



Ilmuub alates  
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 3 (223) 2000

# MEREMEES

Hind 14 krooni



"Meremehe" ilmumist rahastavad:



**ESCO**  
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



**HANSATEE**  **TALLINK**  
AS Hansatee Grupp

*Linda Line*

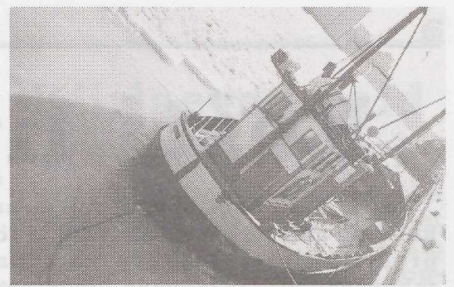




# MEREMEES

Nr. 3 (223)

2000



Ehtne puitkeregaga kahemastiline Helsinki paadimessi ajal pärisadamas.

## PAKUME LUGEDA:

Eesti lipu aust ja häbist	4
Kiirlaevad said kevadist lihvi	5
REEDERIJUTT	
Laeva hinnast ja piletihinnast	6
Ooteaeg järjekorras on tunduvalt vähenenud	9
Sajameetrise laevaga saartele	11
Uus Väinamere laev	12
SADAM	
Kilomeeter tankereid sadamas	13
Tanker uduga välja ei saa	14
Pärnus on neli agentuuri	15
MEREHARIDUS	
Karu akadeemia <i>vaim</i> pole kuhugi kadunud	16
Märtsikuisseid mereharidusuudiseid	17
Kuhu Eesti laevandus tüürib?	18
MEREPÄÄSTJA	
Laevahukk Rootsi vetes	20
"Finnfellow" sõitis karile	21
Aurulaev hooajaks valmis	22
MEREVÄGI	
Mereväes heisati lipp	24
Hea laev on	25
Hall laev lae all	26
Merevägi loob soomusrongide divisjoni	27
PAADID	
Parim paat Saaremaalt	28
Vana-Sauga paadisadamas	31
Kõik, mis merel tarvis	32
Suvi algab veebruaris	34
Saarlaste ehitatud jaht	35
Piirivalveorkester — 8	36
MUSEUM	
Pakri rootslased jõudsid meremuuseumi	37
"Meremehe" ristsõna	37
JÄRJEJUTT	
Sõdiva maa lipu all VI	38

Esikaanel: "Kas teil tänavu jääd oli?" - "Muidugi oli meil jää - kus ta siis jäi!" kinnitas AS-i Pärnu Sadam juhatuse esimees Peeter Volkov. Madli Vitismanni foto

"Meremehe" kodulehekülj [www.online.ee/~meremees](http://www.online.ee/~meremees)

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

**Eesti Meremeeste Liidu väljaanne** Ühendust saab võtta:  
Peatoimetaja Madli Vitismann Telefon/faks/automaatvastaja:  
Postiaadress: 6461 318  
Pikk 70, 10133 Tallinn NMT 252 38 088  
Käsiposti postkast: GSM 250 38 088  
Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja e-mail: [meremees@online.ee](mailto:meremees@online.ee)  
Toimetuse asukoht:  
Tatari 64, "Printall". Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

## "Meremehe" lugeja!

### Kodumaal

"Meremeest" saab tellida aasta ringi. Pöördu sidejaoskonda või toimetusse!

**Tellimishind 12 kuuks 130 krooni.**

Tellimiskataloogis leiad "Meremehe" ajalehtede loetelust, indeks 69859.

Aastas 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 lehekülj	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:

58x40mm

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



# Eesti lipu aust ja häbist

Eesti meremehi sõidab mitmesuguste lippude all, neid hinnatakse kui oma ametit hästi tundvaid ja töökaid. Võib mereakadeemia kadettki praktikaajal välislaeva sattuda. Kuid alles mullu pääses Eesti rahvusvahelisest laevade "mustast nimekirjast", millesse kuulus mitu aastat. Sellesse nimekirja satuvad riigid, kelle laevu on sadamais puuduste tõttu kinni peetud rohkem kui keskmiselt.

## Eesti laevade korrasolu kontrollitakse kogu maailmas

Eesti soovis Pariisi Memorandumiga ("Vastastikuse mõistmise protokolliga riikliku sadamajärelevalve kohta") ühineda 1996. a. Kuid ei võetud vastu, sest oli just sattunud "musta nimekirja" – Eesti laevade kinnipidamiste protsent 15,47 ületas kõigi kontrollitud riikide laevade keskmist, mis oli tollal 13,41%. "Mustas nimekirjas" olevate riikide laevu kontrollitakse välissadamais võimalikult sageli ja alati väga rangelt.

Et ära hoida laevade kinnipidamisi välismaal, püüdis Eesti Veeteede Amet neid Eesti sadamais hoolikamalt kontrollida. Laevu, mis sõidavad välissadamate vahet ja kodumaale satuvad harva, kontrollivadki Eesti laevainspektorid välismaal.

## Laeva korrashoid sõltub laevaomanikust

Alatasemelise laeva omanik kulu- tab laeva korrashoiuks vajamineva raha millelegi muule. Ent kui laev kinni peetakse, leiab omanik tavaliselt kohe raha, et puudus kõrvaldada, kuigi seda oleks pidanud tegema palju varem. Mullu oli enamjagu aastast möödunud ja Eesti laevakontrolli inspektorid hingasid kergemalt, kui sügisel lisandus kolmele kinnipeetud laevale ühtäkki viis, kõik ühest firmast.

Tänavu röömustas Eesti suurim laevaomanik Eesti Merelaevandus, et aasta jooksul välissadamais 70 korral kontrollitud laevad osutusid kõik merekõlblikuks. Edu põhjuseks pidas firma seda, et lisaks meremeeste tublile tööle on firma oma laevastikku tublisti noorendanud sel teel, et on uute laevade muretsemise kõrval hulga vanemaid laevu ära müünud.

Eesti Veeteede Ameti andmeil kontrolliti mullu Eesti sadamais 789 korral Eesti ja 246 korral välislipu all sõitvaid laevu. Kinni peeti 95 välis- ja 22 Eesti laeva.

## Tänavu juba viis laeva

Pariisi Memorandumiga laevainspektorid pidasid tänavu esimese kahe kuu jooksul kinni kolm Eesti laeva: "Eevi" Flensburgis, "Levi" ja "Kuivastu" Antwerpenis. Neil leiti tõsiseid puudusi. "Eevil" oli aegunud lastimärgi tunnistus, "Levil" ja "Kuivas-

tul" leiti muid puudusi ning oli ka puht lohakusele viitavaid märkusi, eeskätt masinaruumi kohta. Kõik kolm laeva on "Esmani" opereerida või vähemalt mehitada.

Eesti laevainspektorid pidasid kinni veel kaks "Esmani" laeva, "Sindi" Paldiskis ja "Viidu" Peterburis. Veeteede Ameti laevakontrolli talituse juhataja Arne Valgma sõnul on suur osa mitmel leheküljel ülesloetud puudustest tingitud sellest, et "Esmani" laevad, osa neist Eesti Merelaevanduselt ostenud, on vanad. Aga ka meeskonnad, iseäranis masinameeskonnad, lohakad.

Justkui eelöeldu kinnituseks võis Soome MTV3 uudistest leida, et 2. aprilli õhtul kell 21 avastati Loviisa sadamas lossimist ootava "Viidu" juurest kütusereostus. Lühikeses uudises ei unustatud märkida, et laeva meeskond on venelased. Arne Valgma sõnul saadeti Loviissasse kohe Eesti Veeteede Ameti laevainspektor ning klassiühinguga koos järgmisel päeval vastu võetud otsus kõlas: "Laev kas tuleb kodumaale remonti või läheb mahakandmisele." Kehtetuks tunnistati klassitunnistus, sest nii mullu kui ka tänanu on "Viidut" kaks korda kinni peetud.

## Lipu võib häbisse saata ka meremees

Arne Valgma tõi lohakuse näiteks "Kuivastu", mis peeti 29. veebruaril kinni Antwerpenis. Enne seda olid

Eesti Veeteede Ameti laevainspektorid laeva 2. detsembril Dublinis üle vaadanud ja leidnud 36 puudust. Laevakompanii esindaja jäi sinna ja pidi tagama ettekirjutuste täitmise.

Kui laev kaks kuud hiljem Antwerpenis uuesti kinni peeti, võis näha, et kordusid samad puudused, põhiliselt masinaruumis. Kui meeskond katkisi ventilatsioonitorusid ära ei parandanud, määris tahm ja suits masinaruumi. Kui seal midagi lekkis, siis selle asemel, et näiteks tihendid vahetada, ehitati lekile katus peale või tehti renn vee eemalejuhtimiseks.

Vahetamata jäid trümmikaante katkised tihenduskuumid, mittetõttavad indikaatorid masinaruumis, lekkivad pumbad (ka kütusepump), asendamata puuduvad kraanide käepidemed. Kui loetelu lõppes mittetõttava avarii-tuletõrjepumbaga, lausub Arne Valgma: "Siin ei oska midagi rääkida, ainult nutta on vaja!"

"Kuivastu" kaptenile ja vanemmehaanikule määrati halduskorras trahv 50 päevapalga ulatuses – puudustes loeti süüdlaseks eeskätt meeskonda. Meeskonnad olevat aga kehvapoolsed seetõttu, et tolles firmas pole palk kuigi suur. Seal töötavat need meremehed, kes ei mahu Eesti Merelaevandusse ega ole ka välislipu alla läinud. Paljud mehaanikud olevat aga väikestelt kalalaevadelt ning neil pole seda tüüpi kaubalaeva töötamise kogemust.

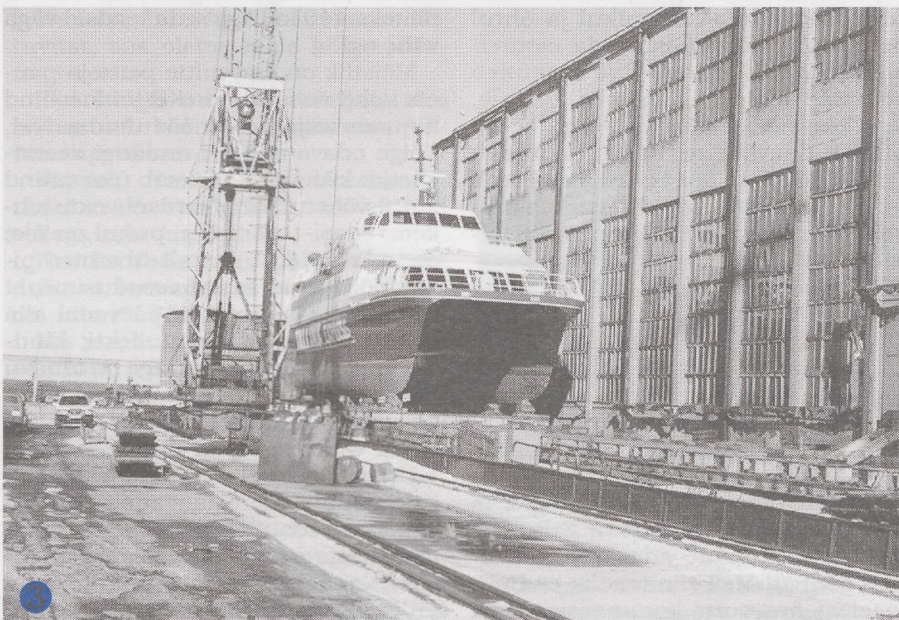
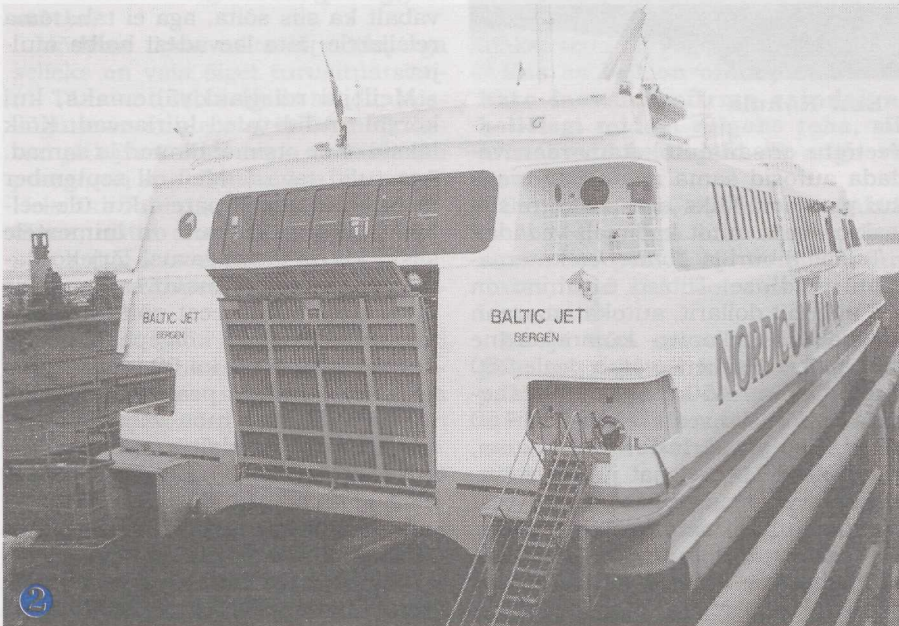
29. veebruaril kinni peetud "Kuivastu" pääses Antwerpenist 15. märtsil. Arne Valgma sõnul on niiviisi jätkates oht, et Eesti satub tagasi "musta nimekirja", millest raskustega välja on pääsenud.

**Madli Vitismann**



Hoolimata AS-i Purikala laeva ebaväärikast olekust lehvis mastis märdunud Eesti lipp.





## Kiirlaevad said kevadist lihvi

Balti Laevaremonditehas valmistas Tallinna ja Helsinki vahet sõitvad "Tallinki" ning "Nordic JetLine'i" kiirlaevad suvehooajaks ette

Märtsis käis Balti Laevaremonditehase dokkides vilgas tegevus, et valmistada "Tallinki" ja "Nordic JetLine'i" kaubamärki kandvad kiirlaevad liinileminekuks ette. Esimesena jõudis kuu keskel tehase kai äärde "Baltic Jet", alles eelmisel suvel Tallinn-Helsinki liinile tulnud katamaraan. Sellele kiirlaevale tehti Balti Laevaremonditehases vaid tavapärane igaaastane ülevaatus ja hooldusremont enne kevadist liinileminekut.

Tehase ajaloos unikaalne pilt avanes siis, kui remonti saabus ka "Tallinki" katamaraan "AutoExpress", mis paigutati "Baltic Jetiga" ühte ujuvdokki. Kaks suurt katamaraani mahтусid teineteise järel täpselt dokki. Pärast "Baltic Jeti" lahkumist tuli tehasesse "Nordic JetLine'i" teine, veidi vanem kiirlaev "Nordic Jet". Balti Laevaremonditehase laevaremondi ja -chituse marketingijuhi Anatoli Gruba sõnul oli "Nordic Jetile" vaja paigaldada paar täiendavat alumiiniumkonstruktsiooni, et suurendada katamaraani sõidukindlust Tallinn-Helsinki liini küllaltki karmides tingimustes.

Lisaks kiirlaevade hooldusremondile vaatasid Balti Laevaremonditehase töömehed enne hooaja algust üle ka eelmisel kevadel "AutoExpressi" tarvis tehases ehitatud ujuvkai-de seisukorra nii Tallinna Vanasadamas kui ka Helsinki Läänesadamas. Probleem oli selles, et mullu sügisel vigastasid tormituuled Helsinki sadamas veidi ujuvkaid. Viga ei olnud konstruktsiooni nõrkuses, sest Balti Laevaremonditehas ehitas kai täpselt soomlaste nõudmiste järgi. See tõttu ei esitanud ka Helsinki sadam tehasele mingeid pretensioone. Küll käisid aga Balti Laevaremonditehase spetsialistid Helsingis tormivigastusi parandamas. Aprillis tuleb Balti Laevaremonditehasesse remonti "Tallinki" reisiparvlaev "Georg Ots".

Balti Laevaremonditehase avalike suhete juht  
**Urmas Tooming**

### Piltidel:

① Kaks suurt katamaraani korraga ujuvdokis – "Baltic Jeti" taga on "AutoExpress".

② Esimesena tuli kevadisele ülevaatusse uusim kiirlaev "Baltic Jet". **Urmas Toominga** fotod

③ "Tallink Express I" seisis elingul Tallinna Meretehases.

**Madli Vitismanni** foto



# Laeva hinnast ja piletihinnast: tänavu sõidavad Tallinn–Helsinki liinil nelja firma kiirlaevad

**Vastab Lindaliini AS-i  
juhataja ENN ROHULA**

**Olete alati toonitanud, et laevanduses teenitud raha investeerite laevandusse. Kuidas olete viimasel ajal üldse teeninud – teid kiputakse praegu vaata et autsaideriks pidama?**

Ega muidu ei jätkaks, kui ei teeniks. Kiirlaevadega on muidugi olukord praegu, nagu ta on. Neid on siin palju rohkem, kui tegelik vajadus tingib.

**Ja tuleb veel juurde.**

Kõik on saanud selgeks, et tulemas on aeg, mil suure laeva põhiäri alus – *tax-free* – kaob. Suured laevad elavad autode vedamisest ja neist soome ostuhuvilistest lõbureisijast, kes peavad 20 tundi Helsingist ära olema, et võida maksimaalne kogus *tax-free* kaupa osta. Kui see viimane kaob, jääb vaid punktist A punkti B kulgev reisija. Kes ühelt või teiselt kaldalt kaupa osta tahab, kui on tuntav hinnavahe, ei tule siis enam ööseks laeva, vaid lähtub hommikul ja tuleb päeval või öhtul kiirlaevaga tagasi. Jääb veel ka ärireisija, samuti nn. liinireisija, kes Tallinnast või Helsingist kuhugi edasi läheb, sh. ka turist. Kaubareisijaid on praegu kindlasti üle poole, ja kui need ära kukuvad, siis suure laevaga on keerulisem opereerida.

Suure autotekiga laeval, millel on aga ka suur hulk kajuteid, läheb raskeks, sest selle laeva omahind on väga kallis. Tingimused hakkavad sarnanema liinidega, kus *tax-free* ei ole: suure autotekiga laeval on reisijatetekk, kus reisijad 3,5–4 tundi lihtsalt pinkidel istuvad. Aga selge see, et neil tingimustel lööb kiirlaev oma pooleteisetunnise sõiduajaga kõvasti suurt laeva.

Nüüd hakkavad tööle nišid. Üks on autoga sõitjate jaoks, teine neile, kes tahavad lihtsalt võimalikult kiiresti kohale jõuda. Viimastele on alternatiivne variant lennuk ja varsti ka koppter. Kui lennuk lähtub Tallinna lennujaamast Vantaa lennuväljale, siis on selge, et tiibur teeb sellele ära: eriti suvel on maanteel küllalt tõsised ummikud, tiibur sõidab aga kesklinnast kesklinna.

**Ülemöödunud aastal ei pidanud te autosid vedavat kiirlaeva eriti perspektiivikaks.**

See pole ka hetkeolukorras eriti perspektiivikas. Miks? Autoteki arvelt on autokatamaraani hind 10 miljonit dollarit ja enamgi kallim.



**Enn Rohula**

Seetõttu ei saa autokatamaraan vedada autosid sama madala hinnaga kui parvlaev. Miks aga peaks reisija laskma oma autot kallimalt vedada?

Teeme tiiburi ja *Nordic Jeti* katamaraani võrdluse. Tiiburi turuhind on 2,5 miljonit dollarit, autokatamaraan maksab 25 miljonit – kümnekordne hinnavahe. Esimene võtab peale 250 reisijat, teine 450 – vahe on kahekordne. Autosid veab katamaraan 50 tükki. See on äärmisel juhul sama, nagu oleks 100 reisijat juures – autode üleveo hinda ei saa tõsta, sest vastasel juhul enam keegi ei tuleks. Selle arvestuse järgi oleks reisijate vahe siis üks kolmele, aga hinnavahe üks kümnele.

Seoses kaubaäri tasub soomlasel praegu tulla hommikul ja öhtul minna. Aga lõuna ajal seda ostureisijat ei ole. Jah, tulevikus jaguneb sõitmine rohkem kogu päeva peale, aga kas saab siiski alati 400 kohta täis? Hinnavahe on ikkagi kohutav.

On öeldud, et *Nordic Jeti* firma veab 4000 autot kuus. Iga reisi keskmiseks saame 11 autot. Aga peale mahub 50 autot.

**Kuid nende hulgas võib olla 2–3 bussi.**

Jah, muidugi. Aga minu arvamus on, et kui Helsingi–Tallinna vahe oleks kaks korda pikem, siis teeks autokatamaraan platsi puhtaks, keegi ei viitsiks 8 tundi loksuda. Inglise kanalil on suured autokatamaraanid, mis võtavad 150 autot peale ja sõidavad umbes 6 tundi. Suurte parvlaevadele panevad need seal täieliku põntsu. Meil siin tasuks end mu meelest ära suur katamaraan ilma

autodeta – oleks ökonoomsem ja lõõvam.

**Autokatamaraan on ilmastiku-kindlam – ühel jaanipäeval ei sõitnud tiiburid ega Tallinki katamaraan, aga Nordic Jeti autokatamaraan läks teele.**

*Nordic Jet* harrastas "jaanipäevakruisi" tormisele merele ja pööras tagasi. Vaat' niisugust asja meie ei või endale küll lubada. Kui ei sõida, siis ei sõida. Arvamus, et kui teised ei sõida, siis *Nordic Jet* ikka sõidab, on vale. Eelmisel aastal ei olnud ühtki päeva, mil meie ei läinud, aga nemad läksid. Tegemist on lühikese maaga, vahepealset olekut ei ole: kui juba tuul tõuseb, siis lööb laine kohe väga kõrgeks. Tegelikult võiksime vabalt ka siis sõita, aga ei taha oma reisijatele jätta laevadest halba muljet.

Meil jäi reisijaid vähemaks, kui kõrvale tulid uued kiirlaevad. Kõik läksid õnne otsima: hinnad ju samad. Aga tulid tagasi. Meil oli september möödunud aastal parem kui üleelmisel. Kõige tähtsam on inimestele siiski kiirus ja mugavus, järjekordade puudumine. Tänavu saab senise tavaklassi hinna eest sõita äriklassis, mille reisijad kõigepealt maale lastakse. Nii ei ole ka 20 inimest ees: võib öelda minuti pealt, mis kellaks vastu tulla. Kui juba välja läheme, siis sõidame täpselt graafikus. Tiiburilaine ei mõju, ei pea aeglasevalt sõitma.

**Suur konkurents lõi teie firmal hinnad kõvasti alla.**

Meil olid tegelikult juba möödunud aastal hinnad all. Tegime niisuguseid katseid, et edasi-tagasi reis maksis näiteks 440 kr. Aga seda teadsid väga vähesed.

Mõistlik on end mitte petta ja panna kohe sobiv hind. Keskmine hind kujunes välja juba möödunud aastal. Kõige odavamad on muidugi seeriapiletid: kümnesel maksab üks suund kõige vähem, kuuekordsel veidi rohkem; edasi-tagasipileti puhul on üks ots odavam kui lihtsalt ühe otsa pilet. Möödunud aastal veendusime, et teatud kellaagadel ja päevadel alla lastud hinnad ei anna efekti; kindlad madalamad hinnad aga on tänavu huvi äratanud. Need on ilmselt sobivad ka muule seltskonnale kui senised tiiburireisijad.

Uudist on veelgi. Söögid-saiad-pirukad pole meie laevades tundigi vanad: need tehakse siin meie majas valmis ja viiakse iga reisi alguseks laevale. Investeerisime oma miljonikroonisesse kööki, sest mu-



jalt tellitud toidul oli varem küll alati õige kuupäev peal, aga teinekord tundus, et see ei vastanud tegelikusele.

Meie omahind on teiste kiirlaevu opereerivate firmadega võrreldes madal: kütusekulu (10 reisijat teevad meie praeguse kütusekulu tasa) ja maapealsed kulud väiksemad, liiks suurem tunnus ja seetõttu väiksemad reklaamikulud ja ostukorvus laevadel teistega võrreldes olematu. Loomulikult loeme iga krooni ja otsime kõige efektiivsemat majandamise viisi. Praegune situatsioon õpetab efektiivselt majandama, sellest on tulevikus ainult kasu.

Laevad on praegu väga heas korras. Eelmisel aastal tegime väga suure investeringu laevade sisedisaini – vahetasime ärklasi ja baari interjööri tervenisti ära. Nüüd vahetame keskmise salongi istemekatted.

**Uue laeva ostmisest praegu ei mõtle?**

Mõtleme ikka, miks ei mõtle. Aga selleks on vaja õiget turusituatsiooni. Tänavu tuleb selgeks saada, mis sugune on strateegia, millega kiirlaevad jätkavad. Kas sama tihedalt kui praegu või kukub mõni ära. Varem oli Helsinki–Tallinna vaheline liin atraktiivne, nüüd enam mitte, sest reisijate hulga kasvu pole ette näha.

**Kas ka tänavu oli personal talvel tööl?**

Osaliselt jah. Sügisel hakkavad kõigepealt puhkused, siis tuleb laevade ettevalmistus. Osa inimesi on ka hooajaliste lepingutega. Siin on veel suurem kokkuvõide võimalik – sundpuhkused jne., aga meil pole seda vajadust olnud.

**Nii et teil on oma väljatootatud nišš, vaja seda ainult hoida. Kiirlaevade hulga suurenemisega teie osakaal järjest lihtsalt väheneb?**

Võib nii vaadata. Aga kui vaadata laevade mahutavust ja keskmist täituvust, siis oleme meie kõige paremas seisus.

**Kui kõigil on 100 reisijat, siis teil annab see kõige suurema täituvusprotsendi?**

Täpselt. *Nordic Jetil* saame keskmiseks täituvuseks 37%, vaevalt nad sellega eriti *happyd* on.

**Kas ka teile nagu paljudele tundub, et laevanduse tulevik Eestis on must? Või vähemalt tumehall.**

Mis puudutab Eesti n.ö. rahvuslaevandust, siis on selge, et kui riik poliitikat ei muuda nii, nagu on seda ajast aega teinud Soome ja Rootsi oma reederite huvides, ei lähe pilt halliks või mustaks, vaid kustub päris ära.

