaaluga kindlaks tehti. Lisaks veel viskeliini heitmine täpsuse ja päästerõnga oma kauguse peale. Peipsi parim punktisumma.

Esmaabi osas tuli toime tulla luumurru, arteriaalse verejooksu peatamise, hüpotheriaga ja kunstliku hingamise tegemisega. Ühepalju punkte said 3 võistkonda, kuid maksimumalseid veel mitte.

Pärastlõunal tehti kokkuvõtted ja selgitati välja parimad. Mõõtu võtma oli tulnud kuus võistkonda, kusjuures Saaremaalt kaks. Põhiline tegevuskoht oli Sääre kordonis, merepatrull oli Mõntus, rannikupatrull toimetas Tammuna kandis.

Esikoha sai Hiiumaa piirivalvepiirkond, teiseks jäi Saaremaa ja kolmandaks Põhja piirivalvepiirkond. Võitjaid autasustati Kuresaares Saaremaa piirivalvepiirkonna staabis akna taga krabiseva paduvihma saatel diplomite ja mälestusesemetega. Võitnud võistkond, Hiiumaa piirivalvepiirkond, sai rändauhinna ja kohustuse korraldada järgmine merepiirivalvurite kutsevõistlus.

Ants Arukask
Reet Naber

Piltidel:

① Triatlion: "Bella"-paadiga mererele.

② Meremeheoskused: ega sõlme olegi kerge teha.

③ Radarivaatlejad kaardi taga: soe tubane töö.

Jaan Rõömuse ja
Mati Terve fotod



Sügisehaku juhtumisi

Eesti vetes

Merevalvepäevikust

Avarii sadamavärvavas

10. septembri hilisõhtul teatati merevalvekeskusele, et Pirita sadamast u. 2 miili põhja poole jäi mootoririkke tõttu triivi kaater kuue inimesega pardal.

Naissaare sadamast saadeti sündmuskohale piirivalvekaater, mis võttis avaristi kesköö paiku puksiiri ja alustas liikumist Pirita sadama suunas. 200 m kaugusel sadamavärvavast sattus 1,5–2 meetrise lainega pukseerimistross vintidesse ning kaater pidi jääma ankrusse.

Appi saadetud piirivalvelaev "Torm" võttis kahe tunni pärast mõlemad kaatrid puksiiri ja sildus mõnekümne minuti pärast Pirita sadamas.

Paat leitud, mehed samuti

11. septembri pärastlõunal helistati Vormsilt Haapsalu piirivalvekoridonisse, et keskpäeval Fõrbi küla alt "Bella"-tüüpi paadiga merele läinud kaks meest pole tagasi saabunud.

Otsingupiirkonda siirdus piirivalvelaev "102" ja tund hiljem lennuk, mille meeskond avastas poole tunni pärast mootorpaadi koos puksiiris oleva "Bella"-tüüpi paadiga.

Kahe miili kaugusel Vormsist lõuna pool ankrus olnud ja abistajaid oodanud paadi leidis iseseisvalt otsingutesse lülitunud Vormsi mees, kes oli esmalt piirivalvelt abi palunud. Ta toimetas paadis olnud mehed kaldale.

Kaater triivis merel

11. septembri õhtul helistati Eesti kaatritl merevalvekeskusele ja teatati, et mootoririkke tõttu jäi kaater triivi Vahemadala piirkonnas ning vajatakse abi.

Naissaarelt saadeti sündmuskohale piirivalvekaater, mis võttis avaristi puksiiri ja sildus sellega tund aega hiljem Naissaare sadamas. Kaatril olnud 4 inimest arstiabi ei vajanud.

Kalamehed kadunud

14. septembri õhtul helistas Nina piirivalvekoridonisse naine ja teatas, et hommikul sõitis tema mees koos sõbraga "Progress-4"-tüüpi mootorpaadil Peipsile võrke kontrollima ega ole tagasi saabunud.

Omedu, Nina ja Varnja piirivalvekordoneile anti korraldus jälgida järve ja küsitleda kohalikke kalureid. Küsitluses selgus, et hommikupoolikul oli kaduma jäänud mehi nähtud võrke kontrollimas. Pimeduse saabudes lõpetati vaatlus kaldalt.

Järgmisel hommikul jätkasid otsinguid Nina ja Varnja kordoni piirivalvetoimkonnad. Järvele saadeti kaks piirivalve mootorpaati, otsingutele väljus ka mereinspeksiooni laev "Maru". Juhtunust teatati Tartu päästeametile ja paluti välja saata tuukrid.

Tund aega hiljem avastati kaduma jäänud meeste võrke kontrollides nende ühest otsast sinna takerdunud ning põhja vajunud mootorpaat. Keskpäeva paiku jõudsid Kallaste sadamasse tuukrid ning nende abiga tõsteti uppunud paat pinnale. Tuukrid lõpetasid otsingud kolme tunni pärast, sest nähtavus kahanes alla poole meetri. Kaduma jäänud mehi leida ei õnnestunud.

Jahiga Kadriorgu

14. septembri õhtul teatas Põhja piirivalvepiirkonna korrapidaja merevalvekeskusele, et Tallinna Vanasadamada 1. kai lähedal sõitis madalikule purjejaht ühe inimesega pardal.

Sündmuskohale sõitis Aegna saare all ankrus olnud piirivalvekaater, mis tegi kindlaks, et madalikule oli sõitnud jaht "Tallinn", mille roolis oli joober ja dokumentideta mees. Piirivalvekaater tõmbas jahti madalikult lahti ning sildus koos jahiga Pirita sadamas.

Piritalt tehti kindlaks, et jahti roolis oli Öismäel elav tallinlane. Too anti üle mereinspeksiooni Harju osakonna inspektorile, kes koostas talle jahti alkoholijoober juhtimise ja dokumentide puudumise eest haldusõigusrikkumise protokoll. Seejärel anti öismäelane üle Tallinna Ida politseiosakonna nooremispektorile.

Juhita merele

16. septembri pärastlõunal teatati Ida-Viru häirekeskusest Ida-Viru piirivalvepiirkonna staapi, et Toilast 3 km Ontika poole nähti 300 m kaugusel kaldast töötava mootoriga juhita paati, mis tegi järsu pöörde, läks kummuli ja uppus.

Toila kordonist väljus merele piirivalvekaater ning rannajoont saadeti kontrollima kaks autopatrulli. Kaatri meeskonnalt uppunud paati leida ei õnnestunud ning otsingud lõpetati kahe tunni pärast.

Koplis madalikule

19. septembri õhtul helistati Soome lipu all sõitvalt kaatritl "Mona" merevalvekeskusele ja teatati, et kaa-

ter sõitis Kopli ninast 4 kaabeltaud loode suunas madalikule. Kaatri pardal oli kaks inimest, leket ei tekkinud.

Piritalt sõitis sündmuskohale piirivalvekaater, mille meeskond teatas hilisõhtul, et ei pääse madalikule sõitnud alusele ligi, sest sügavus on kuni 1 m. Sündmuskohale suundus piirivalvelaev "Pikker", millelt välja saadetud mootorpaat võttis kaatril olnud inimesed pardale ja toimetas nad piirivalvelaevale.

"Pikker" jäi sündmuskohale valvesse. Järgmisel päeval tõmbas aluse madalikult lahti kaater "Jürgen" ning pukseeris selle Pirita sadamasse.

Paat läks ümber

25. septembri pärastlõunal läks Peipsil 4 km kaugusel kaldast ümber mootorpaat.

Läheduses viibinud kalalaev võttis vette kukkunud mehed pardale, kuid üks neist oli tolleks ajaks väga raskest seisundis. Kalalaeva vanem teatas juhtunust Vasknarva piirivalvekoridonisse. Vasknarva sadamas sildudes oli üks mehi, kalalaevavanema vend, juba surnud. Teise vettekukkunu viis kohalekutsutud kiirabi haiglasse.

Kaater jäi võrku

28. septembri hilisõhtul teatas Põhja piirivalvepiirkonna korrapidaja merevalvekeskusele, et Paldiski kordonist saadud andmeil takerdus kaater kahe inimesega pardal tõenäoliselt Lohusalu piirkonnas kalavõrkudesse ja vajab abi.

Südaöö paiku suundus otsingute paika piirivalvelaev "Pikker", mille meeskond avastas kaatri poolteise tunni pärast Kakumäe lahest.

Kaater vabastati võrkudest ning suunduti sellega Süsta t. sadamasse.

Purilauaga karile

3. oktoobri õhtul teatati Haapsalu päästeametist Haapsalu piirivalvekoridonisse, et Rukkirahu lõunatipu lähedal jäi merehätta purilaudur.

Haapsalu kordonist sündmuskohale saadetud piirivalvekaatri meeskond võttis merehätta sattunud purilauduri pardale ja toimetas ta Rohuküla sadamasse.

Päästetu seletuse kohaselt oli ta Heltermaalt Rohukülla sõites sattu-

Piirivalve esimene hõljuk jõudis Peipsile

28. septembril jõudis Inglismaalt Eestisse piirivalve esimene hõljuk, mille sõidumadused võimaldavad seda kasutada otsingu- ja päästetöödel ka väga rasketes ilmastikutingimustes ning vahelduval maastikul.

Hõljukeid kasutatakse patrullimiseks järvedel, jõgedel ja mererannikul nii talvel kui suvel, sõltumata vee sügavusest või jää paksusest. Piirivalve hakkab Griffon 2000TDX MkII hõljukit kasutama Peipsi järvel põhiliselt otsingu- ja päästetöödel. Hõljuki jaoks on Alajõeal vastvalminud hoiuplats koos angaariga.

Inglismaal hõljuki katsetustel osalenud meretehnika jaoskonna ohvitseri leitnant **Feliks Siiraku** sõnul ei saa hõljukit tuntud liiklemisvahendite hulka liigitada, sest see ei ole õieti ei maa- ega veesõiduk. Hõljuki alumiiniumist kere on ümbritsetud kummiseelikuga. Elastne kumm ja kompressori poolt pidevalt täiendatav õhkpadid selle all võimaldab hõljukil takistustest ja ebatasasest pinnast sujuvalt üle libiseda. See põhimõte teeb sõiduvahendi ebastabiilsete jääoludega järvel asendamatuks. Kevadise ja sügisese jää liikumise ajal on piirivalve tavasõidukitega raske kalamehi päästa.

Hõljuk on varustatud vaatlus- ja navigatsiooniseadmetega, mis võimaldab seda kasutada ka piiri valvamisel. Hõljuki juhtimiskabiinis on kohad neljale meeskonnaliikmele, kajutiruumi mahub mitu korda rohkem inimesi. Kajutiruumis olevaid pinke on võimalik ka eemaldada, et saada rohkem ruumi päästetöödeks vajaliku varustuse jaoks.

Õhkjahutusega mootor ja kontrollitava labasammuga propeller – põhimõtteliselt samasugune nagu kopiteritel – võimaldavad hõljukil liikuda normaalkiirusel üle 30 sõlme ehk üle 50 km tunnis. Sisekütteks kasutatakse elektripuhureid, mis hoiavad sisetemperatuuri +15 kraadi juures ka suure külmaga. Karmide talveilmade vastu on hõljuki esi- ja külgaknad varustatud elektrisoojendusega.

Eesti piirivalve hankis inglaseelt Griffoni hõljuki viienda Läänemere

riigina. Sama tüüpi hõljuki tellis hiljuti Leedu, poolakate käsutuses on üks väike viiekohaline Griffon, Rootsi rannavalve ja Soome piirivalve kasutavad kumbki kolme Griffon 2000TDX hõljukit. Eesti versioon on viimasega võrreldes moderniseeritud ja veidi suurem: 12 meetrit pikk ja 5 meetrit lai, 4 meetrit kõrge ning kaalub viis tonni. Griffoni hõljuk maksab 6,8 miljonit krooni ja see tasu-

takse siseministeeriumile eraldatud liisingmaksete summadest. Hinna sisse kuulub ka firmapoolne koolitus Eestis. Koolituse läbi teinud piirivalvurid saavad hõljuki juhtimise tunnistuse ning edaspidi võivad koolitatud mehed uutele hõljukikasutajatele ise õpetust anda.

Ingrid Maasik

"Piirivalveleht", 30. september
Jaan Rõõmuse fotod



On laev ja pole ka.



Taga on propeller. Roolikambrisse mahub 4 inimest, veidi madalamasse kajutisse mitu korda rohkem.



nud veealusele kivile, mille tagajärjel purilaud muutus juhimatuks. Merehädaline arstiabi ei vajanud.

SOS-signaaliid

5. oktoobri hommikupoolel sai Paldiski piirivalvekordoni korrapidaja teate, et laeval "Harris" võeti vastu

mayday-signaali. Korrapidaja fikseeris oletatavad koordinaadid Suurupi II poi piirkonnas. Piritalt väljus sündmuskohale üks piirivalvekaater, Lohusalu sadamast teine. Otsingute piirkonnas mereõnnetusele viitavaid märke ei avastatud.

10. oktoobri pärastlõunal sai merevalvekeskus Bodöst teate, et merel avastati avariipoi signaaliid. Saa-

remaa piirivalvepiirkonnast saadeti oletatavat sündmuskohata kontrollima piirivalvelaev "Maru". Kahe tunni pärast otsingupiirkonda jõudnud laeva meeskond kontrollis 9-miilise nähtavuse juures läbi kogu piirkonna, kuid midagi kahtlast ei avastanud.

Piirivalveameti pressiteenistus

Õnnetus tabas "Saatust"

Mallorca kohalikus ajalehes "Diario de Mallorca" ilmus 24. septembril mitmel leheküljel kirjeldus sensatsioonilisest õnnetusest, mis leidis aset eelmisel päeval Vana Muuli juures asuvas Mallorca laevatehases luksusjahi "Destiny" vettelaskmisel.

Jaht oli mõne nädala jooksul olnud plaanilisel dokiülevaatusel. Et jaht oli V-kujulise põhjaga, kasutati selle püstloodis hoidmiseks kolme kraanat laeva mõlemal küljel. Kui laeva rööbastel rullival alusel veesati, varises äkki üks pakpoordis seisev kraana kokku. Arvatavasti seetõttu, et selle vaierit ei lõvendatud võrdsest teiste kraanadega, mistõttu laeva raskus ületas selle kraana kandevõime. Selle tagajärjel varisesid ka teised kaks kraanat samal küljel kokku ja "Destiny" vajus suure raginaga külili. Laeval olnud 16 meeskonnaliikmest kaks viibisid kajutites ja ülejäänud tekil. Need kargasid sealt rambi põhjale, kaheksa neist sai kergeid vigastusi.

"Destiny" purjetas Kaimani saarte lipu all. Laeva pikkus on 48 m, laius 9, süvis 4 meetrit ja veeväljasurve 700 tonni. Luksusjahi, mille väärtus on umbes 300 miljonit Eesti krooni, kuulub arvatavasti ühele Malaisia miljardärile.

