



Ilmub alates  
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 4 (224) 2000

# MEREMEES

Hind 14 krooni





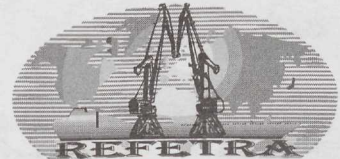
"Meremehe" ilmumist rahastavad:



**ESCO**  
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



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

*Linda Line*





# M E R E M E E S

Nr. 4 (224)

2000

## PAKUME LUGEDA:

Lihtsaid vastuseid ei ole	4
Uus laevaliin alustas	5
Ametiühingukommentaar	25
REEDERIJUTT	
Kaupluse ja laeva rent pole võrreldavad	6
"Läänemere Trofee" tuli Eestisse	9
"Scania" läks liinile	9
SADAM	
Pärnu sadam ja Pärnu Sadam: kuidas tänane olukord tekkis	10
"Kanalisatsiooni kehtestab seadus"	14
Monopol viib igasuguse äri hauda	15
Uusim Pärnu sadamaist	18
Merekultuur pole elitaarne eluviis	30
MEREPÄÄSTJA	
Kärbitud tiibadega kajakas	20
Kevadisi kalamehelugusid	22
Laev põles	23
Balti Laevaremonditehas jättis "Silja Line'i" omanikele hea mulje	24
MEREVÄGI	
Rootsi mereväe ülem Eestis	26
Eesti sõjalaeval on oma vapp	27
AJALUGU	
Käsin Piirivalve Valitsuse likvideerida	26
Rahua ajal lahingülesandeid täitmas	28
Vana laeva juubel	33
"Meremehe" ristsõna	33
MUUSEUM	
"Suur Tõll" Pärnus Merepäevadel	32
"Lennuk" Uue Maailma lõpus	34
"Viiking" sai lisahoone	36
Publiku tungival nõudmisel	37
Uus sõiduvõimalus	37
JÄRJEJUTT	
Kirjad Taanimaalt I	38

Esikaanel: Et Pärnus on palju sadamaid, pole raske kaht korraga ühele pildile saada.

Madli Vitismanni foto Siimu sillalt.

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

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

### Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann

Postiaadress:

Pikk 70, 10133 Tallinn

Käsiposti postkast:

Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja

Toimetuse asukoht:

Tatari 64, "Printall". Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:

6461 318

NMT 252 38 088

GSM 250 38 088

e-mail: [meremees@online.ee](mailto:meremees@online.ee)



Pärnus on sadama lähedal "Kapteni Kõrts". Nagu Kuresaares ja Tallinnas, kuigi Tallinna oma on saksikuma nimega - "Captain's Club".

### Pärnu on sadamalinn

Perspektiivitust, kohaliku tähtsusega, peasjalikult kalalaevade sadamast Pärnus on kümne aasta jooksul saanud nüüdisaegne, kahe miljoni tonnise kaubakäibeni pürgiv kaubasadam. Ainult et ühel juhul on sadam tervik, teisel juhul on kaubasadamaid kolm, nii et on väga tähtis, kas (Pärnu) sadam kirjutatakse väikesed või suure tähega.

Kümne aasta jooksul on linnavalitsusi mitu olnud. Sadamate juhid mäletavad nende laevasõbralikkust erinevalt, ent hiljem jäävad ajalukku aastaarvud, mil üks või teine sadama(linna) tulevikku mõjutav otsus tehti. Mullu käis Pärnu sadamais 894 laeva.

Tänases "Meremehe" esinevad neli Pärnu sadamajuhti. Kolme sadama kaubakäibe suhe on ligikaudu 3:1:1, neljas on jahisadam - veel üks näide sellest, kuidas Eestis tekib külalissadam kaubasadama toel. Väikesadamate valdajail oli ühenduse "Hoiu Eestis merd!" korraldusel võimalik Eesti esimese sinilipusadama kogemusi kuulata.

Et seminar oli sadamalähedases Tartu Ülikooli Pärnu Kolledžis, kus saab turismialast haridust, võis teadetetahvil näha arvukaid õhtuse ja poolekohalise töö pakkumisi - kvaliteetset teenindustööjõudu vajab suvituslinn palju.

Tööjõu kvaliteet on ka merendusjuurtega hotell-sanatooriumi "Viiking" probleem. Et külastajaid teenindataks kiiresti ja korrektselt nagu laevas.

Hotell on Pärnus ka ettevõtteil: "Reldori" tööstusküla kolmes hoones on 100 m<sup>2</sup> suurused boksid, milles naaberettevõtted üksteist võimendavad. Ühest kohast leiab näiteks autohuviline nii auto- kui autotarvikute kauplused, autokummivahetuse, -värvimise kui ka -pesula või hoopis jalgrattapoe. Samas on ka büroohotell.

Pärnu merekultuuri tähelepanuväärne märk on, et aastaid tagasi märkas tööjuht kaevetööd peatada ja merearheoloogid päästekaevamistele kutsuda ning Eesti saab nüüd uhkustada haruldase hansakogega. Seetõttu on küllap õige "Suur Tõll" Pärnusse rahvale vaadata viia, eriti kui seetõttu ka mõni taastustöö laeval tehtud saab.

Pärnus korraldatakse 15.-18. juunini merepäevad. Peatoimetaja



## ainult 1 küsimus

28. aprillil korraldasid koolituskeskus "Pro Patria" ja Konrad Adenaueri Fond ümarlauakohtumise infrastruktuuri erastamispoliitikast Eestis. Esinduslikul kohtumisel, millest võttis osa ka peaminister Mart Laar, selgitasid peajasjalikult AS-i Eesti Raudtee erastamiskava erastamis-spetsialist Väino Sarnet, majandusminister Mihkel Pärnoja, teede- ja sideminister Toivo Jürgenson ning tema nõunik Ardo Ojasalu.

Kuigi räägiti raudteealuse maa hoonestusõigusest, ostjate hoolikast va-

**Miks peaks raudtee kuuluma ühele (tulevasist) vedajaist ning kas see ei halvenda teiste vedajate konkureerimistingimusi?**

likust ja tõhusast järelevalvest nende edasise tegevuse üle, ei saanud oma kolm korda eri sõnastuses esitatud küsimusele – kuidas välditakse riske raudtee müümisel (mis saab siis, kui ostja tahab raudtee sulgeda või kallimalt naabermaale edasi müüa) – ettekandjailt rahuldavat vastust ettevõtja Tõnis Palts. Ainus, millega ta leppis, oli Mihkel Pärnoja lubadus, et Eesti peab end õigusriigiks ja meil kehtivad seadused ning sedalaadi tegevusel on lepingulised takistused. "Meremehe" tänased vastajad, kes peaksid raudteeasju hästi tundma, ei anna samalaadsele küsimusele üksmeelset vastust.



**Eesti merenduses on halbu näiteid sellest, kui "tee" kuulub ühele vedajale või mitu ettevõtet tegutsevad ühele kuuluvas "väravas". Seetõttu tundub õiglane, kui sadam kuulub ühele ettevõttele, kuid operereivad võrdsetes tingimustes paljud operaatorid. Samuti võiks kogu Eestis tegutsev raudteevõrk ehk kuuluda ühele (riigi) ettevõttele, selle sõita eri ettevõtete veerem nagu autoettevõtted riigi maanteel või laevafirmad riigi sadamas.**

Madli Vitismanni foto

## Ekstremistikommentaari

Raudtee eripära meie tingimustes on, et 200-l kilomeetril on mõistliku infraääri ajamine võimatu. Kui keegi ei usu spetsialiste ja arvab, et poliitika on asi iseeneses, siis tuleksin vaid meelde Edelaraudtee erastamise näidet, milles tõsiasjade ideologiseeritud mütologiseerimine on andnud juba praegu veidravitule tulemust. Samas on teada raudtee kogemustest, et 300 kilomeetri raadiuses toimuv reisirajavedu on mõistetud olema doteeritav. Seda võib arvestada või mitte, kuid lihtsalt ignoreerida ei saa. Sama kehtib ka infra osas "suurel" raudteel.

Halvim, mis saab meiega juhtuda, on korraga inglise Railtrack'i kogemust – seal püüti sinilindu poliitilistel kaalutlustel, täna on aga raudteeregulaator sunnitud lausa trahvima infrakompaniid, mis küll on riiklik ja sõltumatu vedajaist, kuid ei täida oma kohustusi, sest tema majandamise mehhanism seda ei soosi, vaid soosib kulutatavat investeerimist ja sealtkaudu hoopiski operaatorite konkurentsivõime langust teiste veolikiidete võrreldes.

Potentsiaalse huvidekonflikti vastu aga aitavad Euroopa Liidu vastavad eraldatud ja transparentse raamatupidamise ning võrdse juurdepääsu tagamise reeglid ning – pangem tähele! – infrakompanii sissetuleku sõltuvus vedajate hulgast ja veetava kauba massist, mitte kõrgest tariifist ja püsikulude totaalsest kompenseerimisest, mis aga on eraldatud infraääri puhul peaaegu paratamatu... Raivo Vare

## Lihtsaid vastuseid ei ole

Seoses selle küsimusega sooviksin teemat natuke laiemalt käsitleda selle asemel, et konkreetsele küsimusele vastates riskida pealiskaudsuse ja vastutustundetusega. Põhjuseid on kaks: esiteks sellepärast, et Balti Cresco Investeerimisgrupi AS on Eesti Raudtee erastamisprotsessis osalemine tõttu huvitatud pool ning ma tahaksin vältida spekulatsioonide ja konkreetseid hinnanguid; teiseks aga seetõttu, et nii küsimus kui ka teema ja transpordi ning transiidiga seotud valdkond tervikuna vajaks sisulist analüüsi. Alljärgnev arutelu muidugi ei ammenda seda teemat.

Minu subjektiivsel hinnangul on vaidlused ja otsused (või otsustamatus) Eesti Raudtee erastamise ja riigi infrastruktuuri valikute küsimustes taandunud põhiliselt kahele tõenäoliselt paratamatule, kuid Eesti majanduse arengu ning konkurentsivõime seisukohalt tühisele "väärtuse kandjale" – ühest küljest poliitiline auditoorium, mis otsuseid

langetab, ei ole (mõningad erandid välja arvatud) kompetentne ei mikro- ega makroökonomika küsimustes; tihti ei suuda poliitilise mandaadiga otsustajad end ja oma valijaskonda kriitiliste valikute tegemiseks organiseerida. Teisest küljest aga käsitleb kohalik ettevõtjaskond (eelkõige suureettevõtted ja nende liidrid) struktuurset otsuseid kitsalt isikliku kasu seisukohalt (mis on ka loomulik). Viimane väljendub massiivses ja tihti küünilises lobbyis. On kahjuks saanud tavaliseks, et erinevad Eesti otsuselangetajad muudavad oma valikuid ja hinnanguid lühikeses aja jooksul totaalselt, unustades tihti isegi selgitused oma meele muutuse kohta. Ja demokraatia häiritud traditsiooni tõttu Eesti ühiskond talub seda.

On jäänud mulje, et heaks lahenduseks peetakse seda, kui poliitilised liidrid ja majandusliidrid omavahel n.ö. kokku lepivad. Kahtlen, kas selline dialoog annab optimaalse lahenduse struktuursete majandus-

otsuste jaoks. Paraku ei huvita rahvusvahelist tööjaotust ja konkurentsi mitte see, "kuidas" otsuseid Eestis langetatakse, vaid "millised" need otsused on. Olen üsna veendunud, et riikide, rahvaste ja aina rohkem multinatsioonsete korporatiivsete institutsioonide globaalse konkurentsi tingimustes tuleb majanduslikke ja sotsiaalseid protsesse analüüsides vältida lihtsaid stesnaariume. Ütlust "kõik geniaalne on lihtne" (mida ma muuseas ise ei usu) ei saa tagurpidi pöörata – "kõik lihtne ei ole geniaalne"! Selle põhimõtte vastu eksimine on küll lihtne ja sama lihtsalt toodab see vigu.

Ülaltoodu illustratsiooniks sobib nii Eesti transiidikoridori kui ka energetika ümber toimuv.

Samal ajal on küsimused, millega minu arvates peaks tegelema, arengu seisukohast fundamentaalsed. Eesti transiidikoridori konkurentsivõime (loe: mitte ühe või teise operaatori edukus), turg ja Eesti koridori konkurentsivõime (võib-olla



# Uus kiirlaevaliin alustas

17. aprillil tegi avareisi "Silja Line'i" omanikfirmale "Sea Containers Ltd." kuuluv ühekereline kiirlaev "SuperSeacat Four".

Laev valmis mullu Itaalias Fincantieri tehases ja sõidab Tallinn–Helsinki liinil Itaalia lipu all. 20 miljonit Inglise naela maksnud kiirlaev jõuab Helsingisse poolteise tunniga ning teeb päevas neli edasi-tagasi reisi – ühe võrra rohkem kui teised kiirlaevad. Seetõttu jääb seisuaega sadamas pool tundi kuni tund, nii et esimesel päeval jäi reisijaid maha.

Sõitjaille on kahel tekil istumissalongid, on ka kohvik, kauplus ja baar, samuti saab välistekile minna. Laev

on uudne stabilisaator ning in-valifit.

Vanemmehaanik Lars Helgerssoni töökoht on roolikambris vanemtüürimees Olavi Kannelhovi paremal käel – masinakontrolliruum on arvutis, sinna vaatavad ka kaamerad. Kui see ei funktsioneeriks, saab masinaid juhtida käsitsi või viimase võimalusena otse masinaruumist. Kumbki peamasin on omaette, sellele lisaks on abimasinaruum. Roolikambri tagasein on klaasist, mis võimaldab reisijail salongist

näha, kuidas laeva juhitakse. Juhtpult on integreeritud nii radar, elektrooniline kaart, GPS kui ka kajalood.

Laevaga tegeleb "Sea Containersi" filiaal, turundusega "Silja Line". Itaalia lipuga laeval on Itaalia kapten – Lupi Benedetto. Seetõttu vajatakse lootsi nii Tallinnas kui ka Helsingis. Laevaohvitserid on Skandinaaviast, teenindajad – tulipunases sjuuariesivormis noored daamid – Eestist *Baltic Group Internationali* kaudu tööle saanud. Nende vastu on Soome Meremeeste Unioon protestinud juba talvel, pärast laeva liiniletulekut aga püüdnud streiki korraldada.

**Madli Vitismann**

"SuperSeacat Fouri" personaliprobleemi kohta vt. lähemalt lk. 25.

Pikkus	100 m
laius	17,1 m
süvis	2,75 m
dedveit	340 t
võimsus	36 000 hj
kütusekulu	5,2 t/h
kiirus	37,8 sõlme
reisijaid	689
autosid	164
laevapere	26

## "SuperSeacat Four"



Peale autode mahutab laev ka 4 bussi.



Vanemtüürimees Olavi Kannelhovi ees ja kõrval on integreeritud seadmetega juhtpult.

eeliseid tegelikult polegi või on need kunstlikud). Koridori läbipaistvus – kas turu subjektid näevad koridori struktuuri ja selle kõiki kulusid ja kas need kulud on tekkinud vaba või piiratud konkurentsi tingimustes. Põhiliselt selle kriteeriumi järgi teevad globaalsed operaatorid oma pikaajalise strateegilise valiku ühe või teise koridori partneriks valimisel.

Rääkides infrastruktuurist ja transiidist tuleb rääkida Eesti turu anomaalsusest. See ei peegelda ainult Eesti turu väiksust, vaid ka tõsiasja, et adekvaatse konkurentsi tekitamine infrastruktuuris ja infrastruktuuride vahel ei ole lihtne ka arenenud majanduskeskkondades. Ühest küljest võib kujuneda probleemiks see, et infrastruktuur, mis igal juhul maksab palju, tegelikult ei too-dagi tagasi ei otse ega ka sünergiliste äride kaudu. Teisest küljest, eriti Euroopas, on levinud seisukoht, et riikidel peab olema universaalne infrastruktuur. Väikese vaese riigi seisukohalt pole see küsimus minu arvates siiski selge. Tihti ei pruugi näiline lisaväärtus olla midagi muud kui

ebaühtlane ümberjaotus. See on tänase Eesti transiidikoridori suur probleem – kuidas optimeerida raha (ja selle hinna ning otsuste) ja "füüsilise" vara (ning vastavate investeringute realistliku amortisatsiooni) jaotus infrastruktuuri ning tema klientide ja operaatorite vahel. Ja Eestis on kindlasti üks tulemusi see, et operaatorid on otseselt või kaudselt lasknud infrastruktuuril ja selle omanikul (maksumaksjal) kinni maksta oma teatud kulud. See on tüüpiline siirderiikide majandustele, kuid lõpmatuseni see nii kesta ei saa. Endise Nõukogude Liidu investeeritud amortiseeruvad lõplikult ja riigil tuleb mingil hetkel otsustada, kas, kui palju ja kuidas maksumaksja puuduvat osa (operaatorid iseseisvalt ei suuda reeglina infrastruktuuri üleväl hoida, kuid see on pikem teema) infrastruktuuri kulust finantseerib (kelle huvides?).

See küsimus võimendub teravaks just nimelt struktuursete otsuste käivitamisel – näiteks erastamisel – samal ajal, kui poliitilisel otsustajate auditooriumil erinevalt (era)ette-

võtjast tõenäoliselt puudub motivatsioon ning strateegiline visioon oma eesmärkide prioritseerimisel. Tahan sellega öelda, et erastamise välja kuulutamine on väga lihtne otsus ja ei pruugi objektiivsetest tingimustest üldse sõltuda, kuid erastamise realiseerimine on keeruline ning selle tagajärjed on Eesti riigi väiksuse ning vaesuse tingimustes pöördumatud. See on igal juhul raske valik.

Kokkuvõtteks, kuid mitte teema lõpetuseks – oluline on minu arvates "mõistliku" tasakaalu leidmine ja kardan küll, et see ei sõltu mitte maksimaalse (pseudo)liberalismi kultiveerimisest või keeruliste valikute tahtlikust lihtsustamisest, vaid professionaalsest analüüsist ning suutlikkusest allutada poliitiline tahe pikajaliste konkurentsi-suutlikele, kuid võib-olla ebapopulaarsele valikutele.

Balti Cresco

Investeeringurupi direktor,

AS-i Eesti Merelaevandus

nõukogu esimees

**Olev Schults**



# Kaupluse ja laeva rent

## Estline 10

Vastab Estline AS-i tegev-  
direktor ANDRES LAAR

**Kas "Estline" tähistab kuidagi 10 aasta möödumist avareisi-päevast?**

Täpselt samal päeval ilmselt mitte, aga muidu küll. Iga-aastane traditsioon on *kick-off* meeskonnale – niisugused auru väljalaskmise peod mõlemale vahetusele. Möödunud aastal jäid need ära, sest oli parajasti omanikuvahetus. Need on juuni alguses, ja tulevad veel veidi pidulikumad kui tavaliselt. Aga igal juhul sisaldavad need nii töist, sportlikku kui ka meelelahutuslikku alget. Ennelõunasel seminaril annab juhtkond ülevaate olnust ja räägib tulevikust. Praeguses olukorras on eriti vajalik töötajatele tulevikuplaane selgitada, ja need kokkusaamised on selleks kõige ideaalsem koht. Aasta-aastalt tuntakse ka asja vastu üha enam huvi.

Seejärel tulevad sportlikud mängud, tavaliselt kas korv- või jalgpall. Viimases on meie mehed eriti tugevad; paljud mängivad nüüd Eesti madalamas liigaski – *Saku* meeskonnas on palju meie töötajaid. Tallinnas võimaldame neile ka treenimist.

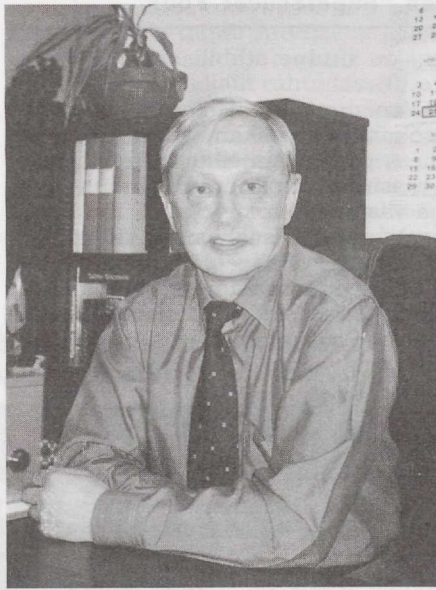
Infot sisaldavaile reklaambukletidele paneme muidugi number kümne peale. Plaanis on teha ka üks väike väga ilusate merepiltidega album, juures mitmes keeles tsitaate mere kohta.

Oleme neis asjus püüdnud ühtset firmastiili välja kujundada, büroo "Zoom" tegeleb sellega. Aga teha on veel küll, muuseas ka ühtlustada Eesti ja Rootsi poolt.

**Esimesed Rootsist tehtud reklaambrošüürid pakkusid sealseile inimestele imehuvitavat tundmatut linna. Kumb pool nüüd takkajärgi vaadates teie arvates seda liini rohkem vajas – Eesti või Rootsi?**

Alustamise juures ma ju ei olnud. Aga puht-subjektiivselt tundub, et oli vajalikum eestlastele. Olime siin paratamatusest tingitult väga kinniselt elanud, vaid Helsingi vahet sõitis pool aastat juba kaks laeva.

Olen ikka imestanud, kuivõrd julge otsuse tegi omal ajal *Nordström & Thulin*. Kui räägitakse kontsessioonilepingust, soovitan alati nimetada



Andres Laar

asju oma nimedega: tegelikult oli tegemist investeringute kaitse lepinguga. Kujutatagu ette, kuhu *N&T* oma rahadega tuli: investeeris N. Liitu käivase laevaliini kümneid miljoneid SEK-e. Keegi ei teadnud tollal, mis siin juhtuma hakkab. Ta pidi ju ometi mingisuguse kaitse saama. Ka B-terminaal on *N&T* rahadega ehitatud; isegi korraliku ehitusmaterjali pidi tollal sisse tooma. Alles hiljem ostis sadam selle välja. Sama lugu oli Stockholmis Tallinna-terminaaliga. Seal tulevad nüüd, muuseas, suured ümberehitused, tehakse eraldi politseijaoskond jms., sest Schengeni lepinguga ühinemisel muutub sealne piir lepinguriikide välispiiriks, mis peab olema täiesti kindel.

**"Estline'il" on praegu kasutuses neljas suur laev. Viiendal, "Baltic Kristinal" on oma fännid: kiidetakse vaiksema ja rahuliku õhkkonna pärast. Sügisel pidavat aga uus tulema.**

Ei usu, et sel aastal uut ja suuremat laeva tuleb – õige aeg selle võtmiseks on juba möödas. Niisugune tuleks ikkagi võimalikult vara aasta alguses liinile tuua. Septembris, kui hooaeg juba läbi, pole sellisel investeringul vist mõtet.

Mulle meeldib "Baltic Kristina" veel selle pärast, kuidas ta lainet löikab – jätab väga hea mulje. Olen sellega sõitnud ka tugevama tuulega – mulle üldse meeldib tormine meri rohkem kui vaikne, võin seda tundide kaupa vaadata, saarlane, nagu ma olen...

**Kas lähikonnas teiste firmade laevadega olete ka sõitnud?**

10 aasta eest sõitsin väga palju Soome vahet; *Vikingi* ja *Silja* laevadega nüüd muidugi ka. Möödunud sügisel käisime spetsiaalselt vaatamas, kuidas teenindus on: "Finnjetiga" Helsingisse, "Silja Serenade"iga" edasi. Ei räägi laevadest, neid muidugi ei anna võrrelda. Aga meie teenindustase on parem. Meelelahutus oli seestast seal uhkem.

**Teil on rohkem personali, see-tõttu ei jää konveieri muljet.**

Üks väike näide: seal ei saa rootsi lauas veini valida, mingist kraanist tuleb lihtsalt punast või valget. Ja *à la carte* teeninduses ei olegi mu isikliku arvamuse kohaselt midagi võrrelda. Kuid muidugi annab ka meie teenindusel veel midagi enam ära teha.

**Kas teie reisijad on ka mingeid otseseid pretensioone esitanud?**

Ükski teenindav firma ei saavuta klientide sajabotendilist rahulolu, mõni rahulolematu võib ikka leiduda.

Aga eks meilgi ei tee nii kalda- kui laevateenindajad mõnikord oma tööd lõpuni hästi. Nurinat vahel on. Näiteks on inimene pileti ostnud, aga laeva ei saa, seda eriti Stockholmist poole peal. Auto on osutunud standardmootudest erinevaks, ja teda pole sellest õigel ajal hoiatatud. Otse teeninduse kohta laevades mingeid kirjalikke pretensioone ei mäletagi.

**Kuidas tänapäeval edeneb kuu aega kriginal läinud koostöö Rootsi poolega?**

Praegu ei nimetaks seda küll kuidagi krigisevaks. Mul saab sügisel täis viis aastat selles firmas; iga aastaga on koostöö läinud paremaks. Ent muidugi võib ka juhtuda, et midagi selle koostöö poole pealt jääb tegemata, mingi informatsioon teisele poolele edasi andmata või muud niisugust. Finantsidega tegelejate vahel on need aastad küll tihe koostöö olnud. Mul näiteks algas see Anders Wehtjega kohe esimesest päevast. Ja pean ütleva, et ta õpetas mind väga palju – siia finantsidirektoriks tuleku eel ei töötanud ma enam sel alal, olin teatud mõttes roostes – tegelesin viimati hoopis ärikoolituse ja konsulteerimisega.

Rootslased on üha rohkem hakanud hindama Eesti-poolset *managementi*. Liini loomise ajal polnud Eesti poolel nii suuri juhtimiskogemusi ja ehk ka teadmisi. Eelarvete ja liiniraportite tegemine käis algul ju Stockholmis; alates 1996. aastast aga tuli kõik Tallinna. Ilma mingi minupoolse sunnita andis sealne



# pole võrreldavad

## Estline 10

juht Anders Wehtje jupikaupa aina siiapoole asju üle. Tõenäoliselt on tegemist ühelt poolt loomuliku arenguga ja teiselt poolt ka otstarbekusega – pean silmas madalamaid töökulusid Tallinnas.

**Õeldakse, et vahepeal kadus Rootsist usaldus "Estline'i" vastu. Kas see on teie meelest taastunud?**

Igal juhul taastumas. Seda näitab aasta-aastalt sealse reisijatehulga kiire suurenemine. 1995. aastal andsid tulu enamjaolt Eesti reisijad. Praegu on kolme esimesega kuuga reisijate protsent 60/40 rootslaste kasuks, ja see tõuseb: aprillis-mais on see ilmselt juba 70/30. Kui vaatame turu mahtusid, siis on see ka loomulik: siinpool elab 1,4 miljonit potentsiaalset sõitjat, lisaks natuke Lätist, Leedust, Venemaalt. Sealpool asuv Skandinaavia on aga määratult suurem turg. Normaalse vahetuse korral olekski 80/20.

Siitpoolt minnakse ka turvalist teed, ilma Leedu-Poola piiril vaevlemata, edasi Euroopasse. Tänavu hakkasime müüma *TT-Line'i* pileteid, millega edasi saab. Laevasõit on vaieldamatult odavam kui lennukiga.

**Kuidas firma uue (kaas)omaniku otsimine läheb? Kardate juba? Kaugele võrrale peab ju hakkama seletama, mismoodi siin mingi asi kombeks ja mis otstarbekas.**

See on muidugi küsimus praeguste omanikele. Ja kartma ei pea sellepärast, et kui tuleb ka uus omanik, siis ega ta hakka siin ise asja korraldama, ikka palkab inimesed, kes selle töö ära teevad. Kas need on praegused juhid või palgatakse uued, see on iseküsimus. Igatahes pole ilmselt ühegi potentsiaalse investori huvides firmat kinni panna. Kui investeerib, siis selleks, et liin jätkaks. Kas samade laevadega? Vaevalt. "Baltic Kristina" on küll armas laev, aga väike. Kaks aastat tagasi kevadel, kui tuli, siis see rahaldas. Aga tänaseks on turg nii võimsalt arenenud, et suvel suudaksime kaks *Reginat* täis panna – mõtlen üht laevatäit kui 1100–1200 inimest, sest nii palju suudame veel viisakalt teenindada. *Kristinal* on see arv kõigest 500... Tekib ka sõidukite disproporsioon.

**Olete kasutanud kolmandaks aluseks kaubalaeva, kuhu olete pannud reisijateta sõidukeid.**

Kaubamahud on tugevasti tõusnud, tuleks ka nüüd panna. Aga see pole nii lihtne, et kalkuleerid, vaatad, et vaja, ja panedki.

**Kas sel on tähtsust, et erinevalt varasemast ajast juhib ettevõtet nüüd finantsist? Üksvahe vaheldus siin teiste laevafirmadega võrreldes juhtkond väga sageli.**

Ei usu, et on peamine, et ettevõtte juht oleks just finantsist. Juhte võib olla igalt elualalt. Aga finantsistil on ettevõttest muidugi kõige parem ülevaade, see on vaieldamatu. Ettevõtte kõigist tegevusvaldkondadest pead üht-teist teadma – mitte peensusi, aga ülevahtlikult. Kui iga kuu valmistan ette detailsed raportid, siis kuneb ikka väga hea piilt.

**Missugune on nüüd, 10 aastat pärast alustamist, rootslastest töötajate osa laeval?**

Neid jääb vähemaks. Eestlaste osa laeva *manageridena* on tunduvalt suurenenud. Osa intendante on juba eestlased; meil on laevadel kaks intendanti: üks juhib n.ö. rahateenimist ja teine vastutab hotellipoole ning varustamise jms. eest.

Üldse kokku on praegu veel 8 skandinaavlast nelja vahetuse peale. Töötavad kruisiohvitseri ja peakokana. Et enamik reisijaid on rootslased, siis peab ohvitseride hulgas olema ka inimene, kes tunneb rootslasi ja üldse skandinaavlasti ning oskab perfektselt keelt. Paljud meie töötajad oskavad rootsi keelt ja on võimelised suhtlema, aga kultuuritausta põhjalikum tundmine on väga tähtis.

Lisaks on krupjeed ja muusikud, kes pole meie töötajad.

Ka ostud teeme suuremalt osalt Eestist, sealhulgas ka kõik lihatooted. Meie poliitika on üha enam Eestist sisseoste teha. See puudutab nii laeva varustamist kaupadega kui ka tehnilise *managemendi* poolt. Laevade tehniline korrashoid ja remont käib juba mitu aastat täielikult Tallinnas, seda korraldab "Eesti Mere-laevandus". Mis ei tähenda, et selleks vajalikku ostetak ainult Eestist, vaid ikka üle maailma.

Üht-teist reisijate tarbeks minevat on siiski kasulik Rootsist osta. *Tax-free*-kaupade hankija *Inflight* varustab paljusid laevafirmasid; mida rohkem ostad, seda suuremad boonused.

