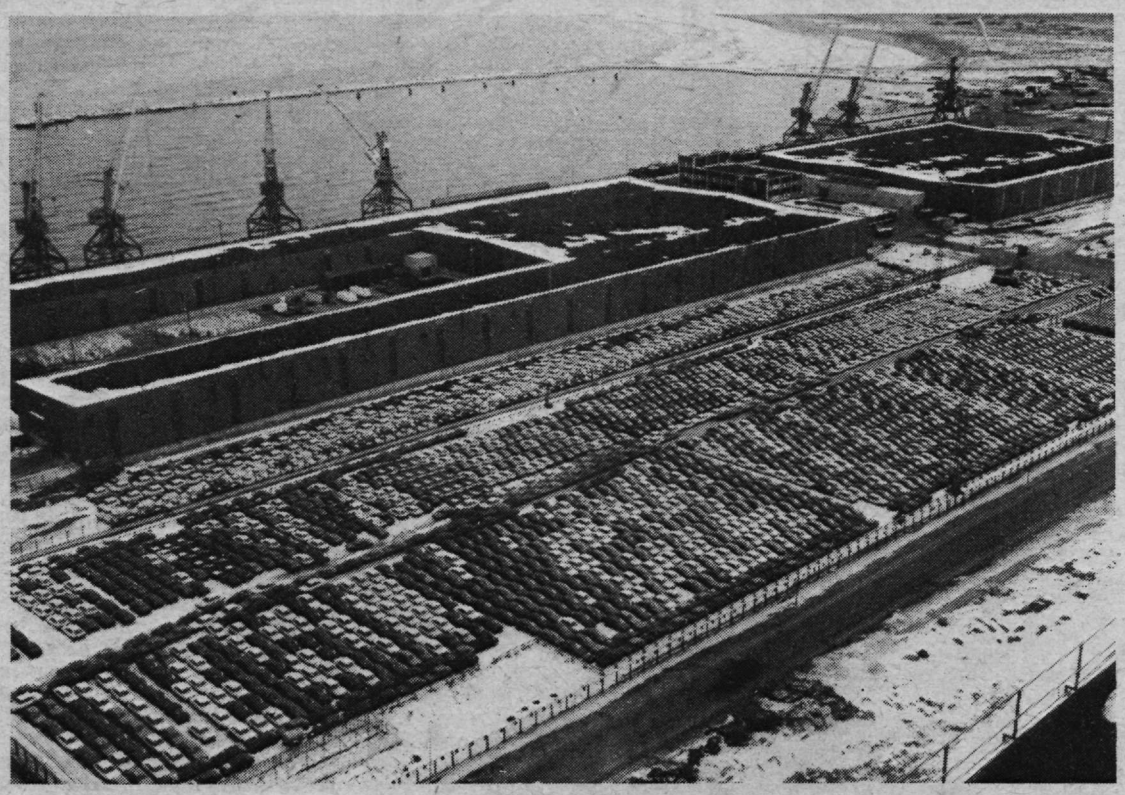
MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 6–7 (956–957) Teisipäev, 15. märts 1994 Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Intervjuu Tarmo Kõutsiga lk. 4–5
- Piletita reisijad lk. 6–7
- Õppehäire "Estonial" lk. 8
- Ohtlik last lk. 9
- Aasta Norras merekoolis lk. 10
- Konverentsil Hiiumaal lk. 11
- Esimesest Eesti merenduspäevast lk. 12
- Sadama tänav II lk. 13
- Riikliku mereasjanduse algus VIII lk. 14
- ESAG IV lk. 15



Muuga Sadamasse kogutakse äraviimiseks tuhandeid autosid. Lähemalt lk. 2.
Erkki Korhose foto

Eesti Vabariik — 76

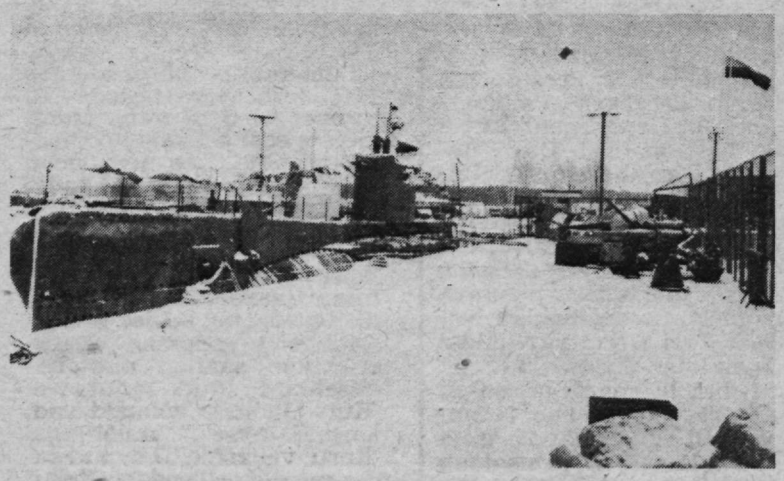
24. veebruaril tähistati Eesti Vabariigi aastapäeva. Kes ja kuidas, sai huvi tuntud 23. veebruaril. Mõni asutus oli just oma 75. aastapäeva tähistamisega maha saanud, mõni alles planeeris ja valmistas ette. Mõnel pool oli külm kimbutamas. Enamasti öeldi, et käskkiri tähtpäeva puhul on valmis ja teatavaks tehtud. Autoriteetsed noorte kasvatamisega tegelevad asutused tegid oma igapäevatööd, täis tunniplaani ja personalile nagu ette nähtud tund lühema tööajaga. Öeldi ka: "Mitingovali uže dostatotšno."

Mereklubi kutsus õhtul kell 23 algavale diskole, baargi pidavat öö otsa lahti olema, kui vaid rahvast jätkub.

Meremuuseumis pidasid aastapäeva puhul oma koosistumise mereveteranide ring ning "Suure Tõllu" klubi, Vabadussõda meenutas **Heino Gustavson.**

Asjaajamine erafirmaga *"Consulting of Merchant Marine"* tõi tõdemuse, et mõnel pool siiski... Lõuna paiku sisse põiganud, võis sattuda just ajale, mil väike kollektiiv laua taha istumas. Nii maitsekalt ja päevakohaselt kaetud lauda ei ole pikka-pikka aega näinud. Domineerisid lipuvärvid, põlesid küünlad, tassid olid firma sümboolikaga, merestiilis. Laualgi oli "Eelista eestimaist", sest asjatundjad turu alal väitsid, et Saaremaa forellile võrdset ei ole. Ja kuigi ka sel päeval ei lasknud faks ja telefonid unustada, et töö tuleb teha, oli mõnus kodune koosolemine.

Reet Naber



Pirital olid lipuehtes "Lembit" ja ka "Linda".

Pass või meresõidutunnistus

"Eesti Merelaevandus" ja "Baltic International Group" on palunud Eesti Veeteede Ametit anda kõigile meremeestele välja "Eesti meremehe teenistusraamat", s.t. anda **kõigile meremeestele ühesugused dokumendid.** Teatavasti antakse siniste kaantega "Eesti meremehe teenistusraamat" seni vaid sinisekaanelise Eesti passi omanikule. Ent näiteks Lätis antakse kõigile meremeestele ühesugused meremehedokumendid.