**Mida peaks riigilt ootama?**

Kasvõi meremeeste (sotsiaal)maksustamine – selge, et konkurentidel on paremad võimalused. Või näiteks

krediteeritakse laevaehitust, ja intressid puuduvad. Neil on see n.ö. läbirääkimiste küsimus. Meil muidugi pole ka niisugust tehast, aga lihtsalt sellelaadsed asjad.

Pärast aastakümneid sotsialismi on Eestis mõttelaad selline: ahaa, tema ajab äri ja elab hästi, saab lausa soojad saidad voodisse, aga mina ei saa, vaja talle jalga taha panna. Paras talle, las tuleb rootslane, omandab 99% mõnest pangast, mis need tammjärved ja mõisad hüppavad, et raha palju! No ja kui see muutub, tuleb uus mõttelaad, nagu Soomes: ahaa, naabril uus auto; vaja kaevata maksuametile, et las kontrollivad, kas tal ikka on maksud makstud. Misjärel helged pead lähevad mujale oma äri ajama. Vastasel juhul oleks Soomes selle ajaga mitukümmend *no-kiat* olnud, mitte ainult see üks.

Asi ei ole riigis, vaid inimeste mõttelaadis. Eestis jääb see pikaks ajaks, seda on väga raske muuta.

**Kas ka teil on olnud, et kui tahate laevandusfirma esindajana kellelegi midagi selgeks teha, siis arusaavaid kuulajaid on nagu vähevõitu?**

Suhtumine on, et võiks ju rääkida ja äri teha, aga mis mina sellest saan? See pole mitte ainult laevanduses, vaid igal pool: mis mina sellest saan?!

**Sooja maa meremees on odav: pole tal vaja nii kindlat maja, nii pakse riideid ja nii palju süüagi mitte kui põhjamaal. Kas põhjamaa meremehel ongi üldse tulevikku?**

Põhjamaa meremehel on traditsioonid taga, ta on tahes-tahtmata meresõiduks paremini ette valmistatud kui soojamaamees. Ja muide,

ka ainult vene keelt kõnelev meremees saab paremini tööd kui vaat' et igati heatasemelise riigi, näiteks Rootsi, meremees. Vene tehnika-meest hinnatakse rohkem kui rootslast, see on fakt.

**Kuidas teile mõjub võõndiaega jäämine, kui teised kella keeraavad?**

Tekitab muidugi palju segadust. Peab mõlemas terminaaliks kaks kella seina peale panema ja asja ära seletama. Nüüd väljume Tallinnast kell 7, ja see on kõige varem siit lähtuv laev. Aga Helsinki tööaja alguseks sellega enam kohale ei jõua nagu varem esimese reisiga. Viimane laev väljub sealse aja järgi Helsingist kell 21 ja on meie aja järgi Tallinnas 21.25.

**Kuidas kopterid teie sadama lähedal Linnahalli juures mõjuma hakkavad?**

Head seal ei ole, aga halba ka mitte. Ei tea, kui suurt müra nad teema hakkavad. Aga see on probleem kogu linnale. Helsingis neid igatahes päris Senati väljakule ei lasta, seal ollakse konservatiivsed. Eestis öeldakse kõigele kõigepealt *tere tulemast*, ja eks pärast vaata, mis saab.

Tiiburitega võrreldes on kopterilennu hind kümnekordne. Ei tea, kas ärikes vaatab, et kõrval saab nii palju odavamalt...

**Kas ise sõidate Helsingisse oma firma laevadega?**

Olen kõigi konkurentidega, nii suurte, väikeste kui lennukitega, tutvunud. Vaatan, kui palju on teiste teenindustase parem või halvem; ka mõne idee võib leida. Konkurentide peeglist vaadates püüan ise paremini teha. Matemaatika on ju üks.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



Rootsi-Pärnu kaubaliinilt: Rootsi lipuga "Mercur" 7000 tm puitu mahutava pargasega Pärnus. Ott Tauli foto



# Piletihinnast saarteliinidel

**Toivo Jürgenson esitab valitsusele tasuvusuuringu Saaremaa püsiühenduse kohta**  
Pressiteade

Saare maavanema Jüri Saare juhitud töörühm esitles 17. veebruaril teede- ja sideminister Toivo Jürgensonile, regionaalminister Toivo Asmerile ning teede- ja sideministeeriumi ametnikele Saaremaa ja mandri vahelise püsiühenduse tasuvusuuringut. **Otsustati, et Toivo Jürgenson edastab saadud informatsiooni valitsuskabinetile hinnangu andmiseks.**

Valitsuskabinetile esitatakse lisaks tasuvusuuringule teede- ja sideministeeriumi kommentaarid ning soovitus, millise konkreetse tegevuskavaga võiks jätkata. Valitsus peaks võtma põhimõttelise seisukoha, kas püsiühenduse loomise suunas tööd jätkata või ei. Kui jah, siis millise

ajaplaani, milliste piirangute ja fiinantseerimis põhimõtete ga.

Kui ei teki ettenägematud takistusi, siis kuluks alates põhimõttelise otsuse langetamisest valitsuse, saarlaste, keskkonnakaitsjate jt. poolt silla valmimiseni umbes 10 aastat. Kindlasti on vajalikud veel mitmed looduskaitse alased, geoloogia-, sotsiaa- ja majandusuuringud.

Püsiühendus Saaremaa ja mandri vahel on tunnel või sild Muhu saare ja mandri vahel. Tasuvusuuringus on antud hinnang viiele erinevale võimalikule sillatrassile üle Suure väina. Ehituse orienteeriv maksumus on poolteist miljardit krooni. Majandusarvestuste kohaselt on püsiühenduse tasuvusaeg vähemalt 15–20 aastat. Silla ületamise tasu oleks sel juhul võrreldavas suurusjärgus pra-

guse piletihinnaga sõiduki ja sõitjate eest, millele on lisatud riigipoolsed dotatsioonid parvlaevapiletitele ning riigi kulutused sadamate korrashoiule. Esialgsete arvutuste kohaselt, arvestades praamipiletite hinna kasvutempot, muutuks püsiühendus tulevikus odavamaks kui jätkamine praeguse praamiühendusega.

”Pärast tasuvusperioodi lõppu, kui investor on oma raha tagasi teeninud, saaks rääkida juba reaalsest maanteepikendusest – tasuta maanteepikendusest Muhu saare ja mandri vahel,” ütles Toivo Jürgenson.

Tasuvusuuringut on kavas ajakirjandusele tutvustada märtsi algul.

17. veebruar

**Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond**

## Riigikogu ümarlaud otsib lahendusi praami-liikluse tõhustamiseks

Pressiteade

**Esmakordselt kogunes koalitsioonierakondade Riigikogu liikmete ümarlaud, mille teede- ja sideminister Toivo Jürgenson kutus kokku, et arutada Lääne-Eesti saarte ja mandri vahelise parvlaevaliikluse korraldamist ja doteerimist.**

Ümarlauas võeti kokku hetkeolukord ja otsustati, et käesolevaks aastaks kehtestatud hinnapoliitikat ei muudeta ning ümarlaua töö eesmärk on leida optimaalseim majanduslikult ja regionaalpoliitiliselt põhjendatud dotatsioonisüsteem järgmisel aastal ja hilisemas perspektiivis.

Hetkeolukorra osas leiti, et aasta alguses on reisijate arv suurenenud praktiliselt kõigis reisijarühmades. Emotsionaalselt üleskõetud diskussioon praamipileti hinnatõusu üm-

ber on suuresti tingitud sellest, et veebruarikuu on periood, kui Saaremaa Laevakompanii alles käivitab soodustustesüsteemi, ehk siis vanad soodustused enam ei kehti ja uued veel ei kehti. Seetõttu võib olukord tarbijale tunduda segane ja piletihinnad kõrged. Uus soodustustesüsteem rakendub täies ulatuses alles 1. märtsist.

Tulevikku silmas pidades arutati erinevaid lahendusi, sh. kas ja millal võiks tekkida konkurents parvlaevaliinidel opereerimises ja kas see võiks alandada piletihindu, millises ulatuses ja milliseid kanaleid kaudu peaks tarbijani jõudma riiklik toetus ning kas riigieelarves jätkub raha, et juba järgmisel aastal tagada maanteepikenduse põhimõtte täitmine. Maanteepikenduse põhimõtte näeb ette, et piletihind on 40 senti 1 kilo-

meetri kohta, st. oluliselt odavam tänasest hinnatasemest.

Riigikogu liikmete ümarlaud tuleb uuesti kokku 14. märtsil, et jätkata võimalike tulevikuvariantide arutelu juba täpsustatud informatsiooni põhjal. Kõik argumenteeritud kirjalikus ettepanekud ja märkused, kuidas parvlaevaliiklust ja selle doteerimist paremini korraldada, võib saata teede- ja sideministeeriumile.

Ümarlaual osalesid teede- ja sideminister Toivo Jürgenson, regionaalminister Toivo Asmer, riigikogu liikmed Mart Nutt, Vambo, Kaal, Meelis Atonen ja Kalev Kotkas ning Hiiumaa endine maavanem Tiit Laja.

22. veebruar

**Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond**

## Reisijate ja sõidukite arv Saaremaa Laevakompanii parvlaeval kasvas

Pressiteade

Alates 1. veebruarist ühtlustati Saaremaa Laevakompanii parvlaevaliinidel piletihinnad mandri ja saarte elanikele. Mandrilt reisijad on meeldivalt üllatunud piletihinna odavnemise üle, saarlased vastupidi. Olukorda peaks leevendama märtsist rakenduv boonussüsteem saarte elanikele.

Võrreldes ajavahemikku 1.–20. veebruarini sama ajavahemikuga möödunud aastal, on Virtsu–Kuivas-

tu liinil reisijate arv kasvanud 4,9% ja Heltermaa–Rohuküla liinil 5%. Sõidukite arv on kasvanud vastavalt 7,2% ja 3,7%. Virtsu–Kuivastu liinil on enim suurenenud pensionäridest ülesõitjate arv – 31,2% ja Heltermaa–Rohuküla liinil laste arv – 89,1%. Tunduvalt on elavnenud kaubaautode ülesõit – Hiiumaa ja mandri vahel 11,8% rohkem ning Saaremaa ja mandri vahel 18,5%.

21. veebruar

**AS Saaremaa Laevakompanii**

## Kuressaare volikogus

ETA teatel tegid parvlaevapiletite hinnatõusuga rahulolematud Kuressaare linnavolinikud 21. veebruaril valitsusele ettepaneku taastada enne 1. veebruari saarte elanikele kehtinud soodustused.

Linnavolikogu pani ette töötada koostöös omavalitsustega välja kindlad hinnakujunduse põhimõtted vähemalt viieks aastaks ning nõuda Saaremaa Laevakompaniilt ettevõtte majandusarvestuse läbipaistvuse tagamist ja kulutuste avalikustamist tarbijatele. Volikogu soovitas piletimüügi laevakompanii tegevusvaldkonnast eraldada ja anda see kohalikule munitsipaaltegevõttele, kuhu suunataks ka praegu otse vedajafirmale antav riigi dotatsioon.



# Ooteaeg järjekorras on tunduvalt vähenenud

Vastab Saaremaa Laevakompanii tegevdirektor Tõnis Rihvk

## Kuhu teie juhitud ettevõtte praeguseks jõudnud on?

Kui laevaliiklus siin n.ö. oksjonile pandi, siis üks idee oli, et see jääks kindlasti saarte peale, ehk siis oleks nn. sotsiaalse kontrolli roll – varem juhiti seda ju kõrgelt ja kaugelt. Nüüd on nagu vanas mõistuloos: *Kes tegi? Ise tegi*. Nii kui liinil midagi lahiti on, nii heliseb sõltumata kellaajast uksekell – nii et see mehhanism meil täiesti töötab.

Vanad raudlaevad on tulnud laevakompanii kätte ja saanud uue kuue. Niivõrd kuivõrd... Alates 1997. aastast algas laevastiku moderniseerimine. See viimane sõna on koos hüüu- ja küsimärgiga, sest laevad pole läinud uuemaks. Väljaarvatud "Difko Korsør" ehk "Viire", mis on praegu meie käes olevaist kõige uuem laev. Peamiselt on laevad läinud reisijasõbralikumaks, on nüüd rohkem inimese jaoks.

Mäletan, kuidas "Tehumardi" üks kapteneid Tammissaar rääkis, et kui nad vist 1972. aastal käisid seda vastu võtmas, ütles laeva üle andev kapitan ... ranga: see on puhas juhus ja rohkem teie eralõbu, et tsiviliste vedama hakkate, tegelikult on laeva eesmärk ikka natuke teistsugune. Aga tolleaegsed lehed kirjutasid, et laevaliikluse probleem on siin nüüd igavesest ajast igavesti lahendatud. Olin siis kümneaastane poiss ja "Tehumardi" tundus tõesti suurena.

Aeg on kiiresti edasi läinud. Kui 1997. aastal tõime "Regula", siis tundus see n.ö. õnne tipp. Aga mullu tuli "Viire", ja näib, et jääb ruumi puudugi veel.

Ooteaeg järjekorras on tunduvalt vähenenud. Aga samas on suurenenud tiptunnil sõitjate hulk. Üldiselt saab järjekordi hajutada kliendi premeerimise näol ehk hinnaga. Hommikul ja öösel on odavam sõita, tippaeg on kallim, sinna pole midagi parata. Aga selleks, et jaanilaupäeval järjekorda ei oleks, ei saa me küll tonnaži juurde tuua.

Laevade hulk, liini läbilaskevõime jne. on optimumi saavutanud. Hommikul minnakse siit ja õhtul tullakse tagasi: ühes suunas on laev täis ja teises tühi. Iga auto, mis tollest teisest otsast peale tuleb, on suur pluss. Kui täituvus on 50%, siis on see väga hea tule-



Tõnis Rihvk

mus. Peale õiguse ja n.ö. lõbu seda liini opereerida on meil kohustus seda hoida – iga ilma ja igasuguste jääoludega, kui vähegi võimalik, sõita – sõltumata kuludest.

**Selle kohta ütles kapten Ojamaa, et kaht ühesugust reisi ei ole, kuigi käid parkümmend korda päevas.**

Viimaste aastate ilm on kui tite perse. Praegugi sajab Tallinnas või Pärnus akna taga vihma, mandri poolt vaadates pole talve ollagi, ja imestatakse: mis jääst te räägite?! Aga Virtsu sadama all on meeter kuni kaks jääd, laev ei saa silduda, meile aga öeldakse: kulla mehed, teete halba tööd.

**Mida teete laevadega, mis enam ei sõida?**

Laevade müük on ühtpidi suhteliselt lihtne: igal on oma hind, ja see on vanaraua hind. Need on uued laevad, *laid*-tüüpi laevad näiteks 80-ndail ehitatud, ja pole halvad, aga oma ehituselt väga spetsiifilised. Kindlasti on neist igauhe jaoks kusa-gil keegi. Aga meil pole aega oodata; *laid* ületalve pidamine maksab päris ümmarguse summa. Kütus, elekter, vahimeeste palk... Samas käsi ei tõuse teda maha lammutama. Üks asi, et hind on odav, aga teine, et laev on elus olevus, kuidas sa lõikad oma sõbra tükkideks... Siis peab viimane häda olema. No ja see ka, et kes teab, mis toimuma võib hakata, mis uus liin avatakse või on näiteks Saaremaa ja Hiiumaa vahel tarvis suuremat laeva. Natuke kohendada põhi-teed, ja sobikski. Aga selleks peab riik tingimused looma: veeteed süvendama, tähistama jne.

**Kuidas Riiga sõitmine on läinud?**

Saime kehva kogemuse. Aga kunagi ei saa ju seisukohta võtta, enne kui pole kogemust saanud. Rahaliselt oli valus kogemus, pluss kogu informatsioon liini kohta, mida uneski ei osanud näha. Uus liin välismaale... Võtame Helsinki või Stockholmi liini – praegu tundub juba, et neid on kogu aeg sõidetud. Aga meie üritasime uut liini. Saime hea kogemuse, ainult et läks kalliks. Töötame selle kallal endiselt, aga järeltuste tegemiseks ei ole aeg veel küps.

**Kas Saarte Liinid riigi dotatsiooni teile enam ei vahenda?**

100% riigile kuuluva AS-i Saarte Liinid asi on sadamate haldamine, nende väljaarendamine jne. Põhimõttel, et iga kingsepp jäägu oma liis-



## Saarte liinidel mullu üle miljoni sõitja ja 400 000 autot

Liin	Sõidukeid	Juurdekasv	Sõitjaid	Juurdekasv
Kuivastu-Virtsu	283 500	3,8%	878 700	6,8%
Heltermaa-Rohuküla	110 900	8,5%	335 300	13,6%
Sviby-Rohuküla	5 600	19,2%	39 000	13,1%
<b>Kokku</b>	<b>400 000</b>		<b>1 253 000</b>	

Saaremaa Laevakompanii suhtekorraldaja Anne Saare sõnul on kiire juurdekasv Hiiumaa liinil tingitud suurema mahutavusega parvlaevast "Ofelia". Reisijate paremaks teenindamiseks toob laevakompanii tänava sellele liinile "Ofeliaga" sarnase "Scania".

Sviby-Rohuküla liinil tõi Anne Saare sõnul sõidukite ja reisijate hulga kasvu mullune soe suvi ning tõhustatud piletikontrollisüsteem.

Saaremaa Laevakompanii võitis riigihankekonkursi parvlaevaühenduse pidamiseks Triigi-Sõru liinil ning opereerib sellel aasta algusest peale.



# Ooteaeg järjekorras...



tude juurde. Meie sõlmime nendega lepingu sadamateenuste kasutamise peale.

Oluline täpsustus: tõepoolest on levinud teadmine, nagu laevakompanii saaks dotatsiooni, ja et meil on garanteeritud kasum. Viimane oli lepingus, kuid võeti välja. Dotatsiooni aga maksab riik meie teenuse kasutajatele. Riik tellib meilt reiseid. Ta annab meile ette piletihindad, reiseid arvu liinide kaupa ja fikseerib ka rahasumma, mille eest reise tellib.

**Läbirääkimiste objekt on, kui mitu reisi saate tolle konkreetse rahasumma eest müüa?**

Jah, täpselt.

Tegutseks siin ka teine laevafirma, võidak algul küll tarbija, aga hiljem üks firma kahest, ja teine peaks pillid kotti panema. Ning siis tuleks see raha tarbija käest uuesti tagasi võtta.

Tänavu tekitab vaidlusi riigieelarveliste toetusvahendite ehk siis selle nn. dotatsiooni jagamine: muudeti põhimõtet, ning saarlase ja mujalt inimese piletihind võrdsustati. Nii-suguseks üleminekuks oleks kindlasti pidanud rohkem aega olema. Saarlane hakkab nüüd ülesõidu eest maksma rohkem, mandrimees aga vähem kui enne. Idee oli soodusta-

da nn. suurtarbijaid: neid, kes iga nädal mandrile tööle või kooli ja tagasi sõidavad, või et saare kaup ei muutuks üleveo hinna tõttu konkurentsivõimetuks ja et sisseveetav kaup ei teeks siinset elu kallimaks.

Kui oleks piletihinna ühevõrra tõstnud, siis oleks saarlane pidanud maksma 3.50 rohkem, mandrimees aga 7.50 rohkem. Ja sama süsteemi järgi ka edaspidi tõstes oleks saarlasele tõepoolest jäänud jõukohaseks, mandriinimesele aga mitte. Ning oleksimegi siin uhkelt ning üksi omas mahlas istuma jäänud.

Saarlane, kes korra aastas mandrile sõidab, maksab 20 krooni rohkem ega pane seda tegelikult tähelegi. Aga kui ta loeb lehest, et piletihind tõusis 66%, siis läheb tal hari punaseks.

**Vahetasite sõitjaid teenindavat firmat.**

Firma nimi on Väinamere Teeninduse AS. Selle omanikud on inimesed, kel oli äriidee ja tahe midagi muuta, nad osutasid olulistele puudujääkidele endise teenindusfirma töös. Nad tulid konkreetsete ettepanekutega. Neil oli tahe saada kasumit, aga selleks teha ka seda asja paremini.

**Kui suur on teie firma käive?**

Tänavu tuleb umbes 120 miljonit krooni. Meil pole läinud väga halvasi etgi väga hästi – oleme arenenud

stabiilselt. Ja nüüd, pärast paari aasta taguseid börsimullide lõhkemisi, hakkab see silma. Miks t e i l hästi läheb?! Sellepärast, et kaks aastat tagasi meil ei läinud v ä g a hästi.

**Kas näete võimalust, et saarte liinidel hakkab sõitma veel oluliselt rohkem rahvast? Kapten ütles, et kalapüügi edukust võib ta oma laeva rambil näha.**

Arvan, et seda ei sünni. Kui paar protsenti aastas juurde tuleb, on juba okei. Sõltume suuresti suvest – mõjub halvasti, kui see on kehv. Ja sügis oli väga tormine, palju oli seisupäevi. Novembris sai siin kiideldud, et seoses suuremate laevade tulekuga on meil valulävi tõusnud. Enne katkestas tuul 15–18 m/s liikluse ära, nüüd on see 20–25 m/s, teatud suuna puhul 28 m/s. Ja kohe hakkas peale: kõigepealt jäi päeval reise ära, siis jäi öö vahele; jõulude paiku ei olnud juba terve ööpev liiklust...

Seejärel tegime hädaabivedusid. Kui hommikune reis ära jääb, siis on suhteliselt lihtne – inimesed lähevad koju tagasi. Aga kui näiteks reede öhtul reis ilma tõttu ära jääb? Tallinna või Pärnu inimene läheb koju, aga Põlvast tulnu jääb ootama. Ilmselt kõik laevamehed nõustuvad minuga, et mullune sügis oli ebaharilikult tormine ja raske kõigile laevafirmadele.

8. veebruar

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

## Monopol või mitte

*Saarteliinide piletihinna arutelu kroonis märtsi algul ETA teade, et teede- ja sideministeeriumi tellitud mitteametlik juridiiline ekspertühing tunnistab õigustühiseks Saaremaa Laevakompanii monopolioigused praamiühenduse pidamiseks, mis annab riigile võimaluse nõuda lepingu muutmist.*

*"Meremehe" kuu aega varem esitatud küsimusele mitte-monopoolse tegutsemise võimalikkusest Väinamere laevaliinidel vastas Saaremaa Laevakompanii tegevdirektor Tõnis Rihvk:*

Eesti häda kipub olema see, et oleme nii väikesed – seetõttu südistatakse meid monopoolsuses jms. Samas on kasutatud ka väljendit, et peame mõistlikumad olema. Kindlasti võiks ühel või teisel tekkida soov siin ka veel sõita. Kindlasti tekib inimestel küsimus, et miks ainult üks firma.

Võtame näiteks Norra: seal on sellised liinid jagatud territoriaalselt rühmadeks. Mul on pisut informatsiooni Frøja regioonist ja näiteks Oslo piirkonnast. Seal saab firma endale ühe, kaks, kolm või neli

liini kümneks aastaks. See on minimaalne aeg, milleks laevanduses investeringuid teha, et end ära taksu, ja firma on selle piirkonna mõistlik monopol. Ei ole mõtet riigil vahendajana seda kahe firma vahel killustada, et nad hakkaksid teineteist nügima.

Esiailgu võidak sellest küll tarbija, kuna hinnad on all, aga seejärel võidak üks pool ja teine on ilmselt sunnitud pillid kokku panema. Ning siis tuleb see raha kusagilt uuesti tagasi võtta. Ja see on uuesti tarbija ehk riik. Ja seepärast väidan, et see on mõistlik monopol, olgu see siis Saaremaa Laevakompanii, Hiiu- ja Laevakompanii või Setu Laevakompanii – mis iganes.

Meil meie piirkonnas on teatav suurusjärg tarbijaid, on teatavad

mahud – miljon sõitjat. Norras on piirkondi 10 ja traditsioon 200 aastat vana. Meil on neid piirkondi üks ja traditsioon 10 aastat vana. Ses suhtes oleme sattunud kõrgendatud tähelepanu alla! et seda poleks, kui siin oleksid kaks, kolm, või kasvõi viis operaatorit. Aga väidan, et siis oleksid olema selle valdkonna investeringud, sest sinne maht lihtsalt ei kannata seda.

Ma ei räägi praegu positsioonilt, et oleme kõige toredam, ilusam ja targem laevakompanii, vaid lihtsalt tarbija seisukohalt. Ja ka mereohutuse seisukohalt, sest kui arvestada neid nõudeid, mis on hakanud tulema pärast 1994. aastat, siis peab riik leidma tunduvalt suuremad vahendid, et lasta tekkida konkurents. Arvestades tänast olukorda, kui kõik elavad peost suhu ja riik tõmbab koomale oma kulutusi, milles üks kululiik on väinaliiklus, siis on seda väga raske eeldada, kui ka tarbijakaitse peaks seda soovima.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**





Vöörist on "Viire" roolikamber kaugel,...



...ahtrile aga lähemal kui tavaliselt.



Laevajuhi töökoht on roolikambri keskel.

## Sajameetrise laevaga saartele

Balti Laevaremonditehases veetis jääaja Saaremaa Laevakompanii uuemaid laevu, mullu muretsetud jääklassita "Viire" (ex "Difko Korsør"), mis varem sõitis Korsøri ja Nyborgi vahet. Mullu 16. mail Virtsu-Kuivastu liinil alustanud "Viirel" lõppes hooaeg jaanuari lõpuks. See on laevafirma suurim ja kindlasti ka kõrgeim laev. Et seal lifte pole, tuleb alumisele autotekile saabunud bussireisijail ülatekni astuda 72 trepiastet, mis on põhjustanud juba nurinatki.

Kapten Viktor Rohtla sõnul suutis "Viire" suvist autojärjekorda tõhusalt vähendada: kahele autotekile mahub kokku pool kilomeetrit autosid, ülespoole 469 sõitjat. Ramp avaneb küljele, nii et laev vajab sadamas estaakaadi.

95,8 m pikkune laev on ehitatud 1988. a. Suurbritannias. Sõidab see mõlemat pidi ja sadamas ümber ei pööra. Sestap on ühele poole roolikambri akna alla kirjutatud "Virtsu" ja vastaspoolele "Kuivastu", et ei unustataks seadmeid ümber lülida. Roolgi on avara roolikambri keskel. 10 diisलगeneraatoriga masinaruum töötab automaatikaga ja pidevat vahti seal pole vaja.