**Eestiski on vahepeal tekkinud päris tugev ametiühing. Kuidas arenevad suhted EMSA ja SEKO-ga?**

EMSA-ga saame täiest rahuldavalt läbi, meie suhted on tõised. Kolmandat aastat on kollektiivleping. Suuremaid õiendamisi ei ole, oleme kõik rahulikult läbi rääkinud. Ametiühinguid tuleb aktsepteerida, neid ei tohi

vaadata kui vaenlasi. Tegelikult on ametiühingu eesmärk suuresti sama mis *managemendil* – töötajatele töö kindlustada. Kui läbirääkimistel on sul argumenteeritud seisukohad, siis leiad ka teiselt poolt mõistmist. Rootsi ametiühingutega pole seni asju ajada olnud.

**Kas kaptenid sõidavad Stockholmi juba lootsita või veel mitte?**

"Regina Baltica" sõidab, aga "Baltic Kristina" veel mitte. Nõue on, et laevas oleks kaks lootsimisloaga kaptenidiplomiga laevajuhti, aga meie vanemtüürimehed on nii noored, et polnud jõudnud veel kaptenidiplomit saada. See olukord paraneb detsembrikuise määrusemuudatusega, mis lühendab kapteniks saamise staaži. Vana seadus nõudis vanemtüürimeestelt 24 kuud sõitmist.

**Teie juures veel 2 korda 24 – vabad päevad arvestatakse välja.**

Täpsemalt: 2 aastat staaži. Veetude amet algatas valitsuse määruse muutmise ja see on nüüd vastu võetud. "Baltic Kristina" vanemtüürimehed on meil muidu lootsimiseks valmis: keeleksam antud, kaardieksam antud. Puudu on saarestikus sõidu eksam ja kaptenidiplom. Nad on äärmiselt tublid. Õppisid vaba vahetuse ajal; koolitustunnid korvasime.

**Kas pingelisemat tööd Stockholmi saarestikus ja firmale tehtud kokkuvõtteid ka kuidagi korvate?**

Kokku on lepitud lisatasu lootsita sõidu eest.

**Seda te neile ei ütle, et luba teil on, ja me maksame, ärge ka sandi ilmaga lootsita võtke?**

Niisugust asja ei saa neile keegi öelda. Firma juhtkond ei saa kaptenit õpetada, kuidas sõita, see on välistatud. Küll aga, kui on tormised ilmad, informeerib kapten, mida ta teeb. Kaldateenistus peab teadma, mis sünnib.

**Kuidas hindate oma firma võimalusi kokkade ja teenindajate võistlusel "Läänemere Trofee"?**

Kui mul see võimalus on, siis ostan seal kindlasti oma firma loose, tegin seda ka eelmisel aastal, kuid meie firma ei võitnud.

Meie firma võimalused on head. Ma ei ole küll selle ala spetsialist, aga üht-teist jagan ka sellest valdkonnast. Teades üldist taset meie laevadel – see on kõrge. Meil on palju noori tegijaid. Oleme neid võimalust mööda püüdnud koolitada. Ka enne tänavust lähenevat võistlust on nad koolitust juurde saanud.





# Estline 10



**"Äripäeva" andmeil oli "Estline'i" käive 600 miljonit. See peaks väga hea number olema, kui arvestada, et Hansateel on märksa rohkem laevu ja käive on miljard.**

Jah, number ei ole paha. Aga kasumit pole tõesti kunagi olnud. "Estline" kui firma on ju mitu korda alustanud otsast peale.

**1992. aastal alustas Eesti laevaga ja meeskonnaga; 1994. aasta sügisel alustas täiesti tühjalt kohalt ...**

Isegi mitte tühjalt, vaid miinus 50-st – märksa kergem oleks olnud, kui alustanuks täiesti uus firma uue kaubamärgiga. See oleks saavutanud kiiremini resultaadi kui "Estline". Õnnetuseta oleks 1994. aasta olnud kasumiaasta, ütlevad vanad materjalid, mida olen vaadanud.

**Nüüd on viis aastat kulunud, et sinna tagasi jõuda.**

Viis aastat ongi õieti ühe liini sissetöötamise aeg. Ega palju varem reisiliinilt kasumit oodata ei ole. Tänavused prognoosid on head. Palju oleneb dollarist ja kütuse hindadest. Esimesed kolm kuud näitavad häid võimalusi. Aprillismais reisijate arv samuti suureneb. Suvel erilist suurenemist ei saa

olla, sest ka eelmisel aastal olid laevad suvekuudel täis, ja laevad ei ole kummist.

Agale panuse teinud teenidusele. Alates märtsist on keskmine kulutamine laevadel möödunud aastaga võrreldes suurenenud. Mitte hüppeliselt, aga reisija kohta keskmiselt 40 EEK-i, mis on tegelikult päris palju. Ka aprillis on see tendents jätkunud; pole kahtlust, et jätkub ka mais. See sõltub suuresti sellest, kui palju on reisijate hulgas eestlasi, kui palju skandinaavlasti – viimastel on ju mõttekas laeva raha jätta. Neil on mõtet kasutada oma võimalusi kvaliteetseks õhtu veetmiseks laevas odavamalt kui maal.

Oleme natuke muutnud oma kruiisikontseptsiooni – püüame rohkem müüa laeva kui sellist, rõhudes oma teenindustasemele. Ka ei võta kogu meelelahutusprogrammi ainult Eesti poolelt, vaid nädalalõppudel osa ka Rootsist. See on uuematüübilisem ja aktiivsem, niisugust Eestis polegi. Peame rahva laevas liikuma saama. Ei saa loota, et reisija tuleb lihtsalt laeva ja hakkab automaatselt raha sisse tooma – seda ei juhtu, peab ikka ise vaeva nägema.

**Kas niisugust kasumlikkuse saavutamise võtet pole tahtnud kasutada, nagu mõned teised laevafirmad siin läheduses: ei anna rootsi lauas 70 rooga, vaid 50, kallate veini ka kraanist ja paneite kohviaparaadile hinnasildi külge?**

Oleme isegi arutanud. Selle raha eest, mille praegu sisse kasseerime, on valik võib-olla tõesti liiga lai. Toitude valik peab olema otsustarbekas, mitte priiskav. Meil mõnikord võib-olla on. Aga kraanist veini laskmise peale vaevalt läheme ja kohvile ka eraldi hinda ei pane. Olemasolevat taset ei tahaks küll allapoole lasta.

**20. aprilli "Äripäevas" mainiti Stockholmis sadama ees võetud pikaajalisi kohustusi – mis need on?**

Ei tea, et *Estline AB* bilansis oleks mingeid pikaajalisi kohustusi, see oli seal väärinfo. Terminaali eest maksame sadamale renti.

**Kuidas tax-free tulevasele kadumisele vaatate? Kas olete selleks midagi teinud, et ei kaoks?**

Ei, otseselt mitte. *Hansatee* on teinud tugevat lobitööd. Oleme välja öelnud, et toetame neid täielikult. See on ka eelkõige lühemate liinide huvi, meil on *tax-free* osatähtsus tunduvalt väiksem. No ja oleme siin ikka öelnud, et üks hakkame siis läbi Mariehamni sõitma... Aga teiseks: arvan, et Eesti esimeses etapis Euroopa Liiduga ei ühine.

Laevafirmadele on *tax-free* väga oluline tuuallikas. Mu teada pole Eestis üheski ministeeriumis merenduse ja just reisilaevanduse asjatundjaid. Nad ei kujuta ette, mida see äri tähendab, võrdlevad laevu hotelli või suure kauplusega. Aga ükski kauplus ei maksa sadamamaksu, seal ei ole miljonites kroonides kütusekuulu, ei maksa tuletorni- ega jäämurdemaksu – olematu jäämurdmise eest; ka kauplusehoone ja laeva rent pole üldse võrreldavad.

**Ja lisaks sõidumeeskond, kes justkui ei tooda ju midagi...**

Ka see. Kõige parest peabki reisilaevandusel olema mingi täiendav tuuallikas. Selleta lõpetavad paljud tegevuse. Eks vaata, mis hakkab juhtuma teiste liinidega. Ei usu, et nad ainuüksi piletimüügi pikemas perspektiivis välja veavad.

**Aastapäeva eel sobib prognoose teha. Kui suureks arvate reisijate hulka kasvada võivat?**

Praeguse koosseisuga on "Estline'il" võimalik vedada umbes pool miljonit inimest, millele oleme ka suhteliselt lähedal. Hindame oma selle aasta reisijate mahuks 488 000. Eelmise aastaga võrreldes oleks kasv 15,3% – siis oli see number 423 000. Rootsi türi juurdekasvu peaks seejuures olema 25%. Siit- ja sealtpoolt tulevate reisijate suhe peaks jõudma sel aastal vahekorra 37/63. Eesti reisijaid arvestame tulevat 180 000, mis on enam-vähem sama kui eelmisel aastal. Siin olulist juurdekasvu ei planeeri. I kvartalis oli eestlasi küll 11% rohkem kui aasta tagasi. Skandinaavia turg oli esimese kvartali jooksul vaoshoitud ja rahulik, aprillis aga kasvas Rootsist ostetud piletite arv 16%.

**Kas autotekk on juba nii täis, et pole enam kuhugi panna?**

Autotekk on muidugi täis, ega selle tonnaažiga suurt juurdekasvu ei saavuta. Ehkki I kvartalis on juurdekasv aastatagusega võrreldes 8%. Ja eelarve täitmise pole üldse mingit probleemi, kaubavedu on tolle ajaga võrreldes tugevasti elavnenud.

**Kui kaua arvate oma firmat sel liinil üksi tegutsevat?**

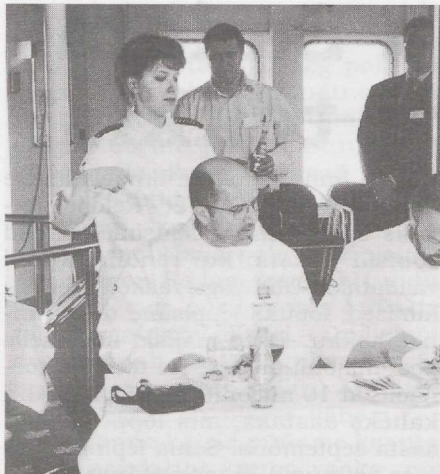
See oleks spekulatsioon. Seda, et suurt huvi kusagilt ei paista, olen öelnud selle aasta kohta ega julge öelda järgmise kohta, sest missugune firma siis praegu oma pikema aja plaane avalikustab. Aga juba praegu on sadamas üsna kummaline olukord: laevu on nii palju, et peavad väljuma praktiliselt minutilise täpsusega nagu metroos. Lennukite väljumine lennuväljadel sellega võrreldes lausa venib.

**Mari Vamba ja Madli Vitismann**



**Tänavusel "Läänemere Trofee" baarimeeste võistlusel askeldas mulluse võitja Seija Väisäneni ("Silja Line") kõrval tänavune võitja, esimest aastat võistelnud Meelis Piir ("Estline").**





Eesti žüriiliige Dmitri Demjanov.



II koha saanud "Estline'i" kokad Oleg Kaljas ja Angelika Udeküll autasustamissaginas.

#### Auhindu said:

Koht	Kokad	Kelnerid	Baarimehed
I	Silja Line	Silja Line	Estline
II	Estline	Estline	Birka Line
III	Birka Line	Eckerö Line	Viking Line

## "Läänemere Trofee" tuli Eestisse

Tänavune laevakokkade ja serverimispersonalistide võistlus "Mare Balticum Trophy" 3.-4. mail "Regina Baltical" oli juba neljas. Žürii Christer Lingströmi juhtimisel oli enamjaolt sama mis varasemal aastal, võistlejad aga vaheldunud. Ning sponsoreid lisandunud.

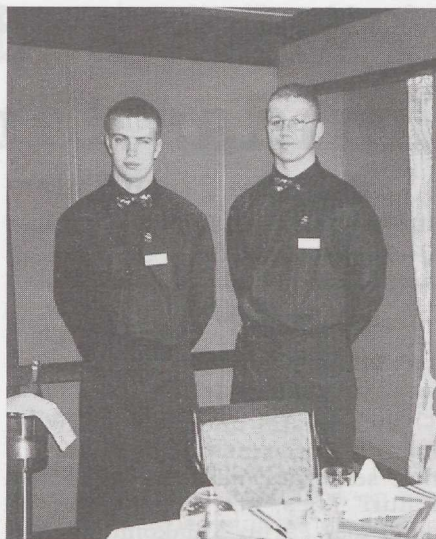
Viieliikmelise võistkonna – kaks kokka, kaks kelnerit ja baarimees – panid välja kuus Läänemere laevafirmat: "Birka Line", "Eckerö Linjen", "Estline", "Silja Line", "Unity Line" ja "Viking Line". Võistlusel osalemist ei pidanud vajalikuks "Tallink". Rohkesti oli publiku hulgas varasemal aastal võistelnuid, ent mõned neist võistlesid tänavugi.

Baarimeestel oli vaja vastata teooriatesti küsimustele ning publiku ees aja peale etteantud materjalist valmis teha aperitiiv ja long drink. "Estline'i" baarimees Meelis Piir sai lisaks esikoha rahalisele preemiale ka "Absolut Vodka" tehnikauhinna.

Kelnerid pidid tegema teooriatesti, teenindama žüriiliikmeid ning katma laua kihlatuile. Lauakatmisel, mis ka publikule näha, pälvisid žürii tunnustuse niihästi väga traditsiooniline "Silja Line'i" kui ka moodsate noortepärase nõudega "Estline'i" laud.

Kokkadel oli vaja esimesel päeval valmistada eelroog, teisel päeval põhiroog: kõigile anti ühesugune toiduainekorv ja kaks tundi aega. Viie-minutilise hilinemine võis tuua miinuspunkte, peamiselt otsustas ikka maitse, kuigi roa juures arvestati ka ökonoomsust ja ilu.

Pidulikult õhtusöögil pakkusid oma võiduroogi mullu võitnud "Viking Line'i" kokad. Järgmise võistluse õhtusöök tuleb valmistada "Silja Line'i" kokkadel, ent stabiilse esinemise eest sai parima laevafirma rändauhinna "Kalaroots" pererahvas – "Estline".

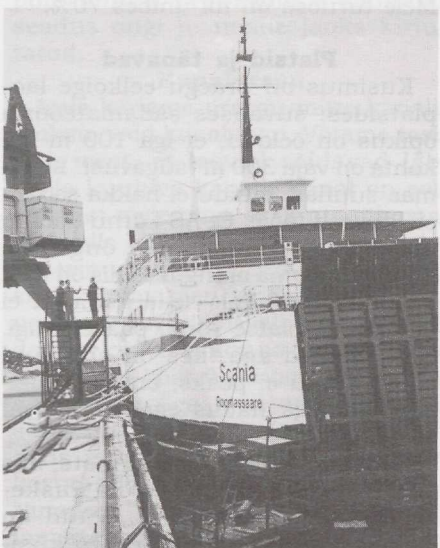


II koha võitnud "Estline'i" kelnerid Marek Tust ja Marko Makke oma laua kõrval.



Edaspidi peavad kelnerid ka laulda ja tantsida oskama. Rootsi trupis "Made in Sweden" oskavad.

Madli Vitismanni fotod



"Scania" sai tehases korda.

## "Scania" läks liinile

11. mail esitles Saaremaa Laevakompanii vastremonditud "Scaniat" veel Balti Laevaremonditehases. Laeva tutvustasid kaptenid Otto Ojamaa ja Andrus Saat ning vanemtüürimehed Ivo Keerd ja Sergei Smoljakov, vanemmehaanik Virgo Vinkel ja perenaine Tiina Leesik.

Kaks kuud kestnud remondi järel algas töö üleandmine. Suuremad tööd olid võrviisiiri ja rammvaheseina vahele veekindla võõrirambi, samuti veekindla ahtrirambi ehitamine ning peamasinate hooldustöö. Remonditi reisijaruumid, värviti üle pardad ja autotekk ning paigaldati ahtritekile varikatus.

"Bureau Veritase" klassifikatsiooni 13/3 E kohaselt võib "Scania" sõita Läänemerel, jääklass on III.



Laeva esitlesid kaptenid Otto Ojamaa ja Andrus Saat.

Madli Vitismanni fotod



# Pärnu sadam ja Pärnu Sadam: kuidas tänane olukord tekkis?

**Vastab AS-i Pärnu Sadam juhatuse esimees Peeter Volkov**

**"Pärnu Kaluri" sadamast sai Pärnu Sadam, siis AS**

**1993–1995**

1993. aastal andis riik riigivara munitsipaliseerimisaktiga Pärnu linnale selle vara, mis enne oli "Pärnu Kaluri" käes, kes selle oli saanud omal ajal Pärnu Kalakombinaadilt. Selle vara hulka kuulusid kaks kesklinnas paiknevat sadamakaid, üks portaalkraana, sissesõidukanal ja igasugust liikuvat vara. Selle vara baasil asutas linn munitsipaaltevõtte Pärnu Sadam. "Reldor" tuli kaasa "sundüürnikuna", kes opereeris sadamas – samal aastal oli nendega tehtud tähtajaline rendileping, mis kestis 1997. aasta jaanuari lõpuni. Lepingus oli fikseeritud ka renditasu, mida me muuta ei saanud – vastavalt rendiseadusele pidime seda aktsepteerima. Sadam teenis laevadelt; kogu kaubakäitlemiselt saadav tulu läks "Reldorile". Teades tollaseid tööjõu, mehhanismide, energia ja muid hindu, arvan, et nende teenistus oli päris hea.

Augustis 1993 võttis Pärnu linn vastu sadama saneerimiskava, milles nähti ette, mis asjad millises piirkonnas peaksid olema: kus purjekad, kus kalalaevad jne. Esmane eesmärk oli kesklinnast puistmaterjalide, just turba laadimine välja viia. Juhtisin tollal Pärnu Sadamat. Hakkasime turba laadimist ära viima, aga ei tulnud kuidagi välja, sest raha ei jätkunud: sadam oli kogu aeg kahjumis. On ju teada, et see, mida on võimalik laevadelt võtta, ei saa olla suurem kui teistes Eesti sadamates. Kaupa liikus kaunis vähe ning jääd tuli murda oma kulu ja kirjadega.

**1995–1997**

Nüüsi muudeti munitsipaaltevõtte 1995. aastal aktsiaseltsiks ja kaasati erakapital. Aprillis toimus seminar, kuhu olid kutsutud võimalikud investorid, päris hulka rahvast oli. Irvitasid vaikselt: mingi linna kontrolli all olev ettevõtte, millel ka veel kehtiv rendileping peal, miks peaksin sinna raha panema? Seal pole võimalikki teenida!

Õnneks leidis üks hull, kes juhtus olema Rein Kilik. Tema arvas, et on siiski võimalik teenida – aluseks sadama arengukava, mis nägi ette,



**Peeter Volkov**

et puistmaterjalide laadimine läheb ära Vana-Pärnu luhale, kuhu rajatakse uus sadam, ja aja jooksul lähevad kõik mahulised, linnakeskkonda transpordiga häirivad veod sinna üle. Keslinna pidi jääma suhteliselt väike kaubamaht ja edaspidi ehk mingi kruisindus.

Sadam hakkas arenema: minu mäletamist mööda panid eraomanikud sadamasse sisse miljon dollarit ja linn pani aktsiakapitaliks maaomandi, õieti hoonestusõiguse 99 aastaks, mis on ka teatavasti kinnisasi. Sellel põhinebki praegu meie maakasutus Vana-Pärnu sadamas. Seda oli 16 ha. Lisaks pani linn sisse ka munitsipaaltevõtte vara. "Reldorile" kuulus üks jupp pooleliolevat kaiehitust, viihall, üks portaalkraana ja hulk liikuvat vara. Selle kõik ostisime välja. 1996. aastal oli valminud puistmaterjalide terminaal; sinna ilmus uus huviline, praegune kergkruusa tootja. Tuli ka *Hansagraanul*; nende toodang läheb Rootsi katlamajade kütteks. Seal hakkasime juba ise opereerima. Muretsesime seadmed: hankisime, liisisime, laenasime. Samal 1996. aastal saimegi seetõttu kahjumist välja, et hakkasime laadimisoperatsioone ise tegeema.

**1997–1999**

1997. aasta oli juba suhteliselt edukas. Sai valmis kai laiendus, et oleks kergem tekklasti laadida. Ja jõudis kätte ka "Reldori" rendilepingu lõppemise tähtaeg. Sadama oma-

nik on linn, ja tollase linnavalitsuse tõsine tahtmine oli, et "Reldor" jätkaks opereerimist. Leidsime, et nad võiksid jätkata, kui rendihind läbi vaadataks. Olid väga rasked läbirääkimised; lõpuks leppisime uues hinnas kokku. Enne maksid nad meile pool miljonit aastas, ise teenisid tõenäoliselt 10 miljonit. Uus leping tehti kaheks aastaks, mis lõppes 1999. aasta septembris. Sama lepingu raames toimusid tasaarveldused vara eest, mis meil oli veel maksmata – viihalli, portaalkraana jne. eest. "Reldor" ei teinud enam ettepanekut Keslinna kail jätkamiseks, meie ka mitte.

**1999–2000**

Selleks ajaks oli meil Vana-Pärnus valmis saanud juba hulk laoplatse, põhiline tegevus ongi juba sinna üle läinud; kesklinnas hakkasime ka ise opereerima. "Reldor" ehitas ostetud maaomandi peale Jannseni tänavale endale suhteliselt lühikese ajaga kai. Nead ajavad oma äri, meie oma. Samuti ka laevatehas: on küllalt kitsal territooriumil puiduga opereerinud ja minu arvates hästi töötanud; ehtasid ka veel ühe kaikhajaurde.

Nüüd on Pärnus kokku 8 laevakohta; keskmisi laevu on võimalik kai äärde panna korraga 8. 3 tükki kesklinnas ja 2 Vana-Pärnus on meie omad; laevatehasel on 2, seal opereerib AS A&O; 1 laevakoht on AS-il Reldor. Kaide konstruktsioon on erinev, meil ja laevatehasel on laevakoht ilmselt odavamalt käes kui "Reldoril". Eelmisel aastal tegid kõik need kaid kokku 1,6 miljonit tonni. Meie turuosa on nii umbes 70%.

**Platsid ja tänavad**

Küsimus on praegu eelkõige laoplatssides: suvalises sadamateooria õpikus on öeldud, et iga 100 m kai kohta on vaja 300 m "sügavust" maismaas suunas, muidu ei hakka sadam efektiivselt tööle. Et AS Pärnu Sadam areneb piirkonnas, mis ongi ette nähtud sadama arenguks, siis on meil kõige lihtsam. Pole seda häda, et ei jätkuks laoplatse või ei pääseks ligi. Need mehed aga, kes on ehitanud sinna, kuhu ei peaks, on nüüd ligipääsemisega hädas ega jätku seal laoplatse.

Linnal on 1993. aastast mõte, mis seni oli rakendamata: viia raske-transport linnast välja. Nüüd on hakatud seda ellu viima. Kui küsida, kas selleks on õige aeg, siis



pean kahjuks vastama eitavalt. Ilmselt on poliitikutel tahtmine teha ja näidata, aga aeg pole mu meelest päris küps: puudu on ümbersõidutee, mis võimaldaks eksportööride jaoks valutult asja korraldada. Praegu peavad nad tegema 15-kilomeetrise ringi, ja see on paha. Aga kui ümbersõidutee valmis saab, siis pole kahtlust, et AS-i Pärnu Sadam kaid on tunduvalt paremas positsioonis kui teistel operaatritel. Kuigi – ümbersõidutee jõuab ka laevatehaseni välja, ja konkurents säilib. Ainult et laevatehasel on platse vähem.

Kesklinna kaisid püüame kasutada pakendatud kauba veoks, mis tekitab tunduvalt väiksemat liikluskorrumust ja mille jaoks on võimalik saada linnavalitsusest erilubasid.

### Veeala ja maa-ala

Sadama akvatooriumi käsitlus on natuke kummaline: sadamaseadus on selle koha pealt vigane, mille parandamiseks oleme teinud ka ettepaneku. Seadus ütleb, et sadama tegevuseks on vajalik veeala ja maa-ala ehk akvatoorium ja territoorium. Selle peab kinnitama valitsus ministeeriumi ettepanekul ja kooskõlastama kohaliku omavalitsusega. Kuski pole aga öeldud, mis juhtub siis, kui selle akvatooriumi ääres tegutseb parasjagu mitu juriidilist isikut. Väidetakse, et sadam peab kuuluma ühele juriidilisele isikule. Siin on sees tugev vastuolu. Seletuskiri käsitleb ainult laevaliikluse ohutust ja keskkonnakaitset. Kõik eksperdid väidavad, et seda vastutust pole võimalik jagada: üks vastutab. Minu teada on teede- ja sideministeerium alustanud meie pakutud muudatuse menetlemist; muide, ka Kunda sadam on teinud muudatusettepaneku. Tallinna Sadam muidugi ei esita: seal pole mingit probleemi – sadamaseadus ongi ju nende jaoks kirjutatud.

### Kanal+tasu

Meie korjame praegu mitte kanalmaksu, vaid kanalitasu. Võtame tasu selle eest, et laevad sõidavad läbi meile kuuluva kanali. Kanal on sellepärast meie oma, et linn pani omal ajal selle aktsiakapitalina sisse. Oleme teinud sinna täiendavaid kulutusi, ja võetav tasu läheb nende kompenseerimiseks, laevaliikluse korraldamiseks, keskkonna kaitsmiseks jne. Oleks kõik ühes omandis, oleks asi lihtne. Aga meil on erakapital sees. Ja lisaks: siis, kui "Reldor" ostis masinatehase tsehhi ära, ei kasutanud linn oma eelisostuõigust. Ning kui "Pärnu Kalur" erastati, sai laevatehas sealsete kaide ja maa omanikuks, jälle linn ei kasutanud

eelisostuõigust. Sellega ongi linn tekitanud olukorra, kus ta ei saa olla territooriumi ainuvaldaja.

Sadama kogu tegevuse aluseks on see, et Laari esimene valitsus munitsipaliseeris vara ja andis linnale ehk võttis *Pärnu Kalurilt* selle asja ära, mis oluiks *Kaluri* oma. Aga ega seda ei vaidlustagi keegi. Ainult et linn ei olnud järjekindel: oleks kõik teised territooriumid ka endale võtnud, poleks probleemi olemas.

Kui võtan ette vanad Eesti-aegsed sadamaplaanid, on näha, et jõe ääred olid kõik sadama omad – kasvõi viis sentimeetrit. Praegu reguleeritakse kogu seda omandit maaomandi kaudu, eeldatakse, et sadam on sisebassein, ja kui tal midagi on, siis see, mille valitsus eraldab. Aga olukorras, kui sadam on jõe peal, ja siin on mitu juriidilist isikut, tekib kohe segadus. Meie ettepanek oligi sadamaseadust täiendada niimoodi, et ministeerium otsustaks, kes vastutab laevaliikluse eest ja kes seda korraldab. Ja meie arvates ei saa seda teha keegi peale meie, sest vastasel korral kitsendatakse meie õigust kasutada mereala, milleks on kanal. Kui keegi teine tahaks seda teha, siis palun väga: otab kanali välja ja siis hakkab ise korraldama. Asi otsustati ikka sel momendil, kui linn pani kanali sadama varasse. Vastasel juhul tuleks kanal uuesti natsionaliseerida.

Kui nüüd meie ettepanek vastu võetakse, ja regulatsioon kirja pannakse, siis ei tohiks küll ühegi kaiomaniku ahistamist olla. Ka siamaani oleme nii käitunud, et kes varem reidil, see tuuakse varem sisse ja kes varem valmis, viiakse välja. Sisuliselt võib võrrelda eramaanteega: pulk on ees, ja kui seal sõita tahate, siis maksate. Võin arvata, et meie erainvestorid kõik sellepärast üldse aktsiaid ostsidki, et kanal oli vara hulgas. Asjade käik oli sellega ette programmeeritud, ja praegu pole

mu meelest võimalik enam midagi tagasi võtta. Tagasivõtmine tähendaks, et kanal müüduks ära. Kes siis ostaks? Linn? Riik? Aga kelle huvides? Teiste kaiomanike? Ent sel juhul on väga raske öelda, et kõikide huvides.

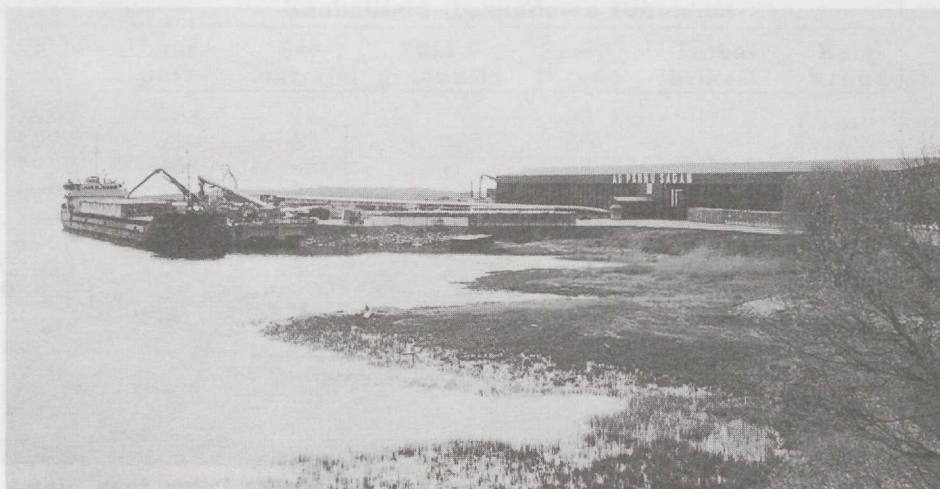
Paljudes kohtades on mitu sadamat ühes basseinis koos, aga kusa-gil pole nii, et kõik tahaksid laevaliiklust korraldada. Reeglina teevad seda maaomanikena riiklikud firmad, olgu Barcelonas või Riias.

Oleme muuseas lasknud nii *Heta* kui ka *Raidla* advokaadibürool kanali staatuse kohta ekspertiisi teha, ja mõlemad on arvanud, et see on korrektne asjaõigusseaduse ja ka Euroopa direktiivide mõttes. Linn on osanik, ja et selle esindaja on nõukogus sees, aga nõukogu kinnitab kõik hinnad, siis on meie arvates tagatud ka kohaliku omavalitsuse järelevalve. Aga võivad teha ka eraldi järelevalveorgani, kui tahavad, kontrollimaks, et me ülikasumeid ei saa. Aga pole ju saladus, et ega laevandus ei toogi niivõrd sisse kui kõik need kaioperatsioonid, see on kõigis sadamais niimoodi.

Raha oleme kanalissee juba sisse pannud. Kanali süvendamine pole veel päris lõppenud, sel suvel teeme ära, ja siis on 7 m isobaadini klaar. Praegu on õige öelda, et saab sisse tuua 5,5 m süvisega laevu.

Nii et mu meelest on nüüd ainult kaks võimalust: kas sadamaseadust muuta või see kanal ära natsionaliseerida. Raske öelda, kas linn ja riik magasid omal ajal asja maha, või ei tahtnudki kanalit oma valdusse võtta. Tallinna Sadam näiteks ei näinud Pärnu sadamas mingit perspektiivi ja seepärast ei tahtnud seda enda kätte võtta. Ja seetõttu tekkis munitsipalsadam.