ILO konventsioon 108 "Rahvuslike meremeeste isikut tõendavate dokumentide kohta" sätestab, et iga liikmesriik **annab** oma kodanikule välja isikut tõendava dokumendi, mis tõendab seda, et ta on meremees. Aga sätestab ka, et iga liikmesriik **võib** välja anda meremehe isikut tõendava dokumendi üksköik millisele meremehele, kes töötab tema riigis registreeritud laeval või kes on registreeritud tema territooriumil asuval tööbörsil. Seega *võib*, aga ei *pea*. Nii saavadki meremehed, kel pole Eesti kodakondsust, taotleda meresõidutunnistuse väljaandmist. Või sõita edasi "NSV Liidu meremehe passiga" kuni selle kehtivusaja lõpuni.

Toosama punasekaaneline meremehepass põhjustaski küsimusi näiteks Itaalia saatkonna konsulaarteenistuses, kus tolle passiga vene nimega meremees taotles viisat sõiduks laevale Maggiero sadamasse. Sedalaadi raskused ilmselt ongi ajendanud soovi saada kõigile meremeestele "Eesti meremehe teenistusraamatud".

Madli Vitismann

"Sally Albatrossi" mõnd aega ei näe

Reedel, 4. märtsil kell 14.43 andis Soome merematkelaev "Sally Albatross" appikutsesignaali *"Mayday relay"* — oli kell 14.36 sõitnud madalikule ja palus abi.

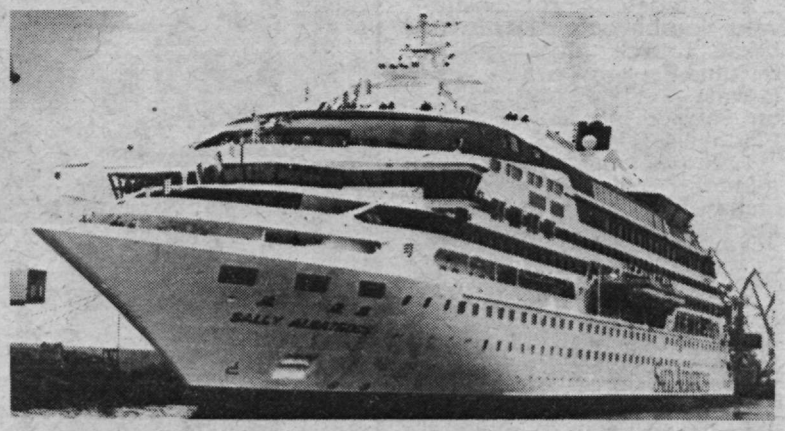
Esialgsed teated, mis rannavalvekeskusse saabusid kõigilt, kes rahvusvahelist 16. raadiokanalit kuulavad (radarijaamast, piirivalvest ja mujaltki) olid vastuolulised. Rannavalve raadiojaama Viru tänavasse nii kauge jutt ei kosta, sestap sai operaator selgust alles siis, kui oli saanud teleksi. Selleski näitasid esialgsed täpsustamata koordinaadid kohta Soome rannikul, kus kaardi järgi 12 m vett.

Eesti rannavalvekeskusest helistati pärast appikutse saamist Helsinki merepäästekeskusse ja pakuti appi jäämurdjat "Tarmo", ent Soome pool ütles sellest abist ära. Õhtupoolikul evakueeriti "Sally Albatrossi" reisijad ja laevapere Porkkala jäämurdjate ja "Saint Patrick II" abiga.

Agendifirma "Esagena" teatel ootab laev Soome lahes, *kõht lõhki*, kuni Saksamaalt tuuakse tõstetehnika, mis ta välja aitab. Soome pool otsib praegu teist laeva "Sally Albatrossi" asemele, kuid see võib venida paarist nädalast paari kuuni.

"Kahju, nii ilus laev," ütles üks merendustegelane. "Kuidas ta ometi ei näinud, kus ta sõitma peab? Jääs on ju selge *kraav* ees."

"Võib-olla ajas tuul *kraavi* teise kohta, kivi kohale," arvas teine.



Taastatud "Sally Albatross" sõitis esimest korda Tallinna sadamasse 24. märtsil 1992.

Madli Vitismann
Isi Trapido foto

Muuga sadama laiendamiskavad

17. veebruaril olid Muuga Sadamasse kutsutud ajakirjanikud, kohalike omavalitsuste (Maardu linna, Jõelähtme ja Viimsi valla) esindajad, projekteerijad, keskkonnakaitsjad Looduskaitseametist, Rohelisest Liikumisest, Ökoloogiainstituudist ja Keskkonnaministeeriumist. RE Tallinna Sadam arendusdirektor **Aare Kitsing**, kes pressikonverentsi juhatas, ütles, et seekordne kokkutulemine on vajalik sadama laiendamise kavade üldsuse ette viimiseks, nn. *sotsiaalseks* ekspertiisiks, mis on mujal maailmas tavaline.

Valminud on **Muuga Sadama II ehitusjärgu projekt koos põhjendusmaterjaliga, samuti keskkonnaekspertiis.** Hollandi *Logioni* firma *masterplaan*, mis andis tuge siinsetele kavadele, on Muuga Sadamat pidanud Läänemere üheks perspektiivsemaks. Nüüdseks on lõppenud eeltööd, mis koosnevad kolmest põhiosast:

1. Uuringud sadama edasiarendamise *tehnilise teostuse* võimalikkuse kohta tegi RAS Eesti Tööstusprojekt. Firma esindaja **Ants Jakobson** oli valmis seletusi jagama.

2. Sadama laiendamise võimaluste *keskkonnaekspertiisi* koostas AS E-Konsult koos spetsialistidega mitmest juhtivast keskkonnaprobleemidega tegelevast asutusest. Kogu diskussiooni vältel jagas aktsiaseltsi tegevdirektor **Lembit Linnupõld** asjalikke ja ammendavaid seletusi.

3. *Finantsanalüüsi* on teinud üks Jaapani pank koostöös Euroopa pankadega, näiteks Euroopa Arengu- ja Rekonstruktsioonipangaga.

Tehtu resultaadid toodi nüüd laiema avalikkuse ette, et enne ehitamisele asumist võimalikud vastuväited, seda eriti keskkonnakaitse osas, ära kuulata ja kompromissile jõuda, et hiljem võiks rahulikult ehitada.

Mis on planeeritud?

Arvestades prognoositavaid kaubavoole, kavandatakse juurde ehitada uusi terminaale praegusest itta jäävale territooriumile, kus on vaba pinda *ca* 550 ha. Plaanis on:

1. *Kuivkeemiakaupade terminaal*, mille võimsuseks oleks võimalik saavutada kuni 6 miljonit tonni. Selleks oleks vaja kaks 340 meetri pikkust kaid.

2. *Konteinerterminaal* on kavandatud 3 miljonile tonnile kaubale ehk 250 000 konteinerile. Plaanis on 1—2 kaid.

3. *Üldkaupade terminaal* võimsusega kuni 750 000 t, samuti kaks 300-meetrist kaid.