Avariis tekkis laeva pardasse auk, mistõttu vesi tungis ahtrisse, täitis veerandi masinaruumist ja kahjustas ahtrise olevat sisustust. Paljud kajutid olid sisse seatud laste jaoks, ja igas kajutis oli oma arvuti. Nähtavasti oli omanik islami usku ning jaht sisustatud tema mitme naise ja paljude laste majutamiseks.

Päästetööde läbiviimiseks on laevatehas pöördunud mitme erialafirma poole välismaal, ja esialgsete

arvestuste kohaselt loodetakse luksusjahi üles tõsta kahe-kolme nädala jooksul. Kindel on aga, et protsessid kindlustuse, remondi, kahjutasude ja muude küsimuste suhtes venivad tulevasse aastatuhandesse...

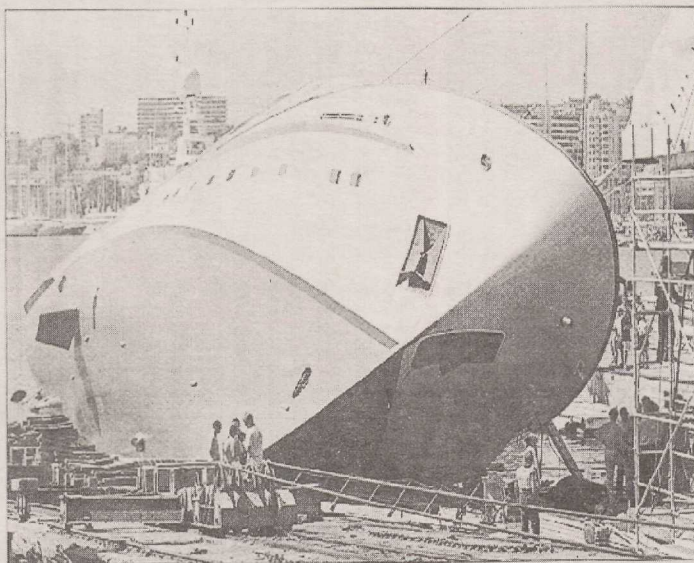
Mallorca

Erik Schmidt

ACCIDENTE EN EL PUERTO

Ocho heridos leves al volcar un yate de lujo en unos astilleros de Palma

El 'Destiny', de 48 metros de eslora y con 16 personas a bordo, iba a ser botado cuando se desplomó



El lujoso yate, de casi cincuenta metros de eslora, quedó completamente volcado sobre uno de sus lados. Foto: Miguel Melián.

estaba a punto de entrar en el agua, y el yate se desplomó en medio de un gran estruendo.

"Sabíamos que tenían que botar el barco esta mañana y vinimos a verlo", comentaba ayer un trabajador del puerto. "Cuando se deslizaba hacia el agua, se han roto las torretas que lo sujetaban, y se ha caído de lado. Lo hemos visto como si fuera en cámara lenta".

Lanzados al agua

En ese momento había en el interior del barco dieciséis tripulantes, la mayoría de nacionalidad británica. Casi todos ellos estaban en cubierta en el momento en el que el barco volcó, y cayeron al agua, su-

Accidente

VOLCADO

El yate 'Destiny' se desplomó ayer sobre uno de sus lados cuando estaba a punto de ser botado en los Astilleros de Mallorca, en Palma.

HERIDOS

Ocho de los dieciséis tripulantes que se encontraban en la embarcación fueron trasladados a diversos hospitales.

Ajaleht "Diario de Mallorca" selgitas ja näitas enneolematut juhtumit tervelt neljal küljel.

Riskinumber

Soome autoriteetne merendusajakiri "Navigator" kajastab meremajandusega seotut. Arvestades merenduse olulisust sellele riigile, on ajakirjas alati juttu uutest projektidest, uute laevaliini avamisest, sadamate moderniseerimisest ning kindlasti ka laevachitusest ja väiksematest firmadest, mis teevad töid kogu maailma ulatuses. Mõõda ei minda ka riiklikust merenduspoliitikast ja ajalooteemadest, kuid nende käsitus on peaaesjalikult informatiivne.

Värske ajakirjanumber (nr 6) erineb oma rõhuasetusest varasematest tugevasti: eelkõige käsitletakse tegevusala ohutusega seonduvaid probleeme, alates loomulikult meresõiduohutusest ja lõpetades kaubanduspuhustega.

Juhtkirjast: * Viimasel ajal on kasvanud rahvusvahelist kaubavahetust ohustavad riskid;

* Tehniliste täiustustega koos ei ole usaldus äripartnerite vahel sugugi paranenud. Uued tehnilised lahendused on kaasa toonud uued ahvatlused ebaausaks tegevuseks;

* Selles "Navigatori" numbris räägitakse turvalisusest mitte ainult meresõiduohutuse seisukohalt, vaid ka osana kogu transpordiprotsessis;

* Sageli öeldakse, et hind otsustab. Nii võib ka olla. Kuid lõppude lõpuks on tänapäevase konkurentsi otsustavaim, endisest olulisem tegur usaldatav, paindlik transport.

Meresõiduohutusega seonduv hulk artikleid:

* Riiklik mereohutusala auhind "Sea Sunday" anti tänavu Soome Merepäästeseltsile (*Suomen Meripelastusseura*).

"Sea Sunday" nimeline auhind on Soomes asutatud 1996. a. ja seda antakse välja konkreetsete



Juhtum merematkelaevaga

Troopiline tulekahju

20. septembril avaldas "Carnival Cruise Lines" järgmise pressiteate:

"Carnival Cruise Lines", osa "Carnival Corporationist"... teatas, et eile õhtul umbes kell 6.15 puhkes kruisilaeva "Tropicale" masinaruumis tulekahju. Ehkki tuli kustutati ning reisijad ega laevapere ei saanud viga, jäi laev käigu- ta. Kõik teised laeva talitlused toimivad.

Carnivali tehnikud püüavad liikumis- võimet taastada. Laev on ca 100 miili Tampast edelas.

"Teeme kõik, mis võimalik, et püüda tagada meie külalistele, kes on pardal, mugavuse ja leida kiired lahendused kõigile, kes on selle olukorra tõttu kannatanud. See hõlmab ka neid, kes on tänaseks väljakuulutatud, aga ärajää- vate järgmisele reisile piletid ostnud," ütles "Carnival Cruise Lines'i" presi- dent Bob Dickinson.

Ta ütles, et lisaks saavad 1096 par- dal viibivat nelja-päeva-matke reisijat hü- vituseks tasuta kolme- või nelja-päeva- matke. Ärajäänud reisile pileti ostnuile pakutakse edaspidi asemele 50% hin- naalandusega reis.

"Palume siiralt vabandust, et oleme nurjanud oma külaliste puhkusplaani- da loodame, et tasuta ja allahindlusega reiseid vähegi leevendavad kogetud pet- tumust," ütles Dickinson."

Tulekahjusid juhtub aastas mitu

Seni pole viga. Kuigi kõlab ebaloo- giliselt, on tulekahju ohtlikem sünd- mus mistahes laeval sellest hooli- mata, et veest ümberringi puudust pole. Tulekahjusid tuleb meremat- kelaevadel ette vähemalt kord aas- tas. Tänavu näiteks "Sun Vistal" (up- pus), "Norwayl", "SeaBreeze'l" ja nüüd "Tropicalel".

Esimesed teated Carnivali ametnikelt olid olnud isegi vähem dramaatilised ning rääkinud "väikesest tulekahjust, mis summutati mõne minutiga".

Tuli väike, kahju suur

Sestpeale kui "Tropicale" polnud võimeline Tampasse tagasi pöördu-

ma troopikatormi "Harvey" tõttu, polnud kellelgi kahtlust, et teated on õiged. Seni, kuni laev jõudis kolm päeva hiljem Port Manteesse Tampa lahes.

Reisijad hoidsid omakirjutatud loosungeid "Appi! Pole vett ega tua- lette!" Üks reisija rääkis hiljem: "...reisijate hulgas levis kumu, et ülatekil on uputus. Ja tõesti, kui ronisime trepist üles, võisime näha jõge trepist alla voolamas. Meid ei lubatud kajuteisse tagasi, et oma asju ringi paigutada."

Reisijad pidid püsima evakuat- sioonijaamades kuni 12 tundi, pool sellest ajast toidu ja veeta. Mõned reisijad kirjeldasid laevaperet kui "ülbet ja ebasõbralikku", v.a. mõned, aga siis ülimalt positiivsed muljed. Õnnetuseks polnud olukord siis pa- rem, kui reisijad oma kajuteisse lu- bati. "Et inimesed olid ärkvel järgmi- se päevani, hakkasid tualetid täitu- ma. Kõik kajutid hakkasid haisema. Mõned naised olid sunnitud kasuta- ma prügikaste... Ikka veel polnud voolavat vett ja olukord läks halve- maks."

Basseinis polnud vett olnud kogu kruisi ajal, kuid see täideti, kui USA

rannavalve võttis laevaga ühendust. "Laevalviibijailt hakkas tulema tea- teid, et nad on näinud, kui tulekahju tahmajälgi tekil üle värviti, tulekus- tutid pandi seintele, kus neid enne polnud, laeva koristati hoolikalt, lõh- kenud torud ja muu kolu kadusid, lagi pesti puhtaks ja parandati paljusid asju. Carnival täitis basseini, tõi välja tekiansambli ning et oli esimene päik- sepaisteline päev ja samuti teate töt- tü, et rannavalve on tulekul, olid kõik tekil. Just siis, kui kopter tuli, jagati välja tasuta rummipunssi ning kelne- rid hakkasid ümberringi tantsima. Varem polnud tekikelnerid kogu krui- si jooksul tantsinud."

Olin lootnud, et need teated on valed, aga teiste reisijate omad olid samasugused kui eeltoodu. Minu arvates oleks töe rääkimine selle koh- ta, mis "Tropicalel" tegelikult juhtus, kahjustanud laevafirma mainet vä- hem kui esitatud *muinasjutt*, mille vi- hased kuisereisijad kiiresti ümber lükkasid.

"Tropicale" ärajäänud reiseid tõttu lükatil edasi Carnivali superlaeva, kaks korda suurema "Imaginationi" plaaniline dokiülevalvatus oktoobris.

Raoul Fiebig

"The Wheelhouse", 1. oktoober

www.stutt.com/wheel

Tõlkinud Madli Vitismann

Laevafirma maine hävib internetis

Kommentaar

Eeltooduga samalaadseid reisimul- jeid võib tarbijakaitsekallakuga "The Wheelhouse's" mõnikord kohata kõi- gi muude positiivsete muljete, õpe- tuste ja sõiduplaanide vahel. Et see internetilehekülj poleks prügikast, kuhu juhuslik paha tuju välja kalla- ta, selle eest hoolitsevad toimetajad. Mõne probleemidega reisi kirjeldami- seks on esitatud kaks vastupidist arvamust, nimi all, nii et tegu pole vaid kuulujuttudega.

Kuigi laevafirma arvates 100 miili kaugusel merel olevad probleemid kaldale ei paista, levivad need pahan- datud reisijate käe läbi hiljem kiiresti selles maailmajaos, kus kodune in- ternetiühendus on argine asi. Edasi aga koguni üle maailma.

Tasuta pakutud hüvitusreis lohutab siiski paljusid – tegu on inimestega, kellele see puhkuseviis väga meeldib. Aga nad teavad ka täpselt, mida oma raha eest oodata võivad – sellekski harib neid see internetajakiri.

Madli Vitismann



tegude või saavutuste eest mereohutuse alases töös. On öeldud, et seda ei pea igal aastal välja andma. Soome Merepäästeseltsile anti see tunnus- tusena seltsi rohkem kui 100-aastase eduka tege- vuse eest merepäästel.

Esimesena sai Soomes selle auhinna 1996. a. Kari Lehtola, 1998. a. oli selle saajaks Merenkulkulaitose me- reohutusjuht Heikki Valkonen.

* Merepäästjatel on käesolev aasta olnud ka aluste soetamise aasta, neid on saadud kokku kümme- kond. Kõik ei ole kaugeltki uued, on ostetud näi- teks kasutatuid Inglismaalt, saadud oma mere- väelt ja mereadministratsioonilt. Eriti rahul ollak- se uue merepäästeristlejaga, mis on 17-meetrine alumiiniumalune, kiirusega ca 20 sõlme. Riigipool- ne finantseerimine tuleb suures osas hasartmän- gude arvelt.

* Aina suuremaks probleemiks, millega Põhjamaad on koos tegelema hakanud, on saamas lasti kinnitamine laevadel, eriti konteinerite ja treilerite veol.

* Riskianalüüs: meie kodumaa turvalise sisekauba- dusega harjunud firmadele on rahvusvahelise kauba- duse riskid tulnud lausa üllatusena. Riskidele ja nen- de vältimisele ei ole piisavalt tähelepanu osutatud.

* Mereliikluse teenindus paraneb; teated laevade koh- ta, nende väljumise ja saabumise aja kohta, nende las- tidest, eriti aga ohtlikest kaupadest on järgmisel aas- tatusandlusalustatavamad, kui mereliikluses võetakse kasutusele uued andmeedastussüsteemid.

* Laadimis-lõssimistöde juures on kõige ähvardava- maks ohuks tulekahju. Need on selle numbri turvali- susteemad. Valdav enamik numbri kogumahust, kuid seda enam näitab see, kuidas meremajandus tunneb end sõltuvat turvaküsimustest.

Reet Naber

Mereväe ajateenijal distsiplinaarkaristusi 51. Ei, 52!

Täna oleks 90-aastaseks saanud ilmselt kõigile meie ajaloo mereväejuhtidele kõige visamalt ebameeldivusi valmistanud mees, käis mõte läbi pea, kui oktoobrikuu 13. päeval lappasin Eesti Riigiarhiivis mõningaid kaustu, mis pealkirja järgi sisaldavad süü- ja kuritegudega seotud dokumente.

Ajendiks sai see, et Saaremaal õpustate lõpus sai noori mereväelasi õritatud, et pole nagu õige asi, kui linn mereväelasi mitu päeva täis, aga ajalehtedes ei ühtki skandaalipojukestki mitte, ei keegi kakelnud, põõsa all maganud ega olnud ka mingit löömingut eri rahvaste esindajate vahel. No ei, lõpuks kaks ajateenijat tegid asja ehk paukpadruniga paugu ära ja nii leidsid rahvusvahelised mereväeõppused ka üleriigilises pressis kaastamist.

Aastate lõikes on üleastumised ikka olnud seotud aja vaimuga, laadilt ja sisult sõltunud majanduslikust ja poliitilisest olukorrast.

1919.-20. aasta kirjavahetus väärnähte kohta sisaldab erinevaid juhtumeid: vargusi, joobnud olekus lärimitsemist ja revolvrilaskmisi, vastuhakkamisi, väejookse, naisterahvas-te tülitamist ja rumalate sõnadega sõimamist, salakaubavedu, altkäemaksuvõtmise süüdistuse (mis aga osutus laimamiseks), "Lennukilt" kompasside vargust, aga ka loata kaardimängimist, staabiauto avariid.