Jäämurdmisega tegeleb riik, sobiva laeva tellib laevaliikluse juhtimi-



Pärnu Sadam on Pärnu jõel merepoolseim.





se keskus. See jäämurdja (tänavu oli "Protector") teeb teed kuni vastuvõtupoini, edasi teeme meie pukser "Arnoga". See viimane on kanalitasu sees. Kanalitasu elemendid on järgmised: süvendamine, mille kaudu pärast jookseb amortisatsioon maha; kõikvõimalikud hooldustööd; sadamakapteni teenistuse ja keskkonnakaitse labori ülalpidamine ning "Arno" ülalpidamine ja sellega talvel jää lõhkumine.

### Muulid ja tuled

Huvitav küsimus on, kellele kuuluvad Pärnu muulid. Olen täiesti veendunud, et kunagi olid muulid kanali kaitserajatised ja niimoodi ka kirjas. Aga kui kanal anti "Pärnu Kalurile" üle, jäeti muulid miskipärast andmata. Ja nüüd ei teagi keegi, kellegi kuuluvad. Praegu on linn need arvele võtnud, aga raha nende remontimiseks ei ole. Meie oleme kahel aastal neid mingil määral parandanud. Meie ettepanek on, et antagu mingi hoolduslepinguga meie haldusse, sest anname endale aru, et kui muulid ükskord kokku kukuvad, siis kanalis. Tuli muuli otsas on praeguse seisuga veeteede ameti hüdrograafiateenistuse oma. Alla on kirjutatud protokoll, et sadamasse sissesõiduga seotud märgid ja tuled antakse meile üle, aga siamaani on see tegemata, sest kogu sadama akvaatorium on kinni(s)tamata.

Linna osa sadamas on praegu 44%. Algul oli volikogu piirang peal, et alla 51% ei tohi olla. Aga teistkordsel aktsiakapitali laiendamisel see kaotati: eraomanikud panid raha juurde, linn ei pannud. Riigi, linna jne. kohustus on luua ettevõtluks soodus keskkond, selleks ei pea tingimata vara omanik olema. Kui näiteks

keegi ütleks, et hakkame Tallinna Sadama aktsiaid müüma, siis ma küll väga ei ehmataks. Miks ka mitte: äri nagu iga teinegi. Norrköppingi sadama puhul on põhikirjas sees, et linna osa ei tohi olla enam kui 49%. Küsisin: miks? Sadamapealik vastas, et on spetsiaalselt nii tehtud: linn ei ole nõnda efektiivne peremees kui eraomanik. Ja et poliitikud ei pääseks ligi. Kusjuures nad on Rootsis täiesti jäigal positsioonil, et sadam ja stividoriid on koos, kusagil ei ole *landlord*-sadamat – ametiühingu värk. Selgub, et viimane Stockholmi sadama stividoriifirma müüdi maha 4–5 aastat tagasi, samuti Kopenhaageni sadamas – läksid pankrotti. Põhjus lihtne: *landlord*il on maa, mida rentida, sellest elab ära. Aga stividoriifirma ei too sisse, ametiühing on nii karmid seadused ette lükanud. Tööjõud kallis, energia kallis – enam ei teeni. Siin on vastupidi – tööjõud ja energia on odavad.

### Naabrid

1995. aastal kutsuti "Reldorit" juurde, kui ostmine oli. Aga ta ei tahtnud, sest hea rendileping oli käes – nii ma arvan. Kuid protsessid on pikaajalised, ja seepärast on juhtunud, et mõnel on majandamistingimused ühesugused, teisel teistsugused. Ei saa ju niimoodi, et tahan hakata Raekoja platsil lambaid müüma, sest see on selleks parim paik, aga linnavalitsus ei luba. Küsimus on, kas kohalikul omavalitsusel on õigus piiranguid kehtestada ja misugused need võiksid olla. Aga seda küsimust ei oska mina vastata, seda peab linnapea käest küsima.

Jahisadam sai Kalevi Jahtklubiks 1945. aastal, kui kogu vara ametiühingutele üle anti. Eesti ajal oli see eraõiguslik mittetulundusühing. Klubi taastati 1988. aastal, tegutseb

mittetulundusühinguna. Hakkas ehitama maja, kuna vana oli maha põlenud. Et aga raha ei olnud, tuli seda linnalt küsida. Kuna see pooleliolev ehitus oli linnale kuuluv vara, siis läks 1993. aastal munitsipaaltegevõtte ja pärast AS-i Pärnu Sadam varaks. Sadam ehitas maja lõpuni. Linn tegi oma varaga, mida tahtis, ja pani selle sisse. Saan linnast täiesti aru: kui loodi firma, mis tegeleb kogu selle veeäärse värgiga, siis polnud tal ju mõtet igasuguste niisuguste asjade haldamiseks eraldi struktuure üleval pidada. Kogu majandamine on nüüd AS-i Vesivärv käes, ja klubi tegutseb seal kui mittetulundusühing. Nimetatud aktsiaselts tegeleb mereturismiga. Maja on neile välja renditud; ainult üks väike osa on meie kontori käes. Peab kõrtsu ja hotelli, purjetajad kasutavad duširuume ja sauna. Kevadel paneb ajutised kaid sisse, sügisel võtab välja. "Vesivärv" majandab muuseum ka Vergis ja Kuressaares. Vergi ja Haapsalu sadama aktsiad kuuluvad praegu kõik Pärnu Sadamale. Vergit me ei lasknud pankrotti minna. Näeme seal mereturismiga seoses perspektiivi. Praegu tõesti mereturism võrreldes kaubavedudega ei too sisse. Kaimaks ei too muidugi sisse, põhiäri peab olema kaldal – kõrts, kaubandus jne. "Vesivärv" saab sellega hakkama.

### Kes allavoolu, see koristab?

Kui sadamas mingi keskkonnareostus juhtub, siis korraldab kõrvaldamist sadamakapten. Skeemid on välja töötatud, toimuvad õppused. Muidugi informeeritakse ka päästeametit. Saame likvideerida reostust, kustutada tulekahjusid. Meil on labor, on laevad, saame ka reostuse tekitajaid tabada. Meil on pukserid "Arno" ja "Rudolf", aga viimane ei ole enam käigus. Ölikorjelaev on "Hermann" – pisike pukser. On veel mootorpaadid, millega labori inimesed väljas käivad. "Arno" teeb kaioperatsioone ja hoiab talvel akvaatoriumis jääd peenestatud olekus, suvel kindlustab vastavalt veeteede ameti nõuetele ohutust ning aeg-ajalt käib ka ära tellimustöid tegemas.

Viimasel ajal pole "Arnol" muid tellimusi olnud, kui et on mereinstituudi uurijatega väljas käinud. Panime süvaveetraaligi peale. Oli ka üks Prantsuse valitsuse projekt, millele ligi saime. Sisse see ei too, isegi jooksvaid kulusid päriselt ei kata, aga seetõttu oleme protsessi juures ning teame, mis lahes toimub. See on meie jaoks väga vajalik. Arvame, et ei saa oma äri ajada, kui ei hoiaks keskkonda korras. Kui linnakeskkonnas läheb häiriv faktor – tolmu, müra vms. – liiga suureks, siis kustutab see



Peeter Volkovi sõnul peab sadama toimimiseks laeva taga olema 300 m kauguseni laohooneid ja -platse.



meid ära, ja kui vette läheb mingeid aineid, siis samuti. Oleme juba alustanud, et asuda vastavat ISO standardit taotlema.

Jahtsadam on omadega mäel – neil on *sinine lipp* olemas, juba 1994. aastast, esimesena Baltikumis. See on kulukas, aga ääretult vajalik: tead, et saad ka homme tööd teha. Aga kui teed sadama valesse kohta, ja teed valesid asju valgel ajal, siis ei tea kunagi ette, millal tuleb mingi kõrvalmõjur, mis ütleb: ei, poisid, nüüd aitab. Mis ongi kahjuks meie naabrimeeste õnnetus praegu.

Võib-olla peaks linna külalistele hakkama korraldama Eesti rannikukruise, aga me pole veel nii kaugel, et seda ära teha. Usun, et leiame operaatori, kes need käima paneb. See võiks olla müüdav asi. Aga igal juhul palju sisse ei tooks. Kindlasti hakkaks see käima Kesklinna kaitl, ja see võiks tekitada sinna kinnisvaraarenduse – hotellid jne. Regulaarset reisiliiklust meile ei tule kunagi, selles olen veendunud.

#### Aastal 2000

Tänavune prognoos näitab, et jääme umbes samale tasemele, võib-olla vähenebki natuke. Kaubakogus oleneb ju sellest, mida turg teeb – mitte laevandus-, vaid eelkõige puidu- ja puistmaterjalide turg. Sadam pole kunagi asi iseeneses – seda on vaja tagamaa teenindamiseks. Tallinnas on lihtne: kui jääb naftat vähemaks, hakatakse vilja vedama või mida iganes; seal on tegu transiidiga. Meil transiiti ei ole, on vaid oma kohalik tagamaa, ja sellest on täpselt teada, mis siin on. Puit ja puidutooted, puistmaterjalid. Palki on oluliselt vähemaks jäänud; saematerjali hulk kasvab palgi arvelt kogu aeg, ja kunagi võib-olla jõuab kätte aeg, kui palki ei lähegi välja. Suuri töötlejaid tekib kogu aeg juurde. Ja on kõrvalsaadus – paberipuit. Aga selle kustutab ära tselluloos, millest küll ei tea, millal tuleb.

Tselluloositehas võib tähendada Eesti kohalikku kaupa käitlevatele sadamatele tähtsat muutust. Metsaraie ei ole praegu veel kaugeltki nii suur kui juurdekasv, seda võiks rohkemgi olla. Kui lätlased teevad Ventspils tselluloositehase, siis Pärnu sadama kaubakäive võib suureneada. Kui Eesti teeb Pärnu kanti, siis lõpeb kõik ära. Kui teeb Sillamäele või Kundasse, siis neil lõpeb täiesti ära ja meil väheneb 15%–20%. Aga et ei tea, millal tehas tuleb, kuhu tuleb ja missugused on mahud, siis pole me selle võimalikku mõju ka saanud analüüsida. Selge, et kui tuleb, siis peame mõnele teisele kaubagrupile üle minema.



Eri kaubaliikide jaoks vajatakse erinevaid laadimismehhanisme.

#### Keda teenib Matcom?

Matcom on vägagi efektiivne firma, teeb operatsioone – nagu "Palgard" teenindab Kundas, Muugal, veel siin-seal. Asutasime selle firma, et ennast paremini teenindada. Tõstab peale. Tõstukid on tema omad, meie rendime talle kaht portaalkraanat. Laadurid olid meil varem kõik liisitud või renditud, Matcom võttis need üle.

Matcom võtab finantskoormuse ja seisuriski enda peale. Pean ütleva, et hinnad on odavamad kui nt. "Palgardil". See jutt, nagu korjaks kanalitasu, on absoluutselt vale. Matcomil ei ole kanaliga mingit pistmist. Oma pumbaga on küll kanalit süvendanud.

#### Börsiettevõtteks

Pidime minema börsile, aga ei läinud. Sellepärast, et oli just see aeg, kui börs kokku kukkus. Polnud nagu asja: ei lähe ju turule kaupa

müüma, kui on teada, et keegi ei osta. Aga see on puhtalt omanike asi. Kasu oleks ehk niipalju, et börsiettevõtteid saavad paremini laenu. No ja au ka...

#### Kasvu põhjus on

efektiivsus eelkõige. Arvan, et oleme ära tabanud selle iva, kuidas majanduslikult efektiivne olla. Näen võimalust mõni uus kaubagrupp veel juurde leida, mis käivet oluliselt suurendaks, aga sellest on praegu veel vara rääkida. Meie eesmärk on võimalikult rohkem kaupa läbi lükata, sest mida suurem kaubakogus, seda väiksem peab olema marginaal, mida küsime oma klientide käest sealt vahelt. Seda rohkem teenime madalamate hindadega.

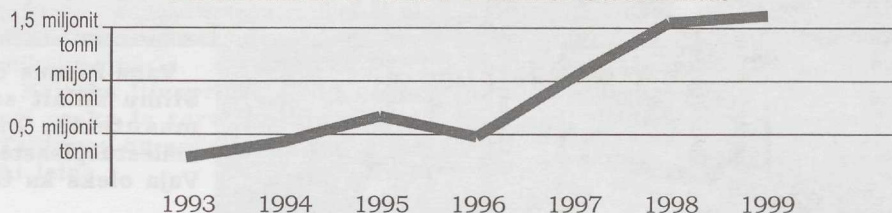
Mari Vamba  
Madli Vitismann

### Pärnus on puidu- ja turbasadam

Kaubaliigid (tuhandetes tonnides)

Aasta	Ümarpuit	Saematerjal	Puidugraanulid	Frees-turvas	Turbabrikett	Kergkruus
1993	182	11		30	17	
1994	290	37		66	5	
1995	468	43		88	38	
1996	270	41		82	59	
1997	789	49	44	111	63	30
1998	1 080	44	30	235	77	30
1999	1 391	59	19	111	63	33

### Veosekäibe kasv Pärnu sadamas





# "Kanalitasu kehtestab seadus"

("Äripäev", 2. mai)

## Laevu ja lootsimisi Pärnu sadamais

Aasta	Laevu	Lootsimisi
1996	370	740
1997	704	1408
1998	891	1782
1999	894	1788

## Eksasekantslerikommentaar

Arvan, et seadusloome eesmärk ei ole konfliktide ja erimeelsuste lahendamine. Ühegi seadusega ei ole võimalik neid kõrvaldada. Seadusloome eesmärk on reguleerida need valdkonnad, mis on reguleerimata, et anda toimingutele õiguslik alus.

Artiklis "Kanalitasu kehtestab seadus" toodud seisukohtadele annan järgmise arvamuse.

1. Põhiartiklis märgitakse, et sadamaseadus ei reguleeri üldkasutatavate veeteede, sealhulgas nendel asuvate muulide ja teiste hüdrorajatiste haldamisega seonduvat ning seda peetakse sadamaseaduse puuduseks.

Kuid sadamaseadus on sadamate seadus ja reguleerib vaid sadamaalal toimuvat. Väljaspool sadama akvatooriumit asuvatel veealadel, sealhulgas kanalitel toimuvat reguleerib meresõiduohutuse seadus. Nii on laevaliikluseks vajalike rajatiste haldus, vastutaja ja sellest tulenev finantseerimine sätestatud kahe, teineteist täiendava seadusega: sadamaseadusega ja meresõiduohutuse seadusega.

2. Sadamaseadus sätestab, et sadamaalal korraldab ja järelikult ka finantseerib kogu tegevust ning vastutab ohutuse ja teenuste eest sadama valdaja; meresõiduohutuse seadus sätestab, et väljaspool sadamaala teostab neid toiminguid riik riigieelarve kaudu, Veeteede Ameti jõududega, või kohalik võim, sõltuvalt

hüdrorajatise kuuluvusest. Sellest tulenevalt ei ole ka alust väita, et sadamaseaduse tehnilised sätted ei seonu finantseerimisega.

3. Artiklis märgitakse, et, juhul kui kaitsemuul, kanal või mõni teine hüdrorajatis asuks väljaspool konkreetset sadamat, see tähendab üldkasutataval veeteel, võiksid sadamavaldajad valida ühe "vanema" või siis Veeteede Amet selle isiku määrata, kes asja hooldaks. Sadamaseaduses on see küsimus ju täpselt reguleeritud. Otsustamine on antud Vabariigi Valitsusele kohaliku omavalitsuse volikogu kooskõlastusel. Kohalik omavalitsus üldistab asjast huvitatud isikute seisukohad ja langetab otsuse ühishuvisid arvestades. Lihtsustatult võib öelda, et nn. "vanema" valib kohalik omavalitsus, lülitades kulutusi nõudva hüdrorajatise selleks valitud sadama akvatooriumi piiridesse (sadama valdaja nõusolekul, muidugi).

4. Mõningane segadus on artiklitasude osas. Veeteede kasutamise eest maksab selle kasutaja e. laevafirma. Selleks kehtestatakse vastavad tasud. Tasud jagunevad sadamatasudeks ja navigatsioonitasudeks. Navigatsioonitasud laekuvad üldkasutatava veeteede kasutamise eest riigile; sadamatasud, sadama akvatooriumi ja hüdrorajatiste kasutamise eest – sadama valdajale.

Kui otsustatakse, et sisuliselt üldkasutatav veeteede (näiteks Pärnu jõe ka-

nal) lülitatakse ühe konkreetse sadama akvatooriumi koosseisu, siis kehtestab sadama valdaja vastava tasu, mis on vajalik oma kohustuste täitmiseks. Need kohustused on fikseeritud sadamaseaduses. Tasu võib kehtestada ka kohalik omavalitsus, kattes sellest sadama valdaja kulud, kuid otsene finantseerimine on selgem ja õigem. Tuleks nüüd selgitada, kas see raha ei olnud varem lülitatud riikliku navigatsioonitasu (tuletornitasu) sisse. Kui on, tuleks seda käesoleval juhul vähendada (see nõuaks täiendavat õigusakti), ja selle võrra suurendada sadamatasu. Igal juhul sadama klient ei peaks ümberkorraldusi rahaliselt tunnetama.

Kui asja nii korraldada, siis ei peaks tekkima konflikte sama piirkonna erinevate sadamate valdajate vahel, ja kui tekib, ei tuleks kohe ühe või teise huvides seadust muutma hakata. Muide, nende seaduste üleslugemine, millega käesolevaga öeldu otsestes seoses on, veniks pikale. Artiklis väidetakse, et kanalitemaatika tuleks reguleerida kas siis sadamaseadusega, või hoopis veeseadusega, või ehk asjaõiguseadusega. Tegelikult reguleerivad valdkonda nii need seadused, kui ka riigilõivuseadus, planeerimise ja ehitusseadus, kaubandusliku meresõidu koodeksi jne. jne.

Viktor Palmet

## toimetusest

Viktor Palmet saatis oma kaastöö ajendatuna 2. mai "Äripäevas" ilmunud artiklist "Kanalitasu kehtestab seadus", mille autorid on Ain Eidast Balti Transpordiakadeemiast ja Enno Lend Tallinna Tehnikakõrgkoolist. Autorid väidavad, et sadamaseadus vajab uuendamist. Nende sõnul ei ole seaduses meresõidu ohutuse ja keskkonnakaitse tehnilisi ja korralduslikke küsimusi reguleerivad punktid peaaegu seotud nende nõuete täitmise

finantskulutustega. Praktika näitab, et neid ei saa vaadelda kui teineteisest sõltumatuid. Üks näide on teenindavate merekanalite, üldkasutatava akvatooriumi töökorras hoidmiseks ehitatud kaitserajatiste hooldamise küsimuste reguleerimatus sadamaseadusega.



**Vana-Pärnus on hobuvankriaegne mastaap: kitsalt Siimu sillalt saab täisnurkselt pöörata Haapsalu maanteele, kus kurvi vastas oleval majal on mälestusplaaster sellest, kui palgiveok tuppa sõitis. Vaja oleks ka tänavatasu!**



# Monopol viib igasuguse äri hauda

Vastab Pärnu Laevatehase tegevdirektor Juhan Pihelbu

## Miks pidi laevatehas hakkama sadamateenust osutama?

Meil on välja ehitatud võimsad suure süvisega kaid, ja nende võimsust jääb laevaremondist üle. Ning kuna Pärnu on oma asendi tõttu talvel väga raskelt laevatatav ja navigatsioon keeruline, siis väikelaevad ei taha talvel Pärnu sadamasse tulla. Seetõttu on meil talvel remonditööde puudus. Sadamategevus aitab leevendada tööpuudust ja arendada kaht tegevust paralleelselt – nii remonti kui ka sadamateenuseid. Seda viimast oleme teinud juba üle kümne aasta, ja väga edukalt. Meie vastu pole ühtki pretensiooni olnud; suudame teiste siinsete operaatorfirmadega just laadimisel ja lossimisel konkureerida. Tegeleme nii puidu kui ka muu Pärnust läbi käiva kaubaga. Meil on sadamaala koos laoplatsidega kokku 4,5 ha; seda ei olegi nii vähe. Väga palju maad võtab enda alla kaheksakohaline elling; see on niivõrd kapitaalne ehitist, et seda muuta ei saa; laevaremondist vabal ajal võib kasutada küll laoplatšina.

## Kontorigi pole territooriumile ära mahtunud...

Me ei taha nii jõukalt elada, et paneme kõigepealt vägeva kontori püsti ja alles seejärel hakkame tegevust arendama. Praegu oleme siin ujuvtöökoja peal, mis rahuldab meid täiesti. Kui tulevad head ajad, võib-olla siis teeme ka uhke kontorihoone.

## Kuidas laevaremonditehas Pärnusse üldse tekkis?

See on pikk lugu. 1959. aastal oli veel riiklik merepüügibaas, mille alla kogu rohkem kui 40 alusest koosnev kalalaevastik oli koondunud. Osa oli saadud Saksamaalt reparatsiooni korras; hiljem tekkisid juurde Venemaal soetatud laevad. Neile oli vaja luua remondibaas koos slipivõimalusega. Baas alustaski siis tol aastal oma vahenditega ellingu ehitamist, mis anti eksploatatsiooni 1964. aastal. Algul oli riiklik ettevõtte, hiljem ühendati kalakombinaadiga – neil oli palju püügi- ja vastuvõtulaevu. Seejärel tekkisid kalurikolhoosidel võimalused iseseisvalt laevu osta. Pärnu piirkonnas oli ligi kümme kalurikolhoosi, kõigil oma laevad. Hiljem hakati neid ühendama, ja kujunes välja "Pärnu Kalur". Laevaremontitjad olid vahepeal muutunud kalurikolhooside vaheliseks laevaremonditehaseks.

Muidugi remonditi Pärnus laevu ka 100 aastat tagasi, aga seda tehti peamiselt Vallikraavis. Vana-Pärnu el-



Juhan Pihelbu

lingu eelkäija oli praeguse jahtklubi kõrval – Sadama tänaval oli puitleling, mis töötas kuni uue valmimiseni. See oli määratavate jalaste peal, kus käärvinna laevad üles vinnati.

Ja veel enne seda remonditi purjelaevu Vallikraavis. Talvel ju navigatsiooni ei olnud; purjekad toodi Pärnusse; omanikud elasid põhiliselt kõik Lootsi ja Sadama tänaval. Laeva remonditi niimoodi, et enne üks külg, siis teine vinnati pealepoole.

Tänapäeva laevaomanike tekkega on ilmunud uued remondi- ja ümberehitusvajadused. Meie hinnad on Eestis ühed soodsamad ja töö on ka korrektne; kõik remondiks vajalikud seadmed on olemas. Remondime oma piirkonna laevu, aga väga palju käib meil ka väljastpoolt – Saaremaalt, Tallinnast, Põhja-Eestist kuni Narvani.

Kõige tähtsam on kaadriküsimus. Algul olime rendiettevõtte. Kui "Pärnu Kalurit" erastati, ostsime osakud välja; sellest sai aktsiaselts, milles paljud meie töötajad on aktsionärid. Ka paljud rannaäärsed kalurid on meie osanikud – alates Kihnust, lõpetades Lindi ja Liuga.

## Teil on sadakond aktsionäri. Selle kohta öeldakse, et kolhoosiga ei saa ettevõtet juhtida.

Meil ongi asi natuke teisiti – tege mist on eelisaktsiatega, millel ei ole otsustamisõigust. Otsustavad tuumikaktsionärid.

Näiteks liivapritsiiga töö olevat nii raske ja tervistkahjustav, et Tallinnas on selle peale raske mehi leida.

Seni oleme leidnud. See on tõesti raske töö. Nõuab erirõivastust, auto- noomset hingamisaparatuuri jms., mis meil on kõik olemas.

Meie trump ongi, et me oma häid inimesi ei lasknud laiali minna, elaksime halvad ajad üle. Pärnu ja Suursadam Hiiumaal kui kala- ja väikelaevu remontivad ettevõtted ongi jäänud, teised läksid vahepeal laiali. Ülejäänud on juba suured laevaremonditehased. Loksa on spetsialiseerunud suurte kaubalaevade ja just metallitööde peale. Me arendame ka oma metallitöö osa, ehitame suurt viihalli metallitootmishooneks, kuhu tahame nüüdisaegsed tööpingid sisse panna. Meil on väga palju tellimusi, ja olemasolevate seadmetega ei suuda neid enam täita.

Iga aastaga tuleb meile remonti ka üha rohkem välismaa laevu. Tänavu suvel on juba graafikus Soomest kaks suuremat kalalaeva kogumahutavusega 300, samuti Rootsist ja Taanist. Peale nende maade on laevu olnud veel ka Saksamaalt ja Lätist. Ka on Pärnu sadamaid külastavad laevad saanud meilt igasuguseid remonditeenuseid, kui neil vaja on olnud. See on Pärnu sadama lisaväärtus, mis sellele atraktiivsust lisab. Liepaja, Ventspils, Saaremaa, Paldiski – ka neis paigus oleme remonti tegemas käinud.

Me ei ole eriti reklaamile kulutanud. Lihtsalt kes on käinud, on tagasi tulnud ja ka teistele rääkinud.

## Kui nüüd sadamateenuse juurde tulla: miks peaks laev teie juurde tulema, kui Pärnus on sadamate valik rikkalik?

Kliendile meeldibki alati, et valiku võimalus on suurem. Konkurents on pannud hinnad paika, ja see kliendile meeldib. Kahjuks on hinnad Pärnus läinud allapoole juba peaaegu et kriitilise piirini. Teenuse pakkumisega peab ikkagi kaasnema niisugune tulu, et oleks võimalik investeerida. Aga loodame, et hinnad stabiliseeruvad ja asi läheb paika.

Meil on oma kindlad kliendid, kes ei taha meilt kuhugi minna; nendega on pikaajalised lepingud. Aga me ei ütle ära ka ühestki uuest kliendist, kui ta tuleb.

Kui vaadata laeva laadimise-lossimise kestust, siis Pärnu on saavutanud Euroopa tippajad – parimail juhtudel 300–400 mõõduühikut tunnis, kas siis tihumeetrit või tonni.





Euroopa laevaomanikud imestavad, et oleme kiiremad kui Rotterdamis või Hamburgis.

### **Meremeestele see ju ei meeldi – ei jõua kõrtsigi?**

On jah niimoodi, eriti Vene laevade puhul. Aga mida lühemad seisurajad, seda paremad ju laeva majandusnäitajad. Pealegi, kaupa veetakse siiski enamjaolt vaid ühes suunas, siit välja. Kui oleks mõlemat pidi vedu, läheks ka rohkem aega. Sissetulev kaup moodustab väljaveost 10%.

### **Mida Pärnusse meritsi tuuakse?**

Erinevaid kaupu: mitmesugust kilustikku, toiduainetetööstusele soola ja suhkrut, põllumajandusele väetist.

### **Kas ka teie sadamal on juurdepääsuteedega probleeme?**

Need tekitavad praegu probleeme kõigile Pärnu sadamatele. Sildade arv

on siin piiratud, ja kui kusagil pannakse kinni, siis alternatiivi pole. Ega see Vana-Pärnu luht sadamaks kõige parem ole. Aga üks on valitud halbadest parim. Üks võimalikke kohti oleks Nurme aas, mis aga eeldaks Pärnu jõe laevatatavust kuni selle sadamani, mis omakorda tähendaks, et sillaklapid töötavad jne.

Pealegi oli laevatehase kõrval juba olemas kala laadimise ja lossimise kai ning kõik sobis kokku. Ning kui päevakorda tuli puistkaupade kesklinnast äratoomine, sai siin "Pärnu Kaluri" varana saadud kaid rekonstrueerides seda kõige kiiremini käiku lasta.

Sadamaala keskel on "Pärnu Kalurilt" saadud külmhoone, mis on nüüd eraldi firma – enklaav, mis ei kuulu Pärnu Sadamale.

Siimu sild on kahjuks kinni, Janneni tänav on ümarpuidu veokitele suletud, ja kogu vedu toimub läbi Nurme Vana-Pärnusse. Logistiliselt

tulevad kõik kaubavood aga Lõuna-Eesti poolt; Lääne-Eestist tuleb vaid 10%.

### **Tulevad üle Papiniidu silla, tee- vad suure ringi ümber Pärnu ja Nurme kaudu tagasi Vana-Pärnusse?**

Ringi pikkus edasi-tagasi on 30 km. See tekitaski kaubasaatjatele probleemi, kuna enne sulgemist polnud alternatiivi loodud. Iga laeva laadimise tegi see ümbersõit nii 30 000 kr võrra kallimaks.

### **Agas pole ju ka mõeldav neid Kesklinna silla peale lasta?**

Perspektiivis ja linnaeluliselt on sulgemine õige samm, ega midagi ole teha. Kesklinn pole sellise kauba liikumiseks ette nähtud. Suurlinnad on ju kõik oma ringteed välja ehitanud. Meil on küsimus selles, et pandi kinni, aga alternatiiv oli loomata.

### **Mida siis nüüd kavatsetakse?**

Paistab, et linnavalitsus tegeleb alternatiivse silla ehitamise probleemidega. On välja käidud, et pooleks maiks pannakse sinna midagi püsti.

Ei oska öelda, kui halvast seisust Siimu sild on. Kolm aastat tagasi tehti kapitaalremont. Tehnikaülikooli teadurid väidavad, et see sild on projekteeritud sobivaks vaid kuni 17-tonniste autodele. Seni aga ekspluateeriti seda 30–40-tonniste koormate üleveoks. Siia maani midagi ei juhtunud. Silla äärde majja sõitis veok sisse tunni ajaga tekkinud meelethuuse tõttu, see ei olnud silla probleem. Iseasi, et seal on liiga järsk kurv. Silla asend oleks võinud olla teistsugune, aga see ehitati endisaegse silla taladele.

### **Kui suur on teie sadama käive?**

Viimastel aastatel oleme stabiilselt laadinud umbes 550 000 t, kaubalaevu on käinud 200 ringis, lisaks igasugused muud laevad. Enamjaolt läheb välja ümarpuut. Pärnust veetakse seda üldse välja umbes miljon tihumeetrit aastas, saematerjali sellest on nii 8%. On ju küll ehitatud saevabrikuid, sealhulgas Imavere ja Paikuse, aga ei piisa. Vana puudutöötlemistehas "Viisnurk" töötab meil siin hästi, aktsiad on tõusnud; viimase kolme kuuga on saanud 7 miljonit kasumit; on palju investeerinud oma koha maailmaturul nii suuskade kui kiudplaadi kui ka mööbli osas; nüüd hakkab tegema hokikeppe. Aga nende kaup läheb välja konteinerites.

### **Ja teie sadamas konteineritele tulevikku ei paista?**

Meie uus kai on ehitatud niiviisi, et seda on võimalik konteinerite tarbeks ümber seadistada. Ainult et see eeldab suuri laoplatse, mida võtta ei ole. Mingit turuosa näen siiski: konteinerlaev ei too kunagi tervet laevatait konteinerid ühte sadamasse,



**Ühele territooriumile mahub nii sadam kui ka ...**



**...laevaremont. Vasakul ellingul Kihnu "Jõnn".**



vaid käib nagu liinitakso kõik sadamad läbi, kuni ring täis. Vajadus selle järele võib Pärnus üsna pea tulla.