4. *Puistkaupade terminaal* on mõeldud söe töötlemiseks (9 miljonit tonni aastas, kaks 300-meetrist kaid).

5. *Nafta- ja vedelkeemiaterminaal* võimsusega kuni 16 miljonit tonni, mahutipargiga kuni 787 000 m³.

6. *"Via Baltica"* alguseks Eestis peaks saama 220-meetrise kaiga terminaal, kus võivad silduda ro-ro-tüüpi laevad.

Lõppvariandi väljatöötamiseks oli kasutada 14 varianti, millest valiti 12. variant. Kavandamisel tuli arvestada mitme eripäraga, mis sõltuvad meie tagamaast. Kasvõi sellega, et Venemaalt pole veel välja vedada midagi erilist, mis oleks konteinereis, sinna ostetakse aga rohkem just konteineris transporditavat.

Esimene küsimus, mis alati sel puhul esitatakse, on: kas kaupa jätkub? **Aare Kitsing** väitis, et jätkub. Juba praegu ollakse sunnitud paljustki piiratud võimsuse tõttu ära ütlema. Pealegi on hulk kaupa, mis Põhja-Euroopas liigub ebaloogilist teed pidi. Põhiline on muidugi see, kas meil üldse on neid terminaale juurde vaja. Otse ei öeldud, aga peaks selge olema, et kui me (terve Eesti Vabariik) sadama pealt teenida tahame, on seda võimalik laiendamise puhul veelgi paremini teha. Sest paljud linnad maailmas elavad ära transiitkaubandusest, mis on õieti tööjõu müümine. Põhitulu ei teki sadamas, vaid sealt edasi. Seega on oluline ka raudtee moderniseerimine, selle laienduse ehitamine, sisseseade automatiseerimine ja hulk muid töid, mis omakorda peaks töökohti juurde tooma. Autode jaoks on vaja ehitada korralik väljasõit Peterburi maanteele.

Keskkonnakaitselised uuringud on praegu ühed olulisemad. Euroopa tehnoloogiat kasutades on võimalik välja ehitada keskkonnale ohutu kompleks. Kuigi see on kulukas ettevõtmine, on võimalik olemasolevaid looduslikke väärtusi arvestada. Praegune "Pakterminaali" reostus võrduvat kahe Euroopa tasemel bensiinijaama reostusega. Kõige suurem kahju tekib sadama rajamisel, eriti meres, kus liigutatakse igasuguseid osiseid.

Olavi Tammemägi Keskkonnaministeeriumist selgitas ekspertiisi läbiviimist. Tegi komplimendi sadamale: "Meie oludes on see uus sõna, et ekspertiis tehti enne ehituse alustamist, seega on sadamas targad mehed, kes oskavad raha lugeda. Aga kujunes välja nii, et avaliku konkursi väljakuulutamise järel ükski suurtest ja autoriteetsetest firmadest-instituutidest ei võtnud tööd peaettevõtjana ette, seda tegi väike arenev erafirma." Ta rahustas ettevõtjaid, et ühegi ekspertiisi tulemus ei saa olla EI, vaid tingimused, mida järgides on võimalik töötada. Tuleb majanduslikult arvestada, kui kõrgele latt asetada.

Viimsi vallavanem **Ants-Hembo Lindemann** oli mures osa Randvere lahe seisukorra pärast — see võib täiesti kinni kasvama hakata. Selles osas oli tehtud projekti parandus, mis peaks muret vähendama.

Kui praegu töötab Viimsi valla inimestest sadamas heal juhul paarkümmend, arvati tulevikus laiendusega kaasnevat uusi töökohti, mis ka vallale võiksid tulu anda. Praegu olevat nii, et peamise osa sadamatöötajate tulumaksust saab Maardu linn. Sellega liituv maaküsimuse lahendamatus on ehitust takistanud. Sadamamehed arvasid, et kui see oleks selgeks tehtud, oleks II järjekord juba valmis ehitatud.

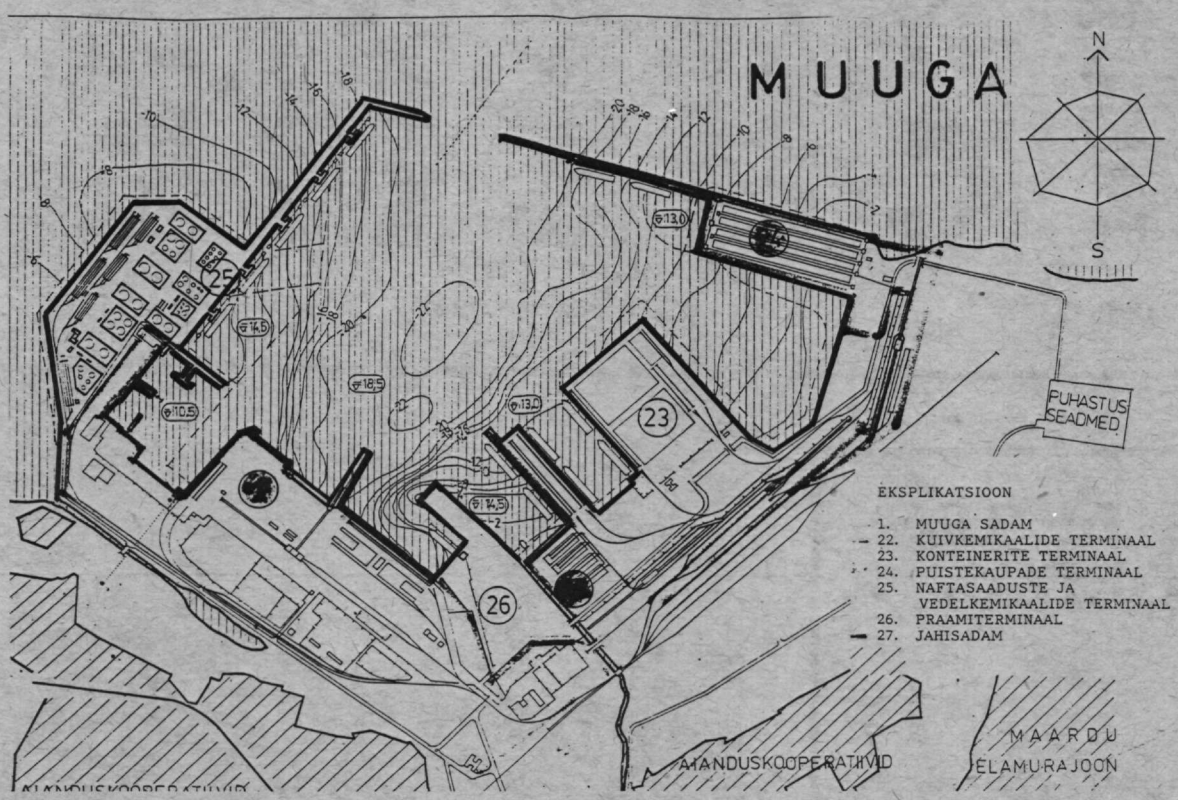
Roheliste esindaja **Heino Kroon** tõstis üles küsimuse *laevasõiduohutuse tagamisest ning päästeteenistuse korraldamisest.* Sellele küsimusele vastas Muuga Sadama ökonoomikadirektor **Erik Laidvee**, et kõik laevasõidutuled, mis on Muuga Sadama bilansis, põlevad. Veeteede Ameti mure on Prangli ja Aksi tuled põlemas hoida. Päästeteenistus kuulub Veeteede Ameti Rannavalvetalituse kompetentsi.