Aga aeg oli tollal keeruline, sõda veel käis ja kõik oli alles alguses. Tegelda tuli veel saksameelsete vastupanuga tagalas, punameelsete kihutuskooolekutega jne. Näiteks juhtum, kui detsembris 1919 alamkapten käskis Tallinna vaksalis soomusrong nr 2 ärasõidu ajal kuulipildujatest lahingupadrunitega tervitustule avada.

Aga ka **ohvitseride 52 allkirjaga kiri**, milles avaldatakse protesti Asutava Kogu liikme Asti vastu, kes oma sõnavõttus oli haavanud Pitka au.

Lihtsam on lugeda ja mõista neid tegusid, mis tehti 30-ndate aastate lõpupeole. *Nihil novi* ehk ei midagi uut siin merekalda peal.

52 distsiplinaarkaristust

Mereväe õppekompanii II j madrus OR süüteod olid arutusel Tallinna Sõjaringkonnakohtu avalikul kohtustungil 1937. a. sügisel.

OR oli Viljandimaa mees, sündinud 13. oktoobril 1909. 28. oktoobril 1931 tuli ta ajateenijana mereväe õppekompaniisse. 12. septembrist 1932 kuni 1. veebruarini 1935 kandis karistust distsiplinaarkompaniis;

1. veebruarist 20. juunini 1935 oli sõjaväe vangimajas (vabastati tingimisi enne tähtaega). 3. augustil 1935 oli tähtis päev: ta ülendati II järgu madruseks. Siis oli jälle sõjaväe vangimajas 18. jaanuarist 1936 kuni 18. juulini 1937.

Distsiplinaarkaristusi oli seks ajaks kogunenud poolsada ja üks veel peale. Sama aasta 15. septembri õhtul läks linna peale (hüppesse) ja alles hommikul jõudis "viinas-tanud olekus" kompaniisse tagasi. Nagu süüdistuskokkuvõttest lugeda võib, "pani ta selle süüteo toime pärast kohtu poolt temale parandamata elukommete eest mõistetud karistuse ärakandmist".

Kõrgeauline kohus arutas süütegu põhjalikult ja mõistis OR-ile kolm kuud sõjaväelist karistust. Aga "arvesse võttes R. äärmist kergemeel-sust süüteo kordasaatmisel, tema kahetsemist ja lubadust ennast parandada, leidis kohus õiglase olevat karistust kergendada ja lõpuks jõuti temale kui ajateenijale ühe kuu sõjaväelise vangistusega." Kohtukulud määrati OR, aga tema maksujouetuse riigi kanda.

1938. aasta veebruaris oli OR jälle kohtu all. Seekord süüdistatuna selles, et ta:

1. 9. novembril 1938, kui oli kompaniiülema poolt linna lubatud, tegi katset saatevalvuri käest ära põgeneda;

2. lärimitses Tallinna tänavail ja tülitas temale vastu tulnud naisisikuid;

3. linnast tagasitulekul heitis tänavale pikali maha ja ei täitnud ülema korraldust tagasi tulla;

4. 6.-9. novembrini 1937 võõrandas temale riigi poolt alaliselt välja antud kraamivarustusest ühe voodilina, ühe ihusärgi, ühe paari aluspükse ja ühe valge rinnaesise.

Seekord mees ennast süüdi ei tunnistanud ja talle mõisteti 1 aasta 6 kuud vangimaja ja Merejõudude Staabi kasuks sisse nõuda 4.91 (mis kraam väärt oli.)

Vanade kalade toetuseks

Vanema ja tugevama õigusega on ka enne sõda püütud raha teenida. 1937. aasta detsembris enne

joulupühi laenas mereväe õppekompanii ajateenija EPP, olles sama kompanii II rühma IV jao üle-maks, temale alluvalt noorelt BLilt 1 krooni raha: läks Sõjaringkonna-kohtusse.

Järgmise aasta juulis oli Meresides nõudnud madrus noorema kutse mereväelastelt igaühelt 50 senti "vanade kalade toetuseks". Mitteenandjatele ähvardas teha "külmad kupud". Üks vastuhakkaja sai lüüa, aga rahakoguja läks kohtu alla.

Võõrandatud kroon

1938. aasta märtsis läks õppekompaniis isiklikust lukustatud kapist 1 kroon raha kaduma II j m RLil, isiklikust lukustatud kohvrast ALil paar uusi sõjaväe kindaid, ALil pükste taskust 1 kroon 27 senti, VLil kuivatuskapist paar uusi sõjaväe poolsaapaid.

Uuriti, kuulati üle, vormistati selle kohta hulk pabereid (dokumente), aga süüdlas/süüdlasi ei leitud. Vaid VL pidi oma saapad kinni maksma (12.25 krooni).

Madruses peab kõik olema ilus

Oma väljanägemise pärast kannatas Pihkva kubermangus sündinud madrus NA, kes veebruaris 1938 sai 1 karistus-teenistustustoimkonna selle eest, et "linnas olles kandis mütsi peas viltu, vooder seest lahti võetud, traat sissepoole voodert asetatud ja mütsi esiaäre hoidja maha vajutatud". Kahe nädala pärast sai 15 päeva kasarmuaresti selle eest, et "ilma loata õmbles kitsamaks temale tarvitada antud vormi pluuse". Mais sai ta 7 päeva kasarmuaresti, sest oli omavoliliselt oma poolpalitu 5 cm lühemaks õmmelnud, ehk küll juurdlejale seletas, et oli linnas käies vaadanud, kuidas teistel vormilusti istus, temal aga väga halvasti hoidis.

Armumispalvet ei läinudki vaja

1938. aasta mais kirjutas II j madrus AS korraliku koolilapsekirjaga "Tema Ekstsellents härra Vabariigi Presidendile" armumispalvet, et "muudetaks ära temale mõistetud 5 kuud sõjaväelist vangistust /.../ ja ta saaks tagasi tulla ausale tööle ühiskonda".

Kriminaalkaristust tal varem polnud, kuid väiksemaid "ulakusi" küll: oli omavalmistatud, loata hoitud revolvrast paugutamise, va-

Rannaehitised

Omal ajal moodustasid meie mererannad osa rahvus-, kodu-, maa- ja merenduskuultuurist; need ühendasid inimesi merega. Palju oli mitmesuguseid rannaehitisi ja -rajatisi, millest nüüd enam jälgegi ei ole.

Toonane kalapüük nõudis, et igal kaluripaatkonnal oleks oma randumiskoht: lauter, võrgumaja, võrkaed ja kalurite onnid (püüumajad). Kõigepealt ehitati randa

lauter.

Selle moodustas rannas raudkividest mere ulatuv kiviaed, mis kulges nii kaugele vette, et kalalastis paat võis ka kõige madalama veeseisuga vabalt lautrisse sisse ujuda. Tavaliselt oli ühes vaiksuses abajas mitu lautrit kõrvu, üksikuid oli vähe. Lautrikivid saadi samast mererannast või toodi põllult ehk karjamaalt kohale. Kivid laoti viilkatuse moodi müüriks, st. alt laiemaks ja pealt kitsamaks. Aia kõrgus maismaal oli 50–60 cm, meres aga nii palju, et ka kõige kõr-

gema veeseisuga kivid välja ulatuksid. Lautri põhi oli kaetud kruusa või paekivide ja kiviklibuga. Et paat ujaks lautris paremini, sujuvalt, selleks pandi lautri põhja, põiki üle lautri okaspuust, soovitatavalt kuusest, metsakuivi vaiguseid umbes 15–20 cm läbimõelduga palke. Mõni peremees tahus palgil ühe külje siledaks ja pani selle vees ülespoole. Et palgid pinnale ei tõuseks, pandi palgiotste peale raudkivid raskuseks. Lautri laiuse määras vaba ruum rannas; enamjaolt olid lautrid 6–8 m laiused. Lautrite vahetus läheduses oli

võrkaed.

See oli alati ühenduses oma lautri ja merega. Sageli oli võrkaed piiratud taraga, et loomad aeda ei pääseks. Aias paiknesid pününised – mörrad, mörravaiad, võrgud, noodad, põhjaõnged, mailiõnged (spetsiaalsed haugipüügi õnged), lodjad, merepaadid, püstkraana, ankrud, ketid, köied, poid ja muu. Ühesõnaga, seal oli kõik,

mida kalur vajas, sealhulges ka väike käsivanker.

Oli nii ühe kui mitme paatkonna võrkaedu. Võrkaiad paiknesid paralleelselt merega. Nimetus tulenes sellest, et kunagi püüti räime, kilu, siiga ja ahvenat peamiselt võrkudega. Merelt toodi võrkaeda kalu ja pününiseid, mis sageli olid mudased ja sassis ning rebenenud. Võrkaias olid püsti pandud siledakshööveldatud 2–2,5 m pikad postid ehk vabed, millede ülemisest otsast käis läbi 50–60 cm pikk sile puupulk, mille otsa riputati võrgud. Seal puhastati võrgud kaladest, meremudast ja adrust, neid kuivatati ja parandati.

Ühesõnaga, võrkaed oli rannas koht, kus kalur tegi kõiki mere ja kalapüügi seotud töid. Võrkaias võis olla ka

võrgumaja.

(Järgneb)

Manivald Kuik



his enda purju joomine (a/1 "Lembitu" ühiskajutist oli võtnud loata pudeli viina ja selle ära joonud), puhkuse ajal linnas erariietes olnud, purjuspäi tegutsenud Kopli tänava restorani "Lõbus Talupoeg" ees, kasarmus valvealusena olles joovastavaid jookke joonud. Armuandmispalve andis siis, kui oli kohtu all olnud pärast purjus peaga Koplis kaklemist ja pärast seda, kui ta kasarmusse toimetati, seal aspirandile vastu rindu löönud.

Kuna aga oli vastu võetud amnestiaseadus, vabastati ta selle põhjal karistusest ja kriminaalvastutusest ning armuandmispalve saadeti Merejõudude staapi tagasi.

Mis nad tulevad...

Vahel ikka tuli ka suuremaid vahetõrgete öiendamisi ette. 1938. a. 1. augustil saadeti Merejõudude Staapi reageerimiseks Tallinna Garnisoni korrapidaja ettekanne: "31. juulil kella 2100 aegus on Stroomi rannas olnud madruste ja eraisikute vahel löömine, madruste on sellest osa võtnud umbes 20 meest, kes viinastanud olnud. Politsei poolt on Mereväe õppekompaniist saanud välja kutsutud patrull, kellel aga madruste pole olnud võimalik kinni pidada, sest viimased pagenud metsa".

Õppekompanii valveohvitser kandis staabiülemale ette: "Korrapidaja

teatas, et patrull ei olevat rannal enam madruste leidnud ja tulnud tagasi. Õppekompaniist, Sidest ja Töökomandost olevat jalutajaid kuni 15 meest olnud, kuid kõik nad ilmunud korrektselt kaines olekus ja ei olevat teadnud midagi korrariikkumistest".

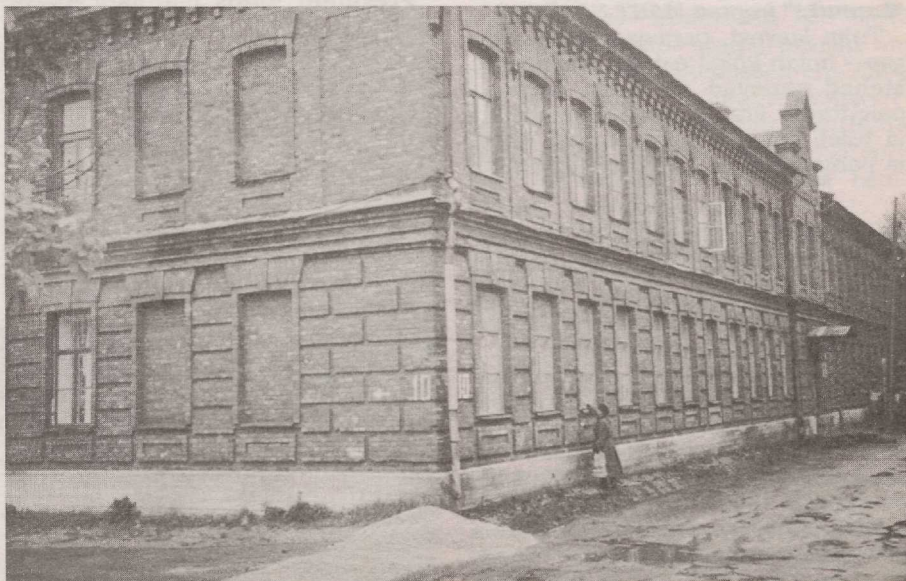
Pärast põhjalikku uurimist selgus, et kaks eraisikut mereväelastele kallale tulnud, kellele siis teised appi läinud.

Eraisikute kohta alustas politsei juurdlust, mereväelased olid õige asja eest väljas olnud.

Omade eest seismisega tõmmati mõnigi kord politsei või garnisoni korrapidaja pahameel enda peale. Kui 1935. aasta juulis oli "Marduse" madrus AR Narva maanteel purjus ja politseinik tahtis ta ära toimetada, siis vähe sellest, et kaks kolleegi teda ära ei toimetanud, nad astusid vahele ja mehel õnnestus politseikordniku käest ära põgeneda. Igaüks sai vastava karistuse ikkagi.

Arhiividokumente luges ja noppis mõned keissid välja

Reet Naber



Selles majas Väike-Patarei tänaval olevat paiknenud sõjaringkonna kohus. Majal on ka mälestustahvel — seal on elanud Aleksander Madli Vitismanni foto

Teele!

Nädal enne "Lennuki" teeselaatmist, 8. oktoobril oli Kaugpurjetamise Selts "Thetis" – see on organisatsioon, mis korraldas ümbermaailmasõidu ettevalmistamist –, kutsunud "Baltic Jetile" meeskonna toetajad ja sõbrad.

Laevatäie kaasaelava publiku ees ütlesid omi häid soove kaasa reisi toetajad. Reisile pandi kaasa viimaseid kingitusi: näiteks haridusminister Tõnis Lukas arvas, et võõral maal ilma "Võõrsõnastikuta" hakkama ei saa. Peaministrit esindanud valitsuse pressibüroo juhataja Kaarel Tarand oli riigi varakambritest leidnud asjakohase raamatu – Eesti lipust – ja veel üht-teist. Eesti Raadio direktor Ain Saarna oli kaasa pakkinud reisimusiika CD-plaadid, "Reval Grupp" televiisori. "Lennuki" fännklubi võõrustanud "Nordic JetLine'i" tegevdirektor Mikael Granrot pidas vajalikuks eestlastele kui tublidele meresõitjatele kaasa anda sinimustvalge maakera.

Reisimoonaks olid suitsuvorstid ja aastakäiguvein 1991, "Lennuki" ehitanud "Saare Paadilt" aga hauskar – seda minevat kindlasti tarvis.

Meeskonnaliikmete lapsed müüsid kohalviibijatele ümberilmareisi embleemiga postkaarte ja särke, meeskond võis aga viimase õhtu veeta "Finest Hotel Grupi" pakutud sadamakõrtsis "Bonnie ja Clyde".