Agas mis puudutab ümarpuidu väljavedu, siis Eesti õnn on, et seda on jätkunud; selleta oleks Eesti majandusel olnud väga raske.

#### **Jagate naabriga sadamakaptenit. Mida ta teeb?**

Meil pole temaga midagi jagada, sadamakapten täidab oma kindlaid funktsioone vastavalt sadamaseadusele.

#### **Agas on olemas ka veel Pärnu sadamate ühine sadamakapten?**

Seda ühist kaptenit praegu pole ja teda on ka väga raske paika panna. No kuidas ta saaks kavandada näiteks meie sadamas olevate laevade dokkimist? Meil on ju erinevad omandid.

#### **Ühe eraettevõtte töötaja peaks tulema teise eraettevõtte terrioriumile ja hakkaks korraldusi jagama.**

See ei ole ju võimalik. See kapteni institutsioon peaks olema erapooletu, siis võiksime teda volitada tegutseda meie valdusalas vastavalt meie vajadusele. Ühe päeva jooksul võib olla vaja teha 10 laevade ümberpaigutust, ja seda ei saa teha üks AS-i Pärnu Sadam kapten. Ta võib seda teha seal, kus palgal on, aga mitte siin.

#### **Ent akvatoorium on teil ühine.**

Akvatoorium kuulub praeguse otusega AS-ile Pärnu Sadam, mille aga riigikohus tunnistas õigustühiseks ega ole ka lubanud edasi kaevata. Nüüd peab tulema omavalitsuse uus otsus ja pakkuma kõigile asjaosalistele õiglase lahenduse. Akvatoorium, kanal, faarvaater, laevatee või kuidas iganes seda nimetada, peaks jääma munitsipaalomandisse ja sellele leitama operaator, kes hakkab seda hooldama ja raha korjama. Sealne kasum läheks linnakassasse ja selle eest võidaks kasvõi

sadamasse tulevaid peateid korrastada, sest sadamas saavad ju mereteel ja maismaateel kokku. Just see oleks õige raha, millega kindlustada jõekaldaid, korrastada muule, remontida ja ehitada juurdesõiduteid. Praegu suundub sealt teenitav raha erafirmasse ja ei paista läbi, milleks kulutatakse.

#### **Kanalit siiski ju süvendati.**

Jah, sellele nad kahtlemata on kulutanud, ja sinna see raha minema peabki. Praegune kanali omandivorm ei ole lihtsalt hea. Linn läks muu vara hulgas ka kanaliga ühe sadama osanikuks, aga pole selle pealt midagi teeninud, ja seda on raske mõista.

#### **No kui Pärnu Sadam toob tulu, siis linn teenib.**

Näen vaid seda, et linnal raha ei ole, ütleb, et aidake mul ehitada kasvõi ajutine sild. Kas linn kui sadama osanik ise teab, kuhu kanali pealt teenitud raha läheb?

Daugava alamjooksul on palju sadamaid, ja kanal on ka ühine. Aga see pole ühe omaniku käes, vaid on munitsipaalomand, ja seal toimub laevaliikluse juhtimine. Meil siin on kuuluvuse asjus ainuke argument: me garanteerime ohutu laevaliikluse. Aga nii Daugava suudmes kui ka paljudes muudes kohtades Euroopas, kus on veel palju pikem kanal, mis aga ei kuulu ühele läheduses olevale sadamale, korraldatakse samuti ohutut laevaliiklust. Tallinnas kuulub see tegevus koguni riigile, ja midagi hullu ei ole.

Meil peaks olema oma sadama äärne vesi või akvatoorium, kus ise opereerime oma laevu ja ise puhastame põhja, kellegi kaela neid kulutusi ei veereta.

Üks võimalusi oleks veel see, et kelle sadamat laev külatab, see kasseerib ka kanalimaksu. Meie oleme

tööd teinud, et laeva oma sadamasse saada, aga kanalimaksu kasseerib teine. On ju võimalik, et ta tõstab näiteks ühest päevast kanalimaksu, oma kaimaksu laseb aga alla. Nii on tal võimalik teisi sadamaid ahistada. Praegu on monopol ühe erafirma käes teiste erafirmade vastu.

#### **Kellele kuulub praegu maa teie sadamas?**

Riigile. Agas kohe-kohe saame selle erastada.

#### **Kanal on ühesuunaline ja laevu palju, kas saba ka tekib?**

Seda probleemi ei ole, sest loots paneb laevade sissetoomise ja väljaviimise paika. Kui on palju laevu, tulevad lootsid meile vastu – varu loots kutsutakse ka välja ja tööd tehakse siis kiirendatud tempos.

#### **Kas te siis teadsite, kui kaiehitusse suuri investeeringuid tegite, et kaile ligipääsemiseks on mingid piirangud?**

Möödunud aastal, kui kaid ehitasime ja selle käiku andsime, polnud me absoluutselt neist piirangutest teadlikud.

#### **Agas linn olevat need suunised võtnud väga ammu.**

Jah, räägitakse, et kava raskeveokid linnast välja viia võeti vastu vist 1993. aastal. Agas see on olnud väga üldsõnaline. *Reldori* ja linnavalitsuse vahel käib vaidlus ikkagi selle üle, et *Reldor* olla omavoliliselt ehitanud kai selliste kaupade laadimiseks, milleks tal linna väitel pole kunagi luba olnud. Agas see on nendevaheline asi.

Meile igatahes pole niisuguseid piiranguid seatud ja seda ei saakski teha, sest Vana-Pärnu on sadamala, oleme Pärnu Sadamaga naabrid. Niisiis oleme *Suure Isa* seljataga ja konkureerime temaga. Konkurents on üks hea asi; monopol viib igasuguse äri hauda.

**Mari Vamba ja Madli Vitismann**



**Hamburgi "Premiere'ile" laaditakse puitu, laeva vööri ees on remondioteel kodumaised laevad.**





# Uusim Pärnu sadamaist

**Vastab AS-i Reldor sadamadirektor Igor Rudnev**

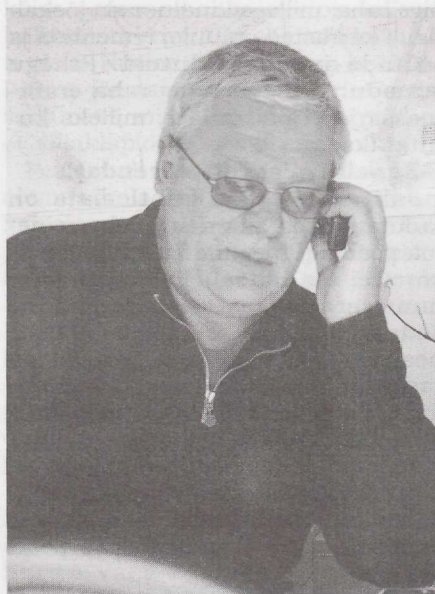
**Aastaid tagasi kurtsite, et Pärnu linnavalitsusel pole üldse huvi merevedude vastu. Samas olite Pärnu kesklinnas juba väga pikka aega olnud ning end seal sisse seadnud. Kuidas juhtus, et teie alt maa ära läks?**

Väga lihtsalt. Ütlen, et meie linnavalitsus on alati kohe 100% sadamate vastu olnud. Põllumajandusreformi käigus läks see, mille AS Reldor oli "Pärnu Kalurilt" rentinud, munit-sipaalomandisse. Jäime stividorina sinna siiski tööle kuni eelmise aasta septembri lõpuni. Kaua sa ikka teiste piitsa all oled: mõtlesime, et ehitame oma sadama valmis. Olime maa selle tarvis välja ostnud – enne ostnud vara ja siis maa. Meie ja laevaremonditehas erineme Pärnu Sadamast selle poolest, et nemad pole ühtki maatükki ostnud, vaid saanud linna ja muude osaluste kaudu.

**Kui "Meremees" teiega 1991. aastal rääkis, ütlesite, et sadam on amortiseerunud, see oleks vaja välja ehitada ja kanalit süvendada, aga linn ei eralda rohkem maad. Arvasite, et tegelikult peaks linn landlord-sadama välja ehitama ja andma stividorifirmadele rendile.**

See oleks loomulik asi olnud, aga läks teistpidi. Olen alati arvanud, et Pärnus on sadamaga seoses teatud inimeste isiklikud huvid mängus.

90-ndate algul hakkasime Kesklinna sadamat renoveerima, kuna oli varisemisohus. Jõudsime ehitada 100 m kaid; siis pandi veto peale, ehkki projektid ja ehitusmaterjalid olid kõik olemas.



Igor Rudnev

**Aga räägitakse, et linnal oli juba algusest peale plaan suunata sadamategevus kesklinnast kaugeemale.**

See oli meie plaan, mida 1992. aastal linnapeale pakkusime, kui asi läks läbirääkimisteks. Oli kaks varianti. Eraldatagu Reldorile Vana-Pärnus maad, ja me ehitame sadama, nagu seda tegema peab. Või teeme silla lah-ti ja ehitame Papiniidu silla juurde uue kai. Sellega oleksime linna päästnud autode voolust. Aga see kõik jäi sinnapaika, ja meie eskiisprojekti järgi hakkasid nad Kesklinnas oma sadamat arendama. Kusjuures väga valetsi.

**Tookord, kui väidetavalt kutsuti Pärnu Sadamasse kõiki investoreid, kes vähegi tulla tahaksid, siis teie sellesse seltskonda ei läinud?**

Sellesse seltskonda minnes oleksime samas seisus olnud, nagu see sadam praegu on.

**Aga kaid on ju ehitatud, laevad käivad.**

Sellele ei vaidle vastu. Aga ka meie ehitasime endale kai. Miks peaks selleks kellegagi punkti minema? Kui linn tahtis sadama baasil äriühingut teha, pakkusime mitut varianti, ja ükski ei kõlvanud. Aga mis puutub Pärnu Sadama aktsionäride ringi laiendamisse ja meie kutsumisse, siis käis see nii. Oleksime viie tunni jooksul pidanud esitama eelmise aasta bilansi ja kõik muud dokumendid. Nende mõne tunniga ei tee ükski firma niisugust dokumentide pakki valmis. Ruumi jätkub siin kõigile, miks peaksime koos olema?

**Kui palju teil nüüd aastas laevu käib?**

Reldori uues sadamas on 10. novembrist alates käinud 70–80 laeva ümber. Jõuaksime ka kaks laeva päevas teha, aga turg ei võimalda. Praegu on teed suletud ja ümarpuitu üldse sisse ei saa, ja saematerjali ei jätku.

**Kas piirang on siis kaubaliigi, mitte kaalu järgi?**

Just kaubaliigi järgi. Jälle eelistatakse Pärnu Sadamat. Siia ei tohi vedada ainult lahtist turvast ja ümarpuitu. Liikumärk näitab 12 t piiri, tahvel all, et võib sõita linnavalitsuse loaga. Pärnu lubade büroo töötab esmaspäevast reedeni kella üheksast vist neljani, aga sadama töö käib ju ööpäev läbi. Meie kliendid on Lõuna-Eestist, Rāpinast, Põlvast, Põlt-samaalt, kelle autod jõuavad sadamasse just peale kella viit-kuut.

**Nüüd olete siis niisuguses tupikseisus, et kliendid ei pääse teile ligi?**

Ei, me ei ole tupikseisus, välja arvatud ümarpuidu asjus.

**Aga kas teil maad jätkub?**

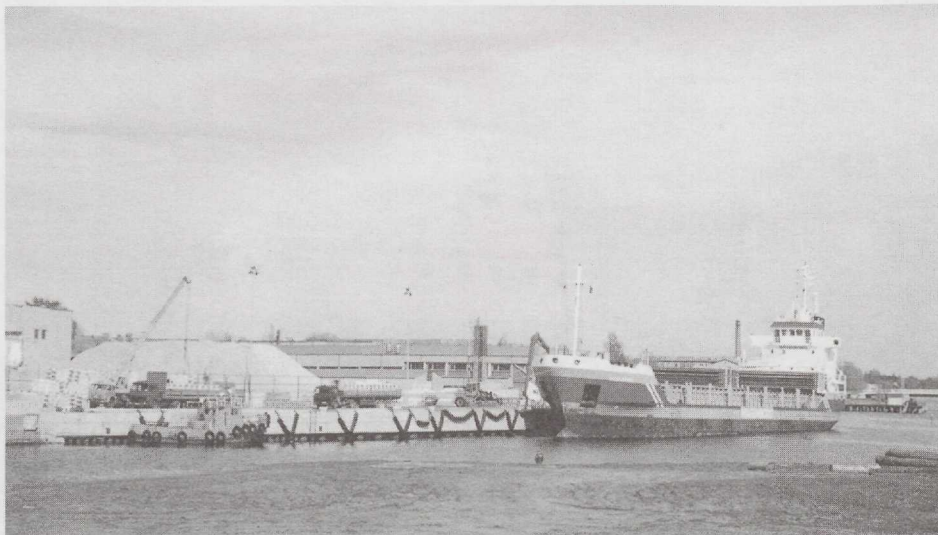
Maad meil jätkub, peasi, et kaup jätkuks. Muidugi otsime seda kogu aeg juurde.

**Aastaid tagasi oli märtsikuus sadam jäises vaikelus. Nüüd on ka talvel kõik teisiti. Kas elu on siin läinud ootuspärasel suunas?**

Sadamate areng sõltub nii riigi arengust kui ka välisturust. See on tere-tulnud asi, et riik eraldab nii palju raha sadamate talviseks lahtiolekuks.

**Kui kanalit rääkida, siis kas jutt on ainult jõesuudmest, mere ulatuva osaga probleeme ei ole?**

Probleemid on suured. Pärnusse ei saagi suure süvisega laevad tulla; siin on hoovused ja liiv, mida need kannavad, sügavat "kraavi" ei saagi siia teha, see on mõttetu töö. Süvi-



**Pärast liikluspiirangute kehtestamist oli "Reldori" sadamas pakitud puit.**



se piir 6m–6,5m on paika pandud, arvan, et nii jääbki, looduse ja jumala vastu ei saa.

**Te pole nõus, et kanal kuulub AS-ile Pärnu Sadam ja see võtab sealt läbisõidu eest maksu. Missugust lahendust õigeks peaksite?**

Kogu see akvatoorium peaks kuuluma linnale. Kanalimaks on umbes 10–12 miljonit. Viie aasta jooksul saaks linn selle eest kõik vajalikud süvendamisega teha ja sadamaid ümbritsevad tänavad korras hoida. Aga nüüd ilmselt ei saa linn dividendidena suurt midagi.

Oli põhimõtteliselt vale, et linn ühines eraettevõttega. Linnaasjad ja eraasjad peaksid lahuses hoidma. Korruptiivsust näitab nelja linnavolikogu ja –valitsuse liikme kuulumine AS-i Pärnu Sadam nõukogusse ja volikogu esimehe ringisõitmine sadama autoga.

**Linnale kuuluva kanali haldamiseks peaks siis tehtama munit-sipaallettevõtte?**

Ei, misjaoks? Et kord viie aasta jooksul süvendada? Sadamad oleksid huvitatud kordategemisest ja paneksid oma raha juurde.

Praegu saab kanalit valdav sadam tõsta kanalimaksu millal tahes ja kuidas tahes. Kuid see mõjutab ju kõigi sadamate äritegevust. Tegelikult peaksime me siinsed suured tegijad kolmekesi igal aastal hinda kooskõlastama.

**Ühine valdkond olevat teil kõigil veel ka sadamakapten.**

Praegu kehtiv sadamaseadus nõuab, et igas sadamas on sadamakapten. Me poleks ju ühise sadamakapteni vastu, aga AS-iga Pärnu Sadam ei saa Reldori läbi rääkida. Laevaremonditehasega on meil ühine sadamakapten, ja ei mingit probleemi. Kõige parem oli riiklik sadamajäreelvalve, nii nagu see toimus.

Nagu ka lootsiteenistus ja ohutu meresõit peab olema riigi, mitte mingi eraaktsiaseltsi käes. Äriühingute üks omadus on mingil hetkel ära kaduda. Spekuleerin praegu: mõni sadam läheb näiteks siin pankrotti. Mis sel juhul saab sadamakapteni tööst ja lootsidest? Ainult riik saaks garantiid anda, ei keegi muu – praegusel ajal ja meie ühiskonnas.

**Korduvalt on lugeda olnud, nagu teadnuks te liikluspiirangutest enne, kui siia ehitama hakkasite.**

Vale jutt otsast lõpuni. See on ühe linna planeeringukoostaja arvamus: juhul kui tuleb korrektne ümbersõidutee, siis võib kõne alla tulla.

**Kuidas õieti AS Reldor tekkis?**

Kõigepealt tegelesime üldse ehitustegevusega. Sadamasse tulime rentnikuna – siis, kui rentida pakuti.

**Seal väidetakse, et saite väga odavalt.**

Kellele odav, kellele ehk kallis. Mat-sime sinna mitu miljonit oma raha. AS Pärnu sadam pole kesklinna sadamasse absoluutselt mitte ühtki penni pannud. Vaat' pärast sai Pärnu Sadam selle meilt küll odavalt kätte, mida teinud ja ehitatud oli-me.

**Kas seal ei tahtnud enam rendilepingut pikendada?**

Ei tahtnud, niisuguse raha eest polnud mõtet.

**Kui suur on aastane kaubakäive?**

Planeeritud suurusjärk oli 550 000 t. Kas tänavu on reaalne, ei oska praegu öelda. Majandus minenevat ju ülespoole.

**Kas ümarpalgi väljaveol on üldse tulevikku või hakatakse sellest enne midagi tegema ja alles siis välja saatma?**

Ümarpalk läheb välja, sellest ei pääse. Mida tulevik toob, ei tea.

**Lugeda on veel olnud, et ehk müüte oma ehitatud kai AS-ile Pärnu Sadam.**

See oli "Äripäev" nagu rohkem mingi huumoriartikkel. Rein Kilk küsis, missugust hinda tahaksime ja pakkus oma ning oligi kõik. Kui inime küsib, siis võib talle ju vastata, eks ole?

**Täna öeldi siinsamas Pärnus, et teil pidi siinlinnas olema kõige paremini ehitatud kai.**

Kui kord juba ehitada, siis nii, et kahe või kolme aasta pärast ei peaks remontima hakkama, vaid 50 aastat vastu peaks. Ehituse headus tuleneb lihtsalt suhtumisest omandisse, mitte selleks kasutatud raha hulgast. Suure sadamaehituse praktikaga Soome firma ehitas, ja järeelvalve oli ka tõsine, tulemuseks puhas ilus asi.

**Kas sadam teist veel ka linna poole võib laiendada?**



**Pärnu piirkonna peamisi eksportiartikleid on paratamatult puit. Loots astub "Kekumsile".**

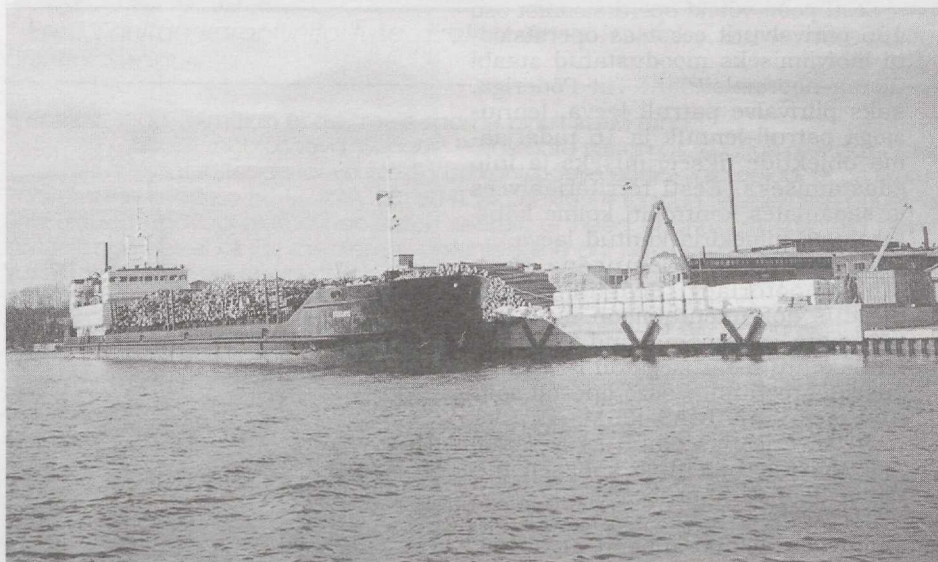
Võimalus on kõigile avatud. Aga arvan, et Pärnu linna sadamatel ei ole perspektiivi, sest kuulda on, et Munalaiu sadam läheb käiku, teis-poolle lahte ehitatakse varsti ka veel üks sadam. Ja kõik see ümarpuit ning turvas läheb siit vaikselt minema. Ja tuleb hulk töötuid.

**Kui palju teil töötajaid on?**

Üldse Reldoris on 80. Meie firmal on Lao tänaval tööstusküla – valmis laod ja tootmishooned: ligi 50 boksi ja bü-roohoone, restoran, söökla ja muu.

See on nagu hotell ettevõtetele: firma töötab seal paar aastat, hakkab arenema ja muretseb omaenda ruu-mid. Veel tegeleme me maaehitusega. Aga meie tööstuskülas on käinud kõik peaministrid peale praeguse, sinna investeerisime ka kogu omal ajal sadamast saadud tulu.

**Mari Vamba ja Madli Vitismann**



**Päeval, kui Pärnus liikluspiirang kehtestati, hakkas kai äärest välja keerama üks "Reldori" viimaseid palgilaevu, Läti "Kekums".**



## Läänemerel kontrolliti kahtlasi laevu

# Kärbitud tiibadega kajakas

### Pressiteade

Eesti piirivalve võttis osa neljapäevasest, 24.–27. aprillini kestnud rahvusvahelisest Läänemere piirikontrolli koostöö raames toimunud ühisoperatsioonist "Envelopment" ("Sissepiiramine"), mille käigus kümne riigi piirivalvejõud kontrollisid Läänemerel seilavaid kahtlusaluseid laevu.

Eesti, Läti, Leedu, Soome, Rootsi, Norra, Taani, Poola, Saksamaa ja Venemaa merepiirivalvurid jälgisid kolme päeva jooksul laevu, mille suhtes olid tekkinud kahtlused või mis ühe või teise riigi andmeil olid varem vahele jäänud salakaubaveo, inims mugeldamise või narkolastiga.

Vajaduse korral peeti kahtlusaluste nimekirja kantud laevad kinni ja tehti lasti, laevapaberite ning meeskonna ülevaatus. Iga operatsioonil osalenud riik pidi tagama kahtlusaluste laevade jälgimise ja kontrolli oma vastutuspriirkonnas territoriaalvee ulatuses. Jälgimise aluseks võeti iga riigi koordinaatsioonikeskuse eelnevalt esitatud andmed. Operatsiooni ajal vahetasid riiklikud koordinaatsioonikeskused operatiivinfot Peterburis asunud rahvusvahelise juhtimiskeskusega jälgitavate laevade liikumise, sadamasse saabumise ja sealt lahkimise ning kontrollimise käigus avastatu kohta.

Kahtlase laeva avastamisel ühe või teise operatsioonis osalenud riigi territoriaalvees kuulus fikseerimisele ja edastamisele laeva nimi, lipp, marsruut, kellaaeg, asukoht, kurss ja kiirus. Vajaduse korral teatas koordinaatsioonikeskus ka andmed laeva omaniku, kapteni ja meeskonna kohta.

Eesti poolt võtsid operatsioonist osa 186 piirivalvurit eesotsas operatsiooni läbiviimiseks moodustatud staabi ülema nooremleitnant Tiit Pöderiga, kaks piirivalve patrull-laeva, lennusalga patrull-lennuk ja 16 radarjama objektide fikseerimiseks ja info edastamiseks. Eesti territoriaalvees ja sadamates kontrolliti kolme kahtlusaluste nimekirja kantud laeva.

Kontrollimise tulemusena peeti kinni mootorlaev "Seagull", millel puudus dokumentatsioon ning olid tasumata sadamamaksud. Tallinna Linnakohtu määrusega on laev praeguseks arestitud. Belize lipu all sõitnud laev kuulub AS-ile Majak EVT ning laeva lastiks olnud kaup (kala) pidi saatedokumentide kohaselt minema hoopis Egiptusesse.

Ootamatuse huvides eelnevalt salastatud ühisoperatsioon algas 24. aprillil kell 12 ja lõppes 27. aprillil kell 12.

**Piirivalveameti pressijaoskond**

12. aprillil saabus Paljassaare sadamasse "Seagull". Tuli Fääri saartelt, lossis 300 t külmutatud kala, peale jäi 800 t külmutatud kala. Seejärel laev arestiti.

27. aprilli pärastlõunal Paljassaare sadamas juhtumisi muid laevu polnudki. Seetõttu oli sadamale lähenejale avanev pilt kaunis kurb: mullu arestitud "Neptun" püsis endiselt viltu Lahesuu sadama põhjas kinni, Paljassaares seisis ainsana kai ääres roosteplekiline "Seagull". 1970. a. Poolas ehitatud 81 m pikkune BMRT-tüüpi laev kannab Belize lippu, 14-liikmelises laevapere on Vene ja Ukraina kodanikud.

Tallinna Linnakohtu arestimäärusest ilmnes, et "Seagull" peatus Paljassaare sadamas teel Fääri saartelt Egiptusesse, kuhu last oli määratud. Ent laeva laevapereprahtija AS Majak EVT oli küll võtnud ette üle poole miljoni krooni prahiraha, kuid põiganud teel Egiptusesse Tallinna, kus lossis osa lastiomaniku "Seafood" kaubast ning andis selle üle lastiomanikule teadmata isikuile. Laeva tegelik omanik on Murmanski firma "Polar C", kuid ettemakstud raha sai operaator AS Majak EVT, sh. 20 000 \$ firma esindaja V. Trofimov. Oma kliendi huve kaitsnud firmade CMM ning advokaadibüroo Pohla & Hallmägi esindajad edastasid arestimääruse laevale 26. aprillil.

Paljassaare sadama kapteni Toomas Muraševi sõnul oli veel varem, juba 14. aprillil põhjust laev kinni pidada Eesti Veeteede Ametil. Järgmisel päeval pärast laeva saabumist "Seagulli" külasthanud laevakontrolli inspektorile polnud esitada ühtki laevadokumenti, mispeale inspektor laeva lähemalt vaatamagi ei hakanud. Talle oli öeldud, et küll on AS-i Majak esindaja Trofimovi käes, küll vormistamisel. Et kinni peetud laevaga sadamast lahkuda, on vaja laevakontrolli inspektor uuesti kohale kutsuda ja laeva dokumendid esitada. Viimati oli "Seagulli" kontrollitud novembri algul Klaipedas, söidukõlblikkuse tunnistus on kehtiv tänavuse juunikuuni.

Ühtlasi selgus, et laevapere pole mitu kuud palka saanud. Seetõttu ei saanud laevalt lahkuda näiteks kapten, kelle vahetus oli saabunud. ITF-i abiga on varemgi sääraseid laevu palgavõla tagamiseks arestitud. Seekord siiski veel mitte.

Vähe lootust, et laevakontrolli inspektor leiab "Seagulli" merekõlbliku olevat, kui lugeda asjalik-kurba sanitaararsti kirjeldust. Arstid laeva arestida ei saa, muidu oleks nende oma juba neljas tross, mis selle laeva kai külge seoks.

Viiendat otsa valmistub keerama Paljassaare sadam, sest iga seisupäev toob sadamamaksude võlale mitu tuhat lisa. Nii satub sadamgi hagejate rivvi.

Enim kaastunnet pälvib seejuures "lipu all" sõitev laevapere: pole raha, vett ega süüa. Häbi pealekauba. Ja laevalt lahkuda ei saa – siis kaob lootus palka kätte saada hoopiski.

**Madli Vitismann**



**Eesti elanik häbistab võõrriigi lippu.**



# Eesti Sanitaarkarantiinitalituse kontrollaktist

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus lei-dis tervisekaitsealase uuringu käi-gus, et Belize lipu all sõitva 1970. aastal Poolas ehitatud "Seagulli" (rendib AS "Majak", juhatuse esi-mees Vassili Trofimov) 13 meeskonnaliikme hulgas haigeid ei olnud.

Laev on üleni roostes, valgustus ebapiisav. Joogivee tagavara 60 t kahjutustamine toimub bakteritsiitsete lampidega, mille kasutamisaaja koh-ta andmed puuduvad. Heitvee puhas-tusseadmeid ei ole; selle hoidmiseks on 20 t mahuti.

Auruküttesüsteem ei tööta. Kaju-teis on radiaatorid, muudes ruumi-des on külm. Messis oli 16 soojakraa-di. Elektripirnid on väikese võimsu-sega ja neidki ei jätku, ülekaigukohad ja trepid on peaaegu valgusta-mata.

Meeskond elab kätipesuvalamute-ga üksikkajuteis. Peatekil on duši-ruum, mida ei saa kasutada. Saun ei tööta. "Genoa"-tüüpi WC eesruum on pime, WC ruum üle ujutatud heitvee-ga. WC lõhna on tunda üle kogu lae-va.

Ülemise tekil on dušš ja eesruu-miga WC. Sealne sanitaartechnika ei ole töökorras, meeskonnaliikmed pesevad käsi kajuteis. Sama WC-d kasutab ka laevakokk. Teises WC-pole kätipesuvalamut üldse.

Voodipesu ei ole piisavalt, ole-masolev on vana. Hoiuruumis on vaid 3 puhast voodilina. Pesupese-misruumis on töökorras pesu- ja kuivatusmasin, aga pole raha pesu-vahendite ostmiseks. Kalander ei tööta, pesu triigitakse kajuteis. Eri-riietust pestakse kus tahes: duširu-umides, kajuteis, tekil jne.

Meditsiinivarustus puudub. On vaid 10 ühekordset süstalt, väike joo-dipurk ja kipslahased.



Sellest trepist said sanitaarka-rantiinitalituse kontrollijad kor-duvalt üles astuda.

Puuduvad koristus-, pesemis-, de-sinfektsiooni- ja desinsektsiooniva-hendid. On kloolubi, mille aktiivsus teadmata. Seepi ega tualettpaberit ei ole.

Osa mööblit on katki.

Kambüüsis on töökorras 2 pliiti 8 keedukohta ja 2 praeahju ning panniga. Lauanõude pesuks on kahe valamuga vann; kööginõude ja toiduainete pesemiseks kolmeko-haline vann. Pesemisvahendeid ei ole. Seinte ja põrandate pesemi-seks on Hispaaniast humanitaar-abina saadud vahendeid. Olme-külmkapis on temperatuur 4 soo-jakraadi. Lauanõusid ei piisa. On 9 supitaldrikut, 4 praetaldrikut, 4 kruusi, 8 söögiriista. Kõik kambüü-sis kasutatavad emailkastrulid on roostetanud. Lõikelauad on lõhede-ga ja väga amortiseerunud.

Kambüüsisist laoruumidesse viiv trepp on valgustamata. Kogu laoru-umide sisseade on roostetanud. Sügavkülmkambris on 5 külmakraa-di. Seal hoitakse suurel hulgal sü-gavkülmutatud kala, mida tuleb hoiustada temperatuuril  $-18^{\circ}$ .