Kogu koosolemisest võis jääda mulje, et tegemist on ühe suure ettevõttega, Tallinna või Muuga sadamaga. Tegelikult töötab Muuga Sadamas, kuhu koonduvad transpordivahendid maalt ja merelt, ligi 30 tõsiselt arvestatavat firmat, agenteerijat-ekspedeerijat. Väljaspool sadamat on sadamaga seotuid veel saja ringis. Töötajaid on sadamas 1500. Aga ikkagi, ütles Aare Kitsing, kui ka üksköik millise firma mees oma solgipange vette peaks kallama, on see sadama kraes.

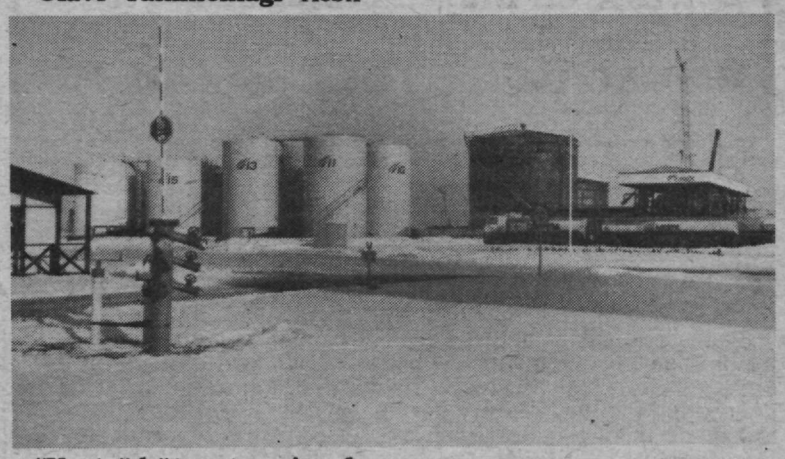
Detsembris oli sadamas 110 laeva seisuajaga 8—10 tunnist 4—5 päevani. Meremeeste eest peaksid hoolitsema agendid, kes neid laevu teenindavad. Koos Meremisjoniga on valmis vaadatud koht, kuhu ehitada hoone, mis ilmselt käibenime "kõrts" kandma hakkab: istumise-vestlemise-lugemise-mängimise jm. sellise jaoks.

Ringsõit sadamas veenis, et kutse saatjad olid ettenägelikud olnud, kirjutades: "Kui jääolud võimaldavad, korraldatakse jäälõhkujal "Karu" väljasõit." Jääolud sadamas olid sellised, et "Karu" pidi laevu sadamasse aitama.

Reet Naber



Istuvad (vasakult) Muuga Sadama peadirektor Anatoli Kanajev ja ökonoomikadirektor Erik Laidvee ning Tallinna Sadama arengudirektor Aare Kitsing. Esineb Lembit Linnupõld.



"Neste" kütuseterminaal.

Saagem tuttavaks: uus transpordiajakiri!

Veebruaris ilmunud esimese numbri kaanepilt ütleb üheselt ära, millega on tegemist. Lennuk, laev ja auto tähistavad kolme transpordiliiki, mille ümber jutt nüüd ja tulevikus käima hakkab. Uue ajakirja **"Transport ja Logistika"** väljaandjad on RAS Logistika Maja ja Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon (kas tõesti veavad autosid?!). Viimatinimetatud organisatsiooni peasekretär Toivo Kuldkepp ning transpordi- ja sideminister Andi Meister juhatavad lugeja õigele teeotsale. Edasi on kõne all detsembris toimunud Balti riikide transpordiministrite kohtumine, kutselise autojuhi suhted tööandjaga, ravimite mõju liiklusvahendi juhile ning maailma kalleim lennuväli Osaka. Matka- ehk puhkeehk karavanautod õeldakse olevat mõnusad, kuid ohtlikud; kirjas on hulk tõsiseid tehnilisi tingimusi, millele need peavad vastama. Järgnema jääb lugu *truck racingust* — veoautode sõbralikust võidusõidust.

1993. aasta maailma suuremate transpordiõnnetuste loetelu illustreerib pilt Lagle Parekist toda Tšehhi hävitajat proovimas, mille üks eksemplar järgmisel kuul Biškekis alla kukkus. Kaks värvikülge on pühendatud "Volvo" ja "Iveko" uudistoodangule, poster näitab rasket veoautot "Kenworth S 925", mis tunnistati 1992. aastal Rohelise Mandri aasta veoautoks. Kokku on kogutud ka meie oma 1993. aasta tähtsamate transpordialaste sündmuste lühikroonika.

Ja nüüd te küsite: kas merendusest polegi midagi? On küll. Harri Treiali kirjutis "Sadamad on Eesti rikkus" algab ülevaatega "Tallinna Sadama" olevikust ning tulevikust ja sisaldab jutuajamist arendusdirektori Aare Kitsinguga. *Läheb edasi järgmises numbris*, nagu lõpus on ilusasti öeldud. Tavi Grepi värvipildid on ka hästi ilusad.

Pehmete kaantega ajakiri on 32-lehekülje line, sümpaatselt kujundatud (makett ja *layout:* iO) ja sisaldab sündsas koguses asjakohast reklaami.

Mari Vamba

Piirivalveameti infotund

21. veebruaril olid Piirivalveametisse kutsutud ajakirjanduse esindajad.

Aare Soome andis lühikese ülevaate ajalootoimkonna tegevusest. On kogutud materjali ning lindistatud mälestusi, aga kahjuks ei suudeta kindlustada sotsiaalset kaitset vanemale põlvkonnale nende eluõhtul. Kuigi nende suhtumist oma riiki näitab kujukalt see, kui palju on säilitatud Eesti Vabariigi aegset, teades, et see võib olla eluohtlik.

Peadirektor **Tarmo Kõuts** andis ülevaate möödunud aastast. Kontrolliti 11,3 miljonit inimest, tööl on 2446 inimest. Kinnitatud on piirivalve kontseptsioon ja põhimäärus, alates 1. veebruarist on töösse rakendatud uus struktuur. Moodustatud on Peipsi piirkond 8 kordoniga, merepiiri valvamisel on tööle rakendatud NL-lt päranduseks saadud radarid. Suurenenud on vahilaevade arv, moodustatud on valvelaevade divisjon. Abi nii materiaalse osa kui ka väljaõppe parandamiseks on saadud naabermaadest. Paranenud on relvastus, varustus, riietus. Muu hulgas on saadud 50 võimsat merebinoklit, nii et enam teatribinoklitega ei valvata. Oma põhitöö tegemise kõrval on osaletud päästetegevuses, kalavarude kontrollimises, keskkonnauuringutes. On tegeldud ka spordiga, siseministeeriumi ja kaitsejõudude võistlustel on paistnud silma laskurid.