Suure tuulega on kõrgel laeval suur purjepind, seetõttu ei saa sellega kapteni sõnul üle 15 m/s tuulega Virtsu sadamasse sisse sõita: 100-meetrine sisekai pea sama pika laeva jaoks ei jäta kuigi palju manööverdamisvõimalust.

10-liikmelisele meeskonnale lisaks saab laevas ööbida osa reisijaid teenindava "Väinamere Teeninduse" personalist. "On üsna tähtis, milline on kokk," arvas kapten.

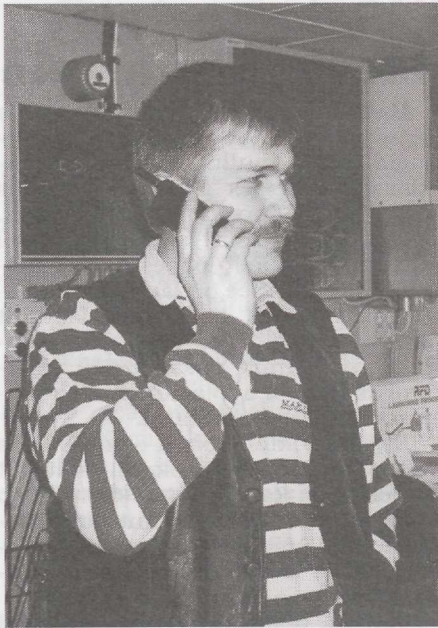
Taanis vedas "Difko Korsør" peamiselt treilereid, mistõttu inimesi sõitis laeval vähe. Eestis on sõitjaid suhteliselt rohkem, kuigi jala suurt enam keegi laevale ei tule, enamjaolt ikka bussi või autoga.

**Madli Vitismann**

### Saaremaa Laevakompanii parvlaevad

Olid enne			
	ehitatud	pikkus	süvis
Hiiumaa	1966 Norras	53,8m	2,96m
Tehumardi	1973 Lätis	55,5m	4,5m
Vormsi	1975 Venemaal	32,4m	1,73m
Koguva	1979 Lätis	55,5m	4,7m
Vohilaid	1983 Lätis	49,9m	3,1m
Harilaid	1985 Lätis	49,9m	3,1m
Kõrgelaid	1987 Lätis	49,9m	3,1m
Juurde muretsetud			
	ehitatud	pikkus	süvis
Vardo	1962 Soomes	27,1m	2,93m
Ofelia	1968 Saksamaal	74,4m	3,8m
Regula	1971 Saksamaal	71,2m	4,2m
Scania	1972 Taanis	74,2m	3,8m
Viire	1988 Inglismaal	95,8m	3,6m





Kapten Otto Ojamaa

# Uus Väinamere-laev

Pikkus	74,16 m	peamasin	2x1324 kW
laius	16,52 m	kiirus	14,9 sõlme
parda kõrgus	5,1 m	autokohti	80
süvis	3,8 m	reisijakohti	800
kogumahutavus	2225,46	sh. istekohti	413

Saaremaa Laevakompanii uus laev "Scania" jõudis Balti Laevaremonditehasesse, küljel kiri "Scan" – see, mis müüja nõudel järele jäi liinimest "Scandlines". Eesti lipp heisati "Scania" 10. märtsil kell 16.15.

Laeva tõi Eestisse kapten Jaak Kärm.

"Scania" olnud viimane sellest laevadepölvkonnast, mis sealtkandist tuua oli, ning austusavaldusena saadetud teele "nooremate" laevasireenide saatel. Seni sõitis Limhamn-Drögöri liinil, kodusadam Malmö.

Laevaremonditehases paigaldatakse "Scaniale" rambid, senisel liinil Rootsi-Taani vahel kasutati kalda-rampe. Veetihead rambid (rammva-hesein juba on) peaksid kapten Otto

Ojamaa sõnul võimaldama sel laeval tulevikus rahvusvaheliselgi liinil sõita. Remondi ajal lahendatakse ka evakuaatsioonitee probleem: kas reisijad lahkuvad häire korral laevalt liugtee, –toru või kraanaga allalastavate päästeparvede abil.

Enne ärasõitu võimaldati Eesti meremeestele tutvust "Scandlines'i" praeguse põlvkonna laevadega "Tycho Brahe" ja "Helsingborg" ning harjutada firma valmendamisel Helsingborgis. Seal olnud kõik nagu päris roolikambri ning vastavalt sellele, kuidas laevajuht kaardil liigub, muutub "akna" taga panoraam. Valmendamisel harjutavad kõik laevajuhid, enne kui päris roolikambri tööle asuvad.

"Scania" roolikambri on kõik tarvilik olemas, aga elektronkaarti ei saa Väinameres kasutada. Kord "Ofe-liaga" proovitud – ja laev sildunud kaardi järgi sadamahoone taha. Roolikambri on pardaste signaaltulede kõrval sensorite näit, mis annab teada, kas autotekil on vett.

Roolikambri tiivad olid "Scania" lah-tised, kuid kapten Otto Ojamaa loo-tis, et need ehitatakse kinni. See võimaldab ka sillatiival ilmastikuõrnu elektroonikaseadmeid kasutada – kui-vas ruumis saab enda ümber koonda-da kogu vajamineva informatsiooni. Ühtlasi oleks siis nähtavus parem ning, mis samuti tähtis, see hoiaks palju kordi päevas silduvate mere-meeste tervist. Valgustatud laevaoma-niku puudumise üle polevat Saaremaa Laevakompaniis põhjust kurta: pisi-tasa on muretsetud kõik tööks vaja-lik, kiitis Otto Ojamaa juba "Regulal" oma *hands-free*-raadiot näidates, mis sagedasel sildumisel eriti tarvilik.

Tuleohutuse tagab "Scania" sprinklersüsteem kõigis reisijaruumi-des, ka kajutites. Otto Ojamaa sõnul valab see häirepaigale esmalt 5 t ma-gedat vett, seejärel läheb üle mere-veele. Autotekil on ka kaamerad. Laeval on 12-liikmeline sõidu- ja 12-liik-meline teenindusmeeskond.

Käiguomadused olevat laeval head ja kiirust rohkem kui "Regulal", mis-tõttu Otto Ojamaa arvates võiks Riia-liinil sellega ka ökonoomselt sõites võita 2 tundi. Pikale liinile võiks "Scania" sobida ka automaatrooli tõttu, mida teistel Väinamere parvlaevaldel pole, ka DGPS-süsteem on olemas.

Mai algul läheb "Scania" liinile.



Laev on kohal, küljel kiri "Scan".

## Väinamerel sõitjaid üha rohkem

Aasta	Sõidukeid	Sõitjaid
1997	361 000	1 084 000
1998	382 000	1 164 000
1999	404 000	1 267 000



Ka ahtrisse tuleb veetihe ramp.



# Kilomeeter tankereid sadamas

## Pakterminalis ootab tühjendamist 420 vagunit

**Pakterminalis ootavad tühjendamist veel 420 Venemaalt saabunud kaubavagunit, mille tühjendamisega saab ettevõtte hakkama ühe päevaga.**

AS-i Pakterminal pressiesindaja Tommy Biene teatas ETale, et seoses maailma naftaturgudel valitseva olukorraga ning Venemaa valitsuse ekspordimaksude poliitikaga on viimastel nädalatel järsult suurenenud Eestit läbivate naftatoodete vedu. Pakterminal on veebruari lõpus ja märtsi alguses tühjendanud keskmiselt ligi kolmandiku võrra rohkem naftasaadusi kui eelmisel aastal ning on saavutanud päevaseks keskmiseks tühjendamiskiiruseks 440 vagunit, mille hulka kuu-

luvad ka ülipikad 8-teljelised vagunid.

Täna on tühjendamise ootel veel 420 vagunit, mis on vabade tankerite ja vedurite olemasolul tühjendatav ühe ööpõevaga. "Enneolematult soodne turupositsioon tuleb maksimaalselt ära kasutada ning seda oleme viimasel nädalal ka suutnud", lausub Pakterminali juhatuse esimees Raivo Vare. "Probleemiks kujuneb aga hoopis asjaolu, et teistele naftaterminalidele on jõudmas hulgaliselt tavapärast suuremaid naftakoguseid pär-

ale viivitusega, mistõttu nende tühjendamata kogused juba ületavad meie omi." Liiklusjuhtimise alast keerukust lisab ka asjaolu, et Eesti Raudtee ja Pakterminali poolt Venemaa Raudteele esitatud palve heledate naftatoodete laadimise peatamiseks ei ole kahjuks tugeva ekspordisurve tõttu täielikult rakendamist leidnud.

Lähapäevil püüab Pakterminal koostöös Eesti Raudteega riiki läbiva transiidivoo rekordiliste koguste töötlemiseks leida kõige optimaalsema ja ohutuma tee. Samuti teeb Pakterminal kõik endast oleneva, et oma äripartnerite abil suurendada Eesti Raudtee läbilaskevõimsust. Läänud nädalal tekitasid Venemaalt saabunud kaubavagunid Eesti Raudteel tõsiseid ummikuid.

15. märts

ETA

## Direktorikommentaar

*Juba kuu aega teatavad uudistekanalid, et olete naftarongide kätte ära uppumas. Kas olete märtsis oma tavapärasest mahtu kahekordistanud, AS-i Pakterminal juhatuse esimees RAIVO VARE?*

Kõigi aegade parim tulemus on see igal juhul. Isegi nii omapärane, et ütlesime osa pakumisi ära, sest need ületasid meie võimeid. Ei saa just öelda, et see jäi ainult raudtee läbilaskevõime, pigem kogu teenuskompleksi, s.t. ka meie pumpamiskiiruse, kairuumi jms. taha.

Kui see surve kütust vedada oleks jao-  
tunud ühtlaselt, poleks midagi viga. Aga algul tuleb ülisuur hulk vaguneid, siis alles ajavad kliendid meile laevad ette.

Selline surve jätkub veel pool kuud. Pumpasime vaid 150 000 t rohkem kui keskmisel kuul, aga lasti saabumise ebaühtlus tekitabki olukorra, et see vahe suuremaks ei saa minna.

Probleem algab Venemaalt ja lõpeb maailmaturul, meie siin keskel seda reguleerida ei saa. Püüame saabuva laine koos raudtee, agentide ja teiste asjaosalistega üle elada, sest ega see voog tulemata jää, kui meie seda vastu võtta

ei suuda – läheb siis lihtsalt mujale. Küsimus selles, kas Eesti asjaosalised suudavad end sedavõrd mobiliseerida, et selle pealt teenib Eesti ja mitte mõni teine riik. Selleks peabki Eesti-poolne plokk koos töötama, et ka suure lastivooga üheskoos toime tulla.

Kui siin niisugust survet poleks, oleks mujalgi teisiti. Praegu rõõmustatakse Klai-  
pedas, et seal on tubli kasv. Tähendab, kaupa on nii palju, et jätkub isegi sinna, kus seda tavalliselt vähe on.

Meie oleme keskel selleks kokkupuutepunktiks, kus mõlema poole logistilised miinused kokku jooksevad, seetõttu on see just siin hästi nähtaval. Tegelikult oleme raudteega ühesuguses olukorras, võime teie piiril. Meie seda kaubalainet kuidagi ei mõjuta. Võime vaid teha rumalaimat – keelduda sellega tegelemast.

Kaupa pole praegu üksnes Pakterminalil palju, ka kõigil teistel kütusefirmadel on. Täna on Muugal terve kilomeeter tankereid: E.O.S-il 300-meetrine, meil 75 000 tonnine (230 m), siis mõlema kai ääres veel 2x200 m. Märkimisväärne ja kena pilt, meie kõigi ühine õnn.

Naftavoo reguleerimiseks kasutatakse ka administratiivseid meetmeid, aga need pole aidanud. Tuli Moskvast karm käsk, et vaguneid ette ei antaks, aga rongid tulevad sellest hoolimata – kaubasaatjail on nii kange tahtmine kaupa välja vedada. Sellest muutub raudtee kurjaks ja kargab turja sellele, kes käepärast – naljakas küll, aga sinsele kliendile, s.t. meile. Kui aga meie loobuksime, läheks kaubavoog mõne teise riigi kaudu.

Praegu on kõik kütuseterminalid numbreid tublisti kasvatanud. Raudtee teenib aga isegi seisumise pealt, nii et neilgi on väga hea aasta.

30. märts

Madli Vitismann



**Neli üle paarisaja meetri pikkust laeva, ja ongi kilomeeter täis.**



# Tanker uduga välja ei saa

## Vastab Roomassaare sadama kapten REIN SEPP

*Vihmasel talvepäeval jälgis sadamakapten udu: kui see hajub niigi palju, et Rootsi tanker tagumise kai äärest sadamahoone aknasse ära paistab, võib loota, et saab selle sadamast välja lootsida.*

### Kui suured laevad nüüd Roomassaares käivad, et kanalist läbi ei mahu?

Kai ääres on meie sadamas sügavust 5,2–5,4 m. Kaid on võrdlemisi pikad, nii et laevade pikkus sissetulemist eriti ei limiteeri. Limiteerib süvis: üle 4,7–4,8 m süvisega laeva vastu ei võta. Seal, kus sissesõidufaarvaater ära lõpeb, on miil-poolteist liikuva liivaga ala, ja seal on ainult nii 5,2–5,3 m vett. On paar juhtumit olnud, et laev on kergelt põhja puutunud.

Tanker "Brevik" ei saanud meile tulles täislaadungit peale võtta, siis olu- nuks süvis 6 m. Pikkust on tal 84 m. Meil käivad ka *volgo-baltid*, mille pikkus on 114 m. Käinud on isegi väikesema süvisega kuni 120 m pikkused laevad.

Eelmisel aastal käis umbes 70 kaubalaeva. Reisilaevandus käib Abruka-liinil. No ja "Arabellaga" Slite-liin" ka – nii, nagu nad endale reisijaid leiavad... Juulis–augustis käis Riist ka "Regula" korra nädalas meil. Ruhnuliiklust ei ole enam üldse, vaid piirivalvelaevad käisid suvel seda vahet, aga seda vaid oma vajaduste pärast.

Võib-olla proovib Saaremaa Laevakompanii sel suvel Riia-liini jätkata. Jutt on, et tuleb ka Roja ja Roomassaare vahel; selleks otsitakse sobivat laeva paarisaja reisija- ja paari-kolmekümne autokohaga, mille süvis poleks üle 4,5 m. Läti pool pidi ka huvi olema. Sadam on selleks valmis. Muretsetakse ka väike teisaldatav majake, kus toll ja piirivalve saaksid töötada.

Sadamal on oma väike pukser "Sakla" – nime saanud külalt, kus kunagi esimene kolhoos moodustati. Lootsi-kaater on siin ka. Saaremaal on praegu 1,5 lootsikohta. Teine mees, Saaremaa piirkonna juhataja lootsib igal pool mujal Saaremaal, kus vaja ja teeb ka väinalootsimist, mina oma poole kohaga teen seda tööd vaid Roomassaare sadamas.

Kaubakäive on tasapisi tõusnud, nüüd oli 70 000 t ringis; mõni tuhat tuleb aastas juurde. Möödunud aastal andis Soomest lennuraja kapitaalremondi jaoks toodud killustik umbes 10 000 t.

Tankerid toovad edasi keemiatehasesse minevaid vedelkemikaale, tavaliselt 2000 t ümber. See läheb läbi torude "Saare Kütuse" hooldlatesse, ja sealt autodega sihtkohta. Tallinna kütusetermiinalid on transiidiga vist nii hõivatud, et ei taha hästi väikesi koguseid muid aineid sisse võtta.

Põhiline on siiski siit välja minev paberipuit ja ka pressturvas. Paar väikest laevatäit läheb "Viida" ja "Sas-siga" iga kuu teele prügikonteinereid, mida üks Tallinna firma teeb rootslastele.

### Kui palju on end õigustanud ja hisadam siin suurte laevade taga?

Mingit tulu ei anna, aga tuleb omadega ots-otsaga välja. Eelmisel aastal oli käijaid 340; väike pidev kasv on olnud. Ei usu, et üle 350 neid suve jooksul tuleb, aga elu näitab. Nasva on lähedal, kuid seal tahetakse jahisadamast vist hoopis lahti saada – ei majanda end ära, möödunud aastal käis vist alla 100 jahi. Ja Kures-

saares on praegu veel kanal lõpetamata – süvendamisel tuli ootamatult paas vastu, tuleb lõhkama hakata.

Meie sadama omanik on "Saarte Liinid" – sellest ajast, kui Tallinna Sadama alt ära tuldi. Virtsust veetakse välja kuigipalju killustikku ja Heltermaalt paberipuitu – niipalju seda kaubavedu on väikesadamatest. Rohukülast ei tule vist peaaegu midagi. Ka meil tuleb võib-olla tegemist "Saare Dolomiidi" killustikuga.

### Kas linnarahvas ilusa ilmaga kai peal jalutamas käib?

Oi, väga palju käiakse. Just jahisadama territooriumil. Aga ka siia kaubasadamasse jõuavad mõned vaata-ma. Mullu oli jaanituligi jahisadamas. "Lennukile" oli meie sadam enne minekut viimane Eesti sadam.

**Mari Vamba, Madli Vitismann**

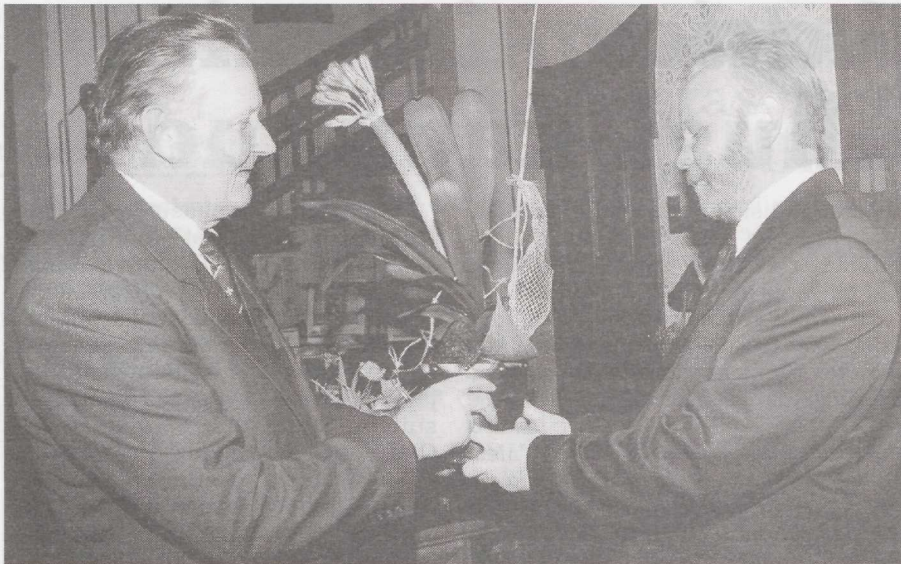


"Breviki" achter kaob udusse.



Roomassaare puitkai asemel on uus kai. Esiplaanil kruisilaev "Arabella", mille kodusadam on Roomassaare.





Väikest agentuuri Olev Rosina isikus (paremal) tervitab Juhani Pihelbu Pärnu Laevatehasest.



CF&S Agentide AS-i tegevdirektor Ants Ratas (vasakul) seab suhteid Juhani Pihelbu (Pärnu Laevatehas) ja Ülo Kaldmaga (Tootsi Turvas).



Kohvini on jõudnud puiduga kauplejad (vasakult): Veiko Merilo (AS Meris), Leho Randma (AS Mets ja Puu), Aarne Annamaa (MoDo Mets) ja Toivo Toomingas (Stora Enso). Ülle Tamme fotod

## Pärnus on neli agentuuri

Filiaali avas CF&S Agentide AS

Keerulise nimega – *Chartering Forwarding & Ship's Agency* – agentuur on Tallinnas töötanud pea kolm aastat. 22. märtsil tähistati Ammende villas Pärnu filiaali avamist. Kontor asub kesklinna lähedal, aga sadamadki pole sealt kaugel. Firmat esindab seal üksainus, aga see eest – nii öeldi – oskaja ja tubli agent Olev Rosin.

Värskest renoveeritud juugendvillasse tulid CF&S Agentide kutsel Pärnu sadamate, piirivalve ja tolli ning eksportijate, samuti Läti partnerfirma esindajad. Firma juhatuse esimees Tarmo Nurmetalo sõnas sissejuhatuseks: "Oleme küll varemgi Pärnus teutsenud, aga pidasime vajalikuks tulla lähemale klientidele, lähemale kaubale, laevadele ja sadamale. Ilmselge, et ainus tee selleks oli luua oma kontor." Seejärel asusid omavahel tutvuma need, kes polnud veel kõigiga tuttavad. Enamik oli.

Olev Rosin, kes hiljaaegu CF&S-i kohapealseks agendiks hakkas ja kontoritöö sai, jõudis märtsis vastu võtta 13 laeva ja aprilli esimesil päevil veel kaks. "Kui kuu aja jooksul oleks mitte 13, vaid 23 laeva, käiks see juba ühele inimesele üle jõu," arvas ta. Tegemist on kõigis kolmes Pärnu kaubasadamas, eeskätt metsa ja saematerjaliga, s.t. puiduga.

Aastaid tagasi, 1991. a. Pärnus filiaali avanud – siis samuti ühes isikus – Eesti Mereagentuur on nüüd esindatud kuue inimesega. Veel töötavad Pärnus kohapeal agentuurid "Amisco" ja "Pinferte". Andres Lippmaa Eesti Mereagentuurist leidis, et kurta pole millegi üle – nende turuosa laevade agenteerimisel oli mullu 73–75%. Kuid mitmed Lääne omanikud on loonud Tallinnas oma firma ning sõidavad Pärnusse oma laevu ise agenteerima, näiteks Saksa firma "Navalis Shipping" tegi just nii oma firma "Baltica Shipping Estonia". Kui laevaomanikul on oma agendifirma, siis polegi spetsialiseeritud agendifirmal seal midagi teha. Lisaks käivad Tallinnast näiteks agentuurid "Lars Krogius" ja "Atrica".

Kohapealsel agentuuril on muidugi mõningaid eeliseid, nii jätkus "Estmale" mullu 100 laeva. Andres Lippmaa sõnul võib sel tegevusalal juurdetulijaid veelgi olla, teiste turuosa väheneb sellevõrra. Ent "Estmal" on lepingud suurklientidega, mistõttu see firma oma turuosast loobuda ei kavatse. Jääb loota laevade arvu kasvule, s.t. sadamate tugevusele.

Madli Vitismann



# Karu akadeemia vaim pole kuhugi kadunud

See selgus jälle kord täies ilus 8. märtsil, kui Eesti Mereakadeemia Ametikooli õppurid, õpetajad ja mitut masti külalised kogunesid Luise tänava majja kooli 80. aastapäeva tähistama. Helivoimenduseks vajalik oli liiga hilja kätte saadud, ja algus venis oma pool tundi, aga ei sest midagi. Rahvas istus rahumeelselt saalis ja suhtles omavahel. Ei mingit suure hulga ühes ruumis viibivate tegevuseta noorte poiste jorinat-möriinat, trampimist ega vilistamist! See pooltund venis väljasttulnut rohkem kui igasugune jutt, et tegu on laiemas kui erialases mõttes tõesti hea, õpilaste oma kooliga.

Lühikeses avakõnes meenutas direktor Vambola Allik, et väike ja vaene riik, nagu Eesti 80 aastat tagasi oli, löi see ometi kooli, mis pidas vastu ka vahepealsetele mustadele aastatele. Ja nüüd tahetakse see ära lõhkuda. Aga ega Karu akadeemia vaim pole kuhugi kadunud, oli ta lootusrikas ning andis juhtimise üle ühele, nagu ta ütles, noorele härrale, tulevasele mehaanikule.

Pikk kontserdikava sisaldas etteasteid Smuulist kuni hip-hopini. Viima-

se eest tädisid-onusid küll hoiatati, aga ei midagi hullu juhtunud. Vahepaladeks esitasid mitu noormeest kahes jaos kooli ajalugu. Viimane neist rääkis eriti selge häälega ka järgmist: *"Meil on koolis tore meeskond, kus puudub kurjus ja vägivald. Me oskame seda hinnata ja seetõttu ei soovi koolile poliitilist vägivalda, mis seisneb toimiva süsteemi lõhkumises."* Ja veel: *"Meie koolis suhtutakse õpetajasse kui kogemustega partnerisse, kellelt võid ka kõige lootusetumas olukorras minna nõu küsima. Kallid praegused õpetajad! Aitäh teile selle eest, et te mõistate ja toetate meid ning teete tasa selle, mis varasemas koolipõlves tegemata jäänud! Armsad endised õpetajad! Täname teid selle eest, et olete kujundanud Karu kooli vaimu just selliseks! Oleme sellele uhked! /.../ See oli väike läbilõige meie kooli ajaloo ja hetkeseisust. Loodame, et suutsite kuulata ja mõistate, et Karu kool oli, on ja peab ka jääma!"*

Haridusministeeriumi esindaja ei olnud leidnud aega kohale tulla. Aukirju oli ometi saadetud. Ka pärisakadeemia rektor Peeter Veegeni isikus jagas endistele-praegustele õpetajatele ja töötajatele tunnustust.

Õnnitlejaid oli väljastpooltki. Hugo Maide "Hiiu Kalurist" kinkis laevalkella: *sest on udu, ja mine tea, millal tsüklon tagatoas käiku läheb.* Mervägi oli esindatud siin koolis õppinud meestega. Pärnu Merenduskeskuse direktor Arno Maidla tõi päästerõnga ja soojendusketi, aga ka säratule ja suitsupommi. "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa esindas ühtlasi iseennast ja meremuuseumi. AS-i Marisco ja "Koralli" sõnum oli: kool jätku toes ja vaimus, nii et kunagi ei saaks öelda – parim Eesti meremees on filipiinlane.

**Mari Vamba**

Pikaks veninud pidupäev päädis peoga hoones, mis aastakümneid olnud kutseharidussüsteemi kultuurikeskus – Mustpeade Majas. Olavi saalis keerutasid tantsu valdavalt õpetajad, keldrisaalis õpilased. Ent tütarlaste vähesuse tõttu paistis keldripidu loiuks jäävat. Kas ka kättejagatud ühislaululehed tarvitusele võeti, ei jõudnud siinkirjutaja ära oodata. Ent tolleks päevaks kooli tuleviku kohale kogunenud pilvedel ei lastud pidupäevatuju rikkuda.