Ruumides on prussakaid; närilisi ei avastanud.

Aruandluse järgi ei ole laeval 15. aprillist alates toiduaineid. Kontrol-limise ajal söödi Hispaaniast huma-nitaarabina saadud toitu. Lõunaks oli piimasupp, praekartulid ja heeringas. Meeskonnaliikmete toitlustamine käib nende enda raha eest.

Laev seisab lossimisel, külmutus-süsteem on välja lülitatud.

Arst-inspektor Julia Kovaljova leiab, et loetletud puudused võivad põhjustada meeskonnaliikmete hai-gestumist.

Ühel hilisemal kontrollimisel olid meeskonnaliikmed ilmsete alkoholi-joobe tunnustega.

## Ettekirjutusest

Kontrollakti põhjal kohustas Eesti Sanitaarkarantiinitalitus AS-i Majak juhatuse esimeest Vassili Trofimo-vit kohe varustama "Seagulli" mees-konna köögi- ja lauanõude, voodipe-su, pesemis-, desinfektsiooni- ja desinsektsioonivahendite, koristus-inventari, seebi ja tualettpaberi ning toiduainetega.

Kohe tuleb vastavalt rahvusvahe-listele eeskirjadele soetada ka laeva apteek.

Samuti peab kohe laevas tehtama desinsektsioon.

Kuu aja jooksul tuleb laevas teha remont, mille käigus korraldada joo-giveemahutite revisjon ja välja vaheta-da bakteritsiidsed lambid; panna lä-bipölenute asemele uued elektripir-nid ja muuta kõikjal valgustus normi-dele vastavaks; vahetada välja katki-ne mööbel; remontida küttesüsteem ja lahtise spiraaliga elektriradiaato-rid vahetada õliradiaatorite vastu; re-montida duši-, sauna- ja WC-ruumi-de sanitaartechnika; parandada toidu-ladude vaheseinad ja külmkambrite ukseid; remontida kalander ja leida nõuetekohane paik pesu triikimiseks.

Kuni puuduste likvideerimiseni tu-leb meeskond hotelli elama panna.

## Sanitaarkommentaari

Eesti Sanitaarkarantiinitalituse direktor Anne Holstein, kas ka teie talitus arestib "Seagulli"?

Kahjuks seda võimalust ei ole; meie saame ainult trahvi teha.

4. mail kontrolliti mootorlaeva "Seagull" Paljassaare sadamas. Kontrolli ajendas ajakir-janduses avaldatud teade laeva arestimise kohta. Selle põhjal võib öelda, et on rikutud Rahvatervise seaduse (RT I, 1999, 88, 804) §4 punktis 14 toodud tervisekaitse nõuet, et ühissõidukid peavad olema hooldatud selliselt, et need ei ohustaks kasutaja tervist. Kontrollimise hetkel oli laevas olemas potentsiaalne oht nakkushaiguste levikuks. Kuna Vassili Trofimoviga ei ole olnud võimalik kontakteeruda, siis saatsime talle 5. mail tähtlult ettekirjutused, mis nõuavad meeskonna kohest ümberpaigutamist hotelli. Kui ta seda ettekirjutust ei täida, on kaalumisel rahatrahvi määramine 10 kuu palga ulatuses.

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus kontrollib vastavalt Maailma Tervisekaitseorganisatsiooni rahvusvahelistele meditsiinilis-sanitaareeskirjadele meie sadamatesse saabuvaid Eesti ja välislaevu. Aastas kontrollitakse umbes 1000 laeva. Erilise tähelepanu all on alused, mis saabuvad nakkushaiguste suhtes ebasoodsatest regioonidest. Selliseid laevu on aastate lõikes 100–115. Maailmas on piirkondi ja sadamalinnu, kus esineb kollapalaviku, katku ja malaariat. Neist paigust tulevate laevade ja meeskondade suhtes on eriti ranged tervisekaitse-nõuded, mida reeglina ka täidetakse.

Viimastel aastatel ei ole tulnud ebarahuldava sanitaarse olukorra tõttu rakendada sanktsioone ei Eesti ega ka välislaevadele.

Trahviärvarduse peale võttis V. Trofimov meiega ühendust ja asus operatiivselt tegut-sema: ostis nõud, tellis prussakatõrje ja lubas, et laev läheb remonti ning meeskond on maha makstud. Seetõttu me teda ei trahvinud.



# Merepäästeõppus muutus tõsiseks tööks

## Pressiteade

Taanis Bornholmi saare juures toimunud rahvusvahelistel merepäästeõppustel "Sarex 2000" osalenud mereväelaste õppuste käik muutus ootamatult dramaatiliseks. 1. mail kukkus Gudhjemis ekskursioonil olnud 11-aastane koolipoiss kalju-

pangal sõpradega mängides vette ja jäi kadunuks.

Kadunud poissi otsima kaasasid Taani ametkonnad ka õppustel olnud Eesti ja Leedu tuukrid. Õppustel osalenud Eesti Mereväe patrull-laeva "Ristna" ohvitser leitnant Priit Jaarma teatas, et otsinguid segas tugev maatuul ja põhjahoovus, poisi

eeldatavast hukkamiskohast mõni meeter mere poole langeb kaljusein 48 meetri sügavuseni.

Tuukrid viidi laeva paadiga otsingupaika, kus koos Taani kolleegidega otsiti läbi rannikuriba pikemas ulatuses. Otsingud ei andnud tulemust, kuigi kaasati ka spetsiaalvarustusega kopter. "Sarex 2000" merepäästeõppusest võtsid osa Eesti Mereväe laevad "Ristna" ja "Kalev" ning piirivalvelaev "Valvas".

**Mereväe pressiteenistus**

# Kevadisi kalamehelugusid

## Piirivalvepäevikust

### Pühadenädal vallandas röövpüügi hooaja

Ülestõusmispühade eelse nädala jooksul pidasid piirivalvurid kinni kümnekond isikut, kes tegelesid ebaseadusliku kalapüügiga piiriveekogudel. Tänavune varane jäämünnik hoidis piirivalvurite jaoks ära küll tavapärased kevadised sekeldused kalameestega, kuid avas ka röövpüügi hooaja.

17. aprilli hilisõhtul pidas Punamäe kordoni patrull Kuningaküla lähedal Narva jõe kaldal kinni ahinguga ebaseaduslikult kala püüdva 50-aastase töötü mehe Kohtla-Järvelt. Tema juurest leiti ja konfiskeeriti ahing, kaevurilamp ja neli kilo säinast.

\*\*\*

20. aprilli pärastlõunal märkas Pringi kordoni korrapidaja Tallinna lähel väikemootorpaati, milles viibivad kaks isikut võtsid võrkudest kala välja. Lähenevat piirivalvekaatrit märgates põgenes alus Kopli lahe suunas, kuid selle pidas pool tundi hiljem kinni põgenemistee blokeerinud piirivalvelaev "Pikker". Mootorpaadiga merel viibinud meestel ei olnud esitada ei paadi ega paadijuhi dokumente. Paadist kala ei leitud, kuid paadipõhjast käsnaga eemaldada püütud kalasoomuste järgi võib oletada, et kalad heideti põgenemise ajal üle parda. Kinnipeetud isikud anti üle politseile.

\*\*\*

Samal päeval enne keskööd pidas kohaliku kordoni patrull Vasknarva küla juures Peipsi järve keskmisel muulil kinni Kohtla-Järvelt elava Andrei ja Jõhvi mehe Aleksei, kelle juurest avastati kaks nakkevõrku ja kolm püütud haugi. Mehed püüdsid kala haugipüüdmise keeluajal. Lisaks eirasid nad Ida-Viru maavanema korraldust, viibides pimedal ajal piiriveekogul.

\*\*\*

Õöl vastu 23. aprilli tabas Punamäe kordoni patrull Narva jõel Karoli luhal kohaliku külaelaniku Valeri, kes viibis piiriveekogul paadiga ning kolme võrgu ja ühe mõrraga. Rikkudes maavanema korraldust pimedal

ajal piiriveekogul viibimise suhtes, ei olnud ta end ka eelnevalt kordonis registreerinud ega olnud tal luba võrkudega püügiks.

\*\*\*

23. aprilli õhtul pidas Narva kordoni patrull kinni Narva jõel röövpüügiga tegelnud alkoholihoobes isiku, kelle kaaslasel õnnestus põgeneda enne häirerühma saabumist. Esihingu isikuandmete esitamisest keeldunud meheks osutus narvalane Andrei, tema kaaslasena tehti kindlaks samuti Narva elanik Vladimir. Enamikku kinnipeetutest karistati halduskorras rahatrahviga 10, 15 ja 20 päevapalga ulatuses.

### Peipsil tabati kaluritest piiririkkujad

Peipsi Piirivalvepiirkonna Tõruvere radarijaama vaatlaja fikseeris 19. aprilli pärastlõunal Varnja kordoni piirilõigus (7. ja 8. piiripoi vahel) kontrolljoone ebaseadusliku ületuse tundmatu aluse poolt. Alus sisenes Vene Föderatsiooni vetesse 600 meetri sügavuselt ning pöördus veerand tunni pärast tagasi Eesti Vabariigi vetesse. Parajasti järvel viibinud piirivalve hõljuki toimikond pidas viis minutit hiljem etteantud koordinaatides kinni OÜ-le Kallaste Kalur kuuluva kakua-mipaadi, mille pardal oli viis meest.

\*\*\*

20. aprilli hommikul ületas Varnja kordoni piirilõigus taas kontrolljoone samale firmale kuuluv kalalaev, sisenedes Vene Föderatsiooni vetesse rohkem kui kilomeetri ulatuses. Varnja piirivalvekordoni mootorpaat pidas kalalaeva paarikümne minuti pärast kinni. Pardal olnud kalurite väitel olid nad kalapüügil ja eksisid udus. Kalapüügi eesmärgil piiri rikkunud kalureid karistati halduskorras hoiatustega ja rahatrahvidega 10 ja 30 päevapalga ulatuses.

### Peipsi kalurid satuvad suurema saagi ootuses Vene poolele

Aktiivse kalapüügi hooaja algusega Peipsil kipuvad suuremat saaki lootvad kalurid otseselt Eesti-Vene piiri kontrolljoone lähedale võrke paigutades ja neid hiljem välja võttes Vene poolele sattuma.

Ühe päeva jooksul, 27. aprillil fikseerisid Piirisaare ja Tõruvere radarvaatljad ühtekokku kolm piiriületust, kus kalurid seetõttu sisenesid Vene poolele 100 ja 150 meetri sügavuselt. Ebaseaduslikult piiriületuselt tabati ning karistati rahatrahvide ja hoiatus-tega seitset kohalikku kalurit.

Esimesena pidas Piirisaare kordoni toimikond keskhommikul kinni aluse, milles viibinud kaks kohalikku viiekümneandis aastais kalurit olid paigaldanud mõrra otse kontrolljoonele, märkamata, et üks mõrra äär ulatus Vene poolele. Paar tundi hiljem paigutasid käsinavigatsiooni-seadmesse sisestatud valede koordinaatide tõttu oma võrgud üle kontrolljoone kaks ligi neljakümneaastast Kallaste ja Kolkja kalurit. Pärastlõunal kaldusid kalapüügil taas Vene territoriaalvete kolm neljakümne ringis Kallaste kalurit.

### Purjuspäi vael ajal vales kohas

Piirivalvuritele teevad peale röövpüüdjate muret ka purjutanud paadisõitjad. Aprillilõpu soe ilm annab jätkuvat julgust röövpüüdjatele, meelitades samas veekogudele ka nap-silembeseid paadisõitjaid.

\*\*\*

25. aprilli õhtupimeduses tabas Narva kordoni toimikond jõelt kohalikud elanikud Aleksei ja Dmitri, kes püüdsid seadusvastaselt kala mõrraga. Lisaks puudusid meestel ka kalastajakaardid.

\*\*\*

26. aprilli ennelõunal pidasid piirivalvurid Narva veehoidlal kinni taas kohalikud mehed Aleksandri ja Aleksei. Paadiga piiriveekogul viibivad päästevahenditeta ja alkoholihoobes mehed olid kalapüüki niivõrd süvenenud, et nad tuli toimetada välja-magamisele.

Samal päeva õhtupoolikul töid piirivalvurid kaldale Sirgala puhkebaasi vastas Narva jõel paadiga lõbusõitu teinud alkoholihoobes narvalase Borissi.

Kõiki kalapüügi- ja ujuvahendite kasutamise eeskirjade rikkujaid karistati halduskorras viie, kümne ja 20 päevapalga ulatuses.

**Piirivalveameti pressijaoskond**



# Laev põles

24. aprillil põles Loksa laevaremonditehase ujuvdokis seisva 60-meetrise külmutuslaeva "Langust" parras seestpoolt. Tõenäoliselt lohakast keevitamisest tekkinud tuli hõõgus 400 kuupmeetrisel mahuga laevatrümmi parema parda isolatsioonikihi vahel. Kuumuse ja tule masinaruumi pääsemine oleks olukorra väga ohtlikuks muutnud, ütles Harju päästeteenistuse direktori asetäitja Ragnar Plees. Tema ja operatiivkorrapidaja Ranno Friedemanni juhtimisel püüdsid Harjumaa Loksa ja Kiiu ning Lääne-Virumaa Vösu tuletõrjekomando liikmed laevakeres pesitsevat tuld leida.

11 tundi väldanud kustutustöö plaanid muutusid pidevalt. Kõigepealt püüti põlevat eriti paksu isolatsiooni seestpoolt lahti saada, ütles Ragnar Plees, kuid hapnikutagavara polnud nii suur, et mehed oleksid saanud kogu aeg trümmis olla ja seestpoolt kustutada. Lõpuks leidsid tõsteplatvormiga kraananoole otsas kõlkuvad laevatehase spetsialistid ja tellinguid mööda ronivad päästjad kätega laevakeret kimpides tuliseid kohti, kuhu siis lõigati keevitusaparaadiga neli illuminaatori suurust auku, mille kaudu vee ja vahuga tuli lõpuks kustutati. Tallinnast tuli kohale tellida pumba- ja vahuautod, sest tehase kustutusvaht osutus kõlbmatuks.

Põlevat laeva polnud keegi kohalviibijaist varem kustutanud. Korra ühel laeval toimunud õppusel viibinud Ragnar Plees ütles, et see oli hoopis midagi muud: peamine oli inimeste päästmine ja nende abistamine. "Langusti" puhul oli aga tegemist ainult nüri tundidepikkuse suitsuse sukeldumise ja kustutamisega.

Rühmapealik Harri käis viis korda poole tunni kaupa trümmis tuld kustutamas. Tema sõnul oli ainuke asi, mida tossu täis kottipimedas ruumis silm seletas, ta enda hapnikuaparadi manomeeter. Kõigepealt tuli kuus meetrit redelit mööda alla ronida, et seejärel sattuda pea vööni vette. Edasi tuli liikuda käega voolikut jälgides. Kokkupandava alumiiniumredeliga sai parda ääres üles ronida, ja kui sein käe all tuline oli, siis pidi hakama isolatsiooni lõhkuma ja kustutama. Kollane või punakas kuma, mis vahel paistis, osutas tulele.

25. aprill

**Küllike Rooväli**





## Balti Laeva-remonditehas jättis "Silja Line'i" omanikele hea mulje

Balti Laevaremonditehas remontis esimest korda laevakompaniile "Silja Line" kuuluvat reisiparvlaeva ning loodab ka edaspidi sellelt firmalt tellimusi saada.

27. aprillil saabus Balti Laevaremonditehasesse "Silja Line'i" 1965. aastal ehitatud 128 meetri pikkune reisiparvlaev "Fennia", millel lepingu järgi tuli 11 päevaga teha tavaline dokiremont ehk laeva puhastamine vanast värvist, värvimine ning väiksemad parandustööd. Vaatamata tavapärasele remondile, oli see Balti Laevaremonditehasel siiski eriline sündmus, sest esmakordselt otsustas Skandinaaviamaade üks suuremaid laevaomanikke "Silja Line" oma reisiparvlaeva Eestis remontida. Varem oli firma kasutanud Soome, Rootsi ja Saksamaa tehaste teenuseid.

"Silja Line'i" esindajad olid esialgu väga ettevaatlikud," ütles Balti Laevaremonditehase tööjuht Igor Šelajev. "Kui nad olid aga põhjalikult tutvunud meie töömeetodite ja -korraldusega, jäid nad rahule ning otsustasidki "Fennia" siia remonti tuua. Tutvustasime end soomlastele: oleme remontinud nii "Estline'i" kui ka "Tallinki" kaubamärke kandvaid reisiparvlaevu ning tellijad on tehase tööga rahule jäänud. Asi on selles, et reisilaeva remont on kaubalaeva remondist alati vastutusrikkam töö. Meil on aga vastav kogemus juba olemas."

Šelajevi väitel annab "Fennia" remont laevaremonditehasel palju

häid kogemusi, kuna "Silja Line" esitab Euroopa Liidu normidest lähtuvalt töö kvaliteedile ja muudele tingimustele eriti kõrgeid nõudmisi. See tähendab tehasele suurt vastutust. "Silja Line" on lepingu järgi täielikult usaldanud tehase hoolde ka laeva turvamise ja tuletõrjeinspektorite töö remondi ajal. Tööde käigus tekkisid soomlastel siiski mõned märkused. See tuleb aga Šelajevi sõnul tehasele isegi kasuks, sest näitab kätte nii töökorralduse kui ka tehnilise varustuse nõrgad kohad ja puudused.

"Silja Line'i" tehniline superintendant Jan Engman jäi "Fennia" remonditööde korraldusliku külje ning kvaliteediga rahule. Ta märkis vaid, et ümberkaudsete riikide laevaremonditehastega edukaks võistlemiseks tellimuste saamisel peab Balti Laevaremonditehas täiendavalt soetama moodsaid keevitusaparaate ja muid remondiseadmeid.

Omanikud on kavandanud "Fennia" pärast suvehooaja lõppu järgmise remondi. Et Balti Laevaremonditehas sai seekord tööga hästi hakkama, on alust loota, et laev tuleb sügisel taas tehase dokki. Ja veel: "Silja Line" korraldab järgmisel aastal reisiparvlaeva "Wasa Queen" remondifirma leidmiseks konkursi, milles ilmselt osaleb ka Balti Laevaremonditehas. Šelajevi sõnul on tehase üpris suured šansid saada "Silja Line'ilt" edaspidi uusi tellimusi. Sellele aitab kaasa ka asjaolu, et tänava märtsis oimistas rahvusvaheline sertifitseerimisfirma "Lloyd's Register" Balti Laevaremonditehasel juba teise "ISO 9001" kvaliteeditunnistuse. Muude tegevusalade hulgas oli seal kirjas ka laevaremondi projektijuhtimine.

Balti Laevaremonditehase avalikkussuhete juht  
**Urmas Tooming**

## Piirivalve võimalus laevu ise slippida säästab sadu tuhandeid kroone

Pressiteade

**Tänu Kopli poolsaarel paiknevale Süsta tänava merebaasi slippile on tänava piirivalvelaeva remontimise arvelt säästetud 129 000 krooni, mis muudab tulnuks tasuda dokitööde tellimisel.**

Käesoleva aasta jooksul on Süsta tänava merebaasis plaanipärase dokiremondi läbinud juba viis piirivalvelaeva, lähiajal siirdub ülevaatuks kuues. Neist nelja laeva slippimine (kaldale tõstmine laeva veealuse osa remondiks) oma vahenditega säästis piirivalve ligi 129 000 krooni. Slipitöö kasutamise eest näiteks Meretehases peaks piirivalve ainuüks laeva ellingule tõstmise ja vette-laskmise eest tasuma ligi 16 000 krooni. Laeva ööpäevane seisuaeg ellingul maksab täna keskmiselt 18 krooni ühe jooksva meetri kohta laeva pikkusest, ujuvdokkides on tariifid veelgi kõrgemad. Nii läheks näiteks 30 meetri pikkuse patrull-laeva ööpäevane dokis hoidmine maksma 552 krooni. Laeva tavapäraseks hooldusremondiks kulub aga mitukümmend päeva.

1993. aastast piirivalve kasutuses olev Süsta tänava merebaas ja sadam on seni ainuke koht, kus piirivalvurid saavad iseseisvalt laevade remondi- ja hooldustööd teha ning laevu talvekorteris hoida. Aasta läbi kasutavad sadamat piirivalve Põhja piirkonnale kuuluvad patrull-laevad. Kokku jätkub Süsta tänava merebaasis kaikohti 13 suurema patrull-laeva jaoks.

Seitsme aasta jooksul, mil merebaas ja sadam on olnud piirivalve valduses, on renoveeritud 126 meetri pikkune kai ja välja vahetatud kaikommunikatsioonid, mis tänaseks vastavad Euroopa standarditele. Samuti on renoveeritud side- ja kaihooned ning rajatud remonditöökoda ja piirivalve keskladu.

Peale Põhja Piirivalvepiirkonna staabi, kesklao, mereosakonna, lennusalga ja Piirivalvelaevade Üksikdivisjoni ning elektroonika ja sidetehnika töökoja paikneb Süsta tänava merebaasi territooriumil Merevalvekeskus, mis vastab kõigile Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO nõudeile.

25. aprill

Piirivalveameti pressijaoskond



"Fennia" on esimene "Silja Line'i" reisilaev, mida Eestis remonditi.



## Ametiühingukommentaar

"Silja Line'i" kaubamärgi omanik on "Neptun Maritime", millest ametlikult 50% kuulub Bermuudal registreeritud firmale "Sea Containers Ltd.". Samas on teada, et lisaks kuulub "Sea Containersile" veel 1% aktsiatest läbi Rootsi reedefirma "Gotlandsbolaget". Eeldatavasti on see seotud laevaregistri nõudega Soomes, mis ei luba üle 50% omandust. Sellest tulenevalt on selge, et kiirlaeva "SuperSeacat Four" omanikfirma on ka "Silja Line'i" laevade omanik. Seega on tegemist traditsiooniliselt Soome Meremeeste Uniooni liikmete tööandjaga, kelle puhul on esmane läbirääkimisõigus soomlastel.

Teiselt poolt on ametiühingu mätta otsast vaadatuna tegemist tööandja poolse dumpinguga, s.t. püütakse kokku hoida tööjõu hinna pealt. Pikemalt ette vaadates võib ennustada, et samalaadset olukorda võib mõne aja pärast kohata ka traditsiooniliste Eesti laevaomanike algatusel. Sellist olukorda tingib Eesti elatustaseme kasv piirini, kus on soodsam võtta kasutusse näiteks Vene lippu kandev laev koos tunduvalt madalama palgaga laevaperega endise Idabloki riikidest.

Seega on käesoleva juhtumi puhul tegemist eestlaste ja soomlaste ühishuvidega kohalikul tööjõuturul, s.t. reisi-

parv- ja kiirlaevadel Tallinn-Helsinki liinil. Eesti-Soome, Eesti-Rootsi ja Rootsi-Soome vaheliste liinide osas on Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing allkirjastanud kolmepoolse leppe Soome ja Rootsi ametiühingutega, milles sätestatakse ühised põhimõtted kollektiivlepingute sõlmimise õiguste ning töö- ja palgatingimuste taseme osas sõltuvalt laevade kuuluvusest ja lipust.

Võttes meile praegu teadaoleva palgatase eestlastest teenindava personali osas "SuperSeacat Fouril", on sealne brutopalk 17 000 Eesti krooni (ehk umbes 1000 \$), mis sisaldab nii tulumaksu kui ka sotsiaalmaksu. Teada on, et "SuperSeacat Fouri" eestlastest laevapere liikmed maksavad 28% tulumaksu Itaalia riigile ja ei maksa ei tulu- ega sotsiaalmaksu Eesti riigile.

Lahutades sellest palgast 33% (Eestis maksab sotsiaalmaksu teatavasti tööandja), jääb järele vaid 11 390 krooni. See on aga töötasu 160 normijärgse töötunni ja 70 ületunni eest. Kuna ületunni töö tasustatakse nii Eestis kui ka Soomes 1,5-kordselt, saadakse 11 390 krooni tasu 265 töötunni eest, mis annab põhitöötasuks tunnis 43 krooni. Eesti laevafirmas "Hansatee" saab samal töökohal 41 krooni tunnis. Seega on tegelik palgavahe vaid 320 krooni. Meil aga on ametiühingute vaheline kokkulepe, mille kohaselt kolmandate riikide laevadel peab olema palgatase, mis rahuldab nii Soome kui ka Eesti ametiühinguid. Praegune tase meid ei rahulda.

Selline lähenemine ei peaks rahuldama ka Eesti riiki, sest riigile ei laeku ei tulu- ega ka sotsiaalmaksu. Samas on täiesti selge, et "SuperSeacat Fouril" töötajad hakkavad kasutama sotsiaalseid hüvesid Eestis. Seetõttu on loomulik, et soomlased nõuavad tööandja poolset sotsiaalmaksu tasumist eestlastest laevapere liikmete eest. Kui on lisandunud täiendavaid palganõudeid, siis sellest ei ole EMSA praegu teadlik.

EMSA esimees Jüri Lember



"SuperSeacat Fouri" vanemmehaanik Lars Helgersson ei ole kindlasti Soome Meremeeste Uniooni liige: ei kodakondsuse ega ameti tõttu.



Konkurents Vanasadama väravas: Eesti ja Soome laeva vahel on Itaalia laev. Madli Vitismanni fotod

**Toimetuselt.** Juba mullu sügisel teatasid Soome Meremeeste Uniooni esindajad ja ITF-i esindaja Helsinkis Simo Nurmi Rootsi ametiühinguajakirjas "Sjömanner", et Unioon on valmis konfliktiks "Sea Containersiga" odavate meeskondade pärast. Unioon pole nõus "Sea Containersi" ettepanekuga võtta uuele kiirlaevale Tallinn-Helsinki liinil eesti teenindajad Eesti töölepinguga ning nõuab selle asemel soomlasi Soome kollektiivlepinguga.

Simo Nurmi väljendab soome meremeeste kartust, et filipiinlased või eestlased võtavad üle soome meremeeste või, pahandab "Tallinki" peale ning kahetseb, et juba 6-7 aastat tagasi ei peatatud Eesti laevu ega kuulutatud Eesti lippu muga- vuslipuks.

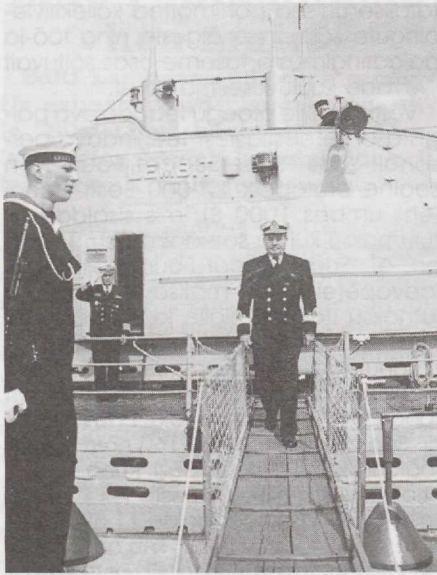
Tänavu veebruaris lisas Soome Meremeeste Uniooni esimees Per-Erik Nelin samas Rootsi ajakirjas nõude, et "Silja Line'i" kiirlaeval oleks tervenisti soome laevapere Soome töölepingutega.

"Sjömanner" 1999, nr. 6; 2000, nr. 1



# Rootsi Mereväe ülem Eestis

8.–10. maini oli Eesti Mereväe ülema külalisena esmakordselt Eestis Rootsi Mereväe ülem kontradmiral Torsten Lindh.



Admiral Torsten Lindh tuleb "Lembitu" trepist alla.

Sidemed ülemerenaabriga on olnud pikaajalised. Rootsi riigi kingituse-na sai oma praktiliselt esimese laeva meie piirivalve, ka hiljem on sealt poolt saadud mitmesugust abi. Mereväele on olnud tähtsamad kaks põhisuunda: miinitõrje ja koolitus. 1994. aastast alates on Rootsi mereväe laevad teinud tööd meie vetes miinide leidmisel ning kahjutuks tegemisel, samal ajal mõõdistades merepõhja ning koolitades meie spetsialiste.

Rootsi Mereväekolledžis on koolituse saanud 6 Eesti mereväehvitseri, ka praegu õpib seal 3 eestlast. Olulist abi on saadud ka "Baltroni" tegevuseks, samuti laevade demagnetiseerimisel. Arvestades Rootsi pikaajalisi kogemusi keskkonnakaitse ning mereväebaaside infrastruktuuri väljakujundamise alal on sealsed spetsialistid nõustanud Eesti sellealaste arengukavade koostamist.

Et kontradmiral Torsten Lindh oli Eestis esimest korda, pakkus talle loomulikult erilist huvi Narva. Tänavu 19. novembril möödub rootslaste jaoks märkimisväärsest sündmusest, lahingust Karl XII ja Peeter I vägede vahel 300 aastat. Admiral külastas Peipsi piirivalvepiirkonna staapi Alatskivil, kus piirkonna ülem Mati Pokkinen andis asjaliku ülevaate olukorrast idapiiril praegu.

Tartu kui vana rootsi-aegne ülikoolilinn pakkus huvi ka oma kaitsekolledži tõttu. Kohtumisel rahvusvahelises sõjaväeõppeasutuses tutvustas selle ülem kindral Michael Clemmensen töö põhimõtteid ja arutati ka mereväelise väljaõppe küsimusi.

Visiidi ajal olid töökohtumised lisaks Eesti Mereväele ka Kaitseliidu ja Piirivalve juhtkonnaga. Üks arutlusteema puudutas Kaitseliidu mererühmade tegevusserakendamist. Ajalooline "Lembit" pakkus erilist huvi, sest Rootsi on tuntud oma kõrgtehnoloogiliste allveelaevade poolest.

Reet Naber  
Silver Kaldoja foto

## Käsin Piirivalve Valitsuse likvideerida alates 15. aprillist s.a.

80 aastat tagasi

Pärast rahuõlmimist Nõukogude Venemaaga 1920. a. nägi Vabariigi Valitsuse kinnitatud kava ette sõjaväe organisatsiooni ümberkorraldamise. 1919. a. detsembris Sõjaväeringkonnana staabi juurde Merejõudude Rannavalve, Side ja Päästejaamade Valitsuse moodustatud Piirivalve Valitsusele allutatud üksuste töös: sõjaministri päevakäsuga Nr. 111 (salajane) otsustati likvideerida Piirivalve Valitsus 15. aprillist 1920.

Vabariigi piirivalve anti korraldada diviiside ülematele ja merejõudude juhatajale. Merejõudude juhataja alluvusse määrati merepiiri valvamine Pärnu-Lääne maakonnapiirist kuni Harju-Viru maakonnapiirini. Likvideeritud valitsusest läksid Merejõudude alluvusse Piirivalve Ujuvate Abinõude Osakond ja 7. ning 8. piirikütipataljon. Ülevõetud laevad tuli tarvituse järel piirivalveteenistuseks kasutada merejõudude juhataja ja diviisiülemate vahelisel kokkuleppel. See vormistati 27. mail.