Koostöö on laabunud mitmete Eesti ametitega ja ka Venemaa piirivalvega. Suurimad probleemid on finantsilised ja sotsiaalsed. 1993. aasta keskmine kuupalk oli 871 krooni.

Kuigi Siseministeeriumi pressiesindaja arvas, et piirivalvele ei sobi esitada küsimusi kurdide laevalepääsu kohta, küsiti nende maaletuleku kohta. See oli siis (ja on ilmselt praegugi ja jääb ilmselt kauaks) uurimisel, kuigi peadirektor teadis kinnitada, et osa neist olid siin kinnipidamiskohas juba varem.

Meie praktika näib olevat välja kujunenud selline, et maa- ja veetransport on omavahel hästi seotud: raudtee- ja autotranspordiga tullakse ja laevadega minnakse. Eelmiste laevapõgenike juhtumiste kohta jäi peadirektoril vaid käsi laiutada. Kõigi juhtumite kohta on kohtus kriminaalasi lõpetatud, kuna puudus kuriteo koosseis.

Reet Naber

Meeste mängud vabas õhus

20.—22. veebruarini kestsid Võrumaal tulevase Balti ühispataljoni *katsetused*, millest võttis osa 375 relvakandjat kolmest riigist. Leedut esindas 96-meheline brigaadi "Raudne Hunt" 1. kompanii, Lätist oli kohal 150-liikmeline Aluksne jalaväepataljoni 1. kompanii ning Eestit esindasid võõrustajana Kuperjanovi pataljoni C-kompanii 129 võitlejat.

Õppusi juhatas Eesti Kaitsejõudude Peastaabi operatiivosakonna ülem kolonel **Arvo Sirel**, kes esimesel päeval koos teiste ohvitseridega vaatas üle meeste relvastuse ja varustuse. Eesti poisid said rahvale näidata oma uusi "Galile" miinipildujaid ja tankitõrjesuurtükke, mis vastuvaidlemata ka lõunanaabrite poolt parimaiks tunnistati.

Õige *sõda* läks käima järgmise päeva varahommikul, kui mehed 20-kraadises pakases 12-kilomeetrise rännaku ette võtsid. *Lahingupaik* asus Obinitsa maantee ääres Lasva külast lõunas karjamaadel Noodasjärveni. Peale positsioonidele jõudmist peideti end korralikult ära ja kaevuti lumme. Pärastlõunal algas rünnak, mille käigus 140 sealsamas Taara kasarmutes õppivat lahingukooli kursanti etendasid võidukat vaenlast ja Balti pataljoni taganema sundisid. Järgmisel päeval *sõjaõnn* muutus ja *vastase suured kaotused avastanud* pataljon vallutas oma positsioonid tagasi. Üritus lõppes vaenlase jälitamise ja sooja lõunasöögiga. Relvadena kasutati ainult paukpadrunitega "Kalašnikove", dekoratsiooniks lasti ka ilusaid värvilisi signaalrakette ja loobiti lumele suitsupomme.

Ülemused jäid meeste tegevusega üdjoontes rahule ning tõdesid, et kolme riigi vägesid on võimalik koostöös juhtida küll. Sõdurite töökeeleks oli vene, ohvitseridel aga inglise keel.

Küllike Rooväli

Kuperjanovi pataljoni võitlejad kasutavad taktikalisi kavalusi ja taanduvad vaenlase ees tagurpidi roomates.

Orkestri ja lilledeta

22. veebruaril lõpetas piirivalvekooli järjekordne lend merepiirivalvureid. "Neid on nii vähe, teeme selle lõpetamise vaikselt. Orkestrit ka pole, harjutab Remnikul vabariigi aastapäeva paraadiks," ütles kooli ülem.

"Lõpetajad on ümber nurga, õues," juhatas koolist välja korrapidaja. Nojah, rivivärk. Mustades joppides mehed võtsid "valvel" ja "vabalt", raporteerisid ja marssisid, taustaks kivimüür ja prügikastid, publikuks paar ajakirjanikku. Seejärel koguti juba lahti riietunud rivi laiemasse koridorisoppi. Laual lippude all olid valmis pandud tunnistused, nooruke rühmaülem õpetas pöördumist tunnistuse vastuvõtmisel. "Rivitult, aga ärge laialiminge, ülemused vaatavad vist teatesõidu lõppu," lasti mehi veerandtund oodata.

"Näe, teiegi siin." Pensionieas vanemmehaanik oli selja sirgemaks saanud. "Oligi hea, siin sain radikuliidist lahti." Varem kala püüdnud mehel ei olnud muidugi raske kalakaitseeksamit teha, aga tuli muugagi toime — õppis pähe näiteks kalliskivid. Lõpetajaid oli päris noortest üsna hallihabemelisteni, diplomeid Karu koolist kõrgkoolini. Ka lähi- ja kaugsõidukapteni diplomeid. Võib arvata, et küpsed mehed saatis koolipinki tööpuudus, eeskätt kalurikolhooside lagunemine. Ega siseministeeriumgi teab mis palka tõota — sealsed palgad on alla Eesti keskmise —, aga ikkagi kindel riigiamet ja riigi riie seljas.

Riigi riie on esialgu süngelt mustad kampsunid ("Tänasaite embleemid, need õmmelge kohe peale."), tumesinised püksid ("Katsuge neil pisut viiki ka sees hoida, edaspidi saate veel mustad püksid."), saapad ("Nende pükste juurde käivad küll kingad, aga ka saabastega võib käia.") ja must jopp. Särk pidavat edaspidi valge olema, lõpetamisel võis näha küll igavärvilisi.

Lõputunnistuste kätteandmine oli veel üks ettenähtud-kätteharjutatud viisil ettekantud riviharjutus, nõutud sammude, pöörete ja pöördumistega. Selg polnud igaühel küll laitmatult sirge ja sammgi oli veidi kohmakas, aga kõike tehti äärmise tõsiduse ja ametlikkusega. Kuigi kummitald linoleumil ei kõpsu nii kenasti kui nahktald parketil.

Elukogenud meestele loeti peale viimased õpetussõnad. Kooli ülem **Andres Ehrenbusch:** "Loodetavasti tugevdab meie loodud süsteem merepiirivalvet, kellele ei ole seni tõsiseid pretensioone. Loodame, et me oma ühiste jõupingutustega tugevdame üldist piirivalve mainet, mis on viimastel päevadel natuke kõikuma löönud.

Panen teile südamele need kolm põhitõde, mis meie vestlustel olid esmased. Esiteks, distsipliinirikkumised nii alkoholitarvitamise kui ka omavolitsemisega, mida meil ette ei tulnud. Aga veelkord toonitan, et praegu teie töös võib-olla kõige olulisemaks kujunev asi on altkäemaks, mida meestele väga suures ulatuses kiputakse pakkuma. Püüdke jääda endale kindlaks. Püüdke olla tõsised eesti mehed selles suhtes, et me ei lase ennast osta ega müüa."