**Madli Vitismann**

## Õpetagem paadiehitajaid!

### Arvab "Saare Paadi" tegevdirektor Peeter Laum:

Eestis paadiehituse alal kusagil koolitust ei saa. Aga juba on olemas 24 firmat, kes kas allhanke korras või veel kuidagi sel alal midagi teevad. Kõik siplevad sama probleemi kallal, et pole võtta kvalifitseeritud tööjõudu. Siin ei ole vaja lihtsalt tiserit, vaid paaditiserit. Inimese ümberõpetamine maksab väga palju. Aga kui oleks vastav kool, kõlbaks Saare Paat sellele praktikakohaks. Saaremaa kutsekoolis on olemas puusepa eriala – teevad seal aknaid ja uksi, selle asemel, et paadiehitust õppida. Oleme aga sealtki mehi saanud.

Olen sel teemal rääkinud maavanemaga, regionaalosakonna meestega. Ka härra Asmerile olen saanud seda siin lühidalt rääkida. Saaremaal, üldse Eestis oleks mõistlik väikepaatide ehitamise eriala õpetada. Kaatrid, jahid, jahiviimistlus – need on kõik omaette erialad. Suures Kuressaare sadamas võiks olla väljaõpetatud hooldetööde tegijaid. Ja mitte ainult Kuressaares – sadamaid on terves Eestis palju. Kõik areneb, mõnekümne aasta pärast on ka meie sadamad aluseid täis nagu Soomes või mujal. Jahisadamates võiksid olla pisikesed firmad, mis väiksemaid remonditööd teeksid...

### Tulge õppige meil!

### Soovitab Markku Lounasmaa Kuggomi rahvaülikooli paadiehitusosakonnast:

Loviisast 5 km kaugusel asuvas Kuggomis võiksid paadimeistri diplomi saada ka eestlased.

Sajandi algul asutatud koolis õpetatakse traditsiooni-

list puupaadiehitust juba alates 1922. aastast. Esmaajoones täiskasvanuile mõeldud koolis kulub 2–3 aastat. Iga õppur saab individuaalse õppekava, mis sõltub ta eelnevast haridusest ja kogemusest. Varasema kogemusega õppurid saavad koolis ka vajaliku praktika.

Kooli astumiseks on nõutav põhikooliharidus, rootsi keele oskus, hea tervis ning vanust vähemalt 25 aastat. Nooremaid õppureid võetakse vastu, kui kohti jätkub. Õppetöö lõpeb proovitööeksamiga, misjärel saadakse kutseennistust.

Lähemat teavet saab kooli koduleheküljelt [www.kuggomskolan.fi](http://www.kuggomskolan.fi), ja Markku Lounasmaa palus tunnustust kõigil Eestist pärit õpiahuvilistel ühendust võtta.

Muidugimõista reklaamib Loviisa külalissadam muude paaditeenuste kõrval ka puupaate ehitavat, renoveerivat ja remontivat firmat.

### Paadiehitajad peaksid just Saaremaal õppima!

### Kinnitab Rauno Kurki-Suonio paadifirmast "Tekno-Marine":

Paadiehitajate koolitus peaks just Saaremaal olema. Kui seal juba puutööd õpitakse, siis see, kes oskab paati ehitada, oskab ka uksi-aknaid teha. Ja muide, meie paatidelgi on aknad ja ukсед.

Paatides on aga veel masinad ja muud tehnikat, see on mitmekülgne ja huvitav eriala, kus on omi väiksemaid harusid, mistõttu rakendust leiavad erinevate huvide ja oskustega inimesed.

**Mari Vamba**

**Madli Vitismann**



# Märtsikuiseid mereharidusuudiseid

## Valitsus otsustas merehariduskeskuse sihtasutuse asutamise

Pressiteateist

**Oma korraldusega otsustas Vabariigi Valitsus täna Sihtasutuse Eesti Merehariduskeskus asutamise. Selle riigipoolseks asutisõiguste teostajaks on haridusministeerium. Valitsuse korralduse alusel annab haridusministeerium loodavale sihtasutusele üle 200 000 krooni.**

Sihtasutus asutatakse riigi funktsioonide paremaks täitmiseks ja riikliku merenduspoliitika elluviimise kindlustamiseks. Sihtasutuse tegevuse eesmärgiks on Eesti merehariduse taseme vastavuse tagamine rahvusvahelistele konventsioonide nõuetele. Eesti merehariduse vastava rahvusvaheliste nõuetele, s.h. rahvusvahelise meremeeste diplomaarimise ja vahiteenistuse konventsiooni (STCW-95) nõuetele on ühtlasi eelduseks Eesti liitumisel Euroopa Liiduga merendusala hariduse valdkonnas.

Sihtasutuse tegevus on suunatud sellele, et tagada Eesti merehariduse rahvusvaheline konkurentsivõime ning võimaldada selleks paindlikku rahastamise mehhanismi. Kuivõrd merendusala kõrghariduse andmine võrreldes enamiku teiste erialadega on tunduvalt kallim, siis ei võimalda riigieelarvest eraldatavad vahendid vajalikust mahus investeringute teostamist ja tegevuskulude katmist. Seni on merendusala haridust rahastatud riigieelarvest, kuid nendest vahenditest ei piisa rahvusvahelisel tasemel tunnustatud merehariduse andmiseks. Seetõttu on vaja kooli tegevuse finantseerimiseks leida lisaressursse. Üheks potentsiaalseks rahastusalikaks lisaks riigieelarves ettenähtud vahenditele on erasektor. Erasektori vahendite kaasamise võimalikkust on kinnitanud ka Eestis tegutsevad merendusega seotud organisatsioonide ning liitude esindajad. Seega on sihtasutuse üheks põhiülesandeks riigieelarvele alternatiivsete rahastamisallikate leidmine.

Lisaks sellele on sihtasutuse ülesanneteks mereharidusalaste lähteuuringute korraldamine ja tellimine. Sihtasutus korraldab merendusprogramme ning merenduse arengusuundi puudutava teabe süstematiseerimist ja vahendamist.

Loodava sihtasutuse nõukogus esindavad riigi huve haridusministeeriumi, siseministeeriumi ning teede- ja sideministeeriumi esindajad.

Sihtasutuse asutamiseks vajalikud kulutused on ette nähtud 2000. aasta riigieelarves.

14. märts

### Rektorivahetus mereakadeemias, mille haridusministeerium lubavat jätta riigikooliks

17. märtsil nimetas haridusminister Tõnis Lukas Eesti Mereakadeemia rektori kohusetäitjaks senise arendusprorektori Jüri Lemberi. Ta on sel kohal kuni rektori ametikoha täitmiseni avaliku konkursi korras.

14. märtsil oli haridusminister rahuldanud senise rektori Peeter Veegeni lahkumisavalduse, mille rektor esitas mõned päevad pärast seda, kui minister oli 9. märtsil andnud välja käskkirja, millega kohustas nädala jooksul kokku kutsuma mereakadeemia nõukogu erakorralise istungi. Uudisteagentuuri BNS väitel oluaks istungi päevakorras rektori umbusaldamine. Haridusministeeriumi sama kuupäeva pressiteade ütleb, et minister pole rektorit kohustanud endale umbusaldushääletust korraldama ja esitab ka ministri kommentaari: "Ministri käskkirja on tingitud tekkinud olukorrast. On lubamatu, et kooli kollektiiv ei saa omavahelisi vastuolusid lahendatud kooli sees ning et osa juhtkonnana liikmeid avaldab rektori vastu meelt väljaspool kooli. Mereakadeemias tekkinud pinged tuleb lahendada kooli sees, kui seda ei suudeta, siis on korra jaluleseadmiseks ministri sekkumine hädavajalik."

Peeter Veegen on uudisteagentuuri ETA teatel siis selles seoses öelnud, et tunneb end otsekui puu ja koore vahel olevat: ministeerium ootab oma mereakadeemia erastamiskavale kaasaaitamist, osa kooli juhtkonnast ootab, et ta tugavamini sellele kaval vastu seisaks.

Aga mereakadeemia jääb hoopiski riigikooliks. Toetudes teaduse ja kõrghariduse osakonna juhataja Rein Vaikmäe öeldule teab ETA, et septembris sõlmitud haridusministeeriumi, Tallinna Tehnikaülikooli ja Concordia Ülikooli ühiste kavatsuste protokoll, mis nägi ette sihtasutuse kaudu tänava 1. juuliks asutada erakõrgkool Eesti Mereakadeemia, on ammu oma aktuaalsuse kaotanud. Ja Concordia kaasamine mereharidusega seoses on ka juba unustatud asi. Ministeeriumi pres-

siesindaja Olav Kruus on aga öelnud, et mingit mereakadeemia erastamisplaani pole haridusministeeriumil olnud, sellise legendi on mõningad kooliinimesed ja üliõpilased ning ka opositsioonipoliitikud liikvele lasknud, aga see on üleslufitud jutt, millel pole mingit põhja all. Erakooli loomine sihtasutuse kaudu oleks võimalik olnud, aga see ei tähenda erastamist, väidab ETA pressiesindajat öelnud olevat.

\*\*\*

Haridusministeerium on riigi rakenduskõrgkoolidele esitanud tänava riikliku koolitustellimuse. Eesti Mereakadeemias finantseerib riik 180 õppekohta. 54 kohta on tüürimehe ja 36 laeva jõuseadmete erialal; kokku tellib riik koolitust seitsmel erialal õppekava maksumuse koefitsiendiga kuni 3,0. See koefitsient on kõige kõrgem, nimelt 8,0, Tartu Lennukolledžis õhusõidukite juhtimise ja lennuliikluse juhtimise erialadel.

\*\*\*

Eesti Mereakadeemia senine struktuuriüksus Eesti Noorte Mereklubi läks riigi alluvusest Tallinna linna kätte. Raepressi andmeil peab Tallinna noorsooamet sellest tegema ülelinnalise avatud noortekeskuse, mille suurimaks varaks on kunagine reisilaev "Tallinn". Klubi tegevust lubatakse jätkata juba linnale sobilikus ning lastele mugavas suunas.

## parandus

(vt. eelmises "Meremehes": "Põhiküsimused vastuset")

Viktor Palmet teatas, et tema öeldut Eesti Mereakadeemia nõukogu laiendatud koosolekul 9. veebruaril on nimetatud ülevaates valesti tõlgendatud: "Koosolekul ei rääkinud ma otse ega kaudselt merehariduse erastamisest. Heitsin vaid MHK juhtkonnale ette, et pikema aja jooksul pole ette valmistatud MHK arengukava. Nii-siis, mitte sõnagi erastamisest. Kui Mari Vamba leiab, et MHK puudustele tähelepanu juhtimine tähendab erastamise toetamist, siis on see vale."



## Austatud Eesti Merelaevanduse töötajad!

Esmaspäeval, 20. veebruaril "Äripäeva" poolt üllitatud ja 9. veebruaril "Eesti Ekspressis" ilmunud artikkel "Eesti Merelaevanduse", "Estline'i" ja ettevõtete omanike probleemidest on täis eksitavaid faktivigu ja oma toonaalsuselt laimav.

"Äripäeva" ja "Eesti Ekspressi" eba-kompetentsed ja tõenäoliselt meelega pahatahtlikus toonis kirjutatud artiklid ei ole meie arvates väärt ametlikku vastust - "Eesti Merelaevanduse" ja "Estline'i" inimesed teevad oma igapäevast rasket ja suurt vastutust nõudvat tööd ega lase ennast häirida mõne ajakirjaniku soovist skandaali provotseerida. Küll aga peavad firma omanikud ja juhtkond oluliseks kinnitada

teile, austatud "Eesti Merelaevanduse" rahvas, et ettevõtte seis on hea ja me seisame kindlalt kõigi meie töötajate ja ettevõtete huvide eest.

Möödunud 1999. aasta ei olnud laevandusele ega ka Eesti majandusele tervikuna kerge. Sellegipoolest suutsite te oma hea tööga nüüdseks juba täielikult erastatud "Eesti Merelaevandust" edasi arendada ning konkurentsisuutlikumaks muuta.

Meie laenukoormus on suur (laevanduses on see tavaline), kuid kontrolli all - kohustused pankade ees on tagatud varaga 160-180% ulatuses. Möödunud aastaga õnnestus meil oluliselt tõsta ettevõtte efektiivsuse näitajaid:

	1997	1998	1999	2000 (prognoos)
käive töötaja kohta	46 000 \$	51 000 \$	60 000 \$	83 000 \$
veetud kaupu töötaja kohta	2 059 t	2 739 t	3 130 t	
netokäive laevastiku opereerimisest	56 900 000 \$	59 500 000 \$	69 700 000 \$	75 000 000 \$

Pole kahtlust, et me liigume õiges suunas.

Käesolev pöördumine teie poole, austatud kollegid, ei ole tingitud mitte pelgalt vajadusest ümber lükata "Äripäeva" ja "Eesti Ekspressi" artiklites toodud eksitavad seisukohad ja subjektiivsed hinnangud. Meie arvates on 1999. aastal saavutatu, arvestades möödunud katsumusterohket aastat, vähemalt rahuldav, kuid pigem hea tulemus. See ei ole tulnud kergelt ja siinjuures soovivad allkirjutanud teid kõiki tänada teie tubli töö ja küünarnukitunde hoidmise eest.

Me soovime teile jätkuvat jõudu, kindlat meelt ja meeldivat Iseseisvuspäeva püha!

23. veebruar

Lugupidamisega,

**Olev Schults**, nõukogu esimees  
**Tom Stage Petersen**, juhatuse esimees

## Kuhu Eesti laevandus tüürib?

Eelnenud pöördumise ajendasid kaks üsna jõuliste pealkirjadega artiklit. Esimene, 9. veebruaril "Eesti Ekspressis" ilmunu, kannab pealkirja "Suured lubadused täitmata". Selles kirjutab Sulev Vedler, et AS ESCO Holding pole täitnud "Eesti Merelaevanduse" erastamisega kaasnenud 3,16 miljardi kroonises investeringuplaanis pea ühtki punkti.

21. veebruari "Äripäevas" nimetas Sirje Niitra artiklis "Eesti laevandus tüürib madalikule" "Eesti Merelaevandust" pankrotiohus olevaks ja viitas ettevõtte suurtele

laenukohustustele. Miljardi krooni eest ostetud "Eesti Merelaevandusel" on "Äripäeva" teatel koguvõlg kõigile pankadele ligi 1,6 miljardit krooni. Omanikfirma "ESCO Holdingi" võlg Eesti Ühis pangale on kasvanud 275 miljoni kroonini.

Kuigi "Eesti Merelaevandus" otsustas mitte hakata kummagi ajalehega vaidlema, oleks siiski tarvis mõnd põhi-seika veelkord selgitada. Selleks esitas "Meremehe" toimetuse "Eesti Merelaevanduse" juhtkonnale eelnimetatud artiklitele tuginevad küsimused.

## Juhtkonnakommentaari

**Olev Schults:** Kuuest "Meremehe" küsimusest neli puudutavad erastamislepingut. Sellega seoses pean oluliseks märkida, et tuleb vahet teha lepinguliste kohustuste ning võimalike, kuid mittekohustuslike ärikavatsuste vahel. Lepingulised kohustused – investeerimiskohustus, ostuhind ja tingimused, äriplaani kohustuslikud aspektid – on kõik täidetud, mida Eesti Erastamisagentuur ja riik on ka kinnitanud (mis on muuseas samuti lepinguline kohustus).

Teistmoodi tuleb vaadelda ärikavatsusi, mis ei ole AS-i Eesti Merelaevandus erastamislepingus (ega saagi olla) kohustused. Ükski äriettevõtte tõsine omanik ega juhtkond ei tee midagi sellist, mis ta investeringule ja ettevõttele kasu ei too. Ning majandusliku kasu saamise eesmärgist lähtuvalt planeeritakse ka oma tegevus ja äriplaan. Teiseks – me ei ela vaakumis ning ümbuskonnaga tuleb arvestada; eriti siis, kui tegu turu seisukohalt väikese ettevõttega, nagu on Eesti Merelaevandus.

Konkurents, kapitali ja industriaalsete turgude dünaamika, juriidilised, maksu- ja tööseadusandlikud aspektid ning nende muutumine avaldavad paramatult mõju iga ettevõtmise planeerimisele ning arengule. Ettevõttel võib olla väga hea äriplaan, kuid seda tuleb pidevalt kohendada vastavalt turu ja turutingimuste muutumisele. Lõpuks – me areneme ka ise ja see muudab meie plaane.

Erinevalt tuleb käsitleda Meresõidu Akadeemiaga seonduvat. ESCO Holding ei ole endale võtnud kohustust luua akadeemiat. Küll aga lubasid AS-i Eesti Merelaevandus tulevased omanikud toetada eesti mereharidust, seda ka tehti ja tehakse. Mis puudutab mereharidust üldisemalt, siis on küsimus laiahaardelisem, sest kuulub täna riigi ülesannete ja vastutuse hulka. (Siinjuures pole mõtet üle korrata Eesti merehariduse ümber toimuvat vaidluse sisu). Dilemma seisneb nimetatud erihariduse vajalikkuses ja finantseerimisviisis – kas riikliku, era- või kombi-

neeritud rahastamise abil. Viimast ülesannet pole võimalik tervikliku riikliku/rahvusliku merenduspoliitika olemasolul teostada. Ja sellises olukorras Eesti Merelaevanduse ja tema omanike tahtest üksi ei piisa. Kui riiklik haridussüsteem toetab Eesti Merelaevandust, siis toetab ettevõtte ka riiklikke ja muid haridusprogramme.

### 1. Miks ei ehitatud Muugale konteineriterminaali?

**Viktor Palm:** Arvestades Eesti Merelaevanduse vedede struktuuri, milles on valdav osa konteinerite ja veeremkaupade veol, fikseeris ESCO Holding erastamislepingus oma huvi investeerida Muuga sadama konteineriterminaali. Praegu rajatakse Muuga konteineriterminaali infrastruktuuriosa. Sadama infrastruktuuri rajamine on sadama valdaja e. AS-i Tallinna Sadam kohustus. Pärast kaide ehitust hakatakse rajama superstruktuuri, mis on juba operaatorfirmade kohustus. Superstruktuuri ja tehnoloogiliste skeemide väljatöötamisel haakuvad eri ettevõtjate huvid; võimalik, et tekib vastav huvitatus ka Eesti Merelaevandusel. Erastamisleping ei sätesta aga sellega



seoses ESCO Holdingi kindlaid kohustusi. Lepingus sätestatakse, et ESCO Holding ei garanteeri oma investeeritud Muuga konteineriterminali. Niisugune vabadus on ka arusaadav, sest konteineriterminali põhioperaatori ja laevafirma investeerimishuvid ei pruugi kattuda.

**O. S.:** Konteineriterminali konkurs erastamise ajal juba toimus. Eesti Merelaevandus ei saa ametlikku protsessi väljastpoolt sekkuda, samuti ei saa riik ega erastamisagentuur seda meilt nõuda. Teine kõigile, ka ajakirjanikele teadaolev tõsiasi on see, et sadamate ümber toimuvad võimumängud (nii enne erastamist kui ka pärast seda) ei ole "kergete killast". Eesti Merelaevanduse omanikele anti selgelt mõista, et meie kaubavood on küll head, aga sekumine Muuga ja ka Paldiski Sadama arengusse ei ole teretulnud.

### 2. Miks ei muretsetud tankereid?

**V. P.:** Vastavalt erastamislepingu sätetele peab ESCO Holding vajalikuks investeerida kaubalaevastikku. Lepingus sätestatakse, et investeeritakse nendes kaubalaevadesse, mis on investeerimise momendil perspektiivsed. Nende laevade seas võivad olla kuivlastilaevad, reisiparvlaevad või ka tankerid. Investeering laevadesse on pikaajaline programm, sest iga laevaostuga kaasnevad lisakohustused pankade ees.

**O. S.:** Tankerite turg ja naftatoodete vedu on väga spetsiifiline äri. Ühest küljest omab Eesti Merelaevanduse üks omanikke Tschudi & Eitzen selles äris märkimisväärset kogemust – T&E opereerib suurt tankerite ja multirakendusega (vedelkütus ja kuivlast) laevastikku. Teisest küljest on erastamisjärgsete aastate jooksul naftasaaduste turg läbi elanud viimase kümnendi suurima kõikumise – kümne aasta madalaim ja kõrgeim hind liikusid just eelmisel aastal. Sellises olukorras ei ole mõeldav, et Eesti Merelaevandus investeeriks tankeritesse. Teoreetiliselt pole see võimatu, kuid arvestades viimastel aastatel laevanduses ja naftatoodete turul toimunut, pole tankeritesse investeerimine meile täna aktuaalne.

### 3. Miks pole asunud Tallinna ega Oslo börsile?

**O. S.:** Üldiselt minnakse börsile kahel juhul:

1) selleks, et tekitada ettevõtte aktiivsetele järeelturg, mille likviidsus, juhul kui turg on efektiivne, võimaldab omanikel saada oma investeeringu eest tõenäoliselt kõrgeimat hinda, ja

2) selleks, et tagada institutsionaalsetele (finants)investoritele võimalus ettevõttesse investeerida ning sealt muuvalguvalt väljuda.

On ka muid põhjuseid – ettevõtte liigpääs suhteliselt odavamale kapitali-

le (sõltub tööstusharust ja turu dünaamikast), ettevõtte muutmine avalikuks võimaldab agressiivsemalt realiseerida uusi projekte (eeldab tõusvat turgu) jms.

Võin kinnitada, et Eesti Merelaevanduse omanikud lähevad börsile niipea, kui see mõistlik on. Kuid olukorras, kui laevandusturg kaotas oma väärtusest 1998. ja 1999. aastal üle poole (Oslo börsi põhjal, mis on maailma suurim laevandusturg), soovivad oma firmasid börsile viia ainult hullud. Kui turud nii järsult langevad, ei pruugi ettevõtte börsi tingimusi täitagi, rääkimata sellest, et turu languse ajal ettevõtte avalikuks viimine tähendab omanikele sisuliselt investeeringu täiendavat diskonteerimist.

### 4. Kuidas oli mõeldud Eesti Kaubandusliku Meresõidu Akadeemia loomine ja mida selles vallas konkreetset tehakse?

**V. P.:** Loomulikult ei ole erastamislepinguga ESCO Holdingule pandud kohustust luua uut Kaubandusliku Meresõidu Akadeemiat. ESCO Holding on võtnud endale kohustuse investeerida Eesti Merelaevanduse töötajate koolitusse, see on peamine, ning lisaks sellele aidata kaasa Eesti Merehariduskeskuse õpetuse ja õppebaasi parandamisele. Möödunud aastal eraldas Eesti Merelaevandus merehariduskeskusele 200 000 krooni merepraktika korraldamiseks. See on oluline summa, mis võimaldaks kadetidel ja praktikajuhendajatel sõita ka Eestist kaugel olevatele laevadele merepraktikale. Lisaks sellele pakkus Eesti Merelaevandus õppeabi nende kvalifitseeritud laevajuhtide ja mehaanikute näol, kes viibivad puhkusel ning on valmis õpetama merekoolis. Eesti Merelaevandus oleks maksnud nende põhipalga ja õppejõu palga vahe. Lisaks sellele võimaldasime kadetitele praktika

## Eestis käivitub kaubavedude dokumentatsiooni edastamine elektroonilisel kujul

8. märtsil Riigikogus vastu võetud digitaalallkirja seaduse pilootprojektina rakendub käesoleva aasta lõpus elektrooniline andmeside süsteem, mis on mõeldud logistika valdkonnas tegutsevatele ettevõtetele.

Süsteem võimaldab senisest palju kiiremat, efektiivsemat ja turvalisemat transporditeenust. Elektrooniline andmeside teenus võimaldab suunata kauba vajadusel kohe kasutusse, kiirendab ettevõtetele oluliselt tolli- ja deklareerimisprotseduure, muudab kaubavahetuse turvalisemaks ning kiiremaks.

"Digitaalallkirjaseaduse jõustumine ja elektrooniline andmeedastuse süsteem võimaldavad kogu kaubavedudega seotud info ja dokumentatsiooni edastamist elektroonilisel kujul. Süsteemi käivitades on Eesti sel-

Eesti Merelaevanduse reisiparvlaevadel.

### 5. Kuidas tullaakse nii suurte võlgadega laevandusturu languse ajal toime?

**V. P.:** ESCO täidab oma laenukohustusi pankade ees vastavalt laenulepingutele. Kapitalimahukat laevandusettevõtetlust iseloomustavad suured kohustused pankade ees, see on normaalne.

**O. S.:** Tuleme toime raskustega, kuid tuleme. Vaatamata laevandusturu pingetele on Eesti Merelaevanduse ning tema kreditoride koostöö ladus; ka meie viimase võlakirjaemissiooni ülemärkimine on hea näide usaldusest. Samas peab ütleva, et "raskekaaluline" bilanss on laevandusfirmade puhul pigem reegel kui erand. Suure varadega seotud tööstustes (nagu näiteks ka laevanduses) liiguvad kapital ja industriaalne turg koos – kui majandusüksikel pingestub, annab kapitaliturg järele ja turgude pöördumisel vastupidi (pangad laenavad agressiivsemalt). Tavapäraselt on laenu laevanduses tagatud märkimisväärse varaga; seda ka Eesti Merelaevandusel. Majanduslanguse ajal tekitab pingeid rahavoo vähenemine – sama vara toodab vähem käivet, sest kaubeldakse lihtsalt vähem. Ja kuna laevandus osutab transporditeenust - ta ei tooda ise seda kaupa, mida veab - siis ei suuda ta turgu kuigivõrd mõjutada. See ongi probleem ja sellepärast ei ole midagi imelikku selles, et laevandus on eriti tundlik globaalse majanduslanguse suhtes.

### 6. Kas Eesti Merelaevandus on pankrotiohus?

**O. S.:** Ei ole.

7. aprill

AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu esimees **Olev Schults**  
OÜ ESCO Merendus direktori asetäitja **Viktor Palm**

Pressiteade

Ies vallas maailma juhtivaid riike," ütles teede- ja sideminister Toivo Jürgenson.

Teede- ja sideministeeriumi haldusallas tegutsev Eesti Infrastruktuuri ja Transiidi Arendamise Sihtasutus on teenuse juurutamist ette valmistanud juba möödunud aasta suvest paralleelselt digitaalallkirjaseaduse eelnõu menetlemisega. Süsteemi käivitamisele on eelnenud põhjalikud uuringud koostöös Eesti EDI (*Electronic Data Interchange*) Liidu ja infotehnoloogia ekspertidega. Uuringute ülesanne oli koguda informatsiooni eksisteerivate logistiliste protsesside, vastavate infotehnoloogiliste lahenduste, probleemide ja arendusvajaduste kohta.