Sõjaministri 20. juuni 1920. a. päevakäsuga nr. 489 loeti Piirivalve Valitsuse likvideerimise puhul järgmistest Piirivalve Valitsuse alla kuuluvatest laevadest 15. aprillist 1920 Merejõudude juhatajale üle antuks: auru-laevad "Laene", "Sakala", "Omedo", "London", "Karl-Gustaw", "Pavel", "Ajil", "Undina", "Rosson", "Wambole", "Flirt", soomuspaadid "Kõu", "Maru", 32 auru- ja mootorpaati, jaht "Leitu" ja päästepaat nr. 1. Kokku 46 alust.

26. aprillil üle võetud laevastiku osakond sai ametlikult nimetuse – Merejõudude Piirivalve Ujuvate Abinõude osakond. 1. juulil likvideeriti 8. piiriküti pataljoni juhatus ja viimase kompaniid liideti 7. piiriküti pataljoniga.

1. jaanuarist 1921 formeeriti ümber 7. piiriküti pataljonist Merejõudude Rannavalve osakond ja Piirivalve Ujuvate Abinõude Osakond nimetati üm-

ber Merejõudude Rannavalve Ujuvate Abinõude osakonnaks. 1. veebruarist 1919 Merejõudude Rannavalve, Side ja Päästejaamade Valitsuse baasil alustanud piirivalvamisasutuse pärast arvukaid reorganiseerimisi püsivalt siseministeeriumi haldusalasse ületoomiseni jäi veel üle aasta.

Lõplikult vabanesid Merejõud piirivalve ülesannete täitmisest 1923. aasta suvel.

Reet Naber



Merejõudude Rannavalve, Side ja Päästejaamade Valitsuse isikkoosseis pärast reorganiseerimist Sõjaringkonna Piirivalve Valitsuseks 1919. a. detsembris. Istub vasakult teisena Piirivalvevalitsuse ülem kolonel Sigfried Pinding.



# Tänasel Eesti sõjalaeval on oma vapp

24. aprillil toimus Hiiumaal Lehtma sadamas pidulik vapi annetamise tseremoonia Eesti Mereväe patrull-laevale "Ristna" P 422.

"Kas tänasel Eesti sõjalaeval on oma vapid?" esitas küsimuse oma "Meremehe"-artiklis allveelaevade vappidest Ragnar Kokk. Täna võime vastata peaaegu et leninlikult: "Tänasel Eesti sõjalaeval on oma vapp". Möödunud aastal Soome Mereväe poolt Eestile kingitud kahest patrull-laevast on "Ristna" tänaseks saanud omamoodi tee lahtitegijaks rahvusvahelise meretraditsiooni jätkamisel Eestis. Nimelt on just "Ristna" see Eesti sõjalaev, mis pärast 60-aastast vaheaega sai oma vapi. Ja pealegi esimene Eesti sõjalaev, millele vapi annetas kohaliku omavalitsus.

Möödunud aasta augustis tegi "Ristna" mereväelipu all esimese sõidu Eesti sadamaisse, Roomassaarde ja Lehtmasse, kus huvi mereväe, ta tegemiste ja ta inimeste vastu elav oli. Hiiumaal tuligi jutuks see, et sealse kohanimega laev võiks kanda Kõrgessaare valla vappi (Ristna kuulub Kõrgessaare valda).

Talv möödus ettevalmistustega navigatsioonihooajaks. 24. aprillil võttis värskelvärvitud ja -varustatud "Ristna" Miinisadamast kõigepealt kursi Lehtmale, et vastu võtta oma laeva vapp.

## Lehtma sadamas

oli tegelikult kiire tööaeg. Laaditi parasjagu "Volgo-Baltile" turvast, kalamehed tulid saagiga merelt. Vahepeal leidsid sadamamehed siiski ka koha "Ristnale", kellele piirivalvealus 006 vastu oli läinud. Kaile mahtus ära nii orkester kui vastu võtma tulnud valla, Hiiu maavalitsuse, piirivalve, kaitsejõudude ja kaitseliidu



"Ristna" vapi all seisavad maavanem Hannes Maasel, kaitseringkonna ülem Kaupo Kuningas ja mereväeülem Jaan Kapp...

esindajad. Lisaks primail platsidel, "Kaleste" suhteliselt kõrgel tekil kohapeal oma asjatamisi teinuid.

"Ristnal" oli vana vapikoht tegelikult ammu olemas, "Rihtniemina" kandis ta samuti oma vappi. Nüüd oli vapikohale kinnitatud alusel Kõrgessaare vapp, alguses küll *Romeo* (R-lipu) all peidus. Vallavanem Jaan Puusepp ja "Ristna" komandör nooremleitnant Jüri Saska eemaldasid katte. Vallavanem rõõmustas, et nende valla ja sellega koos kogu Hiiumaa nimi saab ka teistes sadamates, kus laev viibib, niimoodi jälje maha. Komandör tänas usalduse eest, et hiidlased tükikese endast meresõituledele kaasa annavad, ning lubas teha kõik, et neil seda usaldust meeskonna ja mereväe vastu kahetseda ei tuleks.

Vaadati ka laeva, selle relvi ja mehi, arutati omavahel erinevaid "vastastikku huvi pakkuvaid küsimusi". Kuna eelmisest kohtumisest on juba hulk aega möödunud ning vahepeal elu nii Eesti Mereväes kui ka Hiiumaal tüki edasi läinud, jätkus teemasid igast kandist.

Kui laeva kringel sõõdud, mindi koos Kõrgessaare vallamajja. Hiiu maavanem Hannes Maasel, mereväeülem kaptenleitnant Jaan Kapp, Kõrgessaare vallavanem Jaan Puusepp ning "Ristna" komandör Jüri Saska kirjutasid alla koostöölepingu. See on mõeldud juba tekkinud vastastikuste kontaktide arendamiseks.

Nagu väljendas Hannes Maasel, on sellise lepingu allakirjutamine nii Hiiu maavalitsusele kui ka Kõrgessaare vallavalitsusele esmakordne. Ta leidis, et selline leping annab võimaluse ka ühiselt probleeme lahendada ning just sellepärast oli kohtumistel palju juttu kaitseliidust kui vabatahtlikust struktuurist. Maavanem avaldas lootust, et Hiiumaa meeste kaitsetahe saaks toetust ning kaitsejõududest tagasituluist oleks kasu ka saare tsiviilile.

Mereväeülem Jaan Kapp ütles, et mereväele on ütle mata suur au kanda ühel laeval selle suure mereriigi ühe valla vappi. See ei ole ainult au, vaid ka usaldus maakonna ja valla rahva poolt mitte üksi mereväele, vaid kogu kaitsejõududele. Jüri Saska avaldas lootust, et järgmisel korral võib laev vallis ka valla lippu uhkusega kanda.

Lääne Kaitseringkonna ülem kapten Kaupo Kuningas, kes oli samuti tulnud sellele ajaloolisele sündmusele kaasa elama, hindas omavalitsuste ja mereväelaste koostööd igati perspektiivikaks ja teretulnuks.

Pärast traditsioonilist vahuveiniklaaside kokkulöömist kiirustati Vis-

koosasse tervisemajja, kus soojendust lõpetasid laeva ja piirivalve võistkonnad. Peeti maha järjekordne mööduvõtmine, seekord võrkpallis. Hiiumaa piirivalvurid olid kindlalt üle, võites mängu 3:0. Mängijaist olid parimad Tõnu Üksik Sõru kordonist ja Priit Jaarma, mereväe miinilaevade divisjoni staabiülem.

25. aprillil suundus "Ristna" esimesele rahvusvahelisele õppusele Eesti mereväelipu all, merepäästeõppusele "Sarex 2000". Koos piirivalve PVL-109-ga "Valvas".

Sõjalaevadele vapi annetamise tava ning tihe koostöö laevameeskondade ning omavalitsuste või organisatsioonide vahel on paljude riikide mereväes laialt levinud. Esimese algatuse Eesti Mereväe suhtes tegid Hiiu maavalitsus ja Kõrgessaare vald, soovides, et annetatud vapp oleks laevale õnnetäheks.

Sõjalaev kannab vappi kui oma laeva sümbolit, aga ka kui märki sidemetevõimendamiseks rahva ja mereväe vahel.

\*\*\*

1928. aastal avaldas ajaleht "Waba Maa" piltidega reportaaži kaitsealavastiku laevade ("Lennuki", "Vambola", "Sulevi", "Laine", "Suuropi" ja "Ristna") suvistest õppesõitudest Soela väinas. Üks lõik oli niisugune: "Alguses oldi mereväelaste vastu väga umbusklik. Olid ju ilmasõjaaegsed Vene madrused oma metsikustega selleks põhjust andnud, mida ka Eesti mereväelastelt oodati. Hiljem kadus eemalehoidmine täielikult."

Reet Naber



... vapi kohal aga "Ristna" komandör Jüri Saska.

Silver Kaldoja ja Urmas Lauri fotod



# Rahuajal lahingülesandeid

**80 aastat tagasi said Eesti Merejõud esimesed traalerid-miiniveeskajad "Ristna" ja "Suurop".**

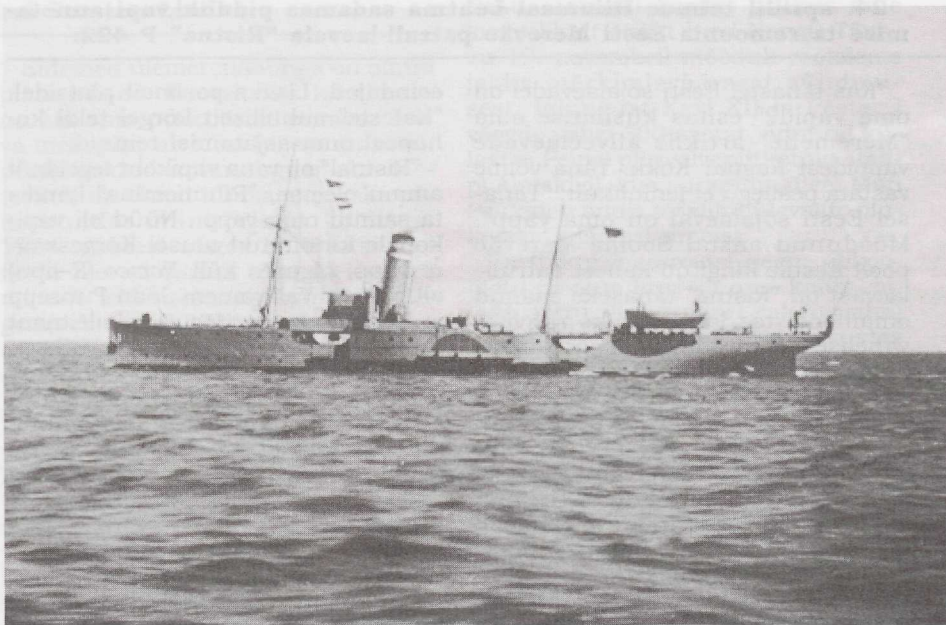
Alanud oli rahuage. Vabadussõda oli lõppenud, riigis asuti üle mineva rahuagele tegevusele ja sõja tagajärgi likvideerima.

Merejõududes tuli 1920. aasta veebruaris-märtsis üheaegselt tegelda nii demobilisatsiooni kui ka organisatoorsete ümberkorraldustega. Samavõrra oluline oli ka merejõudude arenguplaani väljatöötamine. 26. veebruaril 1920 esitati Eesti Merejõudude juhataja asekapten (kaptenleitnant) Hermi ja staabiülema mereväekapten Salza esimene selleteemaline raport sõjavägede ülemjuhatajale kindral Laidonerile. Ettekande põhiseisukoht oli, et kaitse peab põhinema rannakaitsesuurtükiväel ja väiksearvulisel spetsiifilisel laevastikul. Eesti-sugune väike vabariik ei ole piisavalt rikas, et lahingulaevastiku muretseda ega ülal pidada.

Riigil tuli arvestada seda, et prahihinnad Eesti sadamatesse olid normaalsest tunduvalt kõrgemad seni, kuni meri miinidest korralikult puhastatud ei olnud. Tollased traalerid aga olid sedavõrd väikesed ja nõrgad, et nendega ainult sadamate ja ranna läheduses töötada sai, avamere-traalerid puudusid täielikult. Ennetamaks seisukohta, et traalimistöökajad on, tehti ettepanek, et uute laevade muretsemisel peaks arvestama võimalusega neid hiljem ka miinipanjatena (veeskajatena) kasutada. Merejõudude ettepanek oli osta Inglismaalt neli sellist suuremat traalerit. Asekapten Herm tegi sõjaministrile märtsis ettepaneku, et Inglismaalt laevade saamiseks tuleks sinna komandeerida admiral Pitka, kellest loodeti, et tänu headele suhetele Inglismaal saaks ta ülesande edukalt täita. Sama ettepanekut korrati ka aprillis, lisades, et kui Pitkat saata ei saa, võiks minna kas Eesti Merejõudude teenistuses instruktorina olnud inglane Littledale või keegi teine.

## "Lennuk" ja "Vambola" ebaotstarbekad.

1920. a. algusest peale oli uuritud võimalusi miiniristlejate "Lennuk" ja "Vambola" kui meie oludesse mittesobivate asemele uusi laevu muretseda. Meie mereväelaste arvamus oli (seda toetas ka Littledale): "kaks suurt miiniristlejat/hävitajat "Lennuk" ja



"Wambola" on kõige mittekohasemad laevad Eesti laevastikus:

1. tarvitavad liiga palju kütust;
  2. nõuavad suurt remonti;
  3. suurtükid ja relvastus on vene omad, ka laskemoon; võimatu on saada tagavaraosasid;
  4. liiga suured manööverdamiseks Tallinna sadamas;
  5. liiga suur meeskond, ainult miinipaate hävitamise funktsioon;
  6. igatpidi kallid laevad hoida."
- Kaaluti 2 väiksema (1000 t) miiniristleja, 2 allveelaeva ja 4 miinipanija-traaleri (kiirus vähemalt 15 sõlme, väike süvis ja suurtükid peal) muretsemist.

Sõjaministri käsul saatis sõjavägede staap kirja välisministrile, et too Londoni esindaja kaudu Briti Admiraliteedist võimaluste kohta järele pärida laseks. Ants Piibult tuli esimene vastus 1920. a. juuni alguses arvamusega, et "sell aastal traalerite tarvitamine juba hiljaks jääb." Oktoobris teatas Salza kirjalikult sõjaministrile, et Inglismaalt pakutud kiirkaatrid on ilma relvadeta ja liiga kallid, traalerid tuleksid kohale liiga hilja ja veelused paadid öeldi päris ära.

Ametlik vastus järelepärimisele tuli alles hilissuvel. Briti konsul teatas, et Admiraliteet on nõus Eesti Vabariiki aitama laevastiku soetamises, välja arvatud allveelaevad, kuna loodav laevastik on ette nähtud kaitseks, mitte kallaletungiks.

## Apostlid silmapiiril

1919/20. a. talvel oli merejõudude juhtkond oma juhataja Hermiga eesotsas kaalunud ka teisi variante traalimistöödeks vajalike laevade

saamiseks. Üks võimalusi oli osta Soomest sinna sõjasaagina jäänud kaks "Apostlit", nagu praktiliselt kuni nende eluea lõpuni hilisemaid "Ristnat" ja "Suuropit" nimetati. Nii ka tegelikult tehti, sest Inglismaalt tulevat ametlikku vastust andis oodata, miinid meres oli vaja aga välja traalida.

Laevad olid seisnud juba kaks aastat Helsingi lähistel "West OY" dokis. Firma oli nad ostnud Soome sõjasaagikomisjonilt eesmärgiga neilt relvastus maha võtta, reisilaevadeks ümber ehitada ja siis edasi müüa.

Eestilt taheti saada kahe laeva eest 1 miljon Soome marka, mis osaliselt tasuti vastukaubaga: tselluloosi, kartuli ja viinaga. Kaup oli üsna kasulik, sest laevade ostuhind oli olnud 250 000 FIM.

Merejõudude juhataja asekapten Herm andis 21. aprillil 1920 välja päevakäsu nr. 497: "Komandeerin s/l "Marduse" komanderi n-leitnant Ruben Oderi ja m/r "Wambola" vanema ohvitseri leitnant Woldemar Beilbergi Soome komisjoni käest traalerisi Nr 18 ja Nr 19 vastu võtma. Nimetatud traalerid tuleb Soomest oma meeskonnaga ära tuua."

Ka kinnitati "Ristna" ja "Suuropi" staadid 13. maist 1920 ja komandeeriti 15.-18. maini meeskonnad (25 meest) Soome laevu ära tooma. Laevad loeti navigatsiooni arvatuks alates 13. maist.

## Teenistus algab

19. mai päevakäsuga nimetati Traaler Nr 18 "Suuropiks" ja Traaler Nr 19 "Ristnaks". Juulis sai traalerite divisjoni ülem asekapten Jekimov ette kanda: "Traalerid "Suurop" ja



# täitmas

“Ristna” 27. juulil 1920 Tallinnast Baltiski jõudsid ja traalimise töödele asusid”, jäädes sinna 25. novembrini.

Tegelekust elus tähendas see, et laevad asusid oma lahingülesannet täitma: ka rahuajal on miinitraalimisel olemine sellega võrdsustatud. Nii on kogu aeg tehtud vahet päevakäskudes “miinitraalimise arvamisel” ja “navigatsiooni arvamisel” (see on aeg, kui otse traalimisega ei tegeldud).

Esimese Eesti-aasta navigatsiooni lõpetas “Ristna” 1. jaanuaril 1921 ja meeskond paigutati elama “Suuropi-le”.

## Miinitraalimine tsiviilkättesse

Juba 1920. a. novembris pöördus merejõudude juhataja kirjaga sõjaministri poole ettepanekuga anda traalimistööde läbiviimine Kaubandus-Tööstusministeeriumi alla. Põhjustuseks tõi ta selle, et traalerid teevad laevateid puhastades tööd puhtalt kaubalaevastiku tarbeks. Seoses samal ajal merejõududes toimunud reorganiseerimisega tuli juurde palgata pukserid ja muid abilaevu traalerite varustamiseks tööpiirkondades. Ka arvestati kokkuhoiu saavutamist meeskonnakulude pealt vabapalgaliste palkamisega, kes töötaksid vaid navigatsioonihooajal ja see ga ei peaks neile palka maksma aasta läbi nagu senistele üleajateenijatele-mereväelastele.

1921. a. 15. jaanuarist tuli otsus “Ristna” ja “Suurop” koos teiste Merejõudude Traalerite Divisjoni laevadega üle anda Mereasjanduse Peavalitsuse loodava Traalimise osakonna alluvusse. 1921. a. suvel tegelesid laevad traalimisega Soome lahe suudmealal.

Aga juba 1922. aasta 1. jaanuarist anti nad Laevasõidu Ameti alluvusse. “Suurop” pandi seisma, “Ristna” oli 1922.-23. aastal kasutusel reisi-laevana Rohuküla-Kuivastu-Kuresaare, tehes reise ka Riiga. Liini omanik oli riiklik laevasõiduamet, aga see ei töötanud rentaabliit. 1922. a. märtsis kuulutati Laevasõidu Amet laevad enampakkumisel müügiks, kuid ostjat ei leidunud. 1924. a. navigatsioonihooajal otsustati “Ristnat” enam mitte reisilaevana kasutada, ta pandi seisma.

## Tagasi sõjalaevaks

Mereasjanduse Peavalitsuse juhataja Oskar Tiedemann tegi 1924. a. juunis sõjaministrile ettepaneku kaaluda “Ristna” ja “Suuropi” uuesti miiniveeskaja-traaleritena kasutuselevõttu. Juulis esitas Merejõudude

juhataja Herman Salza oma seisukoha: “Mõlemad laevad, iseäranis “Suurop” on minu teada väga viletsas seisukorras. Et meil olemasolevate laevadega 90 jala sügavusel olevate miinide väljatraalimine raske läbi viia, on õige. Praegu meie traalime 60 jala sügavusel olevaid miinise. Silmaspidades väikest sügavust Naissaare ja mannermaa vahel, tuleb siin põhja traaliga traalida. Aga kokkuhoidmise mõttes kavatsen sellekohaseid katseid ainult siis teostada, kui 60 jala sügavusel miinid on välja traalitud. Enne nende katsete tagajärgede saavutamist, loen laevade ülevõtmist enneaegseks, seda rohkem, et nende remondi vaevalt enne navigatsiooni lõpu lõpetada saaks.

Teisest küljest loen oma kohuseks ette kanda, et “Ristna” ja “Suurop” on Eestis ainukesed ajakohased traalid, mis ka miinide väljapanemiseks kõlblikud ja nende korrashoidmine oleks riigi kaitse huvides väga tarvilik.”

## 10 miljonit

### ujuvatesse kirstudesse

Kui 1925. aastal oli arutlusel “Ristna” ja “Suuropi” remontimise otstarbekus, puhkes ajakirjanduses elav poleemika merendusteemal. Kõigepealt võeti tugeva kriitikatule alla riikliku laevaäri ajamine. Toodi välja ka “Ristna” ja “Suuropi” ja teiste vanade laevade ostmine riigile äriotsustarbel, mis laevasõiduameti tegevuse tõttu maksumaksjaile kümneid miljoneid kroone kahju oli andnud. “Päevalehes” väljendas kogunud merendusasjatundja insener Masik arvamust, et senine tegevus tõestab riikliku laevaäri kui ühe keerulise-

ma ja tundlikema äri ebaotstarbekust. “Tahetakse veel 10 miljonit “ujuvatesse kirstudesse” (s.o. “Ristna” ja “Suurop”) matta”, pahandas ajakirjandus.

1926. a. jaanuaris teavitas avalikkust kaitsealaevastiku arenguplaanidest kaitseminister kindral Soots. Tema sõnul on esmajoones vaja lahendada miinipanijate küsimus. “Heameelega ostaksime uued veeskajad-miinitraalerid, mis aga maksaks vähemalt 60-70 miljonit, aga 10 miljoniga saab kaks “apostlit” korda.”

1926. a. veebruaris oli saadetud Inglismaale merejõudude vanem-laevachitusinsener v-ltn Saar. Pakutavad traalerid aga ei sobinud oma suure süvise ja väikese kiiruse pärast ning merejõudude juhataja Salza kutsus Saare koju tagasi.

“Ristna” ja “Suurop” tulid tagasi merejõududesse ning aastail 1926/27 ehitati Riigi Sadamatehastes täielikult ümber miiniveeskjateks-traaleriteks. Alates 1. aprillist 1927 arvati uuesti Merejõudude Merelaevastiku divisjoni koosseisu. Pärast “Lennuki” ja “Vambola” müümist 1933. aastal Peruule olid nad divisjoni suurimad laevad ja “Suurop” oli kohandatud ka divisjoni lipulaevaks. Alates 1. aprillist 1940 kuulusid koos “Keri” ja “Vaindloga” Merelaevastiku traaler-veeskajate divisjoni. Apostlite elutee lõppes Punalipulises Balti Mere Laevastikus.

Reet Naber

## Kasutatud Eesti Rahvusarhiivi ja Peedu Sammalsoo materjale



Praeguse “Ristna” pardasuurtükki uudistavad (paremalt) Hiiu maavanem Hannes Maasel ja Lääne kaitseringkonna ülem Kaupo Kunigas.

Urmas Lauri foto



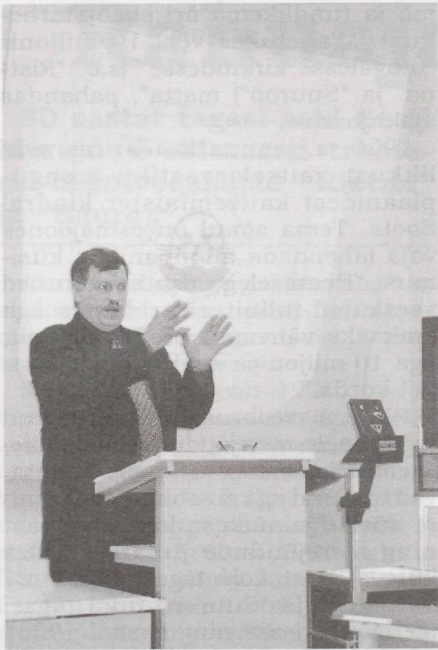
## Väikesadamate valdajate seminar Pärnus

toimus Vabariikliku Ühenduse "Hoiu Eesti merd!" korraldusel ja "Silja Line Oy" toetusel 6.–7. aprillini Tartu Ülikooli Pärnu kolledžis.

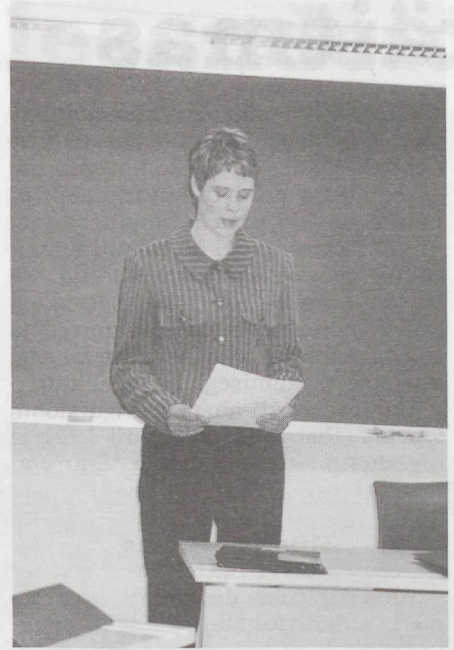
Kaarli Noor ja Uno Sutt veeteede ameti sadamate järelevalve osakonnast tutvustasid nõudeid sadamale, Hanko turisminõunik Siv Deiwick oma linna külalissadamaid, Rolf Karrento Soome ühendusest "Pidä saaristo siistinä" oma organisatsiooni 30-aastast tegevust ning Pärnu jahtklubi direktor Andres Tamm jahisadama kujunemist ja majandustegevust.

Lühim ja praktilist abi pakkuvaim oli Heino Linnu ("Ekta") sõnavõtt valgusdiodidega sadamatuledest.

Madli Vitismann



Rolf Karrento ("Pidä saaristo siistinä").



Kaja Pirnpuu ("Hoiu Eesti merd!")

# Merekultuur pole elitaarne eluviis

Vastab AS-i Vesivärv juhatusliige Andres Tamm

**Mitu aastat tagasi, kui viimati rääkisime, olite mures, et jahisadam on allavett, igaüks peab vastutama oma akvatooriumi eest, teie aga saate jõge mööda voolava õlilaigu oma õue peale. Nüüdseks on palju muutunud. Teie olete jäänud keskele, allavett on teised. Ja igasuguse õlilaigu probleemi lahendate kergesti ära.**

Oleme vaadanud kõike kui tervikut, ja seda edasi arendanud. Ja oleme jõudnud sinnamaani, et suudame sellele vastu seista. Ei saanud sellest mööda vaadata ja kui kusagilt abi ei tulnud, siis tegime ise ära. Ühel väikesel sadamal käib see tihti üle jõu, eriti kui ise ei ole selle põhjustaja. Tollal oli asi ju ka veel selles, et koristame ära küll, aga süüdlase maik tuli nagu juurde: reostus oli sinu territooriumil. Praegusajal müüb ju ainult halb uudis; ega keegi ei analüüsinud, kust see õlilaik jahisadamasse sai. Just see oli probleem.

Tolleaegne nõrk on suutnud end nüüd tugeva tiiva alla sättida ja on teistsuguses olukorras. Suurema terviku osana laieneb teatud kate ja kaitse ka meile. Eelis on see, et reostustõrje vahendid on olemas suurel sadamal, ja need teenivad nii Kesklinna sadamat, meid kui ka Vana-Pärnut. Oleme õppinud neid operatiivselt liigutama.

Kui kindlalt teame, et meie ei ole reostanud, siis kes selgitab välja süüdlase? Mul oli juba tollal mereinspeksioonile see küsimus. Ot-sad jäävad ju rippuma. Siis oli tulemus see, et kui järgmine kord jälle midagi oli, siis tegime kihku-kähku ära ega julgenud sellest enam kõva häälega rääkida!

**Purjetajail on sadamat üsna võimatu ise ülal pidada?**

Esimesel etapil 90-ndate algul tegime koostööd linnaga; oli ühissetevõte, mille eesmärk oli kompleksi väljaarendamine, mille tulemusena linn annab selle siis purjetajate kasutusse. Nemad pidanuks sellega ise hakkama saama. Aga aeg muutus väga kiiresti, ja me ei suutnud sellega kaasa minna. Lisaks sellele, et seal on purjetajad, tahtsime ka näidata, et see on Pärnu ainuke mere-turismivärv.

**Bussi- ja raudteejaama eest asfalteerib linn tänava ära, aga sellest aru ei saanud, et sadam on samasugune sissepääs linna?**

Nii seda püüdsingi seletada. Nemat ütlesid: milleks seda vaja on, seal tegutseb vaid kamp purjetajaid, 100 inimest. Tõsi, esimesel aastal käis ainult 50 turisti. Aga iga uus asi tahab sissetöötamist.

Purjetajad loobusid asjast tegelikult sellepärast, et kui sul on nii suur territoorium, nii suur baas, ja rendileping ning majandamistingi-

mused peale surutud, siis mittetulundusühingu ülesanded on natuke teised. Mittetulundusühingul puudus huvi ja ka vahendid investeerimiseks. Loomulik, et neid inimesi huvitas see, et oleksid sillad, tuul, päike, vesi – et saaks purjetada, oleksid võistlused, regatid. Seda mahtu ei kannatanud kuidagi välja, tase läks allapoole. Tegelikult on see koht Pärnu linnale alati avatud olnud, aga see ei jõudnud nagu päralt. Praegu on küll kõigile selge, et jahtsadam on kõigi jaoks.

Niisugune sadam ise eriti ei teeni. On kaks ise asja, kas rääkida sadamast või tervest sellest kompleksist, mille sees on sadam, restoran, hotell, kauplus. Pärnus käib kogu kompleksist suvel läbi suur inim-mass. Ega restoran ei korja raha niivõrd sadamakiendilt kui muilt Pärnu külalistajailt, kes seal söömas käivad. Jahiga sadamasse tulnu otsib pigem ikka linna peatänava üles ja vaatab, mis seal toimub.

Teine asi on kruisisadam, mis teenib oma maksudega. Meie ei saa oma hindu tõsta, sest turg ümberingit tugi taseme. Kui Soomes on kaimaks 30 FIM-ist alates, siis kuhu me tõstame? Loodame, et kui sadam on kvaliteetne ja purjetaja tahab siia tulla, siis proovime talle poest midagi müüa, näiteks õlut kaasa jne.

**Sadama pidamine on siis restorani reklaamikulu?**





Tegelikult on asi väga lihtne. Kui vaataksime statistikat, siis selgub, et sadama pidamine on kooslus. Riigil peaks selle juures olema oma funktsioon: vastutaks veeteede eest. Omavalitsus peaks hoolitsema kohapealse infrastruktuuri eest. Ja sadama läheduses kõrtsu või kaupluse pidamine käiks juba erasektori huvide alla. Aga praegu seda enam hästi muuta ei saa, masinavärk on juba teisiti pöörlema läinud. Meie oleme siin mingi lahenduse ju leidnud, aga väiksema kohtades oleks see mu meelest õige lahendus.