Paras aeg südametunnistusele koputada — pärastlõunaks on mehed kutsutud palga järele. Kui palju seda makstakse? "Ei või öelda, te hakkate naerma." Aga siiski? "300 krooni." Nii et esialgu veel mitte palk, vaid stipendium. Suurem kui töötu abiraha ja väiksem kui tulevane palk, mis ei ole ka kuigi suur. Tööl hakatakse olema üle nädala ja lisaks tuleb ka toiduraha. Aga sellisegi töögraafiku juures jäädakse seaduse järgi meestele võlgu.

Ent mehed on õppima tulekut tõsiselt mõelnud — 31-liikmelisest rühmast ei langenud nelja ja poole kuulise kursuse kestel kedagi välja. Tõsi, kehalise kasvatuse normatiivid olid vanemate meeste jaoks madalamad. Aga rühma keskmine hinne oli umbes neli, kuigi õppeaineid oli ligi 30 ja õppepäevad pikad. Meremehi oli õppimas Kesk- ja Lõuna-Eestist ning rannikultki — kel kodu kuskil sisse seatud, sai kodulähedasele kindlale riigileivale.

Ühispildistamiseks kutsuti lõpetanud kooli esinduslikumasse kohta — ülema kabineti eesruumi —, ning jagati veel viimaseid juhtnööre enne tööle siirdumist valvelaevade divisjoni ja Peipsi divisjoni või reservi — uusi laevu ootama. Diplomid-tööraamatud-fotod, vormiriietus ("Edaspidi tahaksime näha teid just nimelt eliidina, nagu meremehed siiani on kõigi teiste väekoondiste seas välja näinud. Loodetavasti suudate seda."). Majutamine koolis, arstiabi Magdaleena haiglas. Ruttu muretseda Eesti passid, fotod ("Tuleb komandeeringuid, vaja viisasid vormistada. Kas laev tuleb vastu võtta siin või ise järele minna, pole praegu veel teada.").

Pikemat arutelu põhjustas mõnel mehel puuduv sõjaväepilet. Pilet millisesse sõjaväkke? **Andres Ehrenbusch:** "Koolile pole see esmane probleem. On olnud neidki mehi, kes omal ajal neid purki korjasid. See ei ole selline küsimus, mis sisuliselt asja muudaks."

Ants Toomepuu Piirivalveameti mereosakonnast: "See muudab vaid üht asja. Kui tulevad kunagi ohvitserikursused, siis on eelised neil, kel on kunagi olnud ohvitseriauaste."

"See on seni ainuke võimalus oma kunagist ohvitseriksolekut tõestada. Aga ei välista seda, et te kunagi hiljem ohvitserikraadi ei võiks taotleda," ütles Andres Ehrenbuch ja lisas, et piirivalveohvitserid peaksid eriti head olema: mujal tehtavat paari kuuga lipnikke, aga neil võib 6 kuuga alles allohvitseriks saada.

Noor rühmaülem ("Minul ei tekkinud vanemate meestega suheldes vööristust, aga nemad imestasid alguses küll.") viib oma rühma lõunasöögile. Kool on nüüdseks läbi. Aga vaevalt selle lõpetamist pidulikumaks ja südamlikumaks muutmast takistab määrustik.

Madli Vitismann

Andres Ehrenbusch annab tunnistuse vanemmehaanik Heimar Kivile.

Piirivalvuritunnistused on käes, ohvitseritunnistust annab veel oodata.

Vastab kapten Tarmo Kõuts

Kapten TARMO KÕUTS, kuidas te ennast selles täiesti maapealses Piirivalveameti peadirektori ametis tunnete?

Päris normaalselt, tunne on väga tõine. Üks probleem ajab teist taga. Kahjuks ei ole meie riik veel nii heakorrastatud, et saaksime tegelda ainult oma professionaalsete probleemidega. Peame kogu aeg võitlema ümbritseva seaduste segadikuga, paljude seaduste puudumisega. Piirivalveseadus puudub ju. Ja teine raske asi on, et piirivalve on see filter, mis peab riiki hoidma kõrvalise mõju eest ning see asjaolu esitab piirivalvele kohutavalt kõrged nõudmised. Nõukogude majandus oli hirmsasti maha jäänud, aga sõjatööstus oli tasemel, ehkki küll meeletu pingutusega ja rahva arvelt. Eesti riik on veel kaugel maailmatasemest, aga tema piirivalve ei tohi seda olla. Vajaliku taseme saavutamiseks peaks meil olema kolm korda rohkem vahendeid kui praegu. Eesti piirivalvest võib praegu rääkida kui entusiastide organisatsioonist.

Ikka veel?

Ikka veel. Praeguste piirivalves kehtivate palkadega — alla Eesti keskmise — ei saa niisugust rasket tööd teha. Vana tõde on, et kõige kallimaks läheb odav riigiametnik. Siit hakkab korruptsiooniprobleem ja motivatsioonikõsimus. Kuidas hoida inimest piirivalves tööl, ja et ta oleks veel ametialaselt aktiivne ka? Eelmisest majandusmudelist oleme harjunud, et inimene täidab lihtsalt koha ära. Kuidas luua aktiivset ametnikku, kui mitu põlvkonda inimesi on elanud väljapool turumajandust, kust see aktiivsus loomulikul teel välja kasvab! Me ise ehk saime veel oma vanemate geenidega midagi kaasa, aga meie lapsed on sellestki ilma.

Riigiametniku töö ei ole praegu prestiižikas, tal puudub sotsiaalne kaitse. Temal pole midagi kaotada. Kui pakutakse altkäemaksu, kolme aasta palk korraga, siis hakkab inimene ju mõtlema... Paljast karistamise metoodikast siin ei piisa. Prääänik on asja juures ikka väga tähtis.

Kui kopsakas see prääänik peaks olema — missuguses suurusjärgus te näeksite piiri- ja passikontrolli palka?

Peaks olema niisugune, et ametnik ei oleks sunnitud mõtlema, kas ta pere saab täna leiva lauale või mitte. Rahalises väljenduses on raske öelda, kõik oleneb hindade tasemest. Meie päevarahast ei jätku noortel poistel kalorinormi saamiseks.

Teie majja tulijat kontrollitakse tõsiselt. Ütlesite, et teisiti ei saa — olete ju ikkagi kaitsevägi. Kas piirivalve pöörab end veel sõjalisemaks kui seni?

Piirivalve o n ju kaitseväe reserv ja selleks ka jääb. Riik ei ole nii rikas, et omada eraldi nõnda suurt armeed. Maksumaksja seisukohalt on see üheselt selge. Ja teine asi: piiril tuleb laskmist ette, ning tsiviilisikud niisuguses kohas töötada ei saa.

Idapiiril on olukord küllalt pingeline, suhted idanaabriga on läinud teravamaks. Venemaa ebastabiilsus ei luba meil teha mingisuguseid illusioone. Me ei tea mitte kunagi, millal hr. Žirinovskil või mõnel teisel tuleb mõte Eesti pinnal natuke lõbutseda. Ma ei pea silmas riiklikku invasiooni, vaid mingeid jõukusid. Vene riik ei saa ju garanteerida, et mingid mehed on nii truualamlikud ja ei loe oma pühaks kohuseks tulla "korda looma".

Viimati seoses kurdidega on jälle kõlanud mõte: milleks kaitsevägi, mida niikuinii ei suuda pidada, suunakem kõik jõud ja ressursid piirivalvele. Teie jaoks on häälestus praegu ju soodne.