9. märts **Teede- ja sideministeerium**



# Laevahukk Rootsi vetes

## Pressiteateist

28. märtsil kell 10

**andis eetrisse hädakutsungi Saksa konteinerlaev "Werde Bremen". Laev oli 2 miili Kullenist edelas põrganud kokku väiksema tundmatu laevaga.**

Rootsi mereväe "Östhammar" päästis peatselt merest kaks alajah-tunud meest. Umbes viis inimest väiksemalt laevalt jäi kadunuks, arvatavasti võisid nad viga saanud laevalt vette kukkuda. Laev ise oli poolteist tundi hiljem 90% ulatuses vee all. Kokkupõrge juhtus halva nähtavusega, mis raskendas ka päästetöid. Ilm oli kombinatsioon väga tugevast lumesajust ja tihedast udust, lisaks tugev tuul.

Päästetöodes osalesid Taani kopter "SeaKing", 2 Rootsi kopterit, 3 Rootsi mereväelaeva ("Östhammar", "Sparö" ja "Sturkö"), Helsingborgi lootsikaater, Rootsi rannavalvelaev "KBV 306" ja rannavalvelennuk, Helsingborgi/Höganäsi päästeteenistus, politsei ja kiirabi. Päästetute vastuvõtukohaks määrati Höganäsi sadam, kus olid politsei, päästeteenistus koos tuukritega ja kiirabi.

"Werner Bremeni" meeskonnas oli 13 inimest, neil vigastusi polnud. Väiksem laev identifitseeriti hiljem kui Taani omanike 900-tonnise "Martina", mis oli Libeeria laevaregistris.

### Kolm tundi hiljem

olid viis inimest endiselt kadunud. Munsterrolli järgi oli "Martina" meeskond 6-liikmeline, kuid seitsmenda isiku viibimist pardal kinnitasid kaks

päästetut, kes ise viibisid siis juba haiglas. Varasemad andmed selle kohta, et on leitud kaks surnukeha ja päästeparv, osutusid valeks ja lükati ümber.

"Martina" kohta saadi teada, et selle lastiks teekonnal Sarpsborgist Kopenhaagenisse oli 600 t 30%-list soolhapet. Laev uppus, aga mis sai lastist, polnud teada.

Tuukrid olid teel avaristile, et, kui see on võimalik, leida inimesed õhutaskust. Nähtavus oli veidi paranenud.

Viit kadunud meeskonnaliiget ot-sisid kõik päästeoperatsioonis osalevad üksused. Göteborgi merepäästeteskuses oli kogunenud kriisirühm, millesse kuulusid päästeteenistuse, politsei, laevainspekt-siooni ja rannavalve esindajad. Kõik kaldaüksused kontsentreeriti Höganäsi sadamasse.

### Viis tundi hiljem

olid viis meremeest endiselt kadunud. Kõik viis olid Poola kodanikud. Neid jäi otsima kaks kopterit. Külmas vees ellujäämise tõenäosus vähenes pidevalt, kuid otsinguid otsustati jätkata, kuni piirkond on läbi vaadatud. Teise võimalusena peeti tõenäoliseks, et inimesed on elus uppunud laeval olevais õhutaskuis.

Tuukrid polnud otsinguid veel alustanud, sest neid ei saanud alla saata enne, kui meresõiduameti laevainspektor pole selgelt kinnitanud, et mingit lasti lekkimise ohtu pole.

### Seitse tundi hiljem

polnud viit Poola meremeest ikka veel leitud. Otsingud olid kestnud kogu päeva. Otsimist jätkasid 7 laeva ja üks lennuk piirkonnas Kullenist kuni Hallands Väderöni. Otsin-

gupiirkonda suurendati tugeva (1-3 sõlme) põhjasuunalise hoovuse tõttu.

Hulk Halmstadi, Helsingborgi, Malmö ja Ystadi päästeteenistuste ning rannavalve tuukreid olid terve päeva oodanud Höganäsis, valmis uppunud laevale minema. Seda ei saadud lubada osalt riski tõttu, et soolhappelast lekitab tankerist, osalt halva ilma tõttu. Siiski toonitati, et polnud leitud mingeid märke soolhappelasti lekkimisest.

Merepäästeteskuse poliitika on seda tüüpi juhtumite puhul, et otsinguid tuleb jätkata nii kaua, kuni on mõni teoreetilinegi võimalus, et kedagi elusalt leitakse. Kell 20 hinnati sellised võimalused ammendunuks, mistõttu päästetööde juht koos kaasatud päästeüksuste juhtidega otsustas lõpetada elupääste otsingud.

Rannavalve kavatses siiski ööseks piirkonda jääda. Õnnetuspaik piirati ja võeti valve alla. Lisaks asus teele allveerobotiga laev, et õhtul või öösel, kui võimalik, kasutada allveekaamerat 55 m pikkuse vraki uurimiseks, mis lebab ca 25 m sügavusel.

Malmö laevainspektiooni inspektor on "Werder Bremenil", et kapteni üle kuulata. Laev on saanud vigastusi ja õhtul pole veel teada, mis saab edasi.

28. märts

**MRCC Göteborg**

Rootsi Rannavalve vahiohvitseri teatel uuriti "Martina" vrakki allveekaameraga. Soolhappe lekkimist merre ei tuvastatud, kuigi laev on kokkupõrkel pooleks murdunud. Kaalutakse väiketankeri ülestõstmise võimalusi.

**Madli Vitismann**

## Kaatriga reidikiirabi

### Ambulantsisõidu tegi lootsikaater

22. märtsi hommikul veidi enne kella kümnet juhtus õnnetus Tallina reidil seisval "Patchara Nareel": punkerdamise ajal kukkus meeskonnaliige laadruumi. Kapten palus abi veeteede ameti koordineerimiskeskuselt.

Sealt soovitati pöörduda laevaagendi poole: kui abipalve edastab agent, ei teki hiljem probleeme meremehe ravi eest tasumisega. Haige järele saadeti lootsikaater "Ahto-07". "Amisco" agent tellis Hundipeale piirivalve (laeval oli piir avamata) ja kiirabi.

Edasi läks kõik väga kiiresti: viis minutit pärast abipalvet suundus lootsikaater "Patchara Nareele", tagasi jõudis 35 minuti pärast. Kaile saabusid minutiste vahedega lootsikaater vigastatuga, agent, piirivalvur ja kiirabiauto. Andnud kannatanule kohapeal esmaabi, oli kiirabiauto vähem kui tund pärast abipalvet teel haiglasse, kõik oli laabunud ladusamalt kui õppusel. Ja sel konkreetsel juhtumil võib-olla kiiremini kui kopteriga.

**Madli Vitismann**



10. märtsil hukkus töökohustusi täites Tuukritööde OÜ tuuker Andrus Pint. 2 aasta tagusel fotol on ta tööl Vanasadammas.



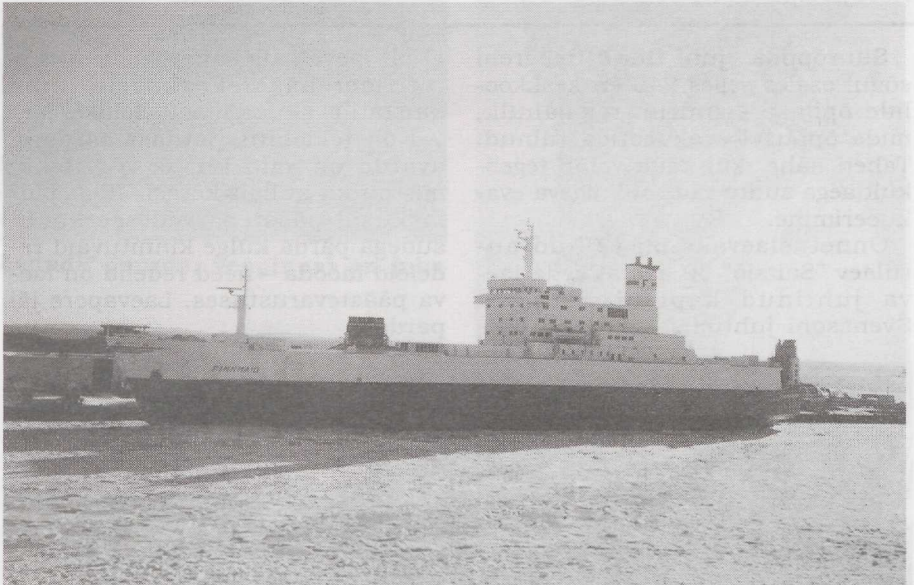
# "Finnfellow" sõitis karile

Ööl vastu 2. aprilli kella kolme paiku sõitis Ahvenamaal Föglö saare põhjaosas Överö lähedal teelt kõrvale karile "Finnfellow". Laev oli teel Kapellskärast Naantalisse.

Juba samal päeval uudise edastanud MTV3 ja "Aftonbladeti" teatel olid laeva lastiks treilerid, umbes 90 m<sup>3</sup> rasket kütteöli ning 50 m<sup>3</sup> diiselkütust. "Finnfellow" jäi karile kindlalt kinni, kaks põhjatanki hakkasid lekkima. "Finlinki" ohutusjuhi Jan-Erik Dahlbergi teatel on auk keres 2., 3. ja 4. ballastitanki kohal. Inimesed viga ei saanud ja laeva upumise ohtu ei olnud. Merevalve arvates keskkonnale ohtu ei olnud, sest viga said veega täidetud tankid.

58 reisijat evakueeriti, 21 meeskonnaliiget ja 2 kadetti jäid pardale. Õnnetus juhtus kitsuses, kus "Finnfellow" oli sõitnud 14-sõlmelise kiirusega, Raadio teel hoiatati suuremaid laeva selles piirkonnas, et nad sõidaksid väiksema kiirusega – et vältida laineid, mis võiksid "Finnfellow'd" kõigutada. Vööriga karile sõitnud "Finnfellow'st" mahtusid teised laevad siiski mööda. Tuukrid saadeti laevakere veaaluse osa seisukorda uurima. Kapten pidas esialgu eksituses süüdlaseks gürokompassi. Roolikambris olnud meeskonnaliikmeil alkoholihoovet ei tuvastatud.

Õnnetuspäeva õhtu eel saabus esimene pukser "Finnfellow" juurde kahjude suurust hindama, tegelikuks lahtitõmbamiseks telliti



"Finnfellow" asemele asus sõsarlaev "Finnmaid".

päästetööde firma. Jan-Erik Dahlbergi arvates võib laeva lahtitõmbamine karidelt kesta mitu päeva. Kapellskäri-Naantali liinile asus "Finnfellow" sõsarlaev "Finnmaid".

**Mart Kiilas  
Madli Vitismann**

## Eestisse tulid teist tüüpi kalalaevad

### Kommentaari "Vegase" huku asjus

Laevajuht ja "Kasse" omanik kapten KAAREL NIINE, meenutage, kas miski tegi teid uue laeva ostul valvsaks?

Vene laevad olid kasutat lasti silmini täis. Küll kehvast metallist, aga püstivus oli suurepärase, ümber nad ei läinud. Laskime uuel laeval püstivusarvutuse ära teha ja nägime, et ballastiks tuleks kasutada põhja kütusetanke. See on ühekordne kulu ja las ta seisab. Võtame seal ainult siis, kui vaja, tonni või kaks, ja paneme kohe asemele. Kes tahab oma laeva säilitada, ei vea seal mereveft.

Meil on kapten ja omanik mõlemad merd sõitnud mehed. Kui saime diametralitasapinna joonised, siis küsisime seniselt omanikult – tema oli samuti seal kütust hoidnud. Meil olid Rootsi püstivusarvutused, aga läksime Vene Mereregistri alla, et klassifitseerimist saada. Senine oli Läänemeres piiramatu sõidupiiirkonnaga, aga taotlesime Vene registrilt piiramatu sõidupiiirkonda. Täitsime kõik nende nõudmised ja saimegi. Ka Kanaari saartel ja Skagenis kontrolliti meie laeva.

Kas "Vegase" hukku oleks saanud ära hoida?

Selle vastu tundsid paljud huvi, nii kaptenid kui ka laevaomanikud tegid juhtunust oma järeldused. Kindlasti oleks saanud ära hoida. See oli tursapüüki teinud laev, umbreelinguga. Kui laev läks

näiteks rohkem kreeni, siis kala lendas mite üle parda, vaid reelingusse ja võis laeva ümber keerata nagu jäätüki.

Ma ei tea, kas meie laev oleks ümber läinud või ei. Trümm on suur, aga vahel ikka paned kala tekki. Isegi meil on tulnud vahel kala üle parda visata. Kui meil poleks selles olukorras tankid täis...

Meie laeval oli kehtiv Rootsi püstivusinformatsioon, aga ta polnud selline, nagu olime harjunud. Kapten peab teadma, mitu tonni võib peale võtta, kuhu võib paigutada, kui palju võib võtta näiteks 10%-lise kütusevaruga jne. Me ei leidnud neid seiku seal rootsikeelsest asjast üles.

Vene registris lükati Rootsi dokumendid täiesti kõrvale. Lasti näiteks salongi ventilatsioonitoru pikemaks teha. Mulle tundus see täiesti mõttetu, aga nõuti raudselt kõike, mis ette nähtud, ja kontrolliti väga põhjalikult.

Neil laevadel ei ole ankruid, olime sunnitud tegema ankrulüüsid, –ketid, stopparid jms. Me ei läinud veeteede ameti tehnilist järelevalvet taotlema, kuigi see olnuks odavam. Laeva ostmise ajal on neid kulutusi kergem teha kui aasta-kaks hiljem. Need ei ole ju uued laevad ja teadsin, et registritel tõuseb nõudlikkus vanade laevade vastu tunduvalt.

Kas see nõudlikkus suurendab teie usaldust klassiühingu vastu?

Vene ajal püüdsime igati registrit petta või tähelepanu kõrvale juhtida, nüüd aga püüame ise teha paljusid nõutavaid asju – näeme, et see on meile vajalik. Näiteks paigaldatud šlengerkiilud, et löögimomente ära hoida, on samasuguse otstarbega kui stabilisaatorid reisilaevadel.

Kaitsepolitsei arvates ei tohiks Veeteede Amet juurelda avariid, kui on ise sõidukõlblikkuse tunnistuse välja andnud.

Loogiline küll, et teoreetiliselt ei tohiks nii olla. Võiks aga siiski, kui igaüks oma tööd korralikult teeb.

Registris ei aita aga sõprus ega sugulus. Edaspidi lähevad kuuldavasti kõik avamerelaevad klassiühingu alla. Klassiühingul on palju laevu, millega tegeleb, ja sellevõrra suurem kogemus.

Kõrvalt vaadata ja näpuga näidata pole küll soliidne, aga arutasime omavahel, et kõik laevaomanikud peaksid olema laevajuhi haridusega – siis jääksid paljud rumalused ära. Kontrollid on üks asi, teine aga laevaomaniku suhtumine laeva heakäekäiku. Meilt nõutakse juba sedagi, mida Rootsi ja Taani kalalaevadel veel ei teatagi. Hea merepraktika sõltub paljuski laevaomanikust, kelle käes on rahakaot, ja aitab ka kapteni nõudlikkus.

Ent kui kogu julgestus ehitada kontrolli tugevdamisele – meil ongi juba kontrollijate riik. Võib ju olla kümme kontrolli, aga lõppjäreldused teen ma ise.

Madli Vitismann



# Aurulaev hooajaks valmis

## Tavatusuur hulk evakueerituid

Rootsi rannikulaevanduses on kogu 20. sajandi vältel säilinud järjepidevus, seetõttu sõidutavad seal tänapäevalgi huvilisi hästisäilinud aurulaevad. Aga neilegi kehtivad tänapäevased meresõiduohutuse nõuded, niisiis tehakse ka õppusi. Tänavuseks suveks valmistuti möödunud hooaja lõpu eel.

Suurõppuse juhi Dorje Hellgreni sõnul osales selles 240 eri keskkoolide õpilast – suurim reisijahulk, mida õppusel evakueerida tulnud. Taheti näha, kui kaua võtab tegelikult aega suure saarestikulaeva evakueerimine.

Õnnetuslaevaks oli valitud aurulaev "Saltsjö" 30 aastat seda laeva juhtinud kapteni Torbjörn Svenssoni juhtimisel. Legendi jär-

gi oli laeval tulekahju, millest teatati merepäästkeskusele, ning alustati evakueerimist. Sellisel laeval on tekiehitis pardast pardani, avatud on vaid kitsas vööriek, mis on ka küllalt kõrge. "Reisijad" laskusid päästeparvedesse konk-sudega parda külge kinnituvaid redelid mööda – need redelid on laeva päästevarususes. Laevapere jäi pardale.



50 inimesega katuseeta parv – keskele mahuks veelgi juurde.



Uute parvede kõrval olid õppusel ka tavalised, katusega päästeparved.



Kõrge pardaga laevalt tuli mööda redelit parve ronida.

Stockholmi saarestikus on ohutusnõuete kohased ka katuseeta päästeparved. Uusimad 50–80-kohalised, mida õppusel testiti, on kasutatavad ükskõik kumb pool peal.

Appikutsule vastas neli laeva, merepäästkeskus saatis neist õnnetuslaevale appi kaks – väiksema sõjalaeva ja merepäästeseltsi väikese päästelaeva "Liv". Need pukseerisid parved teise aurulaeva "Blidösund" juurde. "Reisijad" ronisid parvedest ise "Blidösundi" pardale.

Legendi järgi jäi kaks õnnetuslaeva meeskonnaliiget laeva suitsustesse ruumidesse, seetõttu kutsuti kohale tuletõrjerühm RITS – taheti näha, kuidas see väiksemal laeval toime tuleb – ja esmaabirühm. Nad saabusid õnnetuspaigale kopteriga, laskusid laevale ja otsisid selle läbi. Leidnud "kannatanud", anti neile "esmaabi" ja vintsiti nad kopterile. Lisaks tuli veest välja kopterile vintsida viis päästeülikondades vette hüpanud õnnetusosalist.

Päästetõid aurulaeva pardal juhtis "Saltsjö" kapten vastavalt ISM juhenditele – õppusega samal ajal käis ka ISM-kontroll. Meeskond tegutses väga hästi. Appitunud "Blidösundil" olid mõned tavareisijad, kes said tõesti muljetavaldava sõidu.

Dorje Hellgreni tähelepanekute järgi leiti reisijate arvu kontrollides viis inimest üle olevat – selgus, et vaatlejaid polnud küllalt tähelepanelikult kokku loetud. Ning ta arvas, et reisijad peaksid rohkem üksteist aitama.





Sõjalaev pukseeris parvesid "Blidösundi" juurde, veepinnal on juba kopteritiiviku tekitatud lained.



Kopter tõstis hädalisi ka veest, eemal merepäästeseltsi väike "Liv".



Kopteriga saabunud tuletõrjerühma liikmed sättivad varustust kitsukesel tekil.

Näiteks šokis "reisija" tulnuks üle anda oma seltskonnale, kes temaga tegeleks, siis jõuaksid laevapereliikmed enamat hulka reisijaid aidata. Dorje Hellgren arvas küll, et "reisijate" evakueerimine parvede abil ühelt aurulaevalt teisele ei olnud selle poolest realistlik, et õpilased olid kõik noored ja terved, ent suure inimhulga käsitamiseks andis see hea kogemuse ning õppuses osalejad jäid väga rahule.

Madli Vitismann  
Dorje Hellgreni fotod

## "Protector" läks taas

See oli 24. jaanuari hilisõhtul, kui "Protector", järjekordselt Pärnu jäälõhkumiskonkursi võitnud, meile tuli. "Iso-Pukki" läks Soome. Ei saa Pärnu laht jääta läbi – nii on see olnud läbi aegade.

25. märtsil läks ta meilt taas – Saigamaa kanalisse jääteed tegema. Meeste jutu järgi polevat seal pehme talve tõttu küll tööd liiast.

Enne lahkumist ajasime kapten Esä Suovieriga pisut juttu. Tema alus aitas kahe kuu jooksul sisse ja välja 242 alust. Kõige hullemad päevad olid 2.–8. märtsini, mil lahel möllas marutuul, tuisk ja lumi. Seda oli sadamaski tunda. Ajuti keelati kraanadega töötamine; suure viihalli seinad, kus praegu kaimadruste pesapaik, nagisesid ja võnkusid. Kahe kuu jooksul jõi "Protector" meilt oma kõhutu 112 t vett – laeval on korralik saun ja duširuumid. Pärnu lahte tunneb

see laev igatahes paremini kui oma vestitaskut.

"Protectorit" tuli asendada väiksem, "Iso-Pukki" taoline "Neptun".

Tuuled lükkasid tasapisi jääd. Oli meil 3–4 päeva.

Koos Kunda sadamaga oli sel talvel jäälõhkumiseks eraldatud 7,9 miljonit krooni. Sellest jäi ehk ülegi?

Ott Taul



"Protector" aitas kahe kuuga läbi jää 242 laeva.



# Mereväes heisati lipp

**22. märtsil toimus Saksamaal Wilhelmshaveni Mereväebaasis lipuvahetuse tseremoonia. Saksamaalt Eesti Mereväele üleantaval miinijahtijal "Cuxhaven" heisati Eesti Mereväe lipp ning laev hakkab kandma nime "Wambola". Laeva komandöriks on määratud leitnant Sten Sepper.**

20.–24. märtsini oli Saksa Mereväe ülema viitseadmiral Hans Lüssow kutsel Saksamaal Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp. Lisaks ametlikele kohtumistele Saksa Mereväe ülema, Saksa Kaitseministeeriumi ja mereväestaabi esindajatega oli plaanitud ka pidulik lipuvahetustseremoonia Eestile kingitud miinijahtijal "Cuxhaven".

Saksamaa on olnud Eesti Mereväe taasloomisel üks olulisemaid kaasalööjaid. Tänu sellele, et Tallinnas asub ka Baltroni staap, on Eestis nõunikuna Saksa mereväeohvitser. Alates möödunud aasta septembrist *Fregattenkapitän* Bernd Wegner.

Praegused miinitraalerid "Kalev" ja "Olev" on saadud kingitusena Saksa Mereväelt, samuti saadi ka *Volksmarine* (SDV mereväe) kaks luurelaeva ("Sulev" ja esimene "Vambola", mis tulid praktiliselt miinimumvarustusega). Saksamaal on ettevalmistuse saanud, õpivad praegu ja kindlasti ka tulevikus meie mereväeohvitserid.

"Lindau"-klassi miinijahtija "Cuxhaven" üleandmine Eestile sai teoks vastavalt Eesti Kaitseministeeriumi ja Saksamaa Kaitseministeeriumi esindajate tänavu 2. veebruaril alla kirjutatud koostöölepingule, mille alusel annab Saksamaa Eestile üle miinijahtija "Cuxhaven". Saksa pool kulutab vähemalt 2,5 miljonit marka, et tagada selle "Lindau"-klassi miinijahtija täisvarustus ja valmisolek erinevatel miinitõrjeoperatsioonidel osalemiseks.

Praegu on Saksamaal väljaõppel Eesti Mereväe miinilaeva "Wambola" osa meeskonnaliikmeid, et omandada professionaalsed oskused selle klassi miinijahtija kasutamiseks.

Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp väljendas oma kõnes üleandmistseremoonial Wilhelmshavenis veendumust, et Eesti merevägi saab enda käsutusse laeva, mis võimaldab paremini täita miinitõrjeülesandeid, sest "Wambolal" (ex "Cuxhaven") on varustus, sealhulgas allveerobotid, mis võimaldavad mitte ainult merepõhjas asuvate objektide tuvastamist, vaid ka nende kahjutuks tegemist. Samal ajal on see

ka eeldus rahvusvaheliselt efektiivsemaks koostööks rahu tagamisel maailmas, sest "Lindau"-klassi miinijahtijad on osalenud näiteks Adria merel miinide kahjutukstegemisel. Nii võib reaalselt osutada võimalikuks osalemine ka NATO rahu-tagamisoperatsioonides.

Saksa Mereväearsenali peadirektor hr. Eppelmann, kellel lasub tõsine

töö laeva igati töökorda saamisel, väljendas heameelt, et laev asub edasi teenistusse ja Arsenalil on võimalik sellele kaasa aidata.

*Flotillenadmiral* Kelle, logistikaosakonna relvastusadmiral nimetas eestlasi laulu-, mere- ja saagarahvaks. Ta tuletas meelde legendi sellest, kuidas Linda kivide kandmisest väsis ning kivile jalgu puhkama istus. Pisaratest sündis Ülemiste järv ja sealt käib Ülemiste vanake igal jõululapäeval küsimas, kas Tallinn on valmis. Moraaliks: ka Eesti Merevägi on samas olukorras, homsel tähtsal päeval saab mereväeülem Kapp öelda: "Eesti Mereväe ülesehi-



**"Wambola" meeskond on Wilhelmshavenis kaile üles rivistatud. Rivi poole astub komandör Sten Sepper.**



**Eesti mereväeülem kaptenleitnant Jaan Kapp ja Saksa mereväeülem viitseadmiral Hans Lüssow Bonnisis Saksa Kaitseministeeriumi ees.**



tamine on progresseerumas". Kena eestipärane aktsent valitud.

Laeva juures olid Eesti mereväelased trepivahis, komandör Sten Sepperi käskluse peale heisati Eesti sõjalaeva lipp ja güüs, samuti komandöri vimpel. Üles oli rivistatud "Wambola" meeskond ja Saksa mereväelaste auvahtkond. Külalised jälgisid toimuvat täie tähelepanuga, jutt jätkus päevakohasel vastuvõtul Arsenalis. Pidulikul tseremoonial osales ka Eesti Saksa-saatkonna teine sekretär Agur Benno.

"Wambola" (ex "Cuxhaven") on "Lindau"-klassi miinijahtija, ehitatud 1957. a., moderniseeritud 1970-ndatel ja 1990-ndatel aastatel. Pikkus 47,1 m, laius 8,3 m, süvis 3 m. MTU diiselmootorid. 40 mm "Bofors" kahur, statsionaarne sonar, löhkelaengutega robotsonar, kaamerarobot. Puitkere. Konditsioneeriga. Osalenud Lahesõja järel miinitörjeoperatsioonides.

Tallinna saabub laev oktoobris.

Reet Naber



Madrus teeb ettevalmistusi li-puheiskamistseremooniaks.

## Hea laev on!

Wilhelmshavenis kai peal seisis nukra silmavaatega vanemleitnant. Õige varsti tutvustati teda: "Cuxhaveni" viimane komandör Alexander Graf. Tunnistas tõesti, et meele teeb nukraks, kui hea laev, millele mitu aastat teenitud, viimased paar komandörina, tuleb maha jätta. "Minu meelest on "Cuxhaven" parima tehnilise lahendusega miinijahtija. Kuna ta on puust korpusega, peaks ta veel vähemalt paarkümmend aastat vastu pidama.

Lisaks on ta ainuke puust miini-laev, millel on kliimaseade, teistel ei ole.

Ka sonar on tasemel ja töötab, sest laeva seadmeid ja varustust on kõik need aastad moderniseeritud. Kui on vaja aera midagi otsida, näiteks on kogemata mõni kopter või lennuk alla kukkunud, või on vaja päästetöödel osaleda, kutsuti alati appi "Cuxhaven". Olemä oma nime kõrgel hoidnud." Saksa mereväelaevadel on kõigil oma partnerlinnad või -maa-

## Mereväe allohvitserid õpivad õpetamist

20. märtsil sõitis järjekordne mereväe allohvitseride kursus – 10 mees- ja 1 naismereväelane – Taani Kuningriiki mereväe allohvitseride koolitusele.

Tulevased allohvitserid õpivad lisaks traditsioonilistele sõjalistele ja merelistele distsipliinidele suures ulatuses juhtimispsühholoogiat ja pedagoogikat ning teevad läbi ellujäämiskursuse, mis sisaldab ka veetõkete ületamist.

Kursuse eesmärk on koolitada juhte, kes oleksid võimelised ajateenijaid õpetama ja kasvatama lisaks sõjaväelisele distsipliinile eelkõige isikliku eeskujuga. Teatavasti on just allohvitserid need, kellel lasub ajateenijate õpetamise põhiraskus.

Tallinnas toimunud eelkursusel õpetanud Taani instruktorite sõnul on tulevased Eesti Mereväe allohvitserid motiveeritud ning olevat näha, et eestlased on tubli mererahvas.

Taanis läbiviidav mereväe allohvitseride koolitus on praegu Eesti Mereväe jaoks üks vähe- seid võimalusi täiendada oma ridu kvalifitseeritud mereväe allohvitserkaadriga. Allohvitseride kursusi on taanlased eestlastele korraldanud alates 1997. aastast.

Ingrid Mühling

Mereväe pressiteenistus

konnad, mis ka nende nimedes peegeldub.

Komandöri ja ka kohaletulnud Cuxhaveni linna esindajate Manfred Mittelstedti ja Hans-Hermann Milkerti sõnul on omavahelised sidemed tihedad ja laeva visiit sõpruslinna alati väga oodatud. Linnas on tal alatine ankruplats nimetusega "Alte Liebe" (vana armastus). Linna esindajad tundsid rõõmu selle üle, et nüüdseks juba "Wambola" meeskonna esindus tuleb esimesele visiidile ja mine tea, ehk jätkuvad vastastikused tihedad kontaktid ka laeva uue lipu all olles. Pealegi sõidab laevaga alati kaasa ka Jan Cux – rõõmsanäoline linnapoiss (tegelikult ta pilt), kes on laevale heaks maskotiks olnud. Ilmselt peaks ta ka edasi jääma ja laeva ja meeste tegevusel silma peal hoidma, arvasid linnahärrad.

Lõpuks toonitas Alexander Graf, et see laev ei olnud pelgalt teenistuskohat, vaid on olnud ka kodu, mille eest meeskond armastusega hoolitsenud. Ja seepärast on ta heas korras, nii materiaalosa kui ka lahinguvahelduse poolest. Ka komandörid on püsinud pikka aega. 8. veebruaril arvati "Cuxhaven" Saksa Mereväe teenistusest välja. Komandör ütles, et tema edasine elutee viib ta tsiviili: erafirmasse *manageriks*.

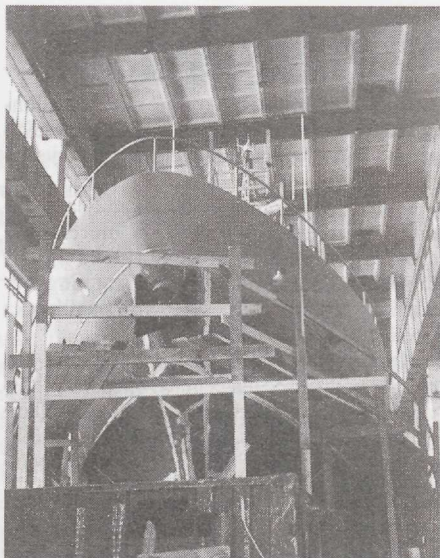
Tegelikult päris maha oma leivalaeva komandör veel ei jäta. Lipuvahtuse tseremoonial tegutses aktiivselt Wolfgang Harnack, kes kirjutab laevast raamatut. Materjali kogutakse koos Alexander Grafiga.

Reet Naber

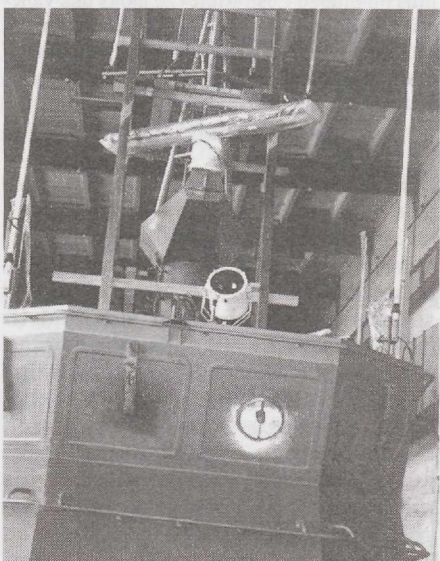


Vasakult: Cuxhaveni linna esindaja, Saksa mereväe 6. miinitörjedi- visjoni ülem Strasser, "Wambola" uus komandör Sten Sepper, endine komandör Alexander Graf, Eesti mereväe ülem Jaan Kapp.

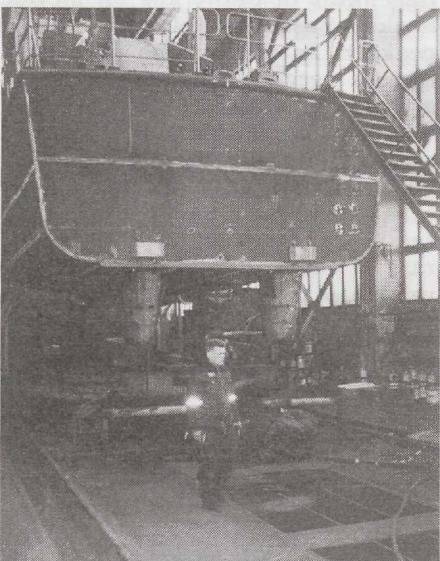




Uue laeva vöör tundus tsehhi lae all olevat,...



... ent sinna mahtus ka radari-antenniga mast.



Ahtritrepist üles-alla ronijaid oli tihedasti.

## Hall laev lae all

Piirivalveamet ehitas  
Meretehases laeva

Mullu veebruaris alla kirjutatud lepingu kohaselt tellis piirivalveamet Balti Laevaremonditehasele 31 m pikkuse piirivalvelaeva. Tänavu märtsis oli laeva ümber Tallinna Meretehase kinnisel ellingul valmimiseelne sagin, aprillis lasti laev vette.

Märtsis käis juba ametisse määratud komandör Jaan Rannamaa oma laeva veel redelit mööda vaatamas, kogu aasta hoidis laevaehitusel silma peal piirivalveameti meretehnika jaoskonna ülem Aleksei Maršalov. Käsilolev on tema sõnul "Pikri" võrreldes hoopis teine projekt, mille juures on mõistagi arvestatud "Pikri" saadud kogemust.

Laeva tellimisel kaaluti kolme Balti Laevaremonditehase pakutud varianti: kõrvale heideti katamaraan ja "Pikri" kere, milles oleks muudetud vaid ruumide paigutust. Kolmas variant: pikem, laiem ja võimsamate masinatega võeti vastu ning laevaremonditehas tellis omakorda projekti ühelt Peterburi projekteerimisbüroolt. Aleksei Maršalovi sõnul võib praeguse kohta öelda, et tegu on päris uue projektiga, sest kui sel mingi eeskuju oligi, siis on seda töö käigus nii palju muudetud.

Uue kahemeetrise süvisega laeva keres on rohkem ruumi, ka roolikamber on avaram. "Pikrile" paigaldatud Vene päritolu masinate asemel, mille töökindlus jättis soovida, on kaks "Deutsch MWM" 1524 kW võimsusega masinat. Kuigi eelmistest kallimad, on praegu ka Venemaa laevamasinad kallid, kui neid välismaale müüakse.

Ellingul askeldas pea igal laevaruutmeetril keegi: 3–4 mm paksune kere oli ammu valmis, kaks masinat ja kaks laevakruvi ning kõik pumbad jm. mehhanismid paigas. Töölised paigaldasid ja seadistasid seadmeid ning valmistusid ruume viimistlema.

Siseruumide projekteerimisel arvestati "Pikri" kogemust, aga paraku ilmnis tolle laeva juures ka töötegemise möödalaskmisi. Nüüdne leping on täpsem ja konkreetssem. Aleksei Maršalovi sõnul saadi sõbralikku konsultatsiooni ka "Det Norske Veritaselt", samuti "Det Norske Veritase" kirjalikud nõuded, millele oma nõudmiste tõestamisel tehases on hea toetuda. Mis ei välistavat võimalikke puudusi, sest tegu on päris uue projektiga.

Balti Laevaremonditehase tööjuhi Vladimir Muzlovi sõnul on nüüd juba vette lastud ja Koplisse pukseeritud laeva juures raskem töö alles ees. Pärast mehhanismide häälestamist algavad kaiäärsed ja käigukatsetused. Kuigi arvestuste järgi on kõik hästi, paistab alles merel, kui hea see laev on.

**Madli Vitismann**



Joonised olid ahtritekil improviseeritud laual,...



...töö käis tekil ja siseruumides,...



...roolikambris paigaldati tullevalgel seadmeid.



# Kuo negali pasigirti nei latviai, nei estai (Millega ei saa kiidelda ei eestlased ega lätlased)

**Vastus on lühike ja konkreetne: "Loomulikult laevaehitusega".**

Artikli on kirjutanud laevatehase "Baltija" (*Baltijos Laivu Statykla*) reklaami- ja pressiosakonna juhataja. 1952. aastal asutatud laevatehas "jätkab sadamalinna (s.o. Klaipeda) 400-aastast laevaehitustraditsiooni." Varem on tehas tegelnud peamiselt praamide, jõe- ja kalalaevade ehitamisega: alates 1952. aastast kuni Leedu taasiseseisvumiseni on ehitatud 350 laeva, 65 dokki, mida eksporditi 11 riiki. Iseseisvusaastate ajal on "Baltija" tehas saanud tellimusi lisaks kohalikule turule ka Hispaaniast, Hollandist, Saksamaalt.

1995. aastal ehitati 4395-tonnise veeväljasurvega universaalne kuivlastilaev "Vitautas". See oli esimene suur kaubalaev, mis ehitati Leedu enda kaubalaevastiku jaoks. Sellele järgnesid veel üks kaubalaev ja kuue konteinerlaeva korpused.

1997. aastal ostis tehase aktsiate kontrollpaki Taani "Odensee Steel Shipyard Ltd", mis kuulub Mølleri gruppi. Pärast seda valmistab tehase Odensee laevatehasele erinevaid tekiehitiste detaile, terasplokke. Aga ka laevu pikkusega kuni 115 m.

1998. aastal ehitati Taani tellijatele kolm sadamapukserit. 18. septembril 1999 anti Klaipeda tellijale üle esimene laev neljast mere naftaplatvorme teenindavate laevade seeriast. Põhimõtteliselt on tegu pukseriga, mis on 56,64 m pikk, mis saab täita nii varustus-, pääste- kui ka pukseerimisülesandeid. Ehitatud, järgides kõiki vastavaid tänapäevanõudeid nii navigatsioonivarustuse kui ka tehnilise varustatuse seisukohalt.

Tehase arendamine ei ole leedulastel läinud kergelt, sest Taani spetsialistid olevat nii mõnigi kord suhtunud pehmelts öeldes kahtlevalt leedu laevaehitajate võimetesse läänelikkude tööd teha. Kuid tehase oma konstruktorite väljatöötatud ja kvaliteetselt valmistatud uued laevad on nende kahtlused hajutanud. Leedulased teevad kokkuvõtte: XXI sajandi künnisel astuvad Leedu laevaehitajad üht jalga Lääne-Euroopaga.

Ajakirja "Jura" (Meri) antakse välja leedu ja vene keeles, lisaks on sisukokkuvõtted inglise keeles. Peatoimetajaks Zita Tallat-Kelpsaite.

Esimeses numbris on ka intervjuu Eesti teede- ja sideministri nõuniku Ants Pajuga. Kõige suuremini väljareklaamitud pealkirjaga "Kas Balti riikide ühtne transiidipoliitika on unistus või reaalsus?"

Kodulehekülje võib leida aadressilt: [www.spk.lt/jura](http://www.spk.lt/jura).

Luges Reet Naber



Meretehases ehitatav laev pole Eestil esimene.

Madli Vitismanni foto

## Bressiteade

**Eesti Merevägi loob mereväebaasi läbiva raudtee ja seni baasi territooriumil kasutult seisnud rongide baasil uue allüksusena soomusrongide divisjoni.**

"Soomusrongidega sõitis juba admiral Pitka," leiavad merendusajandjad. "Loodav divisjon võimaldab erakordset eelarvekokkuvõidu Eesti riigile ning soomusrongid on ennast edukalt tõestanud ka Vabadussõjas.

Kuna raudteevõrk katab Eesti Vabariiki tihedalt ja läbib ka rannikut, siis võimaldab rongide kasutamine kokkuvõidu nii seiresüsteemide kui ka laevastike pealt.

Radarite ja raketisüsteemidega varustatud rong on suuteline jälgima liiklust nii merel, maal kui ka õhuruumis. Rongid varustatakse uute rong-laev-maa-taevast tüüpi raketidega, mille tegevusraadius on 500 miili, ning mobiilsete allveepaadiüksustega. Seega langeb ära vajadus nii mereseiresüsteemi loomise kui ka ühendatud või ühendamatara riigilaevastike ja samuti õhuseire ning õhu-

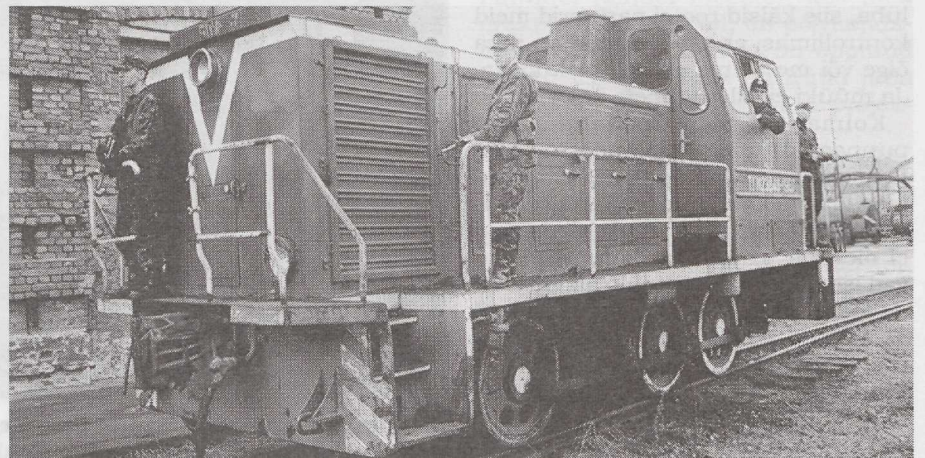
## Merevägi loob soomusrongide divisjoni

kaitse järele. Soomusrongide juhtideks hakkavad eelneva veduri juhi ettevalmistusega rannakaitseteenistujad ja kaitseliitlased.

Koostöös Edelaraudteega on projekteerimisel ka eriline moodulrong, mille kasutuselevõtt võimaldab maksimaksja raha olulist kokkuvõidu, sest

moodulronge on võimalik kasutada ka reisijate ja kaupade veoks. Moodulrongid on võimelised liikuma ka raudtee pikendamisel rannikuvees vee all. Kaitseväge relvastuses võib moodulronge näha juba 1. aprillil 2000.

**Pelageja Merekaru**  
Mereväe bressiteenistus



Mereväelased rongiga miinisadamas.

Rene Riisalu foto



# Parim paat Saaremaalt!

**Saaremaa paaditööstusest jutustab "Saare Paadi" tegevdirektor PEETER LAUM:**

Puupaadiehitust alustati Saaremaal tõise üritusena 1991. aastal: käed löis "Saare Kalur" ja Rootsi eraettevõtjad. Pandi juba nimigi ära: *Saare Marine Industries*. See alustas samal aastal ka tegevust. Ruumid olid paaditööstuseks hästi kohased. Rootslased investeerisid muidugi, et saime ehitama hakata. Ehitasime üha nurga valmis ja hakkasime juba ka paate tegema, ning samal ajal jätkus ka maja ehitamine.

Takkajärgi vaadates paistab, et äriidee polnud niivõrd paate saada kui kinnisvara omandada. Kui see firma 1993. aastal tegevuse lõpetas, tulid paberid, kust paistis, et meie firma tegevjuhid on saanud 2,5 miljoni SEK-i eest konsultatsiooni. See mu aju peab head paadiehitamise õpetust olema ikka kõvasti täis topitud... Võib-olla sellepärast me nüüd olemegi jalul...

Tollal, pärast rootsi aja lõppu, mõtlesime, et kas tõesti lõpetamegi selle asja. Aga puupaadid olid ilusad, ja eks me tõepoolest rootslaste käest ikka midagi õppisime. Niisiis otsustasime, et võtame selle maja koos seadmete ja meestega rendile. Saksalased olid siin ennegi vaatamas käinud; saime sealt kohe 30 paadi peale tellimuse. Ja läks lahti! 1994. aasta jaanuaris töötasime juba *Saare Paadina* ja tootsime Saksamaa ning Hollandi turule. Need olid nii sõudekui ka mootorpaadid, kuuemeetrised.

Seitsmekümneviie tuhande kroonine rootsi paat läks kaubaks ainult Rootsi. Tegelikult oli asja taga see, et meid ei usaldatud. Kui 1992. aastal *Kotka Puupaadi* organiseerija kutus meid sinna oma paati näitama ja me küsisime Rootsi poole pealt luba, siis käisid rootsi partnerid meid kontrollimas, et kas see hind on ikka õige või me teeme endale taskuraha. Ja müüki ei juletud meie kätte anda.

Kolmandik meie toodangust on puupaadid, teine kolmandik on restaureerimised ja remondid. Kalurid toovad oma kakuame, millel vaja kaared või küljelauad vahetada. Seda tööd ei ole küll palju, sest kalurid püüavad ise teha – kõik ju maksab. Ja meil on tööstus kõigi oma üldkuludega, nii et maksta tuleb rohkem kui ainult töö eest. Aga püüame mitte hingehinda võtta. Tulevad ka kaatrid ja jahid. Paljud lääne poolt tulevad alused seilavad näiteks ühe hooaja Soome lahes, ja kuulnud, et siin remon-

ti tehakse – paneme tiikpuust uusi tekke, teeme pehmet mööblit, korraldame kogu tehnilise hoolduse jne. –, jätavad oma aluse rahulikult meie hoolde.

1998. aastal oli meie kõige suurem töö "Suur Tõll". Puuduvad osad on ju veel paigaldamata. Oli väga sajune aasta. Ja tänavu on "Tõllule" tekiehituseks raha eraldatud – üritame teha.

Järjekorda ootab "Vanemuine", vaesekene, mis on olnud "Kalevi" jahtklubi lipulaev.

Kolmas osa meie tööst on jahiehitus koos Soome *Finnuglfi* firmaga.

Vormist tuleb välja juba viies jaht soome disaineri mudeli järgi. Kõik on müüki läinud. Eelmine läks Saksamaale, kus tuli esikohale. Neljas on praegu 11. veebruaril avatud Helsingi näitusel. Viiendal on ka juba tellija olemas.

Kaatrite ehituses näeme praegu niisuguste tegemist, nagu seal hallis seisab – 35-jalane, koostöös Norra disaineritega. See on niisugune ehitamine, kus puu ja vaigud ühendatakse: näeb välja nagu puu, aga on tugev nagu plastik ja lisaks hooldetav. Niisugune klaveriviimistlus. Selliseid kaatrid tootis aastaid ta-



Saaremaa paadimudel 1932. a. jooniste järgi.



Puitspooniga kaetud plastkaater tuleb nädala pärast omanikule üle anda, sestap on töömehed hulgakesi kibedasti ametis. Tiikpuud ja mahagoni tuukse otse Hollandist Rotterdami ladudest.



gasi Itaalia firma *Riva Boats*. Homme maandub Kuressaare lennuväljal üks lennuk, kus on peal potentsiaalseid ostjaid mitte ainult Norrast, vaid ka USA-st ja Inglismaalt. Kui nad meie käekirjaga rahule jäävad, siis arvan, et saame sellest endale ühe täiesti uue tootmisharu.

Siin meil oma konstruktoreid ei ole – seitse aastat on ikkagi veel lühike aeg firma tegevuses, ja meil Eestis pole veel niisugust koolkonda. Arvutiprogrammid jooniste tegemiseks on hirmkallid. *Saare Paati* tuntakse, aga veel vähe. Peame end kõvasti tutvustama. Ehk kümne aasta pärast firma algusest saaksime juba Eesti disainereid kasutada ja iseseisvalt toodangut müüa. Aga praegu ei ole meil nii palju tööd.

Saksamaal näitusel oli meie ehitatud jahil *Finnulfiga* kõrvu ka *Saare Paat* kirjast. Meie oma puupaadi mudelid on kuus tükki – alates 2,5-meetrise ja kuni 9-meetrise kajutiga puupaadini välja. Kõige väiksemale saab panna näiteks *Optimist*-purjestuse; lapsed võivad sellega sõita. Maksab 14 000 krooni, pluss umbes 5000 krooni purjed. Puupaadidega saame oma firma nime maailmas tuttavaks teha. Viimati Hamburgis oli meil eraldi pind renditud, kus oma puupaate näitasime, ja juures silt, et minge vaadake boksis number see ja see meil ehitatud jahti ka!

Plastikjoll tuleb seeriatoodangus muidugi odavam, aga on neid, kes puud tahavad. Näitustel märkab, et plastikpaadi pihta inimesed koputa-

vad, aga puupaati silitavad, see on instinktiivne. 4,3 m puupaat maksab 16 000 kr ümber, samasugune plastikpaat 12 000 kr. Meie hinnaklass ei olegi nii hirmuäratav. Puupaadid on raskemad, nende eelis on merekindlus. Plastikpaadi hoolduseks võta käsn ja seep, ning ongi kõik. Aga puupaadi puhul peab selle hingeelu tundma. Pakume lakitud paate, aga variandina ka puutõrva ja linaõli viimistlusega nagu vanasti. Puupaadi eluiga oleneb peremehest: halval peremehel pole varsti paati.

Eelmisel aastal nägin hollandlast, vanemat meest, kes ostis 1994. aastal ühe meie esimestest viiest paadist, ja see oli nagu uus. Aga on iga-suguseid näiteid. Ostetakse paat, ja nädala pärast, kui hakatakse vette panema, helistatakse meile: mis paat see on, laseb vett sisse! Nooremad inimesed ei teagi, et puupaat paisub, ei oska temaga toimida. Tervel põlvkonnal on paratamatult merekultuuri osas puudujääk. Aga arvan, et see tuleb tagasi. Praegu tahetakse rohkem plastikut, aga huvi puupaadide vastu on ka tekkimas.

*Finnulf*i kere valame plastikust ja teeme siin terve jahi valmis, Läänest tulevad vaid teatud jupid tekiehituseks ja taglastuseks.

"Lennuki" tegime valmis näidise järgi, mudeli ehituseks oleks kulunud teist sama palju kui laeva enda peale. Interjööri on *Saare Paadi* silt ka siiski olemas. Ainuke häda, et läks liiga kiiresti ära suurele merele, oleks võinud siin Läänemeres veel aasta hulpida, oleks saanud rohkem katsetada ja täiendada. Paljud probleemid oleksid kindlasti siin tormiga välja tulnud.

Olen ise püügitehnikuna 12 aastat kalalaevadel merd sõitnud – Angoolas, Aafrikas. Viimased nõukogude aastad olin Angoolas kalandusnõunik. Vana-vanaisa oli paadiehitaja. Aga ise olen paadiehitamisest aimu saanud raamatutest, näitustelt ja tarkade inimeste kuulamisest. Paljudel nendel meestel, kes meil praktilist tööd teevad, on põlvkondade järjepidevus. Nemad on õppinud mehed. Lisaks mulle on nüüd juba olemas ka tootmisdirektor ja projekti juht.

Meil on suur maja käes, tahaksime selle tootma panna. Sellepärast läksime *Finnulfiga* koostööle. Meil on vaja, et saaks planeerida: sel kuul läheb üks alus välja, järgmisel teine. Loodame, et sel aastal suudame juba 8–9 jahti ära teha. Kui 2001. aastal 12–15 jahti teeme, siis on selle projektiga korras. Kui mehed on asja ära õppinud ja suudame liini peale panna, siis võib nii viis aastat järje-



Norra jooniste järgi tehtud joll.



Venemaal 30 a. tagasi ehitatud puitjahi "Erna" omanik on puupaadifänn Pärnust. Tänavu kontrolliti keret ja tehakse uus tekk, tuleval aastal interjäär. Siis peab veel 30 aastat vastu.





**Peeter Laum silitab punase puu karva Saaremaa tammepaati. Pehme mööbel sisse, köiest vender ümber, võib saada ka presentkaibi või puitpealishitise. "Saare Paadi" silt tuleb külge.**



pidevalt toota. Aga ikkagi on veel vaja uusi projekte, mida otsime. Kuid puht-omatoote – puupaadi – tegemist me siit ka kindlasti ei hävita. See on nii püha ja kallid. Mudeleid võime muidugi natuke muuta.

Oluline on paadimessidel väljas olla. Ka Hamburgis oleme juba neli aastat käinud. Tänavu tegin kohe reserveerimise järgmiseks korraks, et sama plats saada – huvilistel kergem üles leida. Selgub, et käivad ühed ja samad inimesed. Oli üks sakslane: eelmisel aastal ajasime niisama juttu, tänavu tellis.

Veebruaris läheme Amsterdami HISWA näitusele: kaatrid, jahid, puupaadid. Seal oleme ka juba viiendat või kuuendat korda. Holland on meile kõige suurem turg.

Eestisse ikka ostetakse ka: tänavugi on esimene puupaat müüdud. Aga ega ette ei tea, võib ühtlasi aasta viimaseks jääda. Aastas toodame umbes 50 erinevat puupaati. Üks kuni kaks neist ostetakse Eestisse. Kuid ega me tausta uuri, et kas ostja jätab paadi endale või müüb soome sõbrale. Aastat viis veel tuleb Lääne poole ostjate järele vaadata, et firma elus püsiks. Kui liisinguga teha, siis *Finngulfi* jahti ehk õnnestub ka Baltimaades müüa. Paari-kolmekesi võidaks ehk ka juba uut jahti osta. Maksab 700 000–800 000; 10–15 aastat vana saab 300 000–400 000 kr eest. Meile on need vanad muidugi kasulikud, nende meil tehtavad remondid lähevad maksma 100 000 kr ringis. Ostjad algul ei usu, et palju viga võib

olla: kui jahti üle vaatavad, siis pakutakse drinki, muusika mängib, salongis on sinine samet... Vaevalt et ka väga intensiivne enda reklaamimine praegu Eestis ostuhoovi võiks suurendada. Aga internetis on meil oma leheküljel muidugi olemas. Üldse olen märganud, et välismaal on informatsioon liikunud rohkem suust suhu ja hästi on mõjunud näitustel väljas olemine.

Asja võib tänavu edasi viia ja kohalikku ostuhoovi tekitada loodetavasti üle pika aja Pirital maikuus korraldatav paadinäitus. Hea oleks iga-aastane üritus, kus inimesed käiks ja saaksid mereliselt rikkamaks.

Muidugi on *Saare Paadil* ka tagasiööke olnud. Algul puudus puupaa-

diga kaasas käiv käsiraamat, olime turul kogenematud, ja muidugi juhtus ka vigu. Ning tuli sõna otseses mõttes õpiraha maksta. Aga viimastel aastatel eriti palju pole enam pretensioone olnud; kui, siis midagi pisemat: istmelaud näiteks kõveraks tõmbunud. Paar korda oleme ka uue paadi andnud ja eelmise tagasi toonud, et järele vaadata, mis tegelikult viga. Tihtipeale on omanik muidugi ise vigu teinud, paati valesiti hoidnud.

Nii, et me ise saime 75 000 SEK-ise lõpphinnaga paadi tegemise eest vaid 3000 SEK-i, oli ikka vaid päris alguses.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**



**"Bella"-plastpaadi asemel võiks olla puupaat, arwab Peeter Laum, oleks vaid kolmandiku võrra kallim.**



**Kõige suurem omatoodang: 9-meetrine puupaat magamis-, söögitegemis- ja tualetivõimalusega.**



## Vana-Sauga paadisadamas

Lõhnab tõrva, paremkalda muuli taga kevadtindi järele.

Jäävaba Sauga ja Pärnu jõgi, nüüd suures osas lahtki, tingisid selle, et märtsi lõpupäevadel hakati Vana-Sauga paadisadamasa paate puhastama ja tõrvama. Kõiki pole veel jõutud vette lasta; läheb aega, kuni kastmõrdadega räimepüügile saab. Paaditõrvamised, tuled katelde all, suits ja lõhn on kõrvaltvaatajale elamust pakkuvad. Õhus on eriline elevus, päike paistab, pole enam külm. Kalurid vahetavad nappe lauseid.

Kalureid on mujalgi. Kui kõhult kiikri võtad ja ettepoole vaatad, märkad paremkalda muulipoi traaversil viit kogu ühe jääaugu juurest teiseni kõndimas, kelk sealsamas. Jääle astudes on esialgu kõhe: kas kannab, äkki vajub ära? Ikkagi esimene kord niiviisi otse kalastajate juurde minna. Ent mida edasi, seda julgemaks süda muutub. Näed, kuidas kaugel reidil üks pukser oma parsaga lootsi ootab, kuidas üks kõrge korstnaga alus muulide vahelt just-just sisse toimetatakse.

Ja siis oledki tuttavate meeste juures väljas. Paremat kätt kulgeb lahe poole korrapärane riskükilikukujuliste aukudega, otsekui loodist lastud, vaialiin, aga see on teiste kalurite oma. Meie omad on mörrapära jääle saanud ja tühjendavad selle kasti. Minul kästakse "valurahaks" suuremad tindid enda jaoks välja korjata, sest saak pole rikkalik ega ühtlane.

Nüüd märkan, et jää on püügikohas umbes 35 cm paks ja katki minna üldse ei kavatse.

Tagasiteel aitan laiade taldadega kelku lükata – ikkagi asjamees ja abiline. Ainult kalurid teavad, kuidas ja kustkaudu läbi roostikulompide kuivale maale tagasi saab.

Tindikoorem laotakse ees ootavale külgkorviga mootorrattale, millel järelkäru taga. Seejärel tuleb kõvasti tagant lükata ja gaasi anda, kuni eespool ootavale kah järelkäruuga sõidutulele juurde saab. Seal pannakse kastid koos kolmerattalisega kärukasti, tuurad, kahvad ja muud abivahendid jagatakse veel ühe "Ziguli" vahel ära, ja alles nüüd algab sõit Vana-Sauga poole.

Niimoodi see kevadine jääalune tindipüük käib, sest tint on kiire tulema ja kiire kaduma. Nagu kevadine armastus.

Kuidas edasi? Vastavalt keskkonnaministeeriumi määrusele, millega kehtestati ajutised kalapüügipiirangud Pärnu ja Liivi lahes, keelati 2000. aastal kohapüük kogu Pärnumaa rannavetes.

Ott Taul



Enne tõrva pealekandmist peab paadipõhi peegelsile olema. Kalju Männikust ongi niikaugele saanud.



Isa ja poeg Ruusmannid on paadi tõrvamisega ametis.



Põliskalurid Arteemi Erikson, Evald Merila, Mihkel Selberg, Mati Laan ja Erikson juunior mörrapära juures.

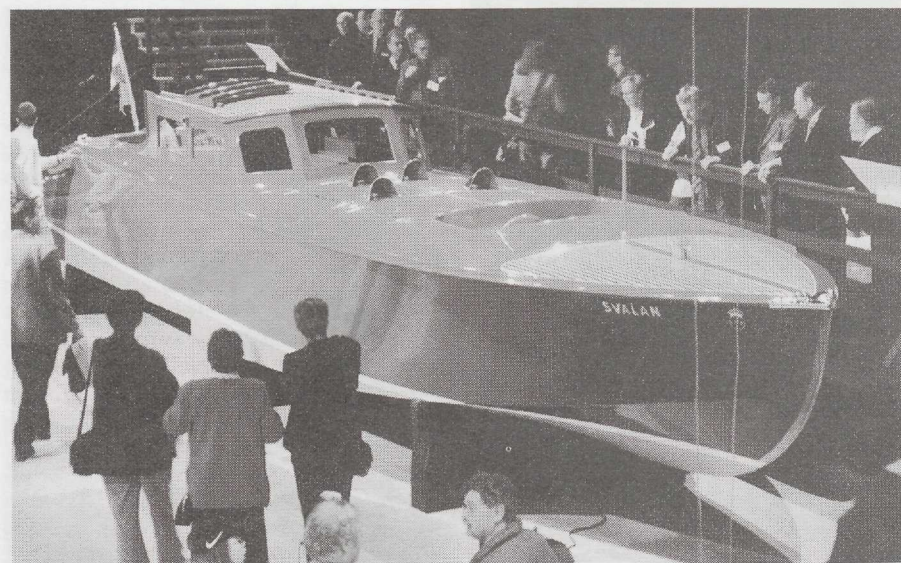




"Colombo" kiirpaatidel on kere veealune osa plastmassist, ülejäänu läikivast puidust.



Populaarne "Albin Express" on ümber ristitud "Express 2000-ks".



Kunagi oli "Svalan" Rootsi kiireimaid kaatreid oma ligi 50 sõlmega. Ajahammus murdis ta, kuid nüüd on ehitatud koopia, mis võib olla niisama nobe oma 600-hobujõulise V12 mootoriga.

## Kõik, mis merel tarvis

Stockholmi rahvusvaheline paadinäitus  
"Allt för Sjön"

Stockholmi 65. paadinäitus avas ukseid tormi ja lumetuisuga. Sellele vaatamata oli külastajaid rohkesti. Üle 100 000 paadihuvilise unistasid tulevast suvest kas vanal või uuel alusel.

Rootsi kosunud majandus peegeldus ka näitusel. Suured mootorpaadid, mida mitu aastat pole näitustel nähtud, on järjekordselt tagasi. Itaalia disainiga "Azimut", mudelid 39 ja 42, võistlesid pikkuses ja kõrguses "Princessi" ja "Storebro" luksuskaatritega, kuid suurem osa näituse 820 alusest olid muidugi väiksemad, peamiselt mootorpaadid.

Purjekaid oli üle kümne, neist ainult viis uudist. Mõni vana tuttav oli saanud ka uue ülikonna. Nii on jälle hakatud valmistama üle neljakümneaastast populaarset "Triss"-jolti ning 1979. a. konstrueeritud pere- ja võistlusjahti "Express". See sai väga populaarseks ja praegu on Rootsis registreeritud ligi 2 500 "Expressi". 21 aastat tagasi maksis "Express" 50 000 SEK-i, nüüd on aga hind kuuekordistunud ligi 300 000 SEK-ini. On küsimus, kas keegi uuest "Expressist" üldse huvitatud on, kui pruugitud, aga heas korras eksemplare müüakse alla 100 000 SEK-i eest.

Vana malli järgi tehtud, aga moodsa tehnikaga ehitatud aluseid oli mitu.

Kuulsa "Riva" malli järgi tehtud "Colombo" on ehitatud plastmassist kerega, millele on uue tehnoloogia abil liidetud mahagonivineer, nii et osavgi silm ei oska muud öelda, kui et tegemist on päris puiduga.

Näituse kiireim alus oli välja pandud otse fuajees: 28 jala pikkune katamaraani-tüüpi kaater "Douglas Skater 28" on võimeline ületama 100 sõlme. Ilusa ilmaga saab sellega Tallinnast Helsingisse poole tunniga.

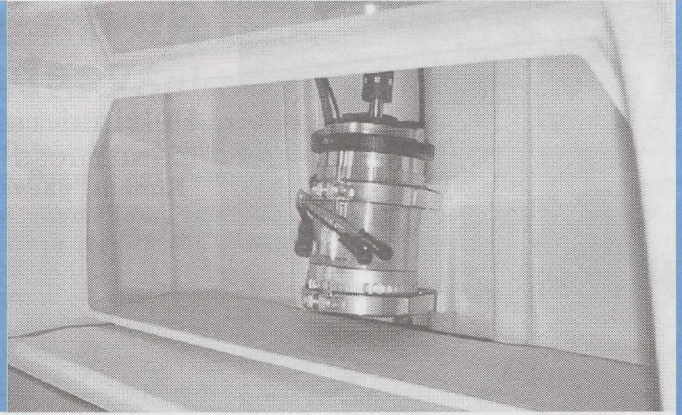
Palju ökonoomsemalt, kuid ka aeglasemalt on võimalik end transportida "Green Wave 51 ES-iga", mille kütuseks on päikesekiired, mis laadivad nelja akut. Neljasõlmelise kiirusega jätkub jõudu 6-7 tunniks, tippkiirusega 6 sõlme saab aga sõita vaid kaks tundi, enne kui akud soovivad jälle paari päeva päikesepaistet.

**Peeet Kokla**  
Stockholm





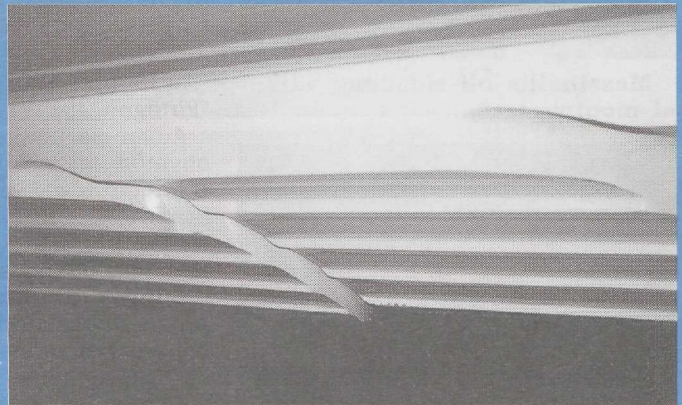
"Green Wave 51 ES" liigub päikesekiirte abil, ...



... selle väike elektrimootor kaob mootoriruumi täitsa ära.



"Prestige" RIB-alus, ...



... millel on huvitava kujuga põhi, mis stabiliseerib kiiret sõitu.



Katamaraani-tüüpi 28 jala pikkune "Douglas Skater", ...



... mille ahtris ripub kaks 300 hj-list "Mercuryt", tippkiirus 100 sõlme.



Merepõhjast üles tõstetud "Alba 2" oli välja pandud täies uhkuses, arvatavasti paremas korras kui uuena.

**"Paadimehe" pood** on välja andnud oma järjekorras teise tasuta infolehe. Ei mingit välist värvilist klantsi ega enesekiitmist, vaid soliidne must-valge suures ajaleheformaadis trükkis, kokku neli külge, siuks eelkõige paljude müügiartiklite tõsine sisutihe tutvustus. Ühe sisekülje alapealkiri on "Tehnika ja tehnoloogia", teisel "Paadid, varustus, info".

Info alla käib näiteks pikk lugejasõbralik seletus selle kohta, millega arvestada paadi ostmisel. Juttu on nii paadiomanikke puudutavaist seadustest kui ka ülevaatest ja registreerimisest, üles on loetud dokumendid, mida paadi registreerimisel esitada. Veel kuulutakse välja küsitlus selle kohta, missugune täpsemalt peaks olema "paadiharrastajatele mõnusa ühistegevuse arendamiseks" sel suvel kavandatav paadiralli.





Messihallis oli ridadena väike-  
si mootorpaate,...



...väikesi purjejahte...



...ja paaditarbeid. Paremalt väik-  
seim nähtud ujuvahendeist.

## Suvi algab juba veebruaris

Helsinki rahvusvaheline  
paadimess "Vene 2000"

Kümme päeva kestnud Helsin-  
ki paadimess kogus rekordilise  
külastajate arvu – ligi 88 200 (mul-  
lu oli 79 000 külastajat). Kasutusel  
olid kõik näitusepinna ruut-  
meetrid.

348 eksponenti olid kohale toonud  
üle 460 paadi ja kõikvõimalikku me-  
repuhkuse juurde kuuluvat, mille  
hulgas oli 77 uudistoodet. Suurim  
kaubarühm oli ootuspäraselt mootor-  
paadid. Messi mootorpaadiks valis  
žüri "Wihuri Oy" mõistliku hinnaga  
ja Soome oludele sobitatud paadi  
"Aquador 25 WAC", purjepaadiks  
"Finngulf 28e".

Aasta parimaks külalissadamaks  
oli juba saanud Loviisa, kus on 55  
täisteenindusega kaikohta. Juulis  
kutsutakse sinna võistleva lahtisel  
puitpurjekail, võistlustel pole va-  
nusepiiri ega vajata mõõdukirja.

Suurem kui varasemal messidel oli  
puupaadiosakond, kus näidati Soome  
traditsioonilisi paadiehitusosku-  
si. Ent 14-jalast "Saare Paadi" pur-  
je-, mootor- ja sõudepaati esitles  
maaletooja ja edasimüüja "Tekno-  
Marine Oy" peahalli sissepääsu lähed-  
edal auväärsel kohal. Paadi mater-  
jal oli messiteates üles loetud: vöör,  
ahtripeegel ja pingid tammest; kiil,  
kaared, mast ja aerud männist, kii-  
luraud roostevabast terasest ja tul-  
lid kroomitud messingist. Ka paadi-  
meistrite koolid olid tulnud end rek-  
laamima.

Nagu ikka, näidati messil nii 40-  
jalaseid unistustejahte kui ka tüüpilisi  
Soome perepaate. Ka liikumis-  
puuetega inimestele on mõeldud.  
Neile esitleti nii üle 8-meetrist jah-  
ti kui ka purjekat, millega minnakse  
paraolümpiale. Selle pikkus on 4,2 m,  
laius 0,8 m, süvis 1 m, kaal 260 kg ja  
purjepind 8 m<sup>2</sup>.

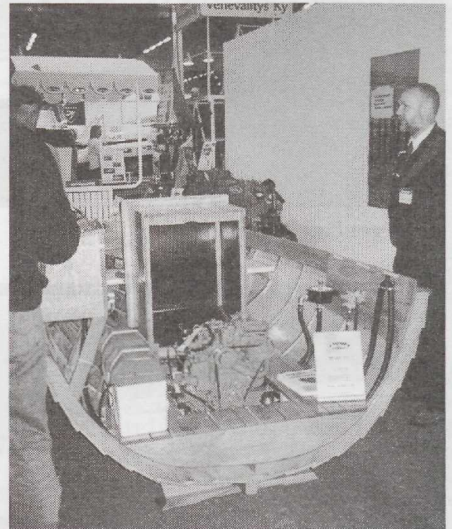
Kalleimad unistustepaadid olid  
mootorkaatriid. Näiteks "A.S. Marine  
45" – 13,5 m pikk ja 3,85 m lai, 2 x  
370 hj masinaga, hind 2 250 000 Soome  
marka. Või "Fairline 38 Phantom",  
mille hind algas 2 189 000 margast.  
33 sõlmega sõitva kaatri varustuses  
on ka firmalogoga lõunaserviis ja 6  
kristallklaasi, juurde võib osta firma-  
logoga puhkerõivastuse.

Soome paaditööstuse käive oli mullu  
1,3 miljardit marka ja aastane kasv  
15%, kasvu eeldatakse ka tänava. Vii-  
mase 8 aastaga on Soome paadi-  
eksport kahekordistunud ja jõuab tä-  
navu ca 240 miljoni margani.

Nagu alati, oli samas messiboksis  
kohal Soome meresõiduamet. Põhja-



Puupaatide jaoks oli oma osa-  
kond, aga "Saare Paadi" oma oli  
plastkaatriite kõrval.



"Saare Paadi" poolpaat.



Invajaht paraolümpiaks.



like kaardikataloogide ja meremärgituvustustega, ning humoorikate hoiatustega, et päästevest tuleb selga panna ja vee peal ei tohi ülemelikult käituda. Riigiamet on pidanud oma kohuseks üllitada lihtsas keeles hästi illustreeritud infotrukiseid nii paatide registreerimise ja neile esitatavate nõuete kohta kui ka meresõiduteadmiste täiendamiseks. Kuni järelduseni, et vaid oskused ja sobivad riided aitavad pinnale jääda, kui midagi juhtub. Lisaks kutsub meresõiduamet kõiki virtuaalsele paadimatkaale Helsingist Hankosse – meresõiduameti koduleheküljel on selline arvutimäng, mis tutvustab mereteed, selle liiklusemärke ja -ohte.

Meresõiduamet tutvustas ka nõuet, mis jõustub eeloleval suvel. 1. juulist keelatakse paatidest heitvee merrelaskmine. Selleks peavad olema septiktankid, mis pumbatakse kaldal tühjaks. Eeskätt käib see nõue uute paatide kohta, aga ka vanadel paatidel tuleb alates 2005. a. heitvesi kaldale ära anda. Messiboksis jagati nõuandeid septiktanki paigaldamise kohta paati.

Kaks aastat tagasi 80. aastapäeva tähistanud Soome piirivalve peab tänava merevalve 70. aastapäeva. Soome lahe piirkonnas on 10 merevalvekordonit, 3 laeva, 25 kaatrit ja 2 hõljukit ning töötab 500 inimest.

Kohal oli Helsinki paadipolitsei, kuulutades: me õpetame, aitame ja valvame. Just sellises järjekorras! Toll teatas kinnipüütud narkootikumide hulga plahvatuslikust suurenemisest: kui 1998. a. saadi kätte 159,8 kg, siis 1999. a. juba 825,8 kg. Salaviina haripunkt oli jäänud 1997. aastasse, salasigarettide hulk aga samuti mitmekordistunud: 1998. a. leiti 15 miljonit, mullu aga 62 miljonit.

Kaardikataloogidega esinesid nii meresõiduamet kui ka "Karttakeskus", kelle uusimatel CD-del on (hoiatusega, et need paberkaarti ei asenda) merekaardid teekonnaks Peterburist Stockholmi mõotkavas 1:50 000 ja mõned ka 1:20 000, mõistagi teele jäävate sadamatega, sh. Tallinnaga.

Kui oled eksinud, saada e-mail! Nii-sugust teenust pakkus "Benefon" uue GPS-GSM aparadi näol. 11 cm pikusel taskutelefonil on isegi häire-nupp, mis saadab välja SOS-teate koos hädalise koordinaatidega. 3x4 cm ekraanile ilmuvad koordinaadid, aga sinna saab manada ka tükikese linna-plaanist või merekaardist. Ka ilma-teateid võib mobiiltelefonile saada.

Muidugi oli messil kõikvõimalikud lihtsamad paaditarbed merekaardi-fragmendiga pabersalvrättidest päästevestide ja -parvedeni, sukeldumis-varustusest merelise antiigini.

**Madli Vitismann**

## Saarlaste ehitatud jaht

### Auhinnatud Saksamaal ja Soomes

ETA teatas 26. jaanuaril, et Saksa mõjukas purjetamisajakiri "Yacht" tunnistas kuni 30-jalaste jahtide kategoorias möödunud aasta parimaks jahiks AS-is Saare Paat valmistatud aluse "Finngulf 28e".



Pikkus	8,60 m	kiil	950 kg
laius	2,90 m	purjepind	23 m <sup>2</sup>
max süvis	1,65 m	kliiver	20 m <sup>2</sup>
veeväljasurve	2800 kg	masin	Volvo Penta

28-jalane jaht on "Finngulf Oy" juoniste järgi algusest lõpuni ehitatud Saaremaal. 30 000 "Yacht" lugejat hääletasid oktoobris Hamburgi paadimessil, tulemus avaldati jaanuaris Düsseldorfis messil. 9. veebruari ajakirjanumbris rõhutati seda sündmust veelkord ning "Finngulf Oy" peab autasu tubliks imagovõiduks niihästi endale kui ka "Saare Paadile". Aasta jahti valiti 5 kategoorias, teistes klassides võitsid Saksa jahid.

"Finngulfi" pressiteate kohaselt algas koostöö "Saare Paadiga" juba 1997. aastal, ent kuigi seal olid hästi säilinud vanad paadiehitustraditsioonid, nõuavad nüüdisaegsed paadid hoopis teistsuguseid oskusi. Koostööprojekti valiti alamkeskklassi jaht "Finngulf 28e", mis sobib 4-liikmelise pere puhkussõitudeks kogu Läänemerel. See on sissejuhatus suurematele "Finngulfidele", mida tehakse Karislojos. Esimene Kamu Strählmanni projektee-ritud jaht valmis 1999. a. jaanipäevaks. Nüüdseks on valmis neli, viies ja kuues on Nasvas ehitamisel.

Koostöö üle riigipiiri on oluline mõlemale poolele, eriti nii hinnatundlike väiksemate aluste ehitamisel, nagu "Finngulf 28e". Polevat mõeldav neid toota Soome tööjookuludega. Purjetajad on aga kaubamärgitruud kliendid, mistõttu on kasulik nad madalama hinnaklassiga *aheldada*. 28e baashind 320 000 Soome marka on selleks piisav hinna ja kvaliteedi suhe.

"Finngulf 28e" valiti parimaks ka Helsinki paadimessil.

## Talv Lofootidel

10. aprillil avas Norra suursaadik Kai Olaf Lie Keila linnavalitsuse allkorrusel, Hansapanga kontori ees fuajees omapärase fotonäituse. Einar Bangsundi viisteist suuremõotmelist paspartuuga ja klaasitud pilti on mõeldud edasi andma polaaröös kala püüdvate põhjanorralaste elu ja hinge.

Saksamaal fotograafiaõpinguid lõpetav autor, kes praegu elab Dortmundis, läks 1988. aastal mitmeks nädalaks kodumaale, kaluriküllal,

et oma lõputöö valmis teha. Tulemuseks oli fotoseeria "Talv Lofootidel". Pildidel on tumesinist helkivat merd; halli seina taustal kuumama riputatud labakindaid; kaluri meretööl parkunud nagu söögilaua kohal, käsi sirutumas leiva järele; vanem kalurinaine, kaamerale vastu naeratamas; kalu ka.

See oli halvim tursapüügiaasta Lofootidel: tööd sai pea kümme korda korda vähem kalureid kui tavaliselt.

**Mari Vamba**



# Mullu 115 esinemist

## Piirivalveorkester — 8



Piirivalveorkestrit juhatab peadirigent Arvi Miido.



Kontsert on läbi, aknad jäid terveks. Saabuvad õnnitlejad.

Jaan Rõomuse fotod

## Balti kultuurikeskus Stockholmis

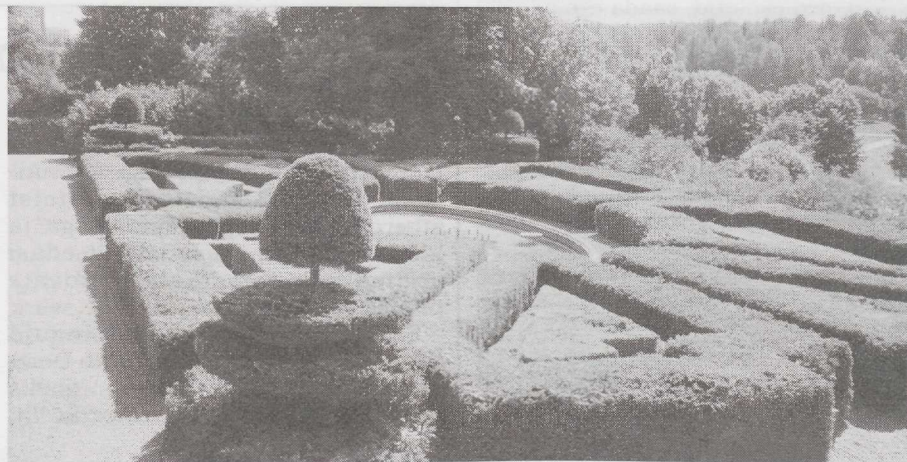
Mõne aasta on Balti kultuurikeskus asunud Hässelby lossis Stockholmi läänepoolses eeslinnas. Hiljuti toimus keskuses organisatoorne muudatus, mis ei puuduta keskuse tegevust. Sellega seoses kolis keskus Hässelbyst südalinna Stockholmi kultuurihalduse ruumesse Sergeli väljaku lähedal. Et Hässelby asub südalinnast ligi kolmveerand-tunnise metrosõidu kaugusel, on uutel ruumidel suuri eeliseid.

Kultuurikeskuse juhataja Johan Etzler on tuleviku suhtes optimistlik: tehakse koostööd Rootsi Instituudi ja teiste kultuuriasutustega, kavas on tegevust edaspidi veelgi intensiivsemaks muuta.

Balti kultuurikeskuse ülesanne on mitte ainult näituste ja suuremate ürituste korraldamine, vaid ka kultuurivahetus mitmel eri alal ja tasandil, näiteks kogemustevahetus raamatukoguhoidjate, teatrtehnikute ja paljude teiste kutsealade esindajate vahel. Suurematest üri-

tustest nimetab Johan Etzler järgmise aasta maikuuks plaanitud *hiigelprojekti* Stockholmi vabaõhumuuseumis Skansenis, kus Eesti, Läti ja Leedu tutvustavad mitmekülgset oma rahvakultuuri.

Milvi Seim  
Stockholm



24. märtsil andis piirivalveorkester aastapäevakontserdi "Armastus tules" Mustpeade Majas.

Valges saalis, mis akustika poolest küll puhkpilliorkestrile ei sobi, koosnes kontserdikava mitte seadetest, vaid puhkpilliorkestritele kirjutatud muusikast. Kuigi kuulajaid segas selles saalis mõnevõrra helivaljus ja suhtelisest pikk kaja, oli kava kokku seatud huvitavalt ja esitatud väheks jäänud harjutamisajast hoolimata professionaalselt.

Nõ. triviaalmuusikat kavas üldse ei olnud, enamtuntud palad, mille kohta peadirigent Arvi Miido ütles, et nn. kerge muusika ei pruugi kontsertet-tekandes sugugi lihtne olla, vaheldusid siinmail üsna tundmatute-ga. Ka heliloojate nimed peale Manuel de Falla ja Antonin Dvoraki olid vist vähestele teada. Seepärast tutvustasid orkestri peadirigent Arvi Miido ja dirigent Margus Kasemaa kontserdil lühidalt esitusele tulevaid palu. Alustuseks oli Inglise helilooja P. Sparke'i (esiettekanne Birminghamis 1986) süit "Draakoni aasta", kõlas ka Ladina-Ameerika, Iraagi ja Šoti heliloojate muusika, orkestri värvi mitmekesistasid tamburiinid, *maracad* ja mitmesugused trummid. Lisapalaks esitati plaadilt "Meremehe süda" tuttavaks saanud "Jack the Lad" publiku elaval kaasosalusel.

Ohvitserifrakkides esinenud orkestrit oli õnnitlema tulnud piirivalveameti juhtkond, kauaaegse koostööpartneri TTÜ meeskoori esindus ning kui *ainsat mereväevormis orkestrit* muidugi merevägi.

Kontserdikava stiilis oli olemas see, millest võiks välja kasvada järgmise plaadi materjal: vähem tuntud, aga kuulamiseks mitte liiga keeruline, samas orkestrantide muusikuvõimeid avav spetsiaalselt puhkpillidele kirjutatud muusika populariseeriks seniste rahvalike plaatide kõrval nii orkestrit kui ka puhkpillimuusikat üldse.

Madli Vitismann

Hässelby lossi juures on tähelepanuväärseim karmi lõikaja käega rangelt sümmeetriliseks kujundatud aed.

Madli Vitismanni foto



## Jäämurdjale madrus või ajateenija?

"Frej" ohvitserid ei taha tsiviili, "Tarmo" omad sõjaväkke

**Rootsi jäämurdjate ja hüdrograafialaevade mehitamise võtavad järk-järgult üle eraettevõtted.**

Neile laevadele ei saadeta ajateenijaid alates 2002. aastast, "Odenile" aga juba tänavu. Laevade omanik on meresõiduamet, seni mehitab neid aga merevägi. Et hoida endale mereväelaste jäämurde- ja mõõdistuskogemus, loodab Rootsi meresõiduamet, et paljud võtmeisikud vahetavad tööandjat. Seejuures on huvitav paradoks: just need ohvitserid, kes on neid laevu seni juhtinud, peavad koolipinki asuma, et saada vormikohased tunnistused, mis lubaksid neil sama tööd tsiviileluseks teha. Sellega võivad laevastikus töötajad isegi nõus olla, aga vähestel on tahtmist kohta otsida "Walleniuses", "Hornetis" või "Sea Partneris" – just need 3 laevafirmat peavad alates 7. märtsist meresõiduametile oma ettepanekud tegema.

Samuti ei soovi muutusi mereväe ajateenijad jäämurdjail ja hüdrograafialaevadel. Kuigi see ei puuduta praegusi ajateenijaid, leiavad nad, et oma kajut ja hea toit laeval on tunduvalt parem kui poris roomamine maaväes. Neile, kel on mereharidus ja kes on huvitatud edasisest karjäärist merel, andis ajateenistus laeval praktikat. Pole ka selge, kuidas jõuavad edaspidi üks-kaks madrust teha paari kuuga selle hooldustöö, mida rühm ajateenijaid tegi kogu sügise.

Jäämurdeteenistuse juhi arvates jääb jäämurdetöö kvaliteet vähemalt

samale tasemele ja reservohvitserid võivad oma tööd jätkata. Mõõdistustööd teevad rohkem muret, kuid kvaliteedilangus arvatakse olevat ajutine.

Jäämurdmise eest makstakse jäämurdetasu ja meresõiduameti soov on muudetud mehitamise abil raha kokku hoida. Uuringute kohaselt on laevafirma palgatud kindel tsiviilmeeskond odavam kui praegune, kuigi praegu on ajateenijad hoopis tasuta tööjõud. Merevägi arvab oma uuringuis aga, et tsiviilmeeskond on pigem kaks korda kallim.

Küsimus võib olla eeskätt hoopis põhimõtteline. Seda otsust käsitatakse laevastikus kui äärmiselt halba ja täiesti hukkamõistetavat. Need laevad, mis on ühtlasi relvastatud, seisavad riigi julgeoleku kaitsel ning alati on võimalik need 48-tunnise valmisolekuga kokku koguda. Seejuures meenutatakse, et 1981. a. Poola kriisi ajal olid Rootsi jäämurdjad valmis võimalikke pagulasi aitama, samuti on neid kasutatud kopteriplatvormidena.

**Per Mortensen**

"Dagens Nyheter", 24. veebruar

Eesti jäämurdja "Tarmo" ei väljunud tänavu talvel kordagi Hundipea sadamast. Sel talvel on Eestis arutatud võimalust riigilaevastike liitmiseks, varasemal aastail on arvatud, et ka jääd võiks Eestis murda merevägi.

Selle kohta arvas "Tarmo" kapten Mart Suls, et sõjaväelised laevastikud võib ju kokku panna, tsiviilteenistus peaks jääma siiski eraldi ning jäämurdja kuulumine veeteede ametile on loomulik. "Kolm aastat on jäänud veel "Tarmo" liisingut maksta, seejärel hakkame ise raha teenima", arvas ta. "Remondime ja ehitame, paari aasta pärast saab laev päris valmis."

**Madli Vitismann**

## Pakri rootslased jõudsid

### meremuuseumi

Näitusel näeb filmi

Juunis 1998 Keilas Harjumaa muuseumis avatud näitus on vahepeal olnud Tartus Eesti Rahva Muuseumis, Saaremaa Muuseumis ja Eesti Rahvusraamatukogus, kuni jõudis 8. märtsil Eesti Meremuuseumi. Pärast 14. maid rändab näitus edasi Hiiumaale, kus ka rohkesti rootslasi elanud.

Näitust kujundanud muuseumitöötajate sõnul polegi mujalt nii vanu (17. sajandi I poolest pärit) puuesemeid muuseumis. Muu muuseumivaraga võrreldes võib näha, et eestirootslased on oma asju rohkem märgistanud kui eestlased, samuti on need rikkalikumalt kaunistatud.



**Käised, mis eestlastel on tikitud just rinnaeisil, on rootslastel peenemad voldid ja pitsid saanud seljataha.**

## "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										

PAREMALE: 1. Soome Laevaomanike Liidu president (nimi ja eesnimi). 12. Vahemere äärse riigi pealinn. 13. Hamburgi linnaosa, kus on 1863. a. asutatud samanimeline merendusmuuseum. 14. Küla Liivi lahe ääres Eesti-Läti piiril. 15. Rootsieesti luuletaja, avaldanud kogu "Süda vaatab kiikriga" (eesnime esitähth ja nimi). 16. Id est = see on (lühend). 17. Eesti riigivanem 1924. a. 19. Eesti maali- ja teatrikunstnik (1881–1951), maali "Paat rannal" autor. 21. Pealinn Araabia poolsaarel. 22. Koos (rootsi k.). 23. ...kott – hoiukoht vandi küljes. 24. Äikesejumal india mütoloogias. 25. Särg (vene k.). 27. Seesama, samuti. 30. Tänavad (prantsuse k., artikliga). 31. Kalaammutusriistad. 32. Selgrootu. 34. Nüüd (rootsi k.). 35. Ala vanaajal Vahemerest Eufraati keskjooksuni, amoriitide asuala. 38. Aerutas ühelabaeruga. 39. Vappuv. 40. Geomeetiline kujund. 41. Megatoni tähis. 42. Puud (lühend). 43. Valge vasikas (prantsuse k.). 45. Kapten laevas, ...

ALLA: 1. Kuulus meresõitjarahvas keskaja Põhja-Euroopas. 2. Suurim maailmamere osa. 3. Belgia jahikonstruktor, loonud OM-1 võistleja "Europe". 4. "Russalkal" teeninud hilisem Vene laevastikujuht ja okeanograaf, viitseadmiraal (1849–1904; eesnime esitähth ja nimi). 5. Prants... 6. Eesti Veeteede Ameti endine peadirektor (eesnimi ja nimi). 7. Ahvenamaa. 8. USA veemootorisportlane, saavutas 1967. a. vabaklassis kiiruse 479 km/h (eesnime esitähth ja nimi). 9. 17.–19. saj. sõjapurjekas. 10. ... mul asja! 11. Inimeste püsivelupaigad rannikul. 18. Baas-alusel. 20. Åland. 26. Eesti helilooja, kantaadi "Saarepiiga laul merest" autor (eesnime esitähth ja nimi). 28. USA Iowa osariigi tähis. 29. Muinasskandinaavia taeva- ja piksejumal. 31. Eesti Mereväe ülem, kaptenleitnant (nimi ja eesnime esitähth). 33. Poolsaar Saaremaal. 36. Jook. 37. Spordivahend. 43. 1900 ladina numbritega. 44. Itaalia riigitähis.

Koostanud **Märt Kullo**



# Sõdiva maa lipu all

(Algus "Meremehes" nr. 15–16, 1999)

## Sõda kolib...

Juba Jaapanis, Kobe sadamas, võis aimata mingisugust olukorramuutust. Siiani oli meid kaubatehingu käigus ikka tatami peale kutsutud. Seekord ei tehtud seda mitte. Raadiost kuulsime, et Hanoi oli käinud sm. Kossõgin isiklikult. Ilmselt oli midagi teoksil.

Kui me nüüd Haifoni jõudnult, nagu tavaliselt, jalgpalli mängima ruttasime, oli staadion hõivatud. Meie küsimuse peale, millal plats vabaneb, öeldi kellaaeg. See oli veerand tundi enne pimeduse saabumist...

Ärajäänud mäng tõi meelde hiljutise sõpruskohtumise siinsamas Haifonis. Sadamasse sattus korraga kaks Odessa laeva, ja poolakad olid samuti kahe laevaga esindatud. Et ka meie käisime samas palli togimas ja meeskondki oli täiesti olemas, siis mahtusime meie radistiga ka koondisesse sisse.

Odessalastest olid neli-viis meest liigas mänginud, ja kuna poolakatest võis silma järgi sama arvata, siis oli oodata tulist heitlust. Meile loovutati linnastaadion, mis oma kivist istepinkidega meenutas veidi Vana-Kreeka gladiaatorite areeni. Koguni müürihed olid välja pandud. Ka sõja ajal vajasid inimesed leiba ja tsirkust. Pinkidel oli istet võtnud üle tuhande inimese. Enamik küll poisikesed, kuid mis sellest. Meie jaoks oli see elavmüür koduseinteks, mis pidid aitama.

Mäng algas poolakate ägeda survega. Üks aadressita pall sattus täpselt poolaka jalale, ja seis oli 1:0. Poolakate poolt vaadatuna. 2:0 tuli penaltist. Apelleerisime küll kohtuniku poole, kuid too jäi enesele kindlaks. Ettenägelikult oli kohtunikuks kaubeldud vietnamlane, et oleks erapooletu.

Siis aga otsekui võluvitsa väel hakkas meie mäng klappima. Järjekordse rünnaku ajal tõstsid poolakad juba rõõmsalt käed: "Gool!" Ei ta olnud ühti, minu käsi jõudis vahele. Nurgalöögist tulnud kõrge tsenderduse püüdis lüheldane eestlane kinni ründajate peade kohalt. Poolaja lõppedes ei olnud seis 2:2 sugugi enam nii nukker vaadata.

Oli "minu päev": see oli mu elu parim mäng, ja kõik tuli välja. Tuli välja ka see meeletult pikk hüpe värava alanurka. Pall oli löödud meisterlikult, madalalt, posti lähedale. Kui midagi puudu jäi, siis löögitugevusest. Aga selliseid ülitäpseid palle ei julge isegi suured meistrid täie jõuga lüüa. Hiljem

interklubis lauas istudes arvas poolakas, et minu kasvu arvestades oleks pidanud lööma lati alla, ja kõvasti. Aga oleks on paha pois.

Mäng lõppes seisuga 4:2, seda juba meie poolt vaadatuna. Aga ega sõpruskohtumises kaotajaid pole. See leidis kinnitust interklubis, mis tavaliselt kell 22 kinni pandi, aga tol päeval olid seal laudad ka veel peale keskööd kokku lükatud...

Järgmisel päeval läksime võrkpalliväljakule. Sadama territoorium oli vennalikule humanitaarabile kitsaks jäämas ja laopinda juurde vaja. Selleks sobisid ideaalselt meie "klubiruumid". Postid ja võrk olidki veel alles, kuid pallil polnud enam kuhugi kukkuda. Punased kogusid löögirusikat Saigoni suunas ja tagala pidi töötama ranges rindesüsteemis. Igasuguste meelelahutuste ja spordüritustega olid asjad ühelt pool. Paaril korral õnnestus veel diplomaatilise korpuse õuel võrku mängida, aga varsti peeti sedagi sündsusetuks. Üritasime viimast võimalust – söesadama lähistel kohalikega. Asi lõppes sellega, et meie saime kohud täis nende pakutud rohelistest teest, nemad aga said peapesu valvsuste kaotamise pärast. Tundus, et hiljutistest sõpradest olid saamas vaenlased. Et see täiesti reaalne võis olla, näitasid sündmused Tamanskil, kus lõplikult purunes sild Moskva–Peking.

Enam ei julgenud isegi poolakad sadamapääslast ilma luba näitamata läbi käia. Kui enne võtsid poolakad neid tõkestada püüdnud valvuril püssi käest ja istutasid mehe väravaposti otsa, siis nüüd tehti neile endile ärtust ära. Dokumendid võeti vastutavale hoiule ja saadeti hiljem firmasse.

Sama saatus ootas neid, kes sadama ja interklubi äärses pargis vietnami tüdrukutega vahele jäid. Seni sai rangelt karistada vaid nais-terahvas – võõramaalasega intiimsuhetesse astumise eest. Uus ajastu tõi uued kombed.

Nõukogude laevades kruniti samuti poliitilisi mutreid koomale. Kompleksivabadel üritustel polnud lihtsalt enam kohta. Interklubis ei lükatud laudu kokku nagu varem ning see suleti täpselt ettenähtud ajal.

Laevast laeva, käest kätte liikusid käsitsi ümberkirjutatud leheküljed Solženitsõni romaanist "Gulagi arhipelaag". Vladimir Võssotski terava ja tabava tekstiga laule kuulati ja lindistati samuti salaja. Kõike seda, millel tõega vähimatki pistmist, mis

inimesi huvitas ja mõtlema ergutas, pidi tegema vargsi.

Hiinlastega tärisid relvad. Jaapaniga asi veel nii kaugel ei olnud, kuid, nagu öeldud, tatami peale meid saket maitsuma enam ei kutsutud. Eks olnud külalislahkuse kadumine agressiivse välispoliitika tagajärg. Sula sai otsa.

Sõda kolis. Lõunas, Saigoni piirkonnas käisid ägedad lahingud. Kottpimedat troopikaööd valgustasid pidevalt laskude ja tulekahjude kumad.

Meie rendileping kippus ettenähtud nelja kuu asemel kuueks ümber kujunevat, ning minul sai villand. Naine ja tütar olid juba Tallinna kolinud ning koduigatsus võttis võimust. Sadamast enam radiogrammi saata ei saanud, sest laevade raadiojaamad pidseeriti kinni. Kuid seda ainult sadamas viibimise ajaks. Välisreidile jõudnud, läks minu avaldus teele. Kui Haifoni naasime, oli mu vahetusmees kohale jõudnud.

...Ja jälle oli Vladivostokki suunduvat laeval üks mees reisijana peal. Elas see reisija laatsaretis ning tundis elavat huvi vana-vene kirjaviisi vastu. Algul oli natukene võõras, paar lehekülge läksid veerides. Ent siis hakkasin mõistma, ega saanudki enne pidama, kui kõik viisteist Emil Zola romaani olid kaanest kaaneni läbi loetud – selleks ajaks oli Eestis ilmunud ainult "Sõekaeuurid".

Sõit läks Jaapani kaudu. Nii kujuneski mu viimaseks Nipponi sadamaks Tokio. Viimast korda otsin välismaa nänni välismaalt.

Jäänud olid väikesed formaalsused. Veel püüti mind ümber veenda. Kuid siis sain tööraamatu ja lõpparve kätte. "Minu" inspektorist oli vahepeal ülema asetäitja saanud. Lahkusime väga sõbralikult.

Nüüd, juba vaba mehena, jalutasin mööda mineraalvee firmapoest "Lastotška". Reklaamilind paistis esmapilgul küll väga tõepärane, kuid arvasin mäletavat kohta, kuhu tõeline suitsupääsuke armastas pesa teha. Jõudsin Pamjatniku juurde. Tuttav müüjanna märkas mind ja hakkas siili sünnitama. Konjaki ja šampuse segu tõi kaasa mõnusa surina ning silme ette kauge abaja ning selle rannaliivale käivad Läänemere lained...

Mõni aeg hiljem lugesin Tallinnas ajalehest "Rossija", et mootorlaev "Zaysan" kingiti Vietnamile pärisseks.

Arvo Uuk  
(Lõpp)



## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	A	2	G	3	A	4	R	5	I	6	K	7	S	8	U	9	L	10	E	11	V	
12	H	A	B	O	M	A	I	13	N	E	N	Ä										
14	I	M	I	N	A	P	P	15	G	I	R	S										
16	N	B	17	D	I	18	O	19	L	A	A	S	20	I	T							
21	G	I	K	K	23	J	A	24	M	A	I	C	A									
25	K	A	L	A	A	N	26	E	N	D	O	R										
28	M	29	U	U	L	30	M	31	U	R	D	O	C	32	H							
33	A	N	34	K	A	A	P	E	R	35	D	A	S									
36	T	I	L	37	G	A	38	D	39	M	E	E	R	E								
40	S	M	U	U	L	41	R	E	S	42	S	43	U	R								
44	O	A	45	U	N	E	A	E	47	G	48	M	S	G								
49	N	K	50	D	N	O	K	51	S	T	Ä	52	O	O								

PAREMALE: 1. Agarik. 7. "Sulev". 12. Habomai. 13. Nenä. 14. Iminapp. 15. Girs. 16. NB! 17. Dio... 19. Laas. 20. It. 21. Gikk. 23. Jamaica. 25. Kalaan. 26. End or... 28. Muul. 30. Murdoch. 33. ... an. 34. Kaaperdas. 36. Tilgad. 39. Meere. 40. Smuul. 41. Ress. 43. Ur... 44. Oa... 45. Uneaeg. 48. Msg. 49. N, K. 50. "DN", "OK". 51. Stä. 52. OO.

ALLA: 1. Ahing. 2. Gambia. 3. Abid. 4. Ronikala. 5. Ima. 6. Kaplan. 7. Sipa. 8. Unga. Andres. 9. Leisi. 10. Enrico Caruso. 11. Västar. 18. Ojamaal. 22. Klukhuud. 24. "Meremees". 25. K. Matson. 27. Do. 29. Unimak. 31. UP. 32. H. Sergio. 35. De... 37. Gunn. 38. Drak. 42. Smä. 46. Eo. 47. GT.

# 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 6623777, Fax 6318444

Eesti  
 Meremuuseum  
 (Pikk 70)



Põhiekspositsioon  
 Eesti merenduse ajaloost

Näitused

"Pakri" rootslased.  
 Ajalugu ja rahvakultuur"  
 "Märgid meie teel"

Operatiivteabe stand

"Lennuki" ümbermaailmareisist

Avatud K - P kl. 10 - 18

Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja

"Suur Tõll"

ajutiselt suletud

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas

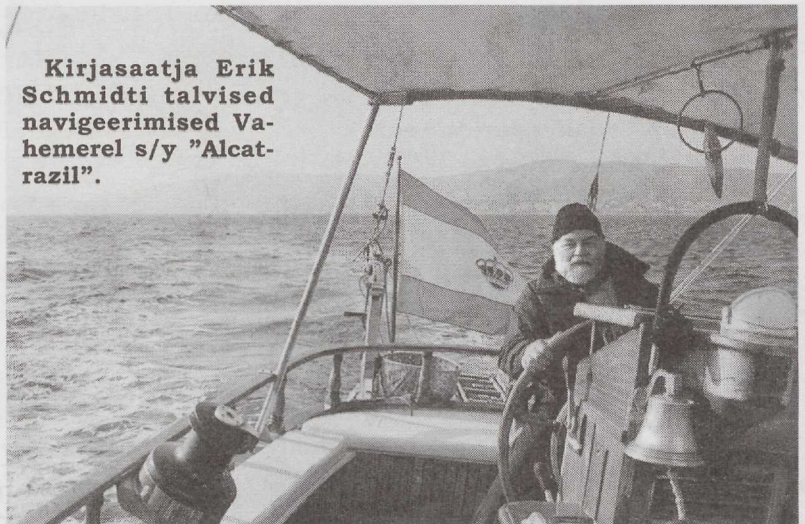
(Regati pst. 1)

avatud kell 10 - 18

Suletud esmaspäeval ja reedel

Infotelefon 6 398 024

Kirjasaatja Erik  
 Schmidti talvised  
 navigeerimised Va-  
 hemerel s/y "Alcat-  
 razil".





14. aprillil seisid  
AS Tallinna Sadam  
sadamates:

**Vanasadamas**

"Viking Bulker" (Bahama) – laadib ümar- ja hakkepuitu

**Muuga sadamas**

"Teekay Freighter" (Norra) – laadib naftat

"Peter Shmidt" (Malta) – laadib naftat

"Volgo-Balt 246" (Vene) – laadib turvast

"Medin" (Vene) – laadib saematerjali

"Riga Trader" (Panama) – laadib metsa

"SCF Champion" (Libeeria) – laadib naftat

"YKK Lee" (Panama) – laadib väetist

"Kagu" (Eesti) – lossib nisu

"Northern Island" (Malta) – laadib alumiiniumi

## Kes meil käivad

"Atlantis Spirit" (Küpros) – laadib alumiiniumi

**Paljassaare sadamas**

"Atlantic Crusader" (Küpros) – lossib kakaoube

"Claudia-A" (San Vincent) – laadib saematerjali

"Seagull" (Belize) – lossib kala

**Paldiski Lõunasadamas**

"Hampeel" (Küpros) – laadib turvast

"Miramar" (Saksa) – laadib vanametalli

"Aksay" (Vene) – laadib paberipuitu

Eesti Merelaevanduse  
laevade asukoht  
14. aprillil

"PAUL KERES" – teel Brake'ist Rio Grandesse

"GUSTAV SULE" – New Yorkis

"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel

Dunkerque'ist Norfolkis

"HAAPSALU" – Århusis

"VILJANDI" – laevapereta rendil

"RAKVERE" – teel Moerdijkist Blithi

"NARVA" – Helsingis

"VALGA" – laevapereta rendil

"SAKALA" – Tunises

"HARJUMAA" – Antwerpenis

"KUIVASTU" – teel Doualast

"VALKLA" – Takoradis

"LARISSA" – teel Rouenist Cotonou'sse

"VAINDLO" – laevapereta rendil

"MUHU" – laevapereta rendil

"ABRUKA" – laevapereta rendil

"VILSANDI" – laevapereta rendil

"SOODLA" – teel Pärnust Skognisse

## Neile, kes ootavad...

"KLOOGA" – teel Monfalconest Mariupolisse

"MUUGA" – Antwerpenis

"VIRTU" – Bremerhavenis

"KALANA" – Bremerhavenis

"KURKSE" – teel Rotterdamist

Grangemouth'i

"DIRHAMI" – teel Antwerpenist Helsingis

"KAPTEN KONGA" – teel Horsensist

"KAPTEN VOOLENS" – teel Mänttyluuttost

Fecampi

"MEHAANIK KRULL" – teel Helsingborgist

"LEHOLA" – teel Marseille'st Tunisesse

"LEMBITU" – Dublinis

"VARBOLA" – Dublinis

"LEILI" – Tunises

"CALIBUR" – Kielis

"TRANSESTONIA" – Bekkeri sadamas

"TRANSBALTICA" – Helsingis

"NEPTUNIA" – Teesportis