Alustasin nii, et hommikul koristasin tualetti, siis varustasin, ning vahepeal panin lipsu ette ja olin direktor; öhtul lõpetasin sadamas. Äri-seadustikus ei olegi niisugust ettevõtluse vormi. Valdade väikesadamatele oleks hea, kui vald ajaks välja fondide raha investeringuteks, mis oleks sisuliselt tagastamatu abi, ja riik garanteeriks mereohutuse. Ning siis tuleks sinna kas kolmeks kuuks või vähemalt kaheks nädalakski elu peale. Kohalik pere peaks seda sadamat, aga tal oleks seal kõrval ka oma põllumajanduslik tegevus. Sest ega niisugune sadama pidamine ei oleks raske: kevadel kulub mingi aeg ettevalmistusele, n.ö. hooajal ei peaks ka ilmselt mitte 8 tundi rakkes olema.

Puhas eraomand läheks pankrotti, asi muutuks odavamaks, käiks mitme omaniku käest läbi, ja lõpuks võib ju olla, et saaks ka asja. Aga selle koondnimetus oleks kaos.

Rannaelu korraldamine ei peaks olema muidugi eraettevõtte huvi. Eraettevõtjal ei pea olema missioonitunnet, tema otsib ainult kasumit.

Sadamaseadus paneb väikesadamaile päris palju kohustusi. Riigile jääb statistika. Ja lubab konsulteerima tulla. Aga seda pole öeldud, et konsulteerimise eest soovivat näiteks mingit sadamamöödistamise firmat, mis kogemata kuulub ... ta-ta-taa ... jne. Ja mis suur asi see nende konsulteerimine, mille nad n.ö. tagasi annavad, siis nii väga on. Mind huvitab, et kuna olen teinud investeeringu, siis tänu mu investeerimisele teenib ka riik. Ma ei ütle, et riik peab kõik asjad katma, aga oleks loogiline, et sinna, mille pealt riik teenib, paneb ta ka natukene tagasi. Paneks või pool protsenti – see on lõpuks põhimõtte küsimus. No mis huvi peaks kellelgi olema tegelda mingi üksusega, mis midagi sisse ei too, pigem välja viib.

**Pärnus oluks õige lahendus linnal jätta kaid enda käsutusse ja**

### **kellelgi teisel lasknud kaipaalse kompleksi teha?**

Kuna linn on Pärnu sadama omanik, siis kaudselt see nii nüüd ka töötab. Ega ma ei tauni praegust olukorda. Tänapäevane probleem on pigem see, et tahaks edasi areneda, ja selle heaks võiks linn end ehk ka natuke kiiremini liigutada.

### **Teie sadama kujunemise 10 aastat ütleb, et kellelgi ei maksa selle peale lootma, et teeb oma maa peale jahisadama ja hakkab sellega oma peret toitma.**

Ehk oleks võimalik, kui saaks kasutada mingit tagastamatut abiraha, näiteks PHARE oma. Teine asi, et õige on muidugi, kui vaadatakse, kuidas fondide raha kasutatakse – tihti makstakse lihtsalt ametnikele palgakadeks.

Me siin Pärnus oleme veel suhteliselt heas olukorras, ja polegi võibolla minu asi rääkida, mitmel pool valdades asuvail väikesadamaile on veel raskem. Näiteks Kihnus on kolm omanikku, aga akvatoorium ühine. Võtaks maksu küll, aga kuidas jagada. Ent kõik laguneb käes. Riik on oma osa korda teinud; seal vahel on valla jupp ning veel kohalik kalurite ühistu. Suvel tegime "Lindaga" sinna 23 kruisi, praktiliselt igal nädalavahetusel. Ja ma sain prügi pan-na prügikasti vist kolmel korral, ülejäänud juhtumeil tuli prügikasti kõrval jätta. Ausõna, maksin kõik kaimaksud ära, tšekid on ette näidata – usun, et ühe prügiveo oleks selle eest juba teha saanud... Kuid see ei tööta. Mina tean, mida sadama pidamine tähendab, aga teised inimesed muidugi mõtlevad, et viigu see prügi



**Aprillialguse esimeste soojade ilmadega oli Pärnu jahisadam hooaja ootel: kõpitseti talveks kaldale tõstetud paatide kallal, õues veel keegi õlut ei joonud.**

siis ometi ära. 70 krooni eest saad seal ainult randuda – see ei ole oieti isegi sildumine. Natuke pusides saab küll põhimõtteliselt ka voolu ja vett. Siin saad 125 kr eest ilma kumminasteta voolu võtta, saad vett, tualetti ja duši all käia, info on ka olemas – saad aru, mis ja kuidas. Need asjad on tegelikult nii sassis...

### **Oma jahtidele on teil 45 kohta, kui palju on külaliskohti?**

Viisteist. Oma inimestele on hoopis teised tariifid, 125 kr on külalissadama taks. Pärnus on kolm hinnaklassi: Pärnu Jahtklubi liikmetele 3000 kr aastas; teistele kodumaisetele püsiolijaile, kes veel klubiliikme staatust pole saanud, 4500 kr; ning siis külalised, kes ju tavaliselt on vaid mõne päeva. Kui viimased pikemalt jääksid, siis teeksime erikokkuleppe, ei võtaks enam 125 kr päevas.

### **Kui palju kohti Vallikäaru planeerite?**

Sinna võiks ehitada 100 kohta, isegi rohkem, kui asi täies mahus ette võtta. Aga selleks puudub vajadus. Karjув vajadus oleks 20–25 kohta. Püsiolijaile on kitsastes tingimustes, oleme sunnitud valikut tegema – need 15 kohta pean vabaks jätma. Ei saa ju tekitada olukorda, kui soomlased või rootslased tulevad ja näevad, et siia ei mahugi. See vajadus on tegelikult umbes kuu aega, seejärel läheb juba lahendamaks. Aga eks seda püsiolijaile tuleb Pärnusse natuke juurde.

### **Jah, on ju peresid, kus on juba mitu autot. Eks siis hakatakse ka mõne veesõiduki peale mõtlema.**

Merepäevadest ja merekultuurist rääkides: mul on siiralt kahju, et paljudel puhkudel tehakse sellest mingi elitaarne eluviis. See ei ole ju tegelikult nii. Maksab küll, aga juba vana auto hinnaga saab mingi paadi osta. Ega paaditurismiks ei ole vaja luksuskatrit või –jahti. Meil on ju jõed ja järved. Ning ka mere peal saab käia 5–6-meetrise lahtise paadiga. Ranniku ääres ei pea ju pikka matka tegema. Valid ilma, õõseks tuled järgmisesse sadamasse. Veel on võimalik võtta jahi "Linda" teenust, see on ka mingi osa sellest projektist. Selge, et mereturism ei ole päris vaestele, aga keskklassile küll. Ja saab ka mitme pere või lihtsalt kamba peale mingi aluse osta. See on nagu mõttemaailma, mitte ainult rahakoti küsimus. Kõik võivad sadamakoh-ta tulla, vaadata, lasta huvil tekkida.

### **Kai peal käimine on ju tasuta!**

Tulla koos lastega, vaadata... Julgen küll Pärnu jahiomanike nimel





# "Suur Tõll" Pärnus Merepäevadel

Jäämurdja "Suur Tõll" salongis kirjutati 4. mail alla Eesti Meremuuseumi ja AS-i Vesivärv vaheline hea tahte koostööleping, mis oleks edaspidiste ettevõt-  
miste raamlepinguks. Ent tsiteerigem seda dokumenti:

*...Pooltevahelise koostöö eesmärgiks on aidata kaasa Eesti kui mereriigi ajaloolise merekultuuri säilimisele, vanade traditsioonide taaselustamisele ja merendusega seotud erinevate projektide edendamisele.*

Esimeseks proovikiviks olekski Pärnus 15.–18. juunini korraldatavad Merepäevad, kuhu plaanitakse ka jäämurdja "Suur Tõll" visiiti. Teenekale laevale oleks see ajaloos esimest korda sinna sattuda, sest varem pole see veete sügavuse tõttu võimalik olnud. Olude sunnil on tegemist pukseerimisega, ent võrreldes 1993. a. Kotka- ja 1998. a. Helsingi-sõiduga, on tegemist tunduvalt pikema teekonnaga, sest sõita tuleb ümber Hiiumaa ja Saaremaa. Voosi kurk ja Väinameri on jäämurdja jaoks ikkagi liig madalad, ehk küll laeva süvis pole enam ammu see, mis tema aktiivse kasutamise perioodil, tuleb ka 5,8-meetrise süvise puhul teekonna kulguga täpselt valida.

Kuna jäämurdja on alates käesoleva aasta jaanuarist külastajaile suletud, sest tormi käes muljuti puruks

ajutine platvormkai Linnahalli taga, oleks see hea võimalus jällegi laeva rahvale näidata. Pärnu Sadama lubatud esinduslik koht kesklinnas silla juures, nii et iga Tallinna poolt tulija ja sinna mineja laeva näevad, loob selleks ka esmaklassilised võimalused.

"Suure Tõllu" osalemisel Merepäevadel on ka teatav annus sümboolsust ja järjepidevust, sest 5.–6. juunil 1937 toimunud ülevabariigisel merenduspäeval oli jäämurdja Tallinnas pidulikult ehituna kõigile avatud kui riigilaevastiku lipulaev.

Kuuskümmend kolm aastat tagasi toimusid merenduspäeva üritused lisaks Tallinnale ka Pärnus, Narvas, Haapsalus, Käsmus ja Tartus. Kas tänavu toimuvad Pärnu Merepäevad muutuvad traditsiooniliseks ja kogu Eesti ulatuses merekultuuriliselt kandvaks ürituseks, seda näitab aeg.

Kuuskümmend kolm aastat hiljem tuleb aga laev, mille kodusadam on Tallinn, rahvale näitamiseks Pärnusse viia, sest teede- ja sideministeerium ning Tallinna Sadam kujundavad neljandat kuud arvamust jäämurdja tulevase kaikohta. Pärnus eksponeerimise kohale võrdväärne paariline Tallinnas on aga ainult Admiraliteedi basseini.

Urmas Dresen



väita, et kui keegi tuleb ja palub luba vaadata, kasvõi lapsele näidata, siis purjetajate seltskonnast küll keegi ära ei ütle. Millestki peab ju huvi tekkimine peale hakkama.

Kõik kokku on ju merekultuur, sadamad või mistahes muu merendusega seotu, olgu või paadikasutajate töekspidamised, käib selle alla. Ka mina ei saa oma tegevuses mõelda kitsalt ainult sadama peale, siis ei tule midagi välja.

Ega me pole ainuke, kel ei ole sadamapassi – kellelgi ei ole. Akvatooriumid on määratlemata, üks jagelemine käib. Aga seejuures kõik toimetavad ja annavad endale aru, et asi peab korras olema. Kõik püüavad ja kulutavad kogu aeg raha. Ühest küljest pole nagu häda, oleme töös. Aga seadus nõuab veel midagi, ja oleme valmis, et tuleb ametnik, kes nõuab: kuule, näita oma asjad ette!

**Kas Pärnus oleks turgu niisugusel teenusel, et näiteks silla ot-sast saaks millegagi muuli lõppu sõita – suurtest laevadest mööda jne.?**

Kui suvel on Pärnus palju rahvast, siis midagi võiks olla. Oleme mõelnud, et kui saame Vallikäärü projekti valmis, siis õnnestub ehk leida üks laev, mille teeks kohvikuks või restoraniks. Üldiselt seisaks see ankrus ja teeks oma tööd. Aga siis tuleb õhtu, ja on teada, et näiteks

kell 11 – suvine aeg, inimesed möl-lavad kaua – väljub see laev 2–3-tun-nisele reisile, võttes peale nii ja nii palju inimesi. Sõidab natuke piki jõge – valges on kaldad päris koledad –, siis teeb lahel väikese tiiru, linna tuled kumavad...

**Tahate kangesti suuri asju. Aga kui pidada silmas lihtsalt väiksemat lahtist paati, kuhu läheb seitse või kümme inimest...**

... siis see lihtsalt ei tasu ära. Ja pealegi, eks mine ja ütle veeteede ametile, et tahan tegeleda väikese reisilaevaga, registreerige ära. Mis sest, et 10 meetrit kaldast – vead ju piletiga reisijaid, mitte lihtsalt 10 sõpra. Hulk nõudmisi peab olema täidetud – päästevahendid jm. See nõuab investeringuid. Soomes näiteks ei ole sellelaadset tegevust. Seal on traditsioonid, piisavalt pikk järjepidev areng, mida meil ei ole. Või õieti ikka on ka: ega me ole oma praeguste tegemiste jaoks saanud kusa-gilt midagi maha kopeerida, keegi pole tulnud värvast sisse ja õpetanud nii või naa tegema, see on olnud meis endis valmis ja võtta. Aga arvatakse, et kõik tuleb ära sätestada, lahtritesse lüüa ja ette kirjutada. Seetõttu on ka igasuguseid teenuseid raske pakkuda. Veeteede ameti ees võtan siiski mütsi maha, sest seal on toredaid arusaajaid inimesi.

Kui saad siiski investeeritud ja kõik muu ka korda, siis jääb veel küsimus, missugune konkreetne inimene sel-

le paadiga sul rahvast vedama hakkab. Ta peaks olema intelligentne, usaldusväärne ja ka reisijaile usaldusväärset mõjuv muhe inime-ne, võiks vabalt rääkida vähemalt kaht võõrkeelt. Ta peaks oskama öelda, kust tänavastsast küsija saaks kõige paremini otsitavasse kohta jõuda ja oskama vastata, kui keegi tunneb huvi mingi paadis oleva mõõte-riista vastu. Kust see inimene võtta?

**Kas teil on vastutus kindlustatud, et kui keegi kriimu saab?**

Oma teatud tegevuse oleme kindlustanud. Ka alused ise peavad ka kindlustatud olema.

**Agas juhtuda võib siin midagi hoopis suure laeva süül.**

Meie probleemid ongi tulnud rohkem kõrvalmõjudest. Aga nii ei saa ka midugi öelda, et meil ei juhtu midagi, ainult teiste tõttu. Seni on hästi läinud, midagi tõsist pole olnud, jälgime ja proovime teha kõik selleks, et ei juhtukski. Pidev mõtlemine ja tegelemine leevendab riski, aga päriselt 100% maha ei võta.

**Pirita kõrval on teie oma üks vanemaid taasiseseisvunud Eesti ajal pidevalt tegutsenud küla-lissadamaid.**

Eks läksime üsna võrdset: Pirita, Haapsalu, Roomassaare, meie.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



# Vana laeva juubel

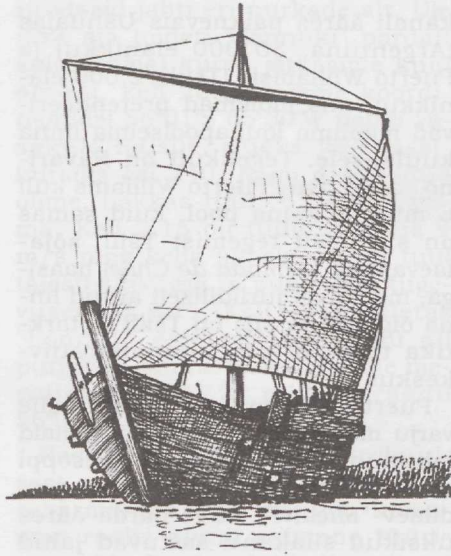
Täpselt kümme aastat tagasi, mais 1990, helistati nii Pärnu Koduloomuuseumist kui ka Pärnu Jahtklubist Eesti Meremuuseumi, et jahtklubi uue sadamasilla äärses jõeosa süvendamisel tõstvat ekskavaator kaldale puidust laeva tükke.

Töödejuhataja Jaak Paulberg peatanud süvendamise ja selle jätkamiseks olevat jõe põhi vaja üle vaadata.

Nii tehtigi. Meremuuseumi mehed, kes kohale sõitsid ja vee alla läksid, leidsidki otse kai äärest, mõnekümnesentimeetrise mudakihi alt üsna suure tüki uppunud laevast. Ekskavaatori poolt väljatõstetud tammepuidu väljanägemine lubas eeldada vraki kõrget vanust. Tallinna viidi kaks plangutükki radiosüsinikuanalüüsiks ning ettevõtjaile pandi südamele töid esialgu mitte jätkata.

Analüüsi tulemus ning õnneliku juhuse tõttu Tallinna tulnud Rootsi merearheoloogide konsulteerimine kinnitas oletust, et leitud on 600–700 aasta vanune Hansa koge, ainus kogu Läänemere idakaldal.

Vraki saatus kujunes suhteliselt õnnelikuks. Vaatamata selle ülestõstmise, konserveerimise, teadusliku uurimise ja säilitamisega seotud paljudele probleemidele lahenduste leidmise raskusele ning teadus- ja ärimeste teatud erimeel-



Koge joonis V. Mässi raamatust "Muistsed laevad, iidset paadid".

sustele sai vrakiosa päästetud. Juba aastaid on koge üllatavalt hästi konserveeritud pardatükk lebanud selleks otstarbeks spetsiaalselt ehitatud konteineris ja oodanud, mis temaga peale hakatakse.

Erilist kiiret selle eksponeerimiseks ei näinud olevat kellelgi, ehkki Muinsuskaitseinspektiooni rahalisel toel ning Ajaloo Instituudi muinastehnoloogia labori juhataja Jüri Peetsi initsiatiivil ja Eesti Meremuuseumi juhendamisel valmis juba aas-

tate eest koge rekonstruktsioonmudel näitamaks, kuidas leitud rahvale kõige atraktiivsemal moel tutvustada võiks. Asi näis aga venima jäävatki.

Initsiatiiv tuli sealt, kust seda kõige vähem oodata oli – mere tagant. Aasta tagasi algatasid kolleegid Helsingi Meremuuseumist näituseprojekti "Kadunud laevad", mille üheks kandvamaks eksponaadiks soovisid nad saada Pärnu koge just Eesti Meremuuseumi ekspositsioonisaalis ripuva rekonstruktsioonmudeli kujul – täismõotmelisena muidugi. Raha selle ehitamiseks ja transpordiks, algul Soome, hiljem Pärnusse tagasi, leidsid loomulikult meie põhjanaabrid.

Tänapäevaks on Pärnu jõe põhjast leitud laevaosa juba Helsingis, kus 15. mail toimus näituse pidulik avamine. Hiljem rändab koge mudel, mille võortälv ligikaudu viie meetri kõrgusele küünib, Turu linna – *Forum Marinarum*isse.

Laeva näitusemudeli, kuhu koge originaalne pardaosa oskuslikult sisse sobitati, ehitasiid kiiresti ja paindlikult Saaremaa firma "Saare Paat" töömehed. Sügisel peaks haruldane leid, kui ta mitu transporditoimingut koos paljude lahtivõtmiste ja kokkupanemistega ikka õnnelikult üle elab, kodusadamasse tagasi jõudma.

Tahaks loota, et Pärnu hansalinn ja koduloomuuseum imposantsile eksponaadile juubeli puhuks väärilika koha leiavad. Õnne vanale laevale!

Vello Mäss

## "Meremehe" ristsõna

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

PAREMALE: 1. Slaavi linnus Rügeni saarel. 7. ...mäe poolsaar Tallinnas. 11. Põhja-Jäämerd Vaikse ookeaniga ühendav veela. 13. Kaks sadamalinnat Aafrikas. 16. *Mollusca*. 18. Eesti purjelaudur (nimi ja esinime esitähth). 20. Pruugitud (inglise k.). 21. 40. alla küsitud esinimi. 22. Esimene naine piibli järgi. 24. Pingul, pingutatud (rootsi k.). 25. ...töö – kiireloomuline ja eriotstarbeline töö laeval. 26. TV3e uudisediktork. 28. Aegna saare vananenud nimi. 29. Ühe Vahemere äärses riigi eesti keeles sageli kasutatav, ent vale nimi. 32. Avar. 33. Olümpiajahiklass. 34. ...land – Taani saar. 35. Kreeka merejumala Poseidoni vend. 37. Imestushüüd. 38. Magamisase laevas. 39. Küla, mille järgi on saanud nime nina Tõstamaa poolsaare lõunaotsas. 40. Malend. 41. Ema vend. 42. Olümpiaregatilinn. 44. Väike (lühend). 45. Iriidiumi sümbol. 46. Tuneesia riigitähis. 47. Segi või sassi ajada. (soome k.). 48. Endine riik Läänemere ääres (lühend).

ALLA: 1. Massilia Pythease mainitud merevaigusaar, võibolla praegune Helgoland või Greifswaldi saar. 2. Tinglik laeva mahutavuse määramise ühik. 3. Ameerika filmilavastaja, teinud filmi "Viimsel rannal". 4. Aru. 5. Normaalkülluspunkt tähis. 6. Aine olekuvorm. 7. N. A. E. Nordenskiöld läbis esimesena ... 8. Maa ilma rahvastele võrdsetel alustel kuuluv veela. 9. ja 10. Võrgu-nõel. 12. Neto tonnage (lühend). 14. Erakond Eestis. 15. Allveeuurijad. 17. Laht Ohhoota meres. 19. Maailma suurim saarestik. 23. USA 3-mastiline õppeparklaev. 26. Isend kaugelt. 27. Riik, kus asuvad 13. paremale küsitud linnad. 30. Och aant = ja muud (lühend). 31. "Pamjat ..." – Vene ristleja, millel toimunud ülestõusu mälestuseks püstitati Hara lahe äärde obelisk. 36. ...kalalised – merikuradiliste alamselts. 38. Küsisõna. 40. Eesti baleriin. 43. ... Havre – Prantsusmaa sadamalinn.

Koostanud Märt Kullo



# "Lennuk" Uue Maailma

Juba ligi nelisada aastat ei ole ükski meretee olnud nii kardetud, nõudnud nii palju inimesi ning saanud saatuslikuks nii paljudele laevadele, kui teekond läbi Drake'i väina ja ümber Kap Hoorni. Meremehed on sadamates ja noid ümbritsetes kõrtsides teinud sellest legendi ja müüdi, mis läbi aegade on inspireerinud noori mehi ja poisse kogunema kai otstes lootuses saada munsterdatud laevadele, mis sinna teel, et saada "tõeliseks meremehiks". Kap Hoorni halva kuulsuse põhjused on sageli esinevad edelatormid ning tugev idasuunaline tsirkumpolaarne hoovus, mille koostoi- mel tekivad ajuti üle kümne meetri kõrgused lained.

Drake'i väin on nime saanud kirikuksalt kuninglikult mereröövliilt Sir Francis Drake'ilt, kes aastal 1578, olles eelnevalt oma lipulaeval "Golden Hind" ning seda saatvatel "Marygoldil" ja "Elizabethil" seilanud läbi Magalhãesi väinast. Ekspeditsioon sattus Vaiksel ookeanil tugeva tormi kätte, mis puhus laevastiku lõunasse ning uputas ühe laevadest – "Marygoldi", millest sai Lõunaookeani esimene ohver. Tollel ajal olid maadeavastused suure strateegilise tähtsusega ning kuninganna korraldusega salastati kogu Drake'i reisi puudutav informatsioon. Sellest tingituna on kuni viimase ajani Lõuna-Ameerika lõunatipu, Hermite saarterühmas paikneva Hoorni saare avastajaks peetud hollandlast Williem Schoultenit, kes aastal 1616 esimese eurooplasena nägi kurikuulsat 425 meetri kõrgust kaljuneeme ning andis sellele oma kodulinna nime.

Hollandi kaupmeeste Isaac ja Jacobo Le Maire teenistuses olnud Schoulten oli laeval "Unitie" ja "Hoorn" teel tollaegsesse Euroopa kaupmeeste Mekasse – idamaadesse. Kuna riikliku osalusega Ida-India Kompanii oli mitteliikmetel purjetamise ümber Hea Lootuse neeme ja läbi Magalhãesi väina ära keelanud, siis otsisid ettevõtlikud Le Maire'd alternatiivset teed ning tõenäoliselt said nad informatsiooni selle kohta, et ka lõuna poolt on läbipääs, mõnelt Drake'i laeval seilanud mehelt. Üldiselt aga arvati, et Magalhãesi väina lõunakallas on osa suurest müstilisest kontinendist *Terra Australis Incognita*, kust läbipääsu Vaiksele ookeanile ei ole.

"Lennuk" tegi ettevalmistusi Drake'i väina läbimiseks Beagle'i

kanali ääres paiknevais Ushuaias (Argentiina, 50 000 elanikku) ja Puerto Williamsis (Tšiili, 2 000 elanikku), mis mõlemad pretendeerivad maailma lõunapoolseima linna kuulsusele. Tegelikult on Navarino saarel asuv Puerto Williams küll 6 minutit lõuna pool, kuid samas on sisuliselt tegemist Tšiili sõjalaevastiku (*Armada de Chile*) baasiga, millele on juriidiliselt antud linna õigused ja mis on Tšiili Antarktika territooriumi administratiivkeskus.

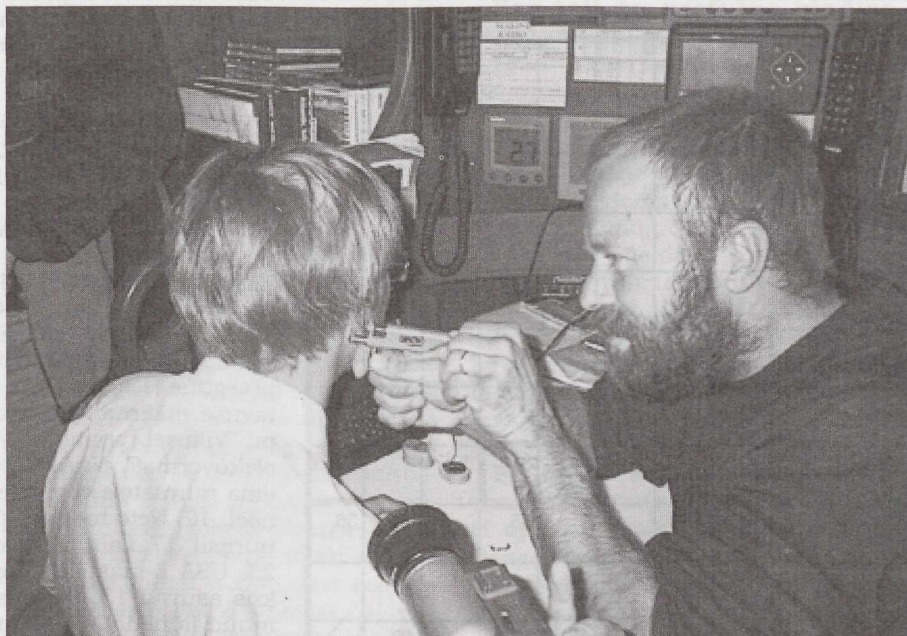
Puerto Williamsis pakkus meie varju maailma üks omanäolisemaid jahtklubisid – varjulisse lahesoppi ankurdatud endine sõjaväe transpordilaev "Micalvi", mille parda ääres üksikud siiakanti sattuvad jahid seista saavad. Klubis paikneb ka väike hubane kõrts, mille seinad on kaetud maailma lõpus seilanud jahtidelt pärit atribuutikaga: vimplite, lippude, kaartidega. Õnneks leidus seal veel piisavalt ruumi ka meie sinimustvalgele. Klubi külalisteraamatust, kuhu esimene sissekanne oli tehtud 1995. a. ning järgmine alles aasta pärast, võis leida ka tuntud Soome rännumehe Pertti Dunckeri tehtud sissekande, mis algab sõnaga: "*Primero Finlandia Barco de vera gouin Antarticalle*" (autori kirjaviis muutmata).

Tegelikult on meie kandi mehed sattunud nii kaugele lõunasse juba üsna ammu. Näiteks 1769. aastal kapten Cooki esimese ekspeditsiooni käigus purjekal "Endeavour"

teadusliku assistendina osalenud soomerootslane Hermann Diedrich Spöring. Esimese Eesti laevana purjetas teadaolevalt ümber Hoorni Hiiumaal ehitatud parklaev "Hioma" 1854. aastal.

Kui palju eestlasi purjete all ohtlikult väinast läbi on saanud, ei ole kahjaks teada. Tänapäeval on sellega hakkama saanud tuntud purjetaja Alar Volmer 1990. a. "Whitebreadi" regatil. Kindlasti on aga üsna suur hulk kaasmaalasi viibinud nendes vetes mootorlaeval. Meiegi olime elektronposti abil kirjavahetuses kahe Eesti tüdrukuga, kes töötavad kruisilaeval "Switzerland", mis sõitis ümber Kap Hoorni mõned päevad peale meid ja sai raputada päris tõsisel tormis. Kogenud meremehi – tüdrukutel oli see üheksas kord ümber Hoorni käia – see muidugi ei heidutanud, et laevas tuli poed kinni panna, sest kaup ei püsinud enam letis.

"Lennuk" lahkus Puerto Williamsist ning asus teele 80 miili kaugusel asuva Kap Hoorni poole 16. märtsil kell 18.15. Sadamas olime seisnud neli päeva, oodates soodsat ilmaprognoosi, ning paistis, et õige hetk oli saabunud. Drake'i väina läbimise taktika oli kapten paika pannud järgmiselt: lahkuda tuleb siis, kui ühe läänest itta liikuva tsükloni läänesev on parasjagu Hoorni kohal, et siis enne, kui järgmine tsüklon läänest päralt jõuab, võimalikult palju mööduka- te tuultega edasi jõuda.



Kapten sooritab vastutusrikast operatsiooni, patsient on Jaanus Nõgisto.



# lõpus

Lahkumise hetkel puhus tugevusega 15–17 m/s, mis muutis liikumise mööda Beagle'i kanalit läände üsna jõudsaks. Beagle'i kanalis möödus meist kaks Vene uurimisläeva, "Akadeemik Vavilov" ja "Professor Moltšanov", mis hetkel on tegutsemas turismiäris. Viimasega neist olime ka raadioühenduses, et uurida värskemaid ilmateateid. Kell 23 võtsime kompassikursiks 135, jätsime pakpoordi väikese Snipe saare ning sisenesime Navarino ja Pictoni saarte vahelisse Pictoni väila. Tuul oli tugevnenud 23–25 m/s ning hakkas kantima SW suunas, mis nurjas meie plaani purjetada kõige otsemat teed Hoorni poole, läbi Navarino ja Lenoxi saarte vahelise Goree väila. Selle asemel jätkasime SO kursil ning 17. märtsil kell 3.20 jõudsimme Lenoxi ja Nueva saarte vahel asuvasse Richmondi väila.

Peale saarte vahelt väljumist muutus roolimine üsna keeruliseks, kuna 4–5 m kõrgused lained ründasid jahti eri nurkade alt. Üle pika aja toideti "Lennuki" pardalt kalu. Samal kursil jätkasime kuni öhtuni, kell 20.03 tegime koordinaatidel 56°01'S 65°30'W paudi vasakule halsile, uueks kompassikursiks sai 240. Nagu arvestanud olime, hakkas tuul õõ peale vaikima. Kell 2.15 oli tuule tugevus 9 m/s ning kella kaheksaks oli tuul täiesti vaikinud ja puhus SO tugevusega 3 m/s. Kell 11.35 ületas "Lennuk" esimese Eesti lipu all purjetava jahina Hoorni neeme meridiaani 67°17'W pikkuskraadil 56°09'S.