Pendel kõigub ikka äärest ääreni; see on jälle teine äärmus. Aga kindel on, et riigi eksistentsiks on tugevat piiri vaja. Aktsendid tuleb paika panna: kellele hetkel on vaja rohkem raha eraldada. Meie eelarvest jäi järgi vaid 30%. Peame praegu tagasi paluma selle, mille rahandusministeerium tegelikult kinnitas. Meil oli kõik täpselt välja arvestatud. Kuna meie arvestustest ei hoolita ja meid ei

hoiatata, kui meie eelarvest jupp maha lõigatakse, siis lõpeb sellega, et oleme niikuinii sunnitud raha paluma.

Veel on see häda, et nende nn. suurte abiprogrammide materiaalsete väärtuste aeg on möödas: kõik meile saabunud laevakesed ja autod on muidugi *second hand* — eluiga madal, ekspluateerimine kallis, remont läheb lõppkokkuvõttes rohkem maksma kui uute ostmine. Ja teiseks: kõik ootavad, et Eesti saaks lõppude lõpuks ise jalad alla ja hakkaks ennast ise arendama, mitte ei seisaks tänavanurgal ega ootaks, käsi pikal.

Õigem on paluda hinnaalandust kui kinkimist?

Minu arvates küll. On võimalik teha otselepinguid, kasutada fonde, mis on nõus toetama. Kasutada tuleks ka oma kohaliku tööstuspotentsiaali väljaarendamist, et riigi tarbeks varustust toota. Seda teeb iga riik, see on majanduse jaoks oluline, loob töökohti. See on mu meelest palju õigem.

Nii et oleksite nõus toetama mitte ainult Eesti laevahitust, vaid ka püssivabrikut?

Kõiki niisuguseid alasid, kasvõi kumminuiade tootmiseni välja.

Šveitslastel on totaalne valmidus riigikaitseks: pea iga mees on sõjalise ettevalmistuse läbi teinud ning teatud eani on igaühel relvastus ja varustus kodus. Šveitsi armee esindajad ütlesid, et püüavad kõike vajalikku maksimaalselt ise toota. Aga peab olema ju ka turg, et ainult enda tarbeks tootmine liiga kalliks ei läheks, Šveits on ju kaks korda väiksem kui Eesti? Osa nende toodangust olevat tõesti konkurentsivõimeline, osa aga doteerib riik. Sellest tuleneb täielik autonoomia.

Kuidas näete meil tööjaotust merel?

Meil on laevastikke tõepoolest palju. Aga kui panna nende töögraafikud ritta — millised ülesanded on iga päev, millised kord kuus, kord kvartalis, kord aastas —, siis tuleneb ilmne loogiline järeldus: piirivalvelaevad on sõidus iga päev; kütusereostust tuleb ette ehk kord kvartalis — annaks jumal, et veel harvemini; laeva päästa on tarvis rohkem sügistormidega või suvel, kui on liikvel huvireisijad, kes hästi sõita ei oska ja me rannikuvett ei tunne. Ühesõnaga, ülejäänu on episoodiline, ainult piirivalvelaevu on kogu aeg vaja. Ühelgi riigil pole nii, et piiri ei valvata. Rootsi rannavalve, mis ei tegele piiriga, on väga tõsiselt hakanud tööplaani võtma piirivalvefunktsioonide loomist. Nende idanaabri raudne eesriie on kadunud, ja neil on probleemid tekkinud. Küll satuvad võõrad kalurid Rootsi vetesse, küll sõidavad igasugu kaupmehed oma laevukestega ringi, elevandiluu ja mammutikihvad peal. SRÜ "lõunaosariikidest" on oodata suuremat kogust narkootikume, mis peavad leidma turu. Idasse ja lõunasse neil ju minna ei ole, ainus tee on Lääne–Euroopasse. Selles bisnises on mängus suured summad, hea varustus ja julmad inimesed. Meil on Rootsi rannavalvega üks arusaamine: ainult ühise ränga tööga, hea laevastiku ja varustusega on neile võimalik vastu seista. Rootsi Kuningriik ja Soome Vabariik vaatavad praegu suures lootuses Eesti peale.

Kuidas ikkagi näeksite Eestis tööjaotust rannavalve, piirivalve ja merejõudude vahel?

Minu arvates ei ole mingit konflikti. Merejõud ei tegele valvamise ja päästmisega, nende ülesanne on valmistuda sõjaliseks kaitseks, teha väljaõpet — iga päev hommikust õhtuni valmistuda selleks hetkeks, kui neid võib vaja minna. See on ränkraske töö ja selle ameti kõrvalt muuks tegevuseks aega ei jää. Teine asi, et kui on mingi kohalik kriis, siis saab neid lahendamisse kaasata.

Mis puutub rannavalvesse, siis see on oma funktsioonid leidnud. Hüdrograafia on saare keeles öeldes küll veel täiesti maoli maas. Praegu avaneb väga palju sadamaid, alates Kundast ja lõpetades Saaremaa sadamatega, mis kõik vajavad poisid ja valgusmärke. Kõik, mis venelased maha jätsid, vajab ümbertegemist ja parandamist.

Mina näen kõigi asjade puhul praegu ikka ühtainsat valemit: see on koostöö. Hea koostöö iga probleemi puhul.

Kas see on teil olemas? Olen küll näinud ka juhtumeid, kui ühel poo! kaid on piirivalvelaev ja teisel pool rannavalvelaev, ja üksteisele vaat et teregi ei öelda.

Oh ei, mina olen esimestest päevadest peale oma meestele andnud range käsu teha koostööd Veeteede Ameti rannavalveosakonnaga, mida ma ka pidevalt kontrollin. Liiati on personali taimelava ju üks ja seesama — mehed tulevad endistest kalurikolhoosidest, laevadelt jne.

Merepiirivalve kursuse lõpetajate hulgas kohtasin ka mujalt merendusest varem tuttavaid halli habemega mehi. Nad jätsid seal väga meeldiva mulje, ja saavad tööga kahtlemata hästi hakkama. Aga kui mitu aastat saate nendega läbi ajada? Kogu see rühm seal oli ilmselt ju tööpuudusest tingitud, Karu koolist kuni kõrghariduseni välja.

Jah, sellega tuleme jälle jutu algusesse tagasi. Motivatsioon! Niikaua, kui riigiamet ei ole tasuv, ei tule siia noori mehi. Sama probleem on Veeteede Ametil, kalakaitsel jne. Tööpuudus tuleb meile praegu teatud mõttes kasuks — on veel inimesi, kes on nõus madala palgaga töötama... Riigiamet ei saa küll kunagi olla nii tasuv kui töö erafirmas, aga igal pool mujal maailmas kaasneb riigiametiga teatud sotsiaalne kate — riigileib. Inimene teab, et on töökohaga kindlustatud, palk on äraelamiseks küllaldane ja sellele kaasnevad mõned hüved, mida erafirmas ei ole, st. pension ja töö teatud vanusepiirini, võib–olla riiklik elamispind, riiklik kindlustus jm.

Kuidas teil riikliku elamispinnaga on?

Peaks olema, aga ei ole. Tähendab, mööda piiri pinnes natuke on, aga Tallinnas üldse mitte. Saaremaal on asi lahendatud, Narvas ostame pooleliolevaid maju ja ehitame valmis — sealsed hinnad lubavad seda teha.

Kelle oma on Piirivalvekool?

Allub Piirivaleametile ja tegutseb päris edukalt. Maja on Merehariduskeskuse bilansis; kolime ära, kui Süsta tänaval saame remondi tehtud.

Piiriseaduse eelnõus näivad kõik juba algul häirinud asjad ikka alles olevat. Milleks vajate 10 kilomeetrit piiritsooni? See tingib hulga käitumispiiranguid ja Tallinna linn mahub siis ju tervenisti sinna sisse.

Oh ei ole nii. Igal riigil on olemas piiritsoon, see on piiriga kaasnev riba. See, mis seal toimub, kajastub ka teispool piiri, kuna on nii lähedal. Seetõttu peab piiritsoonis olema niisugune kord, et teispool piiri olijaid millegagi ei provotseerita. Kujutage ette, kui meie mehed praegu Vene piiri ääres hakkaksid püssi laskma — mis sellele võib järgneda.

Nendega, kes Tallinnas püssi lasevad, te ju ei tegele?

On niisugune mõiste nagu piirirahu. See on rahvusvaheliselt väljakujunenud suurusjärk. Mõnel riigil on see 30 km, mõnel veelgi rohkem. Kui toimub piririkkumine, on vaja jälitamine korraldada ja inimene kätte saada.

Kas seda ei peaks tegema politsei?

Näiteks: värsked jäljed öisel ajal lume peal lähevad, aga varsti kaovad ära. Kui me otsekohe jälitama ei hakka, on see inimene läinud. 10 kilomeetriga peame silmas ikkagi maapiiri, mitte niivõrd Tallinna.

Ükski piir ei pea 100%, ei Saksa ega Ameerika oma. Ma pean ütlema, et nende piirid lekivad natuke rohkem kui Eesti piir. Huvi Eesti enda vastu on väiksem, seda vaadatakse kui sillapead, kust saaks üle hüpata Läände.

Viimane juhtum kurdidega näitas, et peame tegema ida– ja lõunapiiril kõik, et sealt sisse ei imbutaks. Kurdide probleem on nüüdseks rahvusvaheline, see on ühe rahva tragöödia. Tunnen neile sügavalt kaasa. Aga piirivalvel ei ole õigust emotsionaalselt läheneda, lähenemine peab olema puht–tehniline. Riik on usaldanud meile piiri ja me peame seda kaitsma. Meil peab olema ülevaade, kus nad kogunevad, kes organiseerib ületulekut ja edasisaatmist.

Kas seda ei saaks politseile usaldada?

Me teeme politseiga koostööd, aga kogu ülesande täitmiseks peaks politsei looma vastavaid üksusi, ja kes sellest võidab? Lõpptulemusena kajastuks see jälle maksumaksja rahakotis. Politsei probleem on kuritegevus, aga siiatulnud kurd ei tee kurja — kuni muidugi ei tee.

Piirivööndiga seoses annab jälitusseadus ka teile mitmesuguseid eriõigusi. Tallinna linn on antud praktiliselt ju teie võimusesse. — Miks te käega lööte: teie ei ole sellest võib–

Suvel jõuavad Eestisse Saksamaa kingitud 2 rannakaitselaeva

Vabariigi aastapäeva eelõhtul kirjutasid kaitseminister **Indrek Kannik** ja Saksamaa suursaadik **Henning von Wistinghausen** alla kokkuleppele 2 rannakaitselaeva "Kondor I" ja 2 eriotstarbelise tehnikakomplekti üleandmise kohta Eesti kaitseministeeriumile.

Kaitseminister **Indrek Kannik** ütles peale kokkuleppele allakirjutamist: "Viimasel ajal on meil olnud märgusõnaks sedalaadi sõjalis–poliitilistes küsimustes integratsioon Euroopasse. Need laevad, mis meile lepinguga üle anti — laevad ise jõuavad Eestisse tõenäoliselt alles suvel — võimaldavad meil osaleda vajaduse korral ka õppustel ja ühismanöövritel."

Suursaadik **Henning von Wistinghausen** märkis, et need laevad peaksid aitama Eestil oma merepiiri jälgida ja kaitsta.

Kohtumisel anti Eestile üle ka kaks eriotstarbelist tehnikakomplekti. See varustus on vajalik, et Eesti saaks osaleda 1992. aasta Viini dokumendi põhjal Euroopa Julgeoleku– ja Koostöökonverentsi raames teostatavate sõjaliste usaldus– ja julgeolekumeetmete täitmise jälgimises. Komplektidesse kuuluvad ka kaamerad, millega saab jälgida 53 riigi, kes on ühinenud Viini dokumentidega, sõjamanöövreid. "Need antakse Eesti valitsusele, et kui Eesti on kutsutud manöövreid jälgima, siis oleks ettenähtud ja lubatud varustus kaasas ja see poleks põhjuseks, et Eesti peaks kõrvale jääma," ütles Henning von Wistinghausen.

Mõlemad laevad on Saksa suursaadiku sõnul 50 meetrit pikad ja kuulusid varem Saksa DV rahvaarmeele. Täpselt aasta tagasi kinkis Saksamaa Eestile 2 lennukit.

Rein Kuusik

olla huvitatud, aga see on teile l u b a t u d.

Need õigused ei ole sugugi nii suured. Seadusi ei tehta mitte selleks, et sealt ridade vahelt lugeda.

Teatud eriõigused on küll otse ridades sees.

Mina ridadest niisuguseid asju välja ei loe. Piirivalvel on praegu nii palju igasuguseid ülesandeid, et ei jõuaksk kõrvalt veel midagi haarata. Ka rahalisi võimalusi ei oleks.

Aga seaduslik v õ i m a l u s on antud, kui keegi väga tahaks.

Ei ole võimalik. Seaduse täitmiseks on vaja finantsilist katet. Seda enam ei ole raha mingiks teie kardetud kõrvaltegevuseks. Kõik on täpselt ette nähtud, põhifunktsioonidekski ei jätku.

Samas on seaduses üles loetud mõned teiste ametkondade funktsioonid, näiteks tolli omad — kaupade ebaseaduslik sissetoomine, salakaubavedu jne. See pole ju tegelikult teie asi?

See on jälle sama asi, et Eesti riik pole küllalt rikas, et panna iga ülesande peale mees seisma ja ootama, millal just see ülesanne saabub. Seaduses on lähtutud ratsionaalsest aspektist. Kui mees on juba ühes füüsilises ruumis, siis ta täidab seal riigi funktsioone, nii palju kui suudab. Tolliametiga on meil näiteks kirjalik kokkulepe, et seal, kus ei ole suurt kaubakäiku, teeme ka tolli tööd. Et riigi raha kokku hoida. Meil oleks lihtsam ainult passikontrolli teha. Aga lõppkokkuvõttes me oleme oma riigi kodanikud, raha tuleb ka meie omaste ja kogu Eesti