Tutvustati "Lennuki" varumeeskonda: sellesse kuuluvad Tiit Karuks, Marko Kadanik, Tiit Sarapuu, Tõnis Palts, Urmas Arumäe, Janno Simm, Tõnis Arro, Mart Maastik, Olev Tischler, Indrek Kirss.

"Thetis" oli leidnud sõidule 57 toetajafirmat.

Päev enne ...

Mida teete ööpäev enne väljasõitu, "Lennuki" kapten MART SAARSO?

Tulin laevast, parasjagu olen pangas – hoian kõigil asjadel silma peal. Mehed panevad proviant laeva ja paigutavad ära. Kõik on tihedalt täis ja tuleb paberile kirja panna: kapid ja panipaigad on nummerdatud ning



ainult 1 küsimus

Tallinna Sadama juhatuse esimees RIHO RASMANN, miks Tallinna Sadama embleem on "Lennuki" võõril?

See on puhas reklaam. Pandud teadlikult just sinna, sest igasse sadamasse läheb laev sisse, nina ees. Purje peale ei pannud sellepärast, et sadamasse saabudes on purjed alati maas. Embleemi koht on täpselt valitud; selle eest maksti normaalne summa, et saaksime just ainukesena oma embleemi võõrile, nii et on näha: Eesti lipu all tuleb sisse laev, mille kodusadam on Tallinna Sadam. Siin näeme reklaamist konkreetset kasu.



Teelemineku paduvihm tormirõivais meeskonda ei heidutanud. Põhimeeskonnas on (vasakult): Mart Saarlo, Arne Tuisk, Tiit Riisalo, Margus Kastehein, Tiit Pruuli, Kaido Kama.



President andis igäuhele kaasa oma käepigistuse.



Esimesena jõuab võõramaa sadamasse AS-i Tallinna Sadam embleem. Isi Trapido fotod

asjadel on aadress, et neid vajadusel kiiresti leida. Lasti on umbes paar tonni, ja hi suurust arvestades on laadung märkimisväärne – istume sees veeliini ülemise servani.

Õõseks lubati juba lumelõrtsi, kas jõuate õigel ajal minema?

Halvemad kui lõrts on miinuskraadid, jaht võib hakata jäätuma. Paratamatult on reisi esimene osa märg ja külm: nii Läänemeres, Põhjames, Taani väinades, Englise kanalis kui ka Biskaias. Veel halvem oleks seejuures lääne- või edelatuul, mis vihma näkku viskab.

Peale Biskaiat peaks elu hakkama heledamaks minema. Seal on tuul soodsamast suunast ja ilm soojem.

Sealt kaugelt saab "Lennuki" kohta teateid aadressil:

www.lennuk.xxl.ee

Esimeste nädalate päevik täienes tihedami ni Hirtshalsis tormivarjus olles.



"Lennuk" asus teele uhke eskaadri saatel, ...



... purjel ja kerel toetajate embleemid.

Ärasõit

16. oktoobril, kui "Lennukit" Piritalt teele saadeti, sadas paduvihma. Kuid meeskonnal ja suurel osal publikust olid tormirõivad seljas ning kilekatuse alt mikrofone öeldud sõnad soojendasid südant.

Küllap oli kõige soojem eelmise ümberilmapurjetaja Alar Volmeri öeldu:

Eesti on vaba maa ja igaüks võib minna, kuhu tahab. Ja kui ta on suutnud nüüpalju toetajaid koguda, et see võimalikuks osutub, miks mitte.

Mõeldes, kui palju on Mardil müile, Aarnel kogemusi ja aastaid, usun, et kui nad on jõudnud kuhugi Prantsusmaa kanti, on ülejäänud meestel oskusi rohkem kui neil, kes igal suvel ümber Aegna ja Naissaare kihutavad.

Mida soovida? Kui mina läksin ümbermaailmareisile, oli mul Helsingis kaasas abikaasa ja kui võistlus startis Inglis-



"Lennukile" pakiti kaasa Tootsi maakeri "Nordic Jet Line'ilt", 7 "Võõrsõnastikku", raamat Eesti lipust, CD-sid Eesti Raadiost ja... 7 "Meremeest".

Madli Vitismanni foto

maalt, ei olnud kedagi. Aga vaadake ringi, mehed: kui paljud on teid ära saatmas. Kui ma alguses sellesse projekti eriti ei uskunud, siis nüüd olen valmis paati kaasa hüppama. Mast maha ja seitse jalga vett kiilu alla!

President Lennart Meri pani vihmavarju kokku ja ütles igale mehele oma head soovid ükshaaval kaasa.

Kui kell 2 otsad anti, saatis "Lennukit" Piritla jõelt teele suur jahtide eskaader, kai äärde ei jäänud pea kedagi.

Päev hiljem

Kuidas möödus "Lennukil" esimene sõidupäev?

Tänane päev möödus soodsas tuules. Ilm oli suurepärase, vahel ainult veidi tibutas. Hommikul kell 8.55 andsime Lehtmat otsad, praegu on jäänud 3 tundi Roomassaareni. Oleme (kell 19.50) Öunsaare poolsaare traaversis, hakkame Vätta ja Hallirahu vahele jõudma. Teeme 7,5 sõlme – normaalses tuules on see "Lennukile" normaalne käik.

Laevas tegevus jätkub, on vaja asju sättida, kõik üle kontrollida ja töoandensis seada.

Millal Eesti vetest välja saate?

Saaremaal läheb veel aega ja veidi paberitööd. Saarlased olevat ka ootel, et meid Roomassaarest ära saata. Minema saame saame ehk tööpäeva lõpus, ka piiriületuse vormistamine seal.

Kellega ma rääkisin?

Kapteniga. Meil on vahid nagu kaubalaevastikus: kell 4, 8, 12 jne.

Kas ka söögiajad on nagu kaubalaevastikus?

Mitte nii täpselt.

Madli Vitismann

Kristiina Klaose fotod

Meremuuseumi dessandist Lätimaale

Nagu paljudel muudelgi elualadel, hakkasid ka Eesti Meremuuseumi välissidemed kiiresti laienema kümnekonna aasta eest. Merendusajaloolised sidemed on eriti püsivalt mitmekülgseiks jäänud põhjanaabritega – Helsingist Pietarsaarini. See oli asjade loomulik käik, kui arvestada hõimurahvaste sajandeid kestnud meresidemeid.

Samal ajal hakkasid rublaaegsed kontaktid lõunanaabritega omandama ajalooõhngu. Teadmine, et Läti merenduse minevik pole meie omast põrmugi vaesem, jäi argitoimetuste varju. Kontaktide taastamise mõte sai teoks tänavu 30. septembril, kui meie meremuuseumi neli töötajat Riiga jõudsid. Sealsed kolleegid töötavad vanalinnas Palasta t. 4 asutuses nimega

Riia Linna- ja Meremuuseum.

Kuus merendusajaloo tegelevat kolleegi oli kalleid külalisi kohvilauas ootamas. Vastastikust pärimist viimaste aastate tegevuse kohta oli mõistagi palju. Ilze Bernsone ja meie muuseumi direktor Urmas Dresen vahetasid mereleksikone. Soliidse mahuga eestikeelne "Mereleksikon" (1996) peaks olema lugejate enamikule tuntud. Lätlaste teistsuguse ülesehitusega entsüklopeedia, mis ilmus 1998. aastal, kannab nime "*Latvijas jurnieciibas vesture 1850-1950*". Meie leksikonist väiksema mahuga teatmeteose sisu jaotub kolmeks: meremeeste lühibiograafiad, laevad ja meresõit; lisaks palju illustratsioone. Viimane osa sisaldab andmeid sadamate, merekoolide, laevakompaniide, tuletornide ja tehaste kohta.

Muuseumi merendusala ekspositsioon paikneb kahes saalis, kus üldpinda tunduvalt vähem kui meie Paksus Margareetas. Käsitletud on Läti merenduse ajalugu alates X sajandist kuni 1991. aastani. Merenduse arengu üldjooned on meil sarnased, kuid see ei tähenda eksponeeritu sarnasust. On ju muuseumikogud täienenud erinevaid teid pidi, mõjutatuna osalt subjektiivseist tegureist. Läbi aegade Baltikumi suurima linnana oli Riia ühtlasi suur merekaubanduse keskus. Sellest annab märku ka muuseumis nähaolev.

Lätlaste rahvusliku merenduse tõusaeg oli nagu meilgi 19. sajandi tei-

sel poolel, mil randades ehitati sadu purjelaevu. Ainažis/Heinastes 1891. aastal valminud neljamastilist barkantiini "Andreas Weide" peavad, muide, omaks nii lätlased kui eestlased. Midagi traagilist selles pole, kuna sündmuspaik Liivimaal oli eesti- ja läti keelse rahva piirimail ning tegelikult olnud Veided hoopis liivi sugu.

Samal aastal valmis Ventspilsis neljamastiline kahvelkuunar "Abraham". Mõjuka merendustegelase Krisjanis Valdemarsi (1825-1891) toel rajati praeguse Läti alale 10 liht-rahva merekooli, mis 20. sajandi alguseks jõudsid ette valmistada ligi 3000 kaug- ja lähisõidupaberitega laevajuhti.

Sõjaeelsel iseseisvusajal

kulges Eesti ja Läti merenduse areng sarnaselt. 1940. aastaks oli Läti kaubalaevastiku üldtonnaaž 201 063 brt, seega veidi väiksem kui meil (217 559 brt). Nende koondnumbrite taga on mõnevõrra erinev ajaloo pilt. Nimelt oli üle 3000 brt aurikuid meil 10, Lätis 27. Purjelaevu oli Eestis arvel 150, lätlastel vaid 7. Viimaste numbrite suur eri-

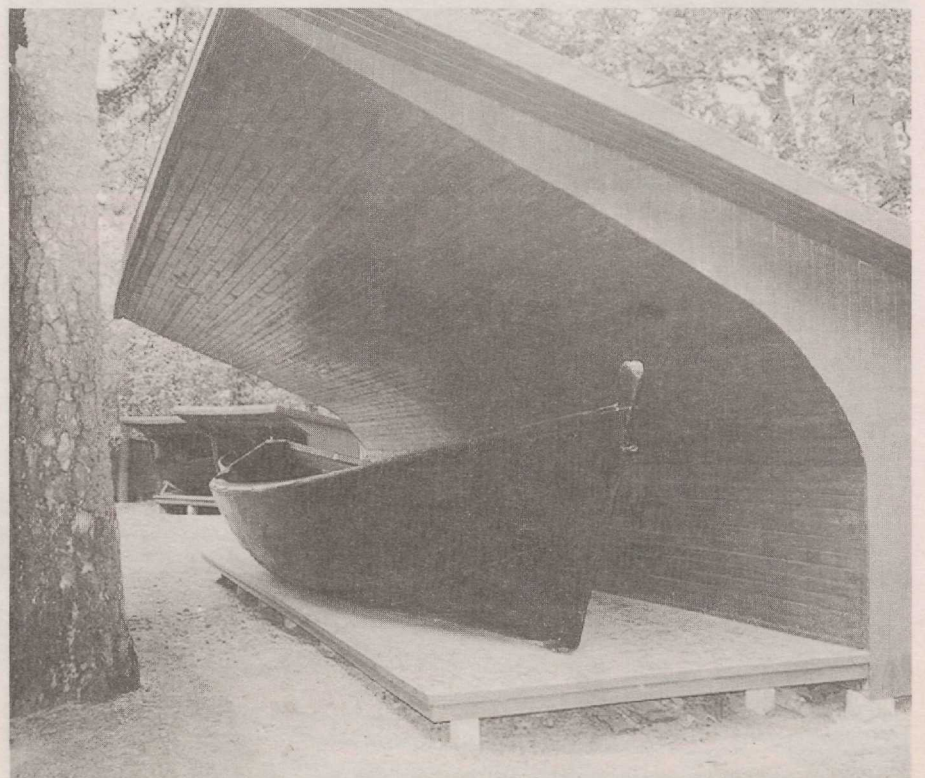
nevus on seotud ranniku eripäraga, Eesti saartega.

Lätlaste uhkuseks olnud jäämurdja "Krisjanis Valdemars" hukkus 1941. aasta augustis miiniväljal Juminda lähistel. Taganevad punaväelased õhkisid Läti allveelaevad "Ronis" ja "Spidola" Liepajas juba 23. juunil 1941. Meil on imekombel alles nii "Suur Tõll" kui allveelaev "Lembit". Teadmine naabrite laevade käekäigust peaks lisama meie muuseumilaevadele veelgi kaalukust. Nende seisukord on tahes-tahtmata seotud kogu Eesti merenduse prestiižiga.

Riias jõudsimel külastada ka kesklinnas asuvat suurejoonelist

Läti Sõjamuuseumi.

Püsinäitus 4000 m² suurusel pinnal kajastab sõjateemat keskaegsetest relvadest metsavendluse ja Läti kaitseväge taastamiseni. Sõjad on ajaloo lahutamatu osa, mille näitamine ei tarvitse olla militarismi propagand. Läti Sõjamuuseumi arvukas personal pühendab palju tööaega lasteüritustele. Olemasolevail andmeil



"Oskari paat" Ventspilsis muuseumis. 1939. a. valmis Läti menufilm "Kaluri poeg" Vilis Lacise romaani järgi. Fotol olevat paati kasutas filmis peategelane.



puuduvad Euroopa riikidest oma sõjamuuseumid lisaks Eestile Andorras ja Liechtensteinis.

Mis Riias veel silma hakkas? Varasemast paljudele tuttav Läti Punaste Kütide Muuseumi raskepärane hoonelahmakas kannab nüüd Okupatsioonimuuseumi nime. See pole seotud sõjamuuseumiga. Kaalutakse hoone lammutamist vana Riia ajaloolise ilme taastamise huvides.

Läti merendusajaleht "Juras Vestis"

lõpetas tänavu majanduslikel põhjustel ilmumise. Kahju! 1992. aastast peale kord nädalas läti ja vene keeles ilmunud ajaleht oli meilegi huvipakkuv.

Riia elupulss on Tallinnast suurlinlikum. Polnud uudiseks, et lätlased moodustavad oma pealinna elanikest nabi kolmandiku, kuid kesklinnas seda küll eriti tunda polnud.

Riias suundusime Kuramaale,

kus järgmine sihtpunkt oli Ventspils. Seal pakkus eelkõige huvi rannarahva vabaõhumuuseum oma 17 vana paadiga. Eksponeeritud merepaatide kogum on Baltikumis ainulaadne, kuna sihipärast kogumistööd alustati juba 1953. aastal.

Kaluripaadi suurus ja vorm sõltuvad rannamere omapärast. Kuramaa lahesoppideta läänerannikul on laine pikkus ja amplituud sootuks erinev meie Väinamerest või madalast Pärnu lahest. Sellele vastavalt on ka sõudepaadid suured ja rasked, sealhulgas nelja aerupaariga. Eksponeeritud on nii lahtisi kui ka suuri poolteki kajutiga mootorpaate 1930–1950-ndaist aastaist. Lisaks Kuramaa paatidele on vaatamiseks üks Aafrika kanuu.

Samal avaral territooriumil on liivi ja Kurzeme lätlaste kalurielamud kõrvalhoonetega, hollandi tüüpi tuulik, I maailmasõja aegne kohalikke rannakülasid ühendanud kitsarööpmelise raudtee lõik kolme vaguniga, laevaankrud jm. Külatajaid oli rohkesti, kuna ajaloopedantsusele polnud ohvriks toodud atraktiivsust: oli ka kõitega karussell, kiik, kohvik ja laste mänguplatsid.

Eespool nimetasin Eesti ja Läti merenduse arengu ühisjooni. Nii see laias laastus ongi. Kuid Kuramaa merendusajalugu pakub 17. sajandist peatükki, millele

meil pole sarnast.

Kuramaa Kettlerite soost hertsogite seas oli esileküündivaid 1642.–

1682. aastani valitsenud Jakob – imetlusväärse haarde ja energiaga ülik. Ta kutsus Hollandist laevameistreid, kelle juhatusel algas Ventspilsis ja mujal tolle aja kohta suurte purjelaevade ehitamine. Jakobi valitsemisajal valmis Kuramaal 79 kauba- ja 40 sõjalaeva. Ehitamise käigus koolitati välja kohalikke laevameistreid. Kuramaa laevu müüdi Prantsusmaale (27), Inglismaale, Veneetsiasse...

Mõistagi purjetas palju laevu Kuramaa lipu all, viies läbi Taani väinade kohaliku leivavilja, lina ja linaseemet ning kanepit. Lisaks laevandusele pani hertsog 17 Kuramaa paigas aluse raua tootmisele kohalikust soomaagist. 1650-ndate aastate algul said Kuramaa kolooniateks Tobago saar Venezuela lähistel ja Püha Andrease saar Gambia jõe suudmes Aafrikas. Tobagos andsid tulu hertsogi tubaka-, kohvi- ja suhkrurooistandused. Ühendust asumaadega pidasid Kuramaa laevad.

Kuidas selline edu Euroopa mõjukestest eemal ikkagi võimalikuks sai? Hertsog Jakob kasutas osavalt ära Kesk- ja Lääne-Euroopas parajasti peetava Kolmekümneaastase sõja lõpuperioodi majandusliku kaose. Kuigi asumaad tuli hiljem inglastele loovutada ja hertsogi laevastik hävis Rootsi-Poola sõjas, jäid alles kohalikud ametioskused ja meresõidukogemus. Kõrvutades hertsog Jakobi haaret tolaeegse Eestimaa aadli kopitanud mõttelaadiga, tuleb tunnistada, et kuramaalastel oli valitsejaga vedanud.

Tänane Ventspils, naabrite naftapealinn, on samas suurusjärgus meie suvepealinna Pärnuga. Venta jõe sadamakaide lähistel on vanad merehõngulised hoonekvartalid

meeldivalt heakorrastatud nagu meie Pärnu kesklinngi.

Ventspilsist suundusime põhja, Kolka poole. Rannikuteele jäi

Mazirbe

– peaaegu väljasurnud, lätistatud liivlaste kultuuri viljelemise viimane keskus. Silt kena rahvamaja seinal kinnitas soome, eesti ja ungari keeles, et hoone on püstitatud hõimurahvaste abiga. Liivlaste lätistamises 1920–1930-ndail aastail on mõndagi ühist meie rannarootslaste eestistamise katsega Pätsi ajal. Viimane oli küll vähem tulemuslik, kuna tegemist oli suurema rahva kohaliku killuga.

Mazirbe lähistel keerasime teelt korraks randa, kuhu N. Liidu piiritsiooni aegadel sisemaa lätlase jalg ei tohtinud astuda. Nii kaugale kui silm ulatus, laius inimtühi puhas liivarand. Kolm suurt traalpaati oli kuivale veetud, ühel neist kell pika kumeda kõlaga (pronksist, ja alles!).

Kolka neem ehk Kolkasrags

on asustuseta paik. Oli laupäev ning kohale jõudes selgus, et me polnud seal kaugeltki ainsad uudistajad. Neemetipu joonel rulluvad kokku lained läänest ja idast, Liivi lahelt. Pilt on efektne. Põhjas, 4 km kaugusel tehissaarel paistab Kolka tuletorni siluett, veepiiril on kunagise tuletorni varemed. Kolka neeme võib nimetada looduslikuks merendusmälestiseks, kuhu pole midagi tarvis juurde lisada.

Kuigi Sõrve säär oli vaid mõnekümne kilomeetri kaugusel, kulges tagasitee ikka ümber Liivi lahe.

Taastatud Läti-kontaktid annavad edaspidi kindlasti mõlemapoolset tõi tulu.

Jaak Sammet
Urmas Dreseni fotod



Kuramaa rannavaade Mazirbe lähedal.

Kõikidele "Hioma" meremeestele

19. oktoobril avati Eesti Meremuuseumis kõigi Eesti muuseumide kõige parem näitus*. Teemaks parklaeva "Hioma"*** saatus.

Paksu Margareeta esimene korrus on tundmatuseni muutunud. Tõrvalõhn lööb ninna. Laevaehitusest järele jäänud laastud, poldid, tööriistad, köiepuntrad nurga taga. Ja sealsamas: Tallinna (sadamalinna) panoraam, puitsilla ääres veel kaks purjelaeva. Kai peal mahajääjad-mehed merelaule laulmas. Seintel maalid laevast, sadamatest, laevaelust. See on siis aeg, kui laev valmis ja on vist Tallinnast oma esimese lasti saanud? Ja siis tulevad kaile ka omanikud: parun ja kaasomaniku proua, riigivõimu esindaja hõbenööpide säraga mundril, kapten/admiral, meremees***.

Kutsuvad kohale tulnud, esialgu uudishimulikult piidleva külalistesumma kaasa mõttelisele reisile Hiiumaal ehitatud parklaevaga "Hioma" ta ehitusplatsilt kuni Riguldi rannale viimast rannahoidet otsima ja lõpetama kõrtsis oma valu väljaelanud meremeeste seltsis.

Õige kursi annavad mehed igaks mõtetuuna muutmiseks laeva erinevaid eluetappidel ja "Löötspillid"**** muudavad vaataja meeleolu vastavalt sellele, kas laeval ja ta meeskonnal on käes edukas või traagiline aeg.

Lõpuks on kõrtsilauad pikali, ruum klaasikilde täis, pildid viltu ja kunagi ilusad purjekamudelid pingi taha kukkunud. Ainult meri meelkitab aknast väljavaatajat endiselt oma poole*****.

Niisuguse meeleolupildi löi meremuuseumi rahvas neile, kes kutse peale sel teisipäeva pealelõunal muuseumi tulnud. Mõned väited peab vist lahti seletama.

* Eesti muuseumide parim näitus.

1998. aastal korraldati Eesti muuseumide festival. Narvas oli muuseumidel võimalus kasutada sealset muuseumi ruume ja oma vabalt valitud teemal näitus üles seada. Kui töö tehtud, vaatas komisjon näitused üle ja sealsamas Narvas korraldatud muuseumitöötajate seminaril kuulutati Eesti Meremuuseumi näitus "Hioma" 1848-1857. Esimese laevaga ümber Kap Hoorni** ülekaalukalt parimaks väljapanekuks. Au ja tunnustusega käis kaasas ka rahaline preemia. Kultuuriministeriumi museoloogiaspetsialistid tõstsid esile eriti loovat lähenemist ja originaalsust teema avamisel.

Näitust on pärast Narvat vaadata olnud Hiiumaal, Pärnus, Kotka me-



Näitus algas kõigi tegelaste osavõtul (paremalt): Urmas Dresen, Katrin Sepalaan, Peedu Sammalsoo, Roman Matkiewicz, Tiit Einberg, ...

repäevadel Soomes ja nüüd lõpuks ka kodus.

** Parklaev "Hioma"

on parun Ewald von Ungern-Sternbergi 1848. a. Hiiumaal Suursadamas vette lastud parklaev, mis oma reisidel seilas Hiiumaalt pärit meeskonnaga (v.a. kapten ja tüürimees). See on teadaolevalt esimene Eestis ehitatud laev, mis on purjetanud üle ekvaatori ja ümber Kap Hoorni, ta meeskonnaliikmeid võib nimetada Eesti esimeseks kaphoornereiteks.

Näitusel ongi peatunud laeva eluloo erinevatel aspektidel: ehitamine, esimesed reisirid Inglismaa ja Hispaania sadamatesse, Liverpool, Hamburg, laevatöö, Kap Hoorn, Callao reidile jõudmine, lipuvahetus, koolera, tagasitee Tallinna 1857. a., laevahukk, meremeeste viimane puhkepaik Pühalepa kirikuaias. Laeva lugu, mis on täis rasket tööd, traagikat, kistuna ka suurte riikide poliitikasse, aga ka sadamalinnade ahvatlusi ja kodusaare rahu.

Kes tahab veel laeva kohta teada saada, võib lugeda "Eesti Laevanduse Aastaraamatust 1999" Urmas Dreseni vastavasisulist artiklit.

*** Näituse meeskond oli: Urmas Dresen, Katrin Sepalaan, Roman Matkiewicz, Tiit Einberg, Peedu Sammalsoo.

Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresen: "Ideede andis tõuke ka see, et möödunud aastal sai 150 aastat "Hioma" vetteajamisest. Me polnud küll mingid esmaavastajad - "Hioma" lugu oli ennegi tuntud -, aga muuseumide festivaliks arvasime

teha avarama alltekstiga, meresõidu ilu ja valu markeeriva näituse. Rääkisid Bruno Paoga, kes on sellest laevast varemgi kirjutanud, ning sain temalt üht-teist lisa kuulda. Ja meil on ju kunstnik - Roman Matkiewicz -, tema tegi pildid ja selle järgi sai laeva loo mängida. Sest meil ei ole ju ühtki originaaleksponaati, mille kohta võiks öelda, et see on selle laeva pealt. Arhiivitoimikuid aga näitusele välja ei pane. Nii ongi näitus meie meeskonna poolne nägemus ühe purjelaeva saatusest."

**** Väikeste Löötspillide Ühing

sadamalinna silueti ees (Port Revel) sadamakail oli just õige seltskond õigel ajal õiges kohas. Sobisid no nii hästi, nagu oleksid üks osa selle purjelaeva meresõitjatest (või vähemalt järeלטulijad). Marko Matvere ütles, et temagi tunneb suurt mõnu sellises ümbruses muusikat tehes. "Olen ju totaalne fänn - siin isegi iga poolkõdu-nenud tekiplank annab inspiratsiooni ja kutsu kaasa. Siin ei ole asja, mis ei sobiks meiega kokku. See kai sobib. Need asjad sobivad. Need ki-vidki sobivad. Vaatad seda kõike ja lood tulevad nagu ise-enesest. Siin tuleb meelde kõik see, mida meremehele on rääkinud ja ka see, mida ise merega seoses kogetud ja tuntuud. Meremuuseumiga on seotud ka meie esimene CD - siit saime kaanepildi. Aga mängime siin küll esimest korda.

Nüüd mõtleme, et hea meelega teeks siin midagi ka selle näituse lõpetamisel. Otsime väikestviisi uut materjali. Oleme saanud siinsetelt inimestelt mõned kassetid töölaulu-



dega ja selle projektiga tahaksime edasi töötada. Töölaulud, need on ju rütmihoidmise laulud kas ankrupeli ümberajamisel või köietõmbamisel, mis aitab eesttõotaja/laulja ja meeskonna panna oma jõudu koondama ja selle üle kandma nii ketile kui ankrule jms. Kaalul on ju palju, palja lihasjõuga tuli teha raske töö, aga selle toore jõu kõrval kulus ka hingejõudu, mida laul aitas koondada.

Kogu see meretunnetus, merearmastus või kuidas seda nimetada, on

nii ähmane, et seletada seda kuidagi ei saa. See kas on või seda ei ole. Olen ise pärnakas ja võib-olla sealt olen ka mingi eelduse hinge saanud. Mereta oma elu ette ei kujuta, ja seda olen ka tunda saanud, et merd austavad inimesed on küll tihtipeale karused, kuid sisemuses vaieldamatult merest mõjutatud, omamoodi hella ja tundiku hingega inimesed."

Muusikameeste ühine arvamus oli, et Paksus Margareetas just selle näituse sees on neil väga hea mängida-lauda. Euroremonti ja neonvalgustuse see ei sobi - seal pole enam sel-

list hinge. Aga siia, kõikuvate laudadega kai peale - kuidas veel!

Ja nagu korralikus sadamakõrtsis ikka: kes leidis jutukaaslase rummiklaasi ja suitsusingiviilaka juures, kes löi kortsu järgi tantsu. Ja rahul ilmselt igaüks.

***** Kõrts (Hamburgi oma, osa ekspositsioonist)

oli "Hioma" meestel nii segi peksitud, (kuigi mitte lootusetult, sest kolleegide kingitud laevarott valis oma pelgupaiga just sinna), et kalleid külalisi sinna enam lubada ei saanud. Aga muuseumi ekspositsioonis tegelikult eriti ei tegutseta ka. Nagu rannaribalt, mis muuseumi välja jookseb ja kus hukkunud laevadelt pärinevat leida võib, keegi tavapäraselt endale ahjukütteks või niisama kaasavõtmiseks ehk midagi kaasa ei vii.

***** Meremuuseumi kollektiivi mõte ja töö



on mõjuva tulemuseni viinud. Jõudu neile ka edasiseks. Emotsionaalse sissejuhatusega kogu meremuuseumi ekspositsioonile, kinnitamaks igale külalisele, et just sadamalinn Tallinna meresõiduajalugu tutvustavas asutuses ollakse, on see näitus väga mõjukas ka. Ülemiste korruste tunduvalt akadeemilisema väljapaneku eksponaadid hakkavad näituse kõrval ka hoopis teistmoodi ja nüansikamalt rääkima ja haakuma. Näiteks "Hiomalt" ära karanud madruse Kimbergi vanemapõlve pilt.

Reet Naber



... ja lõppes tühjakäänud kõrtsiga.

“Meremehe” ristsõna

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

PAREMALE: 1. Vene geograaf ja loodusteadlane, uurinud väljasurnud kalu. 5. Purjelaev, mille inglane W. Dampier seigeldes ja röövides sooritas 1691. a. lõpulejõudnud ümbermaailmareisi. 12. Kaks Läänemere äärset riiki. 13. Örstedti tähis. 14. Number (soome lüh.). 16. Kõrgeim mereväeohvitser. 17. Sadam Ida-Virumaal Pühajõe suudmes. 18. Taanlase K. Olseni konstrueeritud monotüüpklass, mille jahte on Eestiski ehitatud. 19. Angerjas (vene k.). 21. Eine. 22. ... üle parda. 24. ...meri. 25. Sadamalinn tšerkesside alal Venemaal. 28. Ajalooline piirkond Araabia mere ääres, praeguses Pakistani Belutšistanis. 29. Maailmamere nõo ja süvikute põhi. 32. Kalavõrgu kinnitusaas. 34. Süümetu. 36. Musta mere äärse riigi pealinn. 37. ...komi. 39. Mongoolia haldusüksus. 41. Põhikeel Bengali lahe äärses Orissas. 42. Piirkond. 43. Seatina (saksa k.). 44. Meelekoht. 45. ...õlu. 48. 1. paremale küsitud eesnimi. 49. Caesari nimest tulenenud isevalitseja tiitel. 50. Harva kasutatav USA sõjalaeva nimetusele eelnev tiitel. 51. Kaks-

ALLA: 1. Põhjaelustik. 2. 1935. a. asutatud Eesti ja Rootsi laevaomanike ühing. 3. Radio Station = raadiojaam (lüh.). 4. Eesti laulja, laulnud Vambot E. Kapi ooperis "Tasuleegid". 5. Järjestikku. 6. Itaalia meremeeste kaitsepühak. 7. Poolsaar Aasias. 8. Etruuria elanik. 9. Kaks ühenimelist linna, üks Kanadas, teine üle jõe USA-s. 10. Pea (vene k.). 11. Teatmeteos (lüh.). 15. Aru, mõistus. 20. Mereäärne rahn. 23. Kiviluts. 26. Jõgi, Lääne-Siberi peamine veetee. 27. Suunama, suundama. 29. Telesaade (lüh.). 30. 17.-18. saj. väikelaeval enamasti Skandinaavias ja Venemaal. 31. Pisiveekogus. 33. Kaks rooma numbriga. 35. Andis või võttis rendile. 37. Purje tuulde seadmise tross. 38. Kaksikäshäälilik. 40. Kardeelid. 46. Argooni sümbol. 47. Sina (saksa k.).

Koostanud **Märt Kullo**

15 jalga kiilu all

75 aastat suurtükilaeva "Meeme" hukkumisest

Tänavu 14. novembril saab täis kolmveerandsada aastat Eesti merejõudude ühest mustemast päevast - lahingumiinide traalimisel hukkus suurtükilaev "Meeme". Eesti Riigiarhiivis säilitatavad dokumendid lubavad meil selle kurva sündmuse käiku meenutada.

Miks tegeles suurtükilaev miinitraalimisega?

Selle kaugel aja peale tagasi vaadates ei ole ilmselt ülearune selgitada, miks tegeles 1924. aastal miinitraalimisega suurtükilaev, kas merejõududel miinitraalereid ei olnudki, milline oli meie vete miinohtlikkus sel ajal jne. Neile küsimustele vastamiseks on kõigepealt vaja ära märkida olulisemad momendid Eesti Vabariigi miinitraalimise loost.

Miine täis rannikuveed saime parandina I maailmasõjast, Vabadussõja ajal meie merejõudude, aga ka inglaste ja venelaste veesatud miinide arv on suhteliselt väike, võrreldes eelneva sõja käigus veesatute üldarvuga.

1918. aasta novembris, kui algas Eesti Merejõudude formeerimine, seadis selle organiseerija, 2. järgu kapten Rudolf Schiller kokku esimesed miinitraalimise kavad. Praktilise miinitraalimiseni jõuti 19. jaanuaril 1919, kui loodud üksus nimega **Traalimise Ekspeditsioon** alustas nelja miinitraaleriga tööd Paldiski lahes. 15. märtsil 1919 formeeriti see ümber iseseisvaks üksuseks **Traalite Divisjon** ja aja jooksul suurenes ka miinitraalierite arv, aga 15. jaanuarist 1921 likvideeriti Eesti Merejõudude koosseisust Traalite divisjon. Kaubandus-Tööstusministeeriumi **Mereasjanduse Peavalitsusele** anti üle 14 miinitraalerit ja üks baaslaev koos erivarustusega ja selle **Traalimisosakond** alustas vabapalgalise isikkoosseisuga tegevust alates 1. märtsist 1921. Reorganiseerimise põhjuseks toodi majanduslikud kaalutlused.

1922. aasta mais moodustati **kaks rahvusvahelist miinitraalimiskomisjoni**, millest üks asus Berliinis ja teine Petrogradis. Eesti osales mõlema komisjoni töös. Kindlaks olid määratud osalejate miinidest puhastamise merealad ja tööde käigust informatsiooni vahetamise ja avalikustamise kord. Saksamaa oli 1921. a. juulis alustanud oma miinitraalieritega tööd Läänemeres, sealhulgas ka Soome lahe suudmes ja Eesti saarte läänerannikul.



Suurtükilaev "Meeme" Lõssa juures. 2. juuli 1921.

Miinitraalimisorganisatsioon pole vajalik

Eesti oli temale määratud alad läbi traalinud 1922. aasta sügiseks, navigatsiooni lõpuks. Aastatel 1919-1922 olid Eesti miinitraalerid läbi traalinud 1679 ruutmiili ja leidnud ning hävitanud 633 miini. Nüüd tuldi järeldusele, et miinitraalimisega tegeleva organisatsiooni järgi enam vajadust ei ole ja **Mereasjanduse Peavalitsuse Traalimise Osakond likvideeriti 1. maiks 1923**. Tööle jäeti ainult üks minöör, kelle kohustuseks oli hävitada neid miine, mida meri endiselt päris ohtralt randadesse tõi. Osakonna likvideerimisel anti Merejõududele üle ainult traalimisvarustus ning miinitraalerid "Kalev", "Olev", "Tahkona" ja "Lehtma". Enamik laevu, sealhulgas suuremad miinitraalerid "Suurop" ja "Ristna" jäid Teedeministeeriumi alluvusse. Osa aluseid anti ka Siseministeeriumi Piirivalve Valitsusele.

Kuid peagi selgus, et miinitraalimisorganisatsioon likvideerimisega oli kiirustatud. Juba **5. mail 1923** pöördus teedeminister K. Kark (alates 22. maist 1922 oli Mereasjanduse Peavalitsus Teedeministeeriumi alluvuses) sõjaministri kindralmajor J. Sootsi poole palvega teha korraldus Soela ja Voosi laevasõidukanalite läbitraalimiseks. Selgunud oli, et Traalimise Osa-

kond oli need läbi traalinud ainult 10 jala (3 m) sügavuseni, samal ajal kui kanalitest läbi sõita oli lubatud laevadel süvisega kuni 15 jalga (4,5 m).

Vastav korraldus jõudis Merejõudude Staapi.

Käsk selge, kuid kuidas seda täita?

Oli tekitatud miinitraalimise probleem tänu riigi juhtkonna ühekülgse, ainult majandusliku poole esiletõstmisega nii mõnegi riigikaitselise küsimuse lahendamisel. Selle tulemusena ei olnud meil rivis ühtki miinitraalerit ja lisaks sellele oli enamik selle eriala spetsialiste seoses koosseisude koondamisega juba 1921. aastal teenistusest lahkunud. Merejõududele üle (tagasi) antud miinitraalerid olid reservis ja mehitamata, peale selle vajasis hädasti remonti.

Nii langetati otsus rakendada traalimistöödel suurtükilaevu "**Mardus**" ja "**Meeme**", sest parasjagu olid need selleks tööks kõige sobivamad, seda peamiselt ühe asjaolu - 2,1-meetrise süvisepoolest. 18. juunil 1923 said nende komandörid korralduse Soela ja Voosi laevasõiduteed läbi traalida. Juba 26. juunil teatati Tallinna, et Soela on läbi traalitud. Veidi hiljem jõuti samale tulemusele Voosis. Miine ei leitud.



1923. aasta septembris ja oktoobris osalesid mõlemad laevad Kassari lahes torpeedopaadi A-32 (hilisem "Sulev") ülestõstmisel.

1924. aastal muutus olukord veelgi keerulisemaks: ilmnes, et mõned miiniväljad on üldse läbi traalimata. Maaülemajaja ajal pandi enamik miine veepinnast 2,5-5 m sügavusele - pealveelaevade vastu. Kuid samal ajal tõi allveelaevade aktiivne kasutuselevõtt päevakorda vajaduse ka nende vastu võitlemiseks. Selleks võeti samad miinid. Kuna 1916. aastal olid Saksa allveemiiniveeskjate lahinguretkeid ulatunud Soome lahes peaaegu Kronlinna alla, siis pani Vene laevastik 1917. aastal nende vastu välja Naissaare piirkonnas ankrumiine 9 m, 19 m, 27 m ja sügavamalegi merepinnast. Informatsiooni neist miiniväljadest saadi millegi pärast alles 1924. aastal, ja sedagi Soomest.

Aastail 1919-1922 oli miine traalitud traalikäiguga veepinnast 6-12 m sügavusel, peamiselt 9 meetri peal. 19 m ja 27 m sügavusel olnud miine traalid lihtsalt ei haaranud. Tulemuseks oli, et mitu aastat sõitsid laevad rahumeeli üle miiniväljade.

Vajadus läbi traalida suured alad, eriti Naissaarest loodes, tingis otsuse reservist tööle rakendada miinitraalerid "Kalev", "Olev", "Tahkona" ja "Lehtma". Viimased kaks olid küll eelmisel aastal ajutiselt üle antud Piirivalve Valitsusele, aga nüüd võeti need tagasi Merejõududesse. Kuid kõik neli laeva vajadis eelnevat kordaseadmist ja sellepärast läksid esialgu hoopis remonti.

Nii alustasid esimestena 21. juunil 1924 traalimistöid jälle "Mardus" ja "Meeme". Neile oli abiks läbitraalitud ala toodritega tähistamisel Merejõudude Side ja Abilaevastiku Osakonna aurupaat nr 22.

Merejõudude Juhataja 2. juuli 1924. a. päevakäsuga formeeriti ajutine laevade koondis **Traalerite Salkkond**, mille koosseisus olid "Mardus", "Meeme", "Kalev", "Olev", "Tahkona", ja "Lehtma". Ülemaks määrati kaptenmajor Joosep Pruun (VR I/3).

Praktilise lahingumiinitraalimise kogemuste omandamiseks seati riviohviteridele, peamiselt 1921. a. Mereväe Kadettide kooli I lennu lõpetanutele, sisse mõnenädalane rotatsiooniantennist Salkkonna laevadel komandöride abidena.

Esimesena traaliti läbi miiniväli Kakumäest põhjas. Järgmisena võeti käsile see, mis asus Naissaarest loodes ja lõpuks Naissaarest kagus. Kõigilt neilt miiniväljadelt saadi kätte kokku 189 miini ja neid lõhkes traalides veel 36 tükki.

Tööde käigus juhtus "Meemel" järjekordne õnnetus: 3. juulil 1924 sai traalipadrundi plahvatuse tagajärjel surma laeva pootsman Roman Krimming.

Samal ajal jätkati informatsiooni kogumist endiste miiniväljade kohta ja sügise poole saadi umbmääraseid teateid sellest, et Naissaarest loodes on miine pandud suuremale sügavusele kui 27,4 m (90 jalga).

"Meeme" viimane traalimine

Kuigi laevastiku selleastane navigatsioon oli praktiliselt lõppenud, otsustati siiski teha kontrolltraalimine. Tallinnast Miinisadamast väljusid **14. novembril 1924 kell 7.45** "Mardus", "Meeme" ja "Tahkona". Kell 10 oldi kohal ja alustati traali sisselaskmist. Kell 10.25 algas traalimine halssidel 45° - 225° padruntraaliga sügavusel 48,7 m veepinnast. Traali vedasid omavahel parempoolsena "Meeme" ja vasakpoolsena "Mardus". Viimase pardal oli ka Traalerite Salkkonna ülem. "Tahkona" pani välja toodreid ja pärast traalimishalsi läbimist paigaldas neid ümber. Ilm oli tööks soodne: tuul NNE 2 m/s, merel ummiklainetus.

Selgus, et saadud informatsioon vastas tõele. Esimese ja teise halsiga saadi kätte 3 miini, mis pärast traalipadrundite lõhkemist kerkisid pinnale. Need tehti kahjutuks, toodi "Tahkona" ja laevapaatidega "Marduse" juurde, ja, ilma et traal oleks välja võetud, tõsteti selle ahtritekile.

Kolmanda halsi lõpus lõhkes veel üks traalipadrund, kuid veepinnale midagi ei kerkinud. Tehti "saagimist": üks laev jäi seisma, teine liikus edasi, siis jälle vastupidi. Sellist manööverdämist korrati mitu korda, kuid tulemusi polnud. Veepinnale midagi ei kerkinud ja uusi traalipadrundite plahvatusi ei toimunud. Poide järgi otsustades tundus, et traal jookseb normaalselt. Läbiti veel neljas halss ja kell 14.30 andis kaptenmajor Pruun korralduse traal välja võtta.

Esialgu tuli traal välja kergelt, kuid peagi jäi "Meeme" tahapoolle ja tema peal muutus sissevõtmine raskeks, mehi traalivintsi väntadel tuli sagedamini vahetada. Selgus ka, et esimene laevapoolne traaliraskus on ära kadunud ja teine traalipadrund lõhkenud. Traal jooksis vertikaalselt klüüsisit alla ja välja tuli pinge all tolhaaval. "Meemel" võeti välja üks traaliraskus, kuus traalipadrundite looka ja 3 traalipoid. Kuuelt loogalt võeti maha ainult 4 traalipadrundit, üks oli lõhkenud ja üks kadunud. Samal ajal oli "Meeme" võõriga "Marduse" ahtrile nii lähedale kandunud, et osa laevade meeskondadest oli sunnitud laevu pootshaakidega teineteisest eemal hoidma.

Ühel hetkel tundus, et "Meeme" traal oleks nagu millestki vabanenud,

pinge kadus ning sissevõtmine muutus kergemaks. Seda aga lühikest aega.

Kell 15.10 toimus plahvatus.

Tõusis 30-40 m kõrgune kollakasmust suitsu- ja vee-samm, mis mõneks sekundiks laeva kinni mattis. Laeva ahtriosa tõusis tohutu jõu mõjul üles ja lükati edasi. Eespool oleval "Mardusel" paisati jalust maha kõik tekilolijad. Kui samm maha vajus ja "Meeme" nähtavale ilmus, oli pilt järgmine: ahtrimast kadunud, laeva vöörtälv veest 3-4 jalga normaalsest rohkem väljas, ahtriosa masinakapini vee alla vajunud. Laeva ümber oli meri täis igasugust risu ja prahti, mille sees appi hüüdvad inimesed.

Plahvatuse hetkel oli laeval 23-liikmeline meeskond.

Kõige lähemal plahvatuse epitsentri oleid ahtriosas töötanud meeskonnaliikmed. Ahtris reelingute juures juhtis lipuvadast kinni hoides traali väljavõtmist komandöri abi mereväe nooremleitnant Karl Haberman. Pool meetrit lipuvadast vasaku poordi poole oli rinnuli reelingutel klüüsi kohal pootsmani kt ajateenija Johannes Kompa, kes samuti jälgis traali veest väljatulekut ja võttis lookadelt enne klüüsi jõudmist traalipadruneid maha. Kompa taga seisis komendor Johannes Karus, kes võttis traalipadrundid vastu ja paigutas kasti ning peale selle võttis läbi klüüsi tekile tõmmatud traalilt raskused. Neist mõne meetri kaugusel vasaku poordi reelingute juures töötas signalist G. Hall, kes poordi tagant poisid välja võttis. Traalvintsi väntadel töötasid kolmes vahetuses varahoidja, üleajateenija K. Saarepera, ajateenijad J. Faltis, E. Leiberg, J. Nilsen, H. Pöder ja J. Mikk. Traalvintsi ja masinakapi vahel oli ajateenija J. Tenneberg, kelle ülesandeks oli vintsitrumlilt mahatuleva traalvintsi tekil puhti kokkusebimine. Tekil masinakapi juures seisis hetk enne plahvatust masinaruumist välja tulnud mehaanik (eraisik) P. Wiidik. Komandör, vanemleitnant Willem Granfeldt oli tulnud ahtrist ja hakanud trepist käigusillale minema, et hinnata olukorda seoses laevade ohtliku lähenemisega.

H. Habermani ja J. Kompaga viskas plahvatus kõrgele õhku ja paiskas parda taha. Karus jäi kadunuks. Kergelt haavata ja põrutada said Hall, Tenneberg, Leiberg, Pöder, Mikk, Wiidik ja Granfeldt. Teised said põrutada.

Imekombel pääsesid ainult põrutusega ahtri eluruumis allohviteride kajutis olnud kergelt haige masina vanemallohviter V. Waimann ja samas viibinud sanitar R. Nimmer-



feldt. Neile langesid peale kajutite vaheseinad, ruumide sisustus oli segi paisatud, vesi tungis sisse. Nad suutsid siiski läbi trepikäigu tervelt üles tekile tulla.

Masinaruumis vahis olnud kütja Leppik ja II j madrus Borgmann said kergelt pörutada. Kuna tekilt oli kuulda kisa "Laev upub!", jätsid nad katla auru alla ja ronisid mõlemad tekile.

W. Granfeldti oli plahvatus heitnud parda taha ja ta oli kõvasti pörutada saanud. Hiljem ta mäletas, et oli suutnud omal jõul laevale tagasi ronida, kasutades mingi poordist alla rippuva otsa abi. Mees toibus alles "Marduse" tekis, kui see oli "Meemest" juba eemaldunud.

Päästmine

Pärast plahvatust andis "Tahkona" käigu, tegi vasakpoordi tsirkulatsiooni ja sõitis "Meeme" ahtri taha. Vette loobiti päästevahendeid ja hakati veesolijaid pardale tõstma. H. Haberman suudeti viimasel hetkel, kui ta hakkas juba põhja vajuma, pootshaagiga pardale tõmmata. Kokku päästeti veest 11 meest, paadiga võeti "Meemelt" maha kaks ja 9 jõudis kohe pärast plahvatust "Meeme" võõrist "Marduse" ahtritekki hüpata.

Kuna selgus, et katel jäi auru alla, kardeti selle plahvatamist, kui masinaruumi tungib vesi. "Mardus" raius traali läbi ja ja eemaldus "Meemest". "Tahkona" tuli ta poordi ja andis üle päästetud.

Traalerite Salkkonna ülem kaptenmajor Pruun ja "Marduse" komandör kaptenmajor K. Lensment pidasid nõu ning otsustasid jätta "Meeme" juurde "Tahkona" ja saata "Marduse" haavatutega Tallinna, põhjendades seda sellega, et seal on paremad võimalused nende paigutamiseks. Arusaamatuks on jäänud aga see, miks J. Pruun ei jäänud "Tahkonale", et võtta "Meeme" päästetööde juhtimine enda peale, vaid lahkus Tallinna.

Pärast "Marduse" lahkumist sõitis "Tahkona" "Meeme" poordi. Sealt hüppasid masina vanem allohvitser Viktor Kaup ja kütja vanem allohvitser Robert Särgele teisele laevale ning läksid alla masinaruumi.

Üldpilt oli järgmine: "Meemel" oli diferent ahtrisse umbes 10°-12°, masinaruumi ahtripoolne veetihe vahesein pidas vett ainult osaliselt (peamasina völli juurest tuli vesi sisse), veetase masinaruumi ahtripoolses osas oli 1 meetri üle põrandaplaati, katlaesine oli kuiv, puust peatekk oli ühenduskohast ahtripoolse metallist veetiheda vaheseinaga lahti ja liikus lainetuse mõjul, sealt lõi laine vett sisse.

Katlast lasti aur välja ja koldes kustutati tuli. Prooviti käima panna

kuivenduspumpa, kuid kuna kumbki mees laeva süsteeme ei tundnud, jäi see tagajärjete. Peaülesanne sai siiski täidetud, plahvatus oli ära hoitud. Laevale kinnitati veel puksirots ja mehed läksid tagasi oma laeva.

15.25 alustas "Tahkona" "Meeme" pukseerimist 1,5 sõlmega

"Tahkona" komandör otsustas "Meeme" esialgu pukseerida madalasse vette Naissaare alla ja siis ümber saare põhjaotsa Naissaare sadamasse. See ei õnnestunud. Kell 17.30 vajus "Meeme" vasakule külili, siis pöördus vertikaalseks käigusilla tasandil ja vajus ahtri ees põhja. "Tahkonalt" raiuti puksirots läbi. Laev jäi uppumiskohta veel pooleks tunniks, tähistas "Meeme" uppumiskoha poiga, tõstis pardale veepinnale kerkinud signaallippude kasti koos lippudega ja lahkus Tallinna poole kell 18. Kella 19 ajal kohtas "Tahkona" Suurupi ja Viimsi liinide ristumiskohas Tallinnast appi saadud "Laenet". ("Marduselt" ei olnud suudetud õnnestusest Tallinna teatada, sest nende radist oli ainsana "Marduse" meeskonnast vigastada saanud ja Naissaarel Lõunaküla lähedal olnud Rannakaitsepatari nr 4 ülemale saadi sõna saata juhuslikult merel kohatud kaluriga, kes teatega sinna aerutas.)

Tallinnas ootasid kail sanitaarautod, kes toimetasid kannatadaasaanud Sõjaväe Haigemajasse, kuid Habermani see enam ei aidanud ja ta suri sama päeva öösel kell 24.

S/l "Meeme" hukkimise asjaolusid määrati selgitama s/l "Lem-

bit" komandör kaptenmajor Rudolf Gildeman. 17. novembril esitas ta ülekuulamiste materjalid ja juurduskokkuvõtte.

18. novembril 1924 toimus s/l le "Meeme" ja kadumajäänud komendorige Johannes Karusele viimane auavaldustseremoonia. Kell 12.00 andis "Meeme" hukkimise kohal 59°35,8' N 24°26,0' E t/p "Sulev" kolm aupauku suurtükist. Samal ajal olid Miinisadamas kõigil Merejõudude laevadel lipud langetatud poole vardasse, laevade ja Ekipaaži meeskonnad üles rivistatud, orkester mängis leinamarssi.

19. novembril 1924 moodustati komisjon plahvatuse ja laeva hukkimise põhjuste väljaselgitamiseks. Eeluurimismaterjalide läbitöötamise ja vajalike arvestuste tegemise järel esitas komisjon oma otsuse 26. novembril 1924:

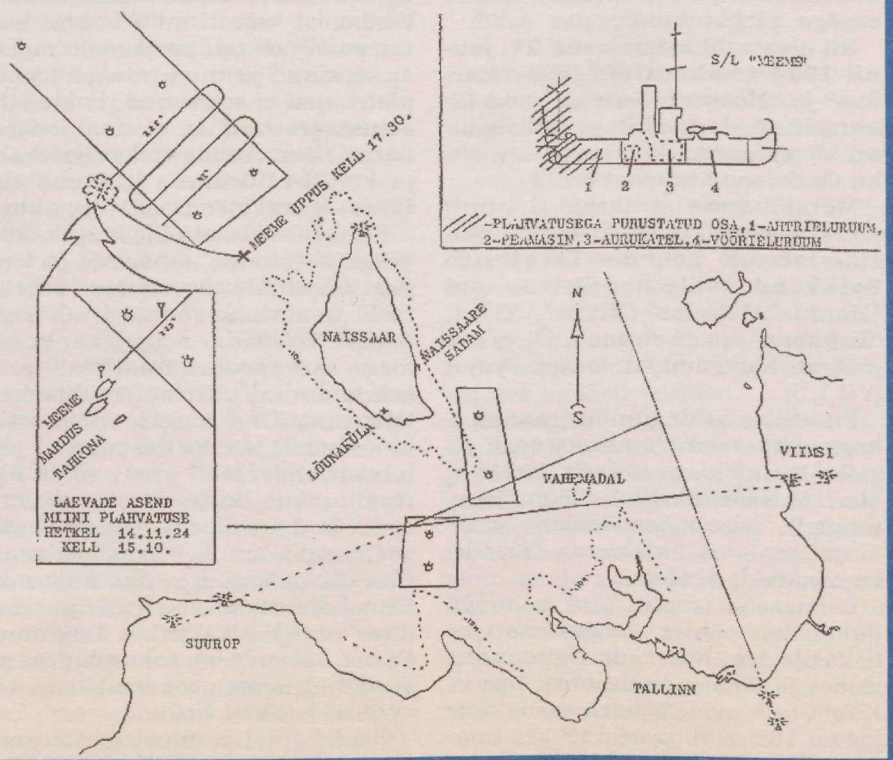
1. Plahvatuse põhjuseks oli tökkemiin, mis traali väljavõtmisel selle puudutusest lõhkes;

2. Miin ei plahvatanud vahetus kokkupuutes laevaga, vaid selle ahtri all, kusjuures laeva kiilu ja miini vahel oli vähemalt 15 jalga (4,57 meetrit) vett.

3. Plahvatuse mõjul sai laeva ahtri niivõrd purustatud, et kõik ruumid kuni masina shotini täitusid, selle tagajärjel sai laev niivõrd suure trimmi, et tema ujuvus ja pikipüstivus minimaalseks muutusid. Komisjon loeb laeva päästmist kasutadaolevate abinõudega võimatuks ja riskantseks.

Merepõhjas 55 m sügavusel on "Meeme" vrakk senini.

Peedu Sammalsoo



Kümme aastat väärt merenduskröonikat

7. oktoobril kogunes Eesti Meremuuseumi katuse alla hulk tuntud merendus- ja kultuuritegelasi, et tähistada kümne aasta möödumist meie väikese riigi ainsa merendusajalehe sünnist.

Kas tõesti on juba kümnendik sajandit möödunud sellest päevast, kui meie laudadele hakkas perioodiliselt signema ainulaadne väljaanne, mida daamid jonnaka järjekindlusega veavad ja hinges hoiavad?

Päris algul köitis värske ajaleht oma meessoost lugejaskonda merendusajadele lähenemisviisi tõttu, kus tabamatu naiselikkus asjalikkust maitsetas. Tänapäevaks on toimetuse ikka sama koosseis silmnähtavalt mehistanud. Ei ole meie merenduses – laevanduses, merevæes, piirivalves, merehariduses, päästeasjanduses ega veega seotud puhkemajanduses – ettevõtmist või probleemi, mis lehes professionaalset käsitlemist ei leia.

Juubeliõnnitluste lõppedes leidsid kokkutulnud end peagi sundimatus vestluses, kus tehtud tööle ausat tunnustust avaldati ja kahetseti, et väljaande laialevikuks seni lahendust pole leitud. "Meremees", nüüd juba uues klammerdatud kuues, vääriski tõesti, et kõik laevamehed ja –naised, rannakalurid, saarte elanikud, merekooli kadetid ja merendusklasside õpilased ning linna-meestest meresõbrad seda ka tellimata vabalt kätte saaksid. "Meremees" on ladusasti loetav ning tema hariv ja merendust propageeriv tähendus on suurem kui me tänapäeval enesele tunnustada oskame. Kindlasti leiab see väljaanne tänasest hoopis kõrgemat hinnangut kaugemas tulevikus, aastakümnete pärast, sest nii põhjalikkujat kõikehaaravat merenduskröonikat ei pane praegu keegi teine kirja. Pikka iga "Meremehele"!

Kapten, teadur ja allveearheoloog Vello Mäss



Täname kõiki, kes "Meremehe" 10. aastapäeva puhul tähelepanu ja tunnustust avaldasid.

Toimetuse

"Meremehe" toimetuse sahtlitest

Aastapäeva eel kraamis toimetuse natuke ka oma sahtleid, ehk võttis välja neid materjale, mis aja jooksul talletatud.

On neid igasuguseid: käsikirju mitmetest aastatest, abimaterjalidena dokumente, fakse, kirju. Alles olemine hoidnud meile pidu- ja muiks tähtpäeviks saadetud õnnitlusi-läkitusi. Endal huvitav vaadata. Ja me arvame, et ehk väike tagasivaade ajalukku Eesti Meremuuseumis pakub ka teistele äratundmisrõõmu.

Sestap sai kokku pandud väike näitus, kus on meie kauaegsete aktiivsete kaasautorite käsikirju, "Eesti Meremehe" vanu numbreid, Roman Matkiewicz mereteemalised karikatuurid ja kunstnik Erik Schmidt läkitused meeleolu loomas. Otsisime välja ka need fotod, mis lehte ei sobi, aga on endale südamlilikuks mälestuseks: kaadri taga, kellegi teise objektiivi ette jäänud või püütud.

Reet Naber

Tagamõttega kingitus

Eesti Meremuuseumi direktor **Urmas Dresen** kinkis "Meremehe" toimetusele sünnipäevaks ilusa värvilise ajakirja. Õpetlik jutt käis sinna juurde, et ka Eesti merendus ei ole ju nii väike ja selle tegelased enesest nii vähe arvavad, et üht asjalikku merendusväljaannet välja ei suudaks anda.

Kingituse nimi on "Maritime Life and Traditions" ja seda antakse välja Inglismaal, trükitakse Prantsusmaal. Ajakirja ühisomanikeks "Le Chasse-Marée" ja "Wooden Boat Publications, Inc" ning seda antakse välja kvartaliajakirjana. Värviline, kaasaegse kujundusega, 84 lk. Artiklid on pikad, põhjalikud, huvitavad ja mitmekesiste illustatsioonidega.

Ajakirja seekordne, teine number sisaldab avaloona kalapüügi-teemalise artikli "Üle sardiini ei ole midagi", mis selgitab Cornwalli sardiinipüügilugu viimase saja aasta vältel.

"1998. aasta juunis, teel Benodet'ist Britannias Fairlie'sse Šotimaal, kukkus Wales'i ranniku lähedal purjevahetusel üle parda **Eric Tabarly**. Ta oli 67-aastane ja ilmselt kahekümneenda sajandi lõpupoole kõige kuulsam ookeanipurjetaja. Purjetajana oli ta korjanud ühe auhinna teise järel, püstitanud ühe rekordi teise järel, inimesena võitnud tuhandete südamed. Ta päästjaiks said ta naine Jacqueline, tütar Marie ja jaht Pen Duick, mis on ilmselt ta suurim armastus." Nii algab jutustus 1898. aastal ehitatud jahist "Pen Duick" (tollal nime all "Yum"). Jooniste, fotode, ja kommentaaridega Tabarly kui konstruktori kohta.

Pikem ülevaade on ka Texas restoranitavast kolmemastilisest Šoti parklaevast "Elissa", Thamesi ajaloolistest pargastest nende taglase põhjaliku kirjeldusega. Põnev on kirjeldus šanghaitamisest San Franciscos aastatel 1850–1910, kusjuures on ka sel teel rahategijate fotosid. Kirjeldatakse Kariibi mere elanike meresõiduosi kui ja Kuna-indiaanlaste paati nimega ulu.

Lühemad teated on laevameistritelt nende ehitusel olevate ajalooliste laevade kohta (seekord iiri traditsioonilise laeva replika nimega "Dunbrody" ja endise orjaveolaeva "Amistad" replikast). On ka väiksemate aluste, jahtide ja lootsipaate kohta käivat. Lõpuks teavet uutest raamatutest.

Sisutihe lugemismaterjal.

Reet Naber

Sõdiva maa lipu all

(Algus eelmises "Meremehes")

Saabumine Haifoni

Ega mulle hingetõmbeaega jäänudki. Vladivostokis kaadrite inspektori laua juures sain teada, et mind ootab ees teenistus sõdiva maa lipu all. Vietnam rentis N. Liidult kaubalaeva ja sadamapukserist päästelaeva. Meeskonnavahtetus oli küll ette nähtud iga nelja kuu tagant, kuid kaubalaeva teise mehhaniku peres oli midagi juhtunud. Et mees koju pääseks, saadeti mind lähima reisiga Haifoni.

Kõigepealt võeti minult sõjakomissariaadis allkiri, et ma ikka vabatahtlik tsiviilisik olen ja et mul sõjalise tegevusega mitte mingit pistmist ei ole. Huvitav, milleks siis see komissariaat, kui kõik nii ilus ja puhas...

Veel oli paar päeva aega, ja ma jõukusin asja eest, teist taga *Pamjatniku* lähistel. Korruga hakkasid sadamas seisvate laevade sireenid huilgama. Neid toetasid vabrikute ja tehaste vile. Raadiost olin kuulnud, et Haifonis olevat üks elektromehaanik surma saanud. Nüüd siis toodi surnukeha ära.

Raskekuulipilduja valang oli käinud diagonaalis ainult õige pisut altpoolt kaptenisilda, just juhtkonna kajutite kohalt. Mürskudest tekitatud metallirebendid paistsid kaugele. Üks mürsk oli tabanud elektromehaaniku kajutit. Veelkord leidis kinnitust ajalooline väide, et enamik inimesi sureb voodis... Iseasi, kuidas seda lugu sõjapilti sisse sobitada. Mehaanik oli pidanud parajasti pärastlõunast *admiralitudi*. See papi oli toodud ainult üheks reisiks kolleegi asendamaks. Ta oli juba pensionil. Kuid saatus otsis mehe üles. Eks selles loos oli oma osa sõjategevuse tsoonis makstaval palgalisal ehk nn. kirsturahal (*grobovõje*). Stiimul missugune...

Ei saadudki teada - või vähemalt ei avalikustatud -, mis sündis USA pilooti kuulipildujat käiku laskma. Olevat halva nähtavuse tõttu laevad segamini ajanud. Mine tea, seilas ju sealkandis mitme riigi aluseid, paljud neist punalippude all.

Osal ei puudunud ka viisnurk. Nagu "peoperemeestelgi".

Selle suure asja juures jäid sirp ja vasar tõepoolest väikesteks, neid võis mitte märgata.

...Laev andis otsad lahti ja asus teele. Mind paigutati laatsaretti ja anti vaba voli raaamtukogu kasutada. Palk ja valuuta jooksid ning ainus mure oli järjest kõvemini kõrvetav päike. Aga ega ma nina suurt välja pistnudki. Sain pihta Anatoli Ivanovi Siberi-romaanidele ja neelasin neid.

Reisi sihtkoht hakkas kätte jõudma. Olin kuulnud ja lugenud korallisaartest. Ja kui nad nüüd silmapiirile kerkisid, kõditas see vaatepilt mõnusat närvi. On, nagu seisaksid nad paigal. Ei, liiguksid. Imelik, miks niimoodi? Alles päris lähedal selgus, et korallisaartega polnud sel vaatepildil mingit pistmist. Tegemist oli suurte, jääkade purjedega varustatud paatidega. Sellest see liikumine! Esialgne vaimustus asendus mõningase pettumusega.

Kuid see ei jõudnud võimust võtta. Laevale tuli vastu lootsikaater. Loots pardale, mina kaatri peale. Ehkki pidid kehtima teatud rahvusvahelised kokkulepped, oli teekond jõe suudmesse ometi seotud riskiga. Lepete järgi oli N. Liidu laevadel näiteks diplomaatiline puutumatus. Kuid isegi sõjamängudel on ohtlik mekk juures, ja mis siis veel tõelisest sõjategevusest rääkida. Ei tabanud ju ka Vladivostokki toodud meest pauk mitte luuavarrest.

N. Liidu tanklaevad, mis vennaliku abi raames Vietnami kommunistidele kütust vedasid, lossisid oma eluohtlikku laadungit jõesuust kaugemal välisreidil. Laadung peal, eemaldus pargas tankerist ja asus teele ranniku poole. Kõik paistis korras olevat, taevast rahulik. Pargas jõudis juba ohutuskauguse. Aga siis tuli valkkiire lennurünak, mille kohalik õhukaitse tundus olevat maha maganud. Pargas lasti pilbasteks, kütus voolas merre ja süttis. Osa kilde lendas vaata et tanklaeva pardale. Kuid seal oli jõutud tankide luugid kinni krui-

da ja ise suletud uste taha varjuda.

Ja-jah, mulle oli öeldud, et sõda Põhja-Vietnami hakkab lõppema... Eelteave ja tegelikkus ei tahtnud kuidagi kokku klappida. Siin võis ise otsa saada. Kaatri meeskond jälgis vaikides minu näoilmet. Ilmselt jäädi rahule. Kai äärde jõudes olin minu praktiliselt "nende oma". Nad teadsid, kelle töid. Soovisime vastastikku edu ja elu. Elu soovimine tuli minu poolt, ja vastuseks sellele järgnenud naeratus polnud enam nii külme ega ametlik.

Laev nimega "Zaysan" oli tolle aja kohta keskmise suurusega, valmistatud SDV-s ja vastavalt ka sisustatud. Planeeritud peadiisli MAN asemel oli masinaruumi toipitud tervelt kaks veduridiisli. Need võisid, jah, liikuma panna lokomotii vi, kuid laeva küll ei kõlvanud. Kliimaseadmetest polnud jälgegi. Aga ilmastiku osas oli võim kõigevägevama käes. See ei paistnud asjaosalisi siiski heidutavat, sest nägid teised päris kõbusad välja. Vastu võtsid mind lahkesti ja, nagu tavaks, pühendas *pompolit* mulle isikliku pooltunni - teistest eraldi, nelja silma all. Kompas küll, kuid kuidagi isemoodi. Mis sellest välja tuli, sellest edaspidi. Meeskond oli noor ja tundus sportlik olevat. Mulle see istus.

Sadama territooriumil asuvale laoplatstile oli sisse seatud võrkpalliväljak. See oli kujunenud omamoodi klubiks, kuhu vanad olijad kogunesid ja värsked uudistama tulid. Seal said alguse mitmedki rahvusvahelised sõpruskohtumised, millele järgnesid vennastumised interklubis, mis asus linnas paari kvartali kaugusel. Sinna sai läbi sadamavärava läheduses asuva pargi. Teekond oli parasjagu romantilinegi.

Sadam elas ja töötas. Tundus, et sõda hakkas põhjas tõepoolest otsi kokku tõmbama. Linn oli rahule jäetud, sadam ei olnudki eriti kannatada saanud. Vähemalt märgata ei osanud midagi.

(Järgneb)
Arvo Uuk

Veeteede Ameti Teataja nr. 3/4

Seekordne number sisaldab palju väikelaevaomanikele ja -juhtidele tarvilikke määrusi ning käskkirju ja nende muutmisi.


Veel on dokumente lootsi-, tuletorni- ja jäämurdetasude; meresõidudiplomite, -kütetunnistuste, sooduslubade, kinnituste ja lootsitunnistuste; harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate; laevade tehnilise järelevalve

korraldamise; navigatsioonimärkide ja 2000. aasta arvuti-probleemide kohta.

On ka IMO ja muid teateid.

Muuulgas selgub ka, et on allkirjastatud leping klassifikatsiooniuhinguga *Registro Italiano Navale*, mille kohaselt sai see volituse teha Eesti lipu all sõitvatel laevadel konventsionaalseid ülevaatusi ja väljastada tunnistusi, kui laev on selle ühingu poolt klassifitseeritud.

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	A	2	B	3	I	4	K	5	A	6	A	7	R	8	T	9	U	10	S	11	K	
12	B	A	T	13	Ü	M	E	E	T	R	I	A										
13	A	R	E	14	B	A	15	T	A	A	V	I	A									
16	N	E	M	A	N	17	A	G	R	A	A	R										
18	D	N	19	E	S	T	R	20	E	G	21	I	P	22	T							
23	O	T	S	24	S	H	25	T	E	A	N	26	Ü	Ü								
27	O	S	T	A	28	E	U	R	29	M	30	Ü	Ü	D								
31	N	N	E	32	A	O	34	I	I	A	L	35	K	R								
36	P	O	O	R	D	I	N	G	E	D	U											
41	A	I	K	E	42	O	R	G	43	R	A	K	K									
44	R	T	A	E	R	47	I	G	I	R	I	U										
51	A	A	S	A		52	G	N	U	U	D											

PAREMALE: 1. Abikaart. 9. Usk. 12. Batümeeria. 13. Are. 14. Bataavia. 16. Neman. 17. Agraar-. 18. Dnestr. 20. "Egipt". 23. Ots. 24. Sh. 25. Tean. 26. Üü. 27. Ostal. 28. EUR. 29. Müüd. 31. NNE. 33. Ao... 34. Iial. 35. Kr. 36. Poording. 39. Edu. 41. Äike. 42. Org. 43. Rakk. 44. "RT" 45. Aer. 47. Igi... 49. Riu... 51. Aasa. 52. Gnuud.

ALLA: 1. Abandon. 2. Barents. 3. Item. 4. Kübassaare. 5. Aman, Theodor. 6. Ae. 7. Reageering. 8. T. Targama. 9. Urva... 10. Siiapüük. 11. Kaar. 15. Tartu. 19. Este. 21. In. 22. Tüdrud. 30. Ülearu. 32. Noita. 34. Iiri. 36. Pära. 37. Okas... 38. Grin. 40. Dk. 46. Ea. 48. Gg. 50. Iu.

Eesti
Meremuuseum
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost
Näitus

"Purjelaev"Hioma"esimese Eesti laevana
ümbes Kap Hoorni 1848-1857"

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

Aurik-jäämurdja
"Suur Tõll"

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

Allveelaev "Lembit"

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

KUKU

Talinnas 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



Laev-restoran

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

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

Tel 6411155, Fax 6318444

"Meremehe" mõistatus

Mitu aastat tagasi peeti säärane
dialog?

Merekooli esmakursuslased on reisilaeva masinaruumis ekskursioonil. Lõpetuseks küsib ekskursiooni juhtinud mehaanik:

"Kas küsimusi on?"

Pärast pikaksveninud pausi küsib keegi:

- "Kui suur on teie palk?"

"(nii-ja-nii palju)"

- "Kas laevas viina võtta ka saab?"

"Üldse ei saa."

Pärast omavahelist arutamist teeb keegi valjusti järelduse:

- "No kui palk nii suur on, siis võib ju ka kodus võtta."

31. oktoobril seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kes meil käivad

Vanasadamas

"Melodia" (Panama) – laadib malmi
"Timber Star" (Belize) – laadib puitu

Muuga sadamas

"Panarea" (Malta) – laadib naftasaadusi
"Inga" (Libeeria) – laadib naftasaadusi
"Fryken" (Hollandi Antillid) – lossib
naftasaadusi
"Dimitra" (Malta) – lossib koksi
"Great Zhejiang" (Panama) – laadib väetist
"Maersk Alaska" (USA) – lossib vilja
"Athinais P" (Kreeka) – laadib väetist
"Olga" (Holland) – lossib koksi
"Muuga" (Eesti) – lossib, laadib
konteinereid
"Sag River" (USA) – lossib nisu

Paljassaare sadamas

"Turkus" (Küpros) – lossib kakaopastat
"Winter Sea" (Bahama) – lossib liha
"Lizrix" (Bahama) – laadib puitu
"Lantic Ruby" (Malaisia) – lossib
kakaopastat
"Griol" (Belize) – lossib külmutatud kala
"Sergey Losev" (Vene) – lossib linnaseid
"Shuya" (Vene) – laadib naftat
"Nefterudovoz-46M" (Vene) – lossib naftat
"Ashington" (Suurbritannia) – laadib sütt
"Volgobalt 229" (Vene) – lossib suhkrut

Paldiski Lõunasadamas

"Markes" (Holland) – laadib vanametalli

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
31. oktoobril

Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" – teel Ventspilsist
Santosesse
"GUSTAV SULE" – Newarkis
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel
St. Johnist Vittoriasse
"HAAPSALU" – teel Rostockist Helsinkisse
"VILJANDI" – teel Nassaust New Yorki
"RAKVERE" – teel Kielist Muuga sadamasse
"NARVA" – teel Houstonist Kaliningradi
"VALGA" – teel Mobilest Veracruzi
"SAKALA" – teel Trois Rivieres'ist Bilbaosse
"HARJUMAA"/"DIDON" – teel Cartagenast
Casablancasse
"KUIVASTU" – Doualase
"VALKLA" – teel Banjulist Doualasse
"VIIDU" – Casablancas
"LARISSA"/"PIHTLA" – teel Las Palmasest
Pasajesi
"NAISSAAR" – Peterburis
"VAINDLO" – teel Klaipedast Antwerpeni
"KASSARI" – Blythis
"MUHU" – teel Ceutast Århusi
"ABRUKA" – teel Rotterdamist Peterburi
"VILSANDI" – remondis Loksal

"SOODLA" – teel Tulceast Peterburi
"KLOOGA" – teel Peterburist Bayonne'i
"MUUGA" – Muuga sadamas
"VIRTUSU" – teel Stockholmist Rotterdami
"KALANA" – teel Hamburgist Muuga
sadamasse
"KURKSE" – teel Rotterdamist
Grangemouthi
"DIRHAMI" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KAPTEN KONGA" – teel Bremenist
Peterburi
"KAPTEN VOOLENS" – teel Ghentist
Gdanskisse
"MEHAANIK KRULL" – Bekkeri sadamas
"LEHOLA" – teel Marseille'st Tunisisse
"LEMBITU" – teel Douarnenezist
Marseille'sse
"VARBOLA" – Vlissingeni reidil
"CALIBUR" – teel Tallinnast Läänemerele
"TRANSESTONIA" – teel Tallinnast
Läänemerele
"TRANSBALTICA" – teel Helsinkist Århusi
"NEPTUNIA" – teel Helsinkist Riiga