Radari järgi oli kaugus kurikuulasast neemest 11 miili ning esimesena märkas seda läbi udu kumamas roolis olnud esimene tüürimees Meelis Saar laid. Ilm oli tol hetkel väga kena, päike paistis, sooja oli 9°C ja laine kõrgus alla 1 meetri, nii et peale madruseameti

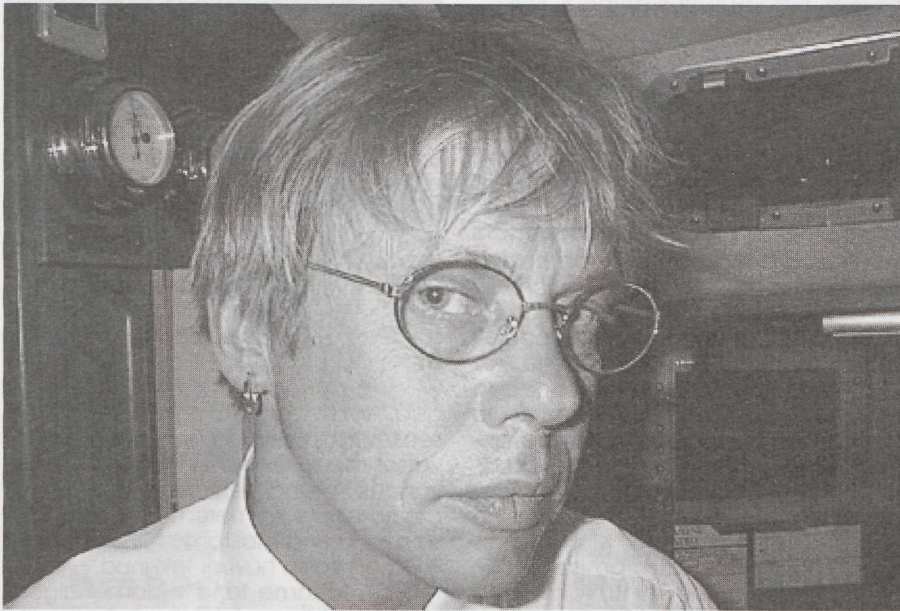
ka filmimehe rollis olnud Jaanus Nõgisto sai isegi masti ronida ja mõned kaadrid filmilindile jäädvustada.

Kurikuulsa neeme nägemise kohta liigub meremeeste hulgas kaks risti vastupidist legendi: üks väidab, et neeme näinuid saadab edaspidises elus õnn ja teine, et ebaõnn. Jätkasime kursil 260, kella kaheksaks öhtul oli tuul pööranud WSW-i ning tugevnenud 14 m/s. Koordinaatidel 56°18'S ja 68°30'W, mis jäi meie selle reisi kõige lõunapoolsemaks punktiks, pautisime vasakule halsile ning jätkasime oma teekonda enam-vähem paralleelselt Tulemaa rannikuga.

Kuna avamerel on piiride tõmbamine ookeani eri osade vahel üsna suvaline, siis on raske täpselt öelda, millal me Drake'i väinast Vaiksele ookeanile jõudsimme. Kuid ka kolm järgnevat päeva oli Vana, kes peale Hoorni meridiaani ületamist kapteni käest helduse eest tubli lonksu *Viru Valget* sai, meie vastu armuline, nii et tuule tugevus üle 20 m/s ei küündinud.

Viimase punkti sai aga Hoorni neemest möödapurjetamine meie jaoks kuu aega hiljem Valparaisos. Nimelt on Kap Hoornist purjede all mööduv oma organisatsioon – *Association Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers*. See väärrikas ühendus loodi 1937. a. Saint-Malôs ning kuni 1950. aastani kuulusid sellesse üksnes purje-kaubalaevade kaptenid. Seejärel hakati vastu võtma ka teisi laevapere liikmeid ning purjesportlasi. Seetõttu on ka meil edaspidi õigus kanda tuviku (*cape pigeon*'i) austavat nimetust ning paremas kõrvas kullast rõngast. 17. aprilli öhtul tekkiski maailma hea mitu rõngastatud kaphoornit juurde.

25. aprill  
Tiit Riisalo



Jaanus Nõgisto uue ehtega. Anestesioloogi polnudki vaja.

## Lennuki logiraamatust

Meeskonnaliikmete vahetuse peo kulminatsiooniks sai rõngastamisriitus. Tähelepanelikumad reisi jälgijad on ilmselt kursis, et iidsed meretraditsioonid annavad ümber Kap Hoorni seilantule privileegi kanda paremas kõrvas kuldset rõngast.

Koos vahetusmehega jõudis Tallinast päralt vastav atribuutika – hambapuuri ja püstoli ristsugutisele sarnanev, kergeid külma värinaid tekitav tööriist – kõrva augustaja, ning seitse kullast rõngast. Peale instruksiooni

läbilugemist asus kapten värisevate kätega elu esimest operatsiooni läbi viima.

Nüüdseks on ilmas neli rõngastatud kaphoornit juures. Neli sellepärast, et kapten, esimene tüürimees ja madrus Kama nõudsid diplomeeritud anestesioloogi kohalviibimist. Sellist spetsialisti polnud meil aga paraku kohe võimalik väiksest kuurortlinnast leida

17. aprill, kell 5.41

UTC Koordinaadid: 32°55.5' S, 71°32.3' W

**Toimetusel.** Lugu sobib hästi illustreerima seekordset järjejuttu. Ning veel – on ju naised edevuse nimel üksteisele auke kõrva teinud ammu enne eelkirjeldatud tsiviliseeritud riista leiutamist. Vaevalt on ükski mees neid kuulnud seejuures kurtvat.

[www.lennuk.xxl.ee](http://www.lennuk.xxl.ee)



## "Viiking" sai lisahoone



Aprilli algul, Pärnu Merekooli sulgemise 10. aastapäeva paiku oli kohta, kuhu oli kavandatud kooli ühiselamut, kerkinud neljakorruseline juurdeehitus hotellile "Viiking".

Ehitajad lõpetasid viimistlust, kahe-tärnihotelli kajutilaadsetes tubades oli juba mööbel, alakorruse füsioteraapiakabinetid ootasid sisustust. Hotelli vanemas osas töötas aga restoran täie auruga, sest rootsi lauas õhtustasid nädalase ravitusikuga ostnud soomlased. Tegevdirektor Aivo Linnu sõnul on koos lisanduva 72 toaga hotellis kokku 160 kohta ning püütakse pakkuda teenindust nagu laevas: kiiresti, puhtalt, korralikult. Soomes ostetud tuusikuga ravituristid tuuakse Tallinna sadamast bussiga hotelli ette, esimest aastat oli hotell ka talvel täis.

## Eksomanikukommentaar

Õigusinstituudi professor Heiki Lindpere, viis aastat tagasi mais 1995 ostsite AS-i EML Tormilind, mille koosseisu kuulus ka "Viiking", kuid nüüd te selle omanik enam ei ole?

Sellesse kuulus ka hotell "Neptun", mille müügist tasusin pangale "EML Tormilinnu" aktsiate ostuks võetud võla. Võtsin toona Ehitus- ja Tööstuspangast 5 miljonit krooni laenu, mille tagatiseks

oli ostetav vara. Ent laenuprotsent oli tollal 15, mis tähendas, et üksnes intressi tuli iga kuu maksta 75 000 krooni. Korrasasin aktsiaseltsi struktuuri ja hindasin ostetud objektide perspektiivi.

## Omanikukommentaar

Toivo Ninnas, "Viikingi" hotell Pärnus, mida Eesti Merelaevanduse esinajana omal ajal müüsite, on nüüdseks teie enda kätte sattunud.

Mind äärmiselt solvab, kui keegi räägib, nagu oleksin selle ostnud või teinud juurdeehituse raha eest, mis tulnuks maksta "Estonia" hukuga seotud hüvitisteks. See on jabur. Aga konkreetsele rääkijale annan andeks, tal on lähedase inimese huku tõttu kahtlemata väga raske.

See on primitiivne lähenemine, kui arvatakse, et tänapäeval ehitatakse midagi olemasoleva rahahunniku eest. Tegelikult võetakse ju pangalaenu.

Pole, jah, enam see aeg, kui mees võttis labida ja kirve ja hakkas maja ehitama. Kui sai jälle raha, siis ostis natuke mingit materjali ja kui võimalik oli, siis varastas.

Heiki Lindpere loobus "Viikingi" juhtimisest, ja ma võtsin selle üle. Hind oli soodne. Ega see ei kuulu ka veel täielikult mulle, eks näe, mis edasi saab. Et hotell on väike, siis majandab end halvasti ära: püsikulud on liiga suured. Alla 100 koha ei ole mõtet hotelli pidada. Oli seni nagu sotsiaaltegevus: annad 30 inimesele tööd, ja ülejäänud raha, mille saad, kulutad remondiks. Sellepärast oli vaja asja laiendada.

Olete alati laevandusega tegelelnud, miks läksite nüüd hoteliärisse?

Mul oli vahepeal vostiäri ka, aga selle müüsin maha. See oli endistel aegadel samuti Eesti Merelaevanduse oma, mille

kolme peale ära ostsin. See hakkas väga hästi tööle ja töötab siiani, ainult et vorsti on nüüd selletagi küll ja küll.

Miks läksin laevandusest väljapoole? Vaatan neid meie laevaomanikke, kes Eesti lipule oma vanade laevadega häbi teevad ja saan hästi aru, et ei ole võimalik väikese rahaga mingit laevandusäri ajada. Vanad laevad toovad ainult pahandust. Sellist raha kokku saada, et keegi sulle laeva annaks, on aga praktiliselt võimatu. Mul ei oleks midagi laevandusäri ajamise vastu, aga kahjuks on see minu võimaluste jures võimatu.

Aga igasugune laevanduse teenindamine: agendi-, ekspediitori-, kindlustus- ja muu seesugune tegevus?

Sellist ideed ei ole olnud – olen ikka laevanduse kui niisugusega tegelelnud. Tolles sfääris tegutsemise eelis on, et nõuab vähe startkapitali. Ja merenduse ümber tegutsejad teenivad ka sageli rohkem kui need, kes otse laevandusäri ajavad. Kuid seal on ka turg täis. Sinna oleks pidanud minema juba siis, kui olin veel Eesti Merelaevanduses. Riigitöö võttis kõik mu aja ja võimalused. Merelaevandusega pidi koos elama, see oli nagu ommoodi abielu, ei mingit kõrvale mõtlemist. Alles nüüd on mul aega mõelda ka muule kui otseselt tööga seotule.

Aga miks just Pärnu ja "Viiking"? Olete seal puhkamas käinud?

Aasta pärast õnnestus mul "Neptun" 3,5 miljoni krooni eest ära müüa ja pangalaenu tagasi maksta.

"Viikingi" häda oli aga selles, et nii väikeses hotellis oli teenindajaid sama palju kui voodikohti, samuti ei meeldinud mulle kogu naha ja karvadega vastutada selle eest, mis kodust üle saja kilomeetri kaugusel toimub. Nii pole ma enam ka selle hotelli omanik, olen keskendunud kinnisvaraärile kodule lähemal – Tallinnas ja Tallinna lähistel.

Olen ka puhanud. Ja see "Viiking" hakkas mulle veel eriti meeldima pärast mõningaid juhtumeid! Ise olen Haapsalust pärit, aga Pärnu linn on mulle ka ammu meeldinud. Puhkasin seal juba siis, kui oli veel niisugune mõiste nagu 4. haigla oma osakondadega.

Müüsin just oma Hansapanga aktsiaid, mille olin saanud Hoiupanga aktsiaist, mille olin omakorda saanud Tööstuspanga omadest. Nii oli mul võimalus Heiki Lindpere osalus "Viikingis" välja osta. Arvasin, et asjal on perspektiivi just seoses taastusraviga, mida, muide, kavatsesime juba siis, kui Eesti Merelaevandus "Viikingi" ehitas. Aga riigikorra muutusega said meremehed võimaluse minna end taastama kuhu tahes, ja "Viikingi" vastu huvi ei tekkinud.

Nüüd tahame teha südamehaigete taastusravi ja profülaktika kohta; meid konsulteerib professor Toomas Sulling. Põhiklient on muidugi soomlane, aga ka Eesti ärimehed ja teisedki, kel natuke raha on, vajavad ilmselt niisugust võimalust. Toad on küllalt väikesed; vanas osas on ka *luxe*, aga inimesed, kes meile tulevad, ei saa *luxis* elada. Meil on *masstoode*, ja loodan et sellest saab asja. Suurt raha sealt tagasi tulemas ei ole, kui laenuid saab tagasi makstud, siis on hästi.

Endine Pärnu Merekooli sõudebaas Vallikäärus on ka hotelli küljes.

Tahaksime sõudebaasi paadid merekoolile ära kinkida. Baas on sama niigelas olukorras nagu aastaid tagasi, ja äriettevõttena sinna niisama raha sisse panna ei saa. Soovitati sinna õlle-restaurant teha, aga ma pole õllesõber.

Mari Vamba ja Madli Vitismann



## Publiku tungival nõudmisel

Ilmus laulva meremehe plaat 4. mail esitleti ööklubis "Flamingo" päikeseloojangu eelsel tunnil fännidele peamiselt "Tallinki" ja "Vana Tallinna" laevaperedest plaati nimega "Stiivi". Lauljad "Vana Tallinna" kapteni abi ohutusosal Jaak Kaldjärv ja kruisjuht Kristel Kirsimaa.

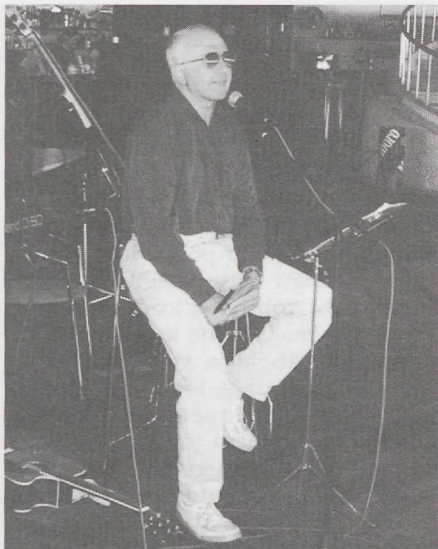
Jaak Kaldjärve, hüüdnimega Stiivi, laulud on justkui lihtsatest asjadest ("Üks väike jääga viski ja tuju on hea..."), armastusest, laste-vanemate suhetest ja isegi olmet, aga mitte liiga lihtsad. Kuulaja leiab, et küpses eas mehel on ümbritsevaid inimesi jälgides olnud tähelepanelik pilk, originaalne mõtteviis ja palju soojust.

Esitlusel pandi oksjonile singli ainueksemplar lauluga, mis koduse tsensuuri tõttu plaadile ei jõudnud, ja paljudele armsa "Tallinki" foto. Hind, milleni pakkumine jõudis, näitas, et laev pole meremeestele vaid transpordivahend.

Jaak Kaldjärve laulud aitas plaadile publiku tungiv nõu ja abi. Paarkümmend aastat seltskonnas kitarriga saatel oma sõnadega teiste laule esitanud muusikuhariduseta Stiivi suunasid kolleegid konsultatsioonidele Sven Lõhmuse juurde "Black Velvetist" ja õhutasid ise oma laule viisistama. Nüüdseks on tal auhind valsikonkursilt ja lauluesituse raadiois, seljataga laevapere toetus.

Plaadil kõlab muusika Sven Lõhmuse, Tõnu Aare ja Sergei Pederse ni arranžeringus, esitajate hulgas ka Mati Nuude ja Aleksander Sepp, ent kõigi 13 laulu viis ja sõnad on Jaak Kaldjärvelt.

**Madli Vitismann**



Jaak Kaldjärv kontserdil "Flamingos".



Nii plaadil kui ka kontserdil abistas Kristel Kirsimaa.



Parim piirivalvur Armin Vaino (paremal) kontradmiral Tarmo Kõutsi kõrval.

## Parim piirivalvur on hõljuki komandör Armin Vaino

Seitsmendat korda määratud "Paroci" parima piirivalvuri 8000-kroonine preemia anti I kvartali töötulemuste põhjal hõljuklaeva komandörmehaanikule Armin Vainole silmapaistva teenistusülesannete täitmise eest. Tema juhitud hõljuki meeskond on Peipsi jäält päästnud 58 hättasattunud kalameest ning jäävangist 20 talvepuhkuse veetjat, pidanud kinni piiririkkujaid ja röövpüüdjaid. Ühtekokku on hõljuki kaks meeskonda talvekuudel päästnud 89 inimest ning kinni pidanud 7 piiriröövi rikkujat.

"Partek Paroc" soovib preemiat välja pannes tunnustada teenistuses silma paistnud piirivalvureid ning rõhutada piirivalve töö tähtsust turvalise elu- ja ärikeskkonna loomisel. Piirivalveameti ja "Partek Paroci" koostöölepingu alusel antakse preemia välja neli korda aastas.

**Piirivalveameti pressiteenistus**

## Uus ümberilmastõiduvõimalus

"The French Line" Marseille'ist pakub 88-päevast ümberilmareisi oma konteinerlaevadel. Kummalgi tuliuuel Prantsuse lipuga konteinerlaeval, "CMA CGM Matisse" ja "CMA CGM Utrillo", on 6 reisijakohta. Laevadel on Prantsuse kapten ja ohvitserid ning Rumeenia nooremohvitserid ja tekimeeskond. Reisijail on võimalus külastada paljusid sadamalinna nii Euroopas kui ka mujal.

**Raoul Fiebig**

"The Wheelhouse", 1. mai

[www.stutt.com/wheel](http://www.stutt.com/wheel)



## Veel üks uus liin

Soome firma Copter Action OY alustas regulaarlennde üle Soome lahe. Tallinna Linnahalli katusele startiv kopter "Sikorsky S76 C+" viib 18 minutiga Helsingisse Hernessaari maandumisväljakule, mis asub kesklinnast 10 minuti 16. liini bussisõidu (kaks peatust) kaugusel. Firma kaks kopterit teevad iga päev mõlemas suunas 13 lendu. Lennurekord tehti 11. mail, kui tormiga allatuult saadi lennuajaks 15 minutit. Tiiburid ja katararaanid sel ajal tormi tõttu ei sõitnud.

**Küllike Rooväli**



## Kirjad Taanimaalt ①

# Ahoi, kõik teised tublid mereväelased!

### Tuld ja tõrva

oleme nüüd kaks päeva saanud ja lõpuks otsutati meid veel vees loputada. Täna on laevalekete lappimise päev. Taani Mereväe avariikoolil on väga head ja tõepärased maketid kõigi laevaõppuste läbiviimiseks. Nii on laevalekete hallis asuvat laevamaketti kavalate aparaatide abil võimalik isegi kõigutada sarnaselt laeva kiikumisele merel. Nii siis, tunked selga ja asume asja kallale.

Kõigepealt teeb instruktor meile selgeks teooria – milliseid paikamisvõimalusi kasutada erinevate lekete korral ja kuidas tagada korralikku toetamist ja jagada õigeid jõunurki. Veel tutvustatakse meile diiseltuletõrjepumpa, mis laeva lekikimise korral hindamatu abimees võib olla.

Diiselpumba käivitamise peab ka iga mees ja naine oma käega järele proovima. Kõrvalt vaadates on asi lihtne, muudkui annad aga vänta, lased õigel ajal õige jubina lahti ja juba ta podisebki sõbralikult. Aga tuleb välja, et iga asjal on omad nipid ja nii turtsub pump nii mõnegi mehepoja käes nagu vana kalatraal ning ajab välja musta tossu – uus katse. Minul kipub vända keerutamisel käterammu väheks jääma, kuid kolmandal katsel pump töötab. Lohutuseks avaldab kavalalt vuntsi keerutav instruktorionu saladuse, et ainult 85% Taani naismereväelastest saab selle pumbaga sinasõbraks. Nii et on põhjust rõõmustada.

Seejärel suundume tutvuma laevamaketi, mille elu- ja masinaruumis meil tuleb lekkeid parandama hakata. Kursus on jagatud kolmeks rühmaks ja meie rühma hoolde jääb masinaruum.

Masinaruumi seintes haigutavad pahaendeliselt sakiliste servadega eri suurusega augud ja torudest piiluvad kavalalt kõverad praod. Vaatame järele, kus asuvad prussid, palgid, saed ja teised tarvilised tööriistad ning asume ennelõunal kuulnud teooriat praktikas katsetama – esialgu küll kuivalt. Kummi paiga saime toru ümber päris nobedasti. "Lekkivat" luuki toetades juhtus algul, et mõne prussi mõõt sai vähe valesti võetud, aga mis halvasti, see uuesti ning mõne aja pärast seisime uhkelt lahendatud ülesannete kõrval.

Instruktor jäi meie tööga rahule, ainult soovitas tööriistad alati kuhugi kõrgemale ära panna, kuna vee seest olevat neid avarii ajal päris paha leida. Ja koguneski kõik see mees "tekile", varustatud värskete teadmiste ja oskustega ning valmis neid "häresituatsioonis" kasutama.

### Häire!

Plaksatused ja pimedus, masinaruum tossu ja veetuisku täis. Pump! meenub hea abimees! Kõigepealt lohistame pumba sisse ja asume olukorda hindama. Põrandal on juba oma labajala jagu vett ja kusagilt tuleb seda vahetpidamata juurde, pealekauba pilkane pimedus ja ebamugavalt kõikuv pind jalge all. Saame vaevalt jälile pahandusetekitajale, milleks on juba tuttav põrandaluuk ja taastub valgus, kui juba hakkab tööle väike "purskkaev" nurgaseinas – see on üks pagana kaval koht ja läheduses asuva kapi tõttu väga ebamugav parandada, pealegi kui sealt vahetpidamata paraja surve all vett sisse tuleb, ja ikka see neetud kõikumine.

No ei ole hullu, siimaani on asi kontrolli all. Poisid jätavad mind kummipaika ja prussijuppi ava ees

hoidma ning lähuvad ise toetamiseks parajaid tükke ja kiile saagma. Ja siis läheb põrgu lahti. Korraga on kogu ruum nagu üks veetuisk! Läbi kohina ei kuule ega näe midagi ja pealekauba koliseb külma vett krae vahele ja varrukaotstest sisse. Kui alguses lasin iga külma nire peale, mis kraevahele ja sealt edasi kaugemalegi jõudis, kuulda-vale heleda kiljatuse, siis üsna kiiresti olen vaatamata oma kummi-ülikonnale üdin märg ja saapasäärtes loksib kummaski lõbusalt vähemalt ämbritäis vett.

Veejuga aga, mis tuleb praost tuletõrjetorus, on nii suure survega, et sellele paiga peale sikutamisel jääb isegi mitme mehe jõust väheks. Lõpuks suudame ühiste pingutustega punnitada toleleigi paharetile kummilapi peale. Samal ajal maadleb üks meist sakiliste servadega auguga, kust samuti jõudsasti lainete loksumise taktis vägevaid veehulki sisse sahmatab ja vesi masinaruumis ulatub juba hargivaheeni... Saab meie mees "ämbri" paika ja ka poldid sobivasse asendisse sätitud, tuleb järjekordne veesahmakas ja viskab mehe koos ämbri-ga augu eest minema...

Ja siis kõlab "häire" lõpp, veesolin lakkab, väsinud ja märjad meeskonnaliikmed lohistavad endid tekile, kuulama tagasisidet tehtu kohta. Hinnang meie tööle anti positiivne ja rõhutati rühma kõrget motiveeritust. Kallame ülikondadest vee välja ja vääname sokid kuivaks ning asutame ennast tagasi Frederikshavni poole sõitma, järjekordselt uute teadmiste ja kogemuste võrra rikkamad.

No tsau siis selleks korra.

6. aprill

**Merike**

### "Veeteede Ameti Teataja"

Tänavuses esimeses numbris on 15 lehekülge "Laevade sadamas kontrollimise eeskirja". Sealhulgas on lisad "Esmajärjekorras kontrollitavad laevad", "Laeva tunnistuste ja teiste dokumentide nimekiri", "Näiteid "kindlatest põhjustest" üksikasjalikuks kontrolliks", "Laevakontrolli protseduurid", "Põhjaliku kontrolli alused laevatuübid" ja "Laevade kinnipidamise kriteeriumid".

7 lehekülge võtab enda alla "Meresõiduohutuse seaduse muutmise seadus". Eriti palju on juttu lootsimisest. Näiteks: "Lootsiteenus osutab valitsusasutuse hallatav riigiasutus või selleks riigi poolt eraõiguslike juriidiliste isikute asutamise ja nendes osalemise seaduse /.../ alusel moodustatud äriühing." "Lootsiks võib olla Eesti kodanik, kellel on üle 500 kogumahutavusega laeva kapteni või üle 3000 kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe meresõidu diplom". Lootsina võib tegutseda 65-aastaseks saamiseni, erandkorras võib töödandja pikendada ta töölepingut 68-

aastaseks saamiseni, "kui lootsil on kehtiv kutsetunnistus ning ta on läbinud kohustusliku meditsiinilise kontrolli ja tunnistatud kõlblikuks töötama lootsina." Riigilootsi "ametipalk on riigiteenistujate ühtse palgaastmestiku kõrgeima astme palgamäära ja vastava koefitsiendi korrutis, kusjuures koefitsient ei või olla väiksem kui 0,6 ja suurem kui 1,5", koefitsiendi kehtestab valitsus. Osa paragrahve puudutab ka lootsimist ennast, lootsi kohustusi ja vastustust ning tema õigusi.

Selles numbris on ka 21 meresõidudiplomite ja -tunnistuste kehtestatud tunnistamist. Lühendatult trükitakse ära IMO ringkiri, mis puudutab laevade tegevust hädahäire (DA) digitaalsektiivse (DSC) väljakutse korral. Selgitatakse ka SOLAS-i protokollidega kehtestatud laevade ülevaatuse ja tunnistuste väljastamise harmoniseeritud süsteemi.

Nagu alati, informeeritakse hulgest IMO teadetest ja ringkirjadest. Üles loetakse ka veeteede ametis tänavu kolme esimese kuu jooksul registreeritud laevaavariid ja juhtumid, mida on kaheksa.



## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	F	O	R	S	S	K	Ä	L	P	E	R				
12	R	O	O	M	A	13	A	L	T	O	N	A			
14	I	K	L	A	15	I	L	A	A	M	A	N			
16	I	E	17	A	K	18	E	L	19	N	Y	M	20	A	N
21	S	A	N	A	22	M	E	D	23	L	I	H	A		
24	I	N	D	R	A	25	P	L	O	T	V	A			
27	D	28	I	T	O	30	L	E	S	R	U	E	S		
31	K	A	H	V	A	D	32	U	33	S	S	34	N	U	
35	A	36	M	O	37	R	E	A	38	M	Õ	L	A	S	
39	P	Õ	R	U	V	40	K	E	R	A	41	M	T		
42	P	D	43	C	L	A	44	I	R	V	E	A	U		
45	J	U	M	A	L	T	A	E	V	A	S				

PAREMALE: 1. Forsskål, Per. 12. Rooma. 13. Altona. 14. Ikla. 15. I. Laaman. 16. I.e. 17. Akel. 19. Nyman. 21. Sana. 22. Med. 23. Liha... 24. Indra. 25. Plotva. 27. Dito. 30. Les rues. 31. Kahvad. 32. Uss. 34. Nu. 35. Amorea. 38. Mõlas. 39. Põruv. 40. Kera. 41. Mt. 42. Pd. 43. Clair veau. 45. ..., jumal taevas.

ALLA: 1. Friisid. 2. Ookean. 3. Roland. 4. S. Makarov. 5. ...sai. 6. Kalle Pedak. 7. Åland. 8. L. Taylor. 9. Pommituslaev. 10. Ena ... 11. Rannasustus. 18. Emalaev. 20. Ahvenamaa. 26. L. Sumera. 28. Ia. 29. Thor. 31. Kapp, J. 33. Sörve. 36. Mõdu. 37. Rula. 43. CM. 44. IT.

# KUKU

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



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

# MERETUND



## 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

"Poolusest pooluseni"  
ajaloomuuseumi

geograafilistest kaartidest  
Operatiivteabe stend

"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

1. juunil muuseumi ja "Lembitu"  
külastamine tasuta

## Õnnitleme!

4. mail veetis oma 60. sünnipäeva lennukis Dubaist Rahvusvahelise Sadamakaptenite Assotsiatsiooni II konverentsilt naasev Eesti Meremeeste Liidu esimees, Eesti Kaptenite Klubi juhatusliige, Muuga Sadama sadamakapten ja Eesti Mereakadeemia õppejõud REIN RAUDSALU.





21. mail seisid  
AS Tallinna Sadam  
sadamates:

## Kes meil käivad

Vanasadamas

"Crownbreeze" (Hollandi) – laadib  
saematerjali  
"Birgit" (Taani) – laadib puitu

Muuga sadamas

"Montreux" (Libeeria) – laadib vedelkütust  
"Komet" (San Vincent ja Grenadiinid) – laadib  
saematerjali  
"Grace-1" (Belize) – laadib saematerjali  
"Express Rebel" (USA) – lossib vilja

"Muhu" (Eesti) – laadib konteinereid  
Reidil "Toril Knutsen", "Golden Gate" ja  
"Full Sources"

Paljassaare sadamas

"Seagull" (Belize) – arestitud  
"Kizhi" (Vene) – laadib saematerjali

Paldiski Lõunasadamas

Kaubalaevu ei ole

Eesti Merelaevanduse  
laevade asukoht  
19.mail

## Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" – teel Rio Grandest Århusi  
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel  
Brunswickist El Dikheilasse  
"GUSTAV SULE" – Gibraltaris  
"HARJUMAA" – teel Antwerpenist Tunisesse  
"SAKALA" – Radesis  
"KUIVASTU" – Rouenis  
"LARISSA" – teel San Pedrost Las Palmasesse  
"VALKLA" – teel Rouenist Doualasse  
"KLOOGA" – teel Pärnust Skognisse  
"SOODLA" – teel Tallinnast Skognisse  
"LEHOLA" – teel Tunisest Marseille'sse  
"LEILI" – teel Marseilles'st Tunisesse  
"LEMBITU" – teel Dublinist Liverpooli  
"VARBOLA" – Dublinis  
"HAAPSALU" – Århusis  
"INZIENERIS NECIPORENKO" – reisi ootel  
"CALIBUR" – Kielis

"NARVA" – Helsingis  
"RAKVERE" – Tallinnas remondis  
"TRANSESTONIA" – Blyth'is  
"TRANSBALTICA" – Helsingis  
"DIRHAMI" – Stockholmis  
"KALANA" – Bremerhavenis  
"KURKSE" – Grangemouth'is  
"MUUGA" – teel Antwerpenist Helsingisse  
"VIRTUSU" – Antwerpenis  
"KAPTEN KONGA" – Tyne Dockis  
"KAPTEN VOOLENS" – teel Tallinnast  
Corkisse  
"MEHAANIK KRULL" – teel New Rossist  
Hamburgi  
"NEPTUNIA" – teel Folkestone'ist  
"ABRUKA", "MUHU", "VAINDLO", "VILSANDI",  
"VALGA" ja "VILJANDI" – laevapereta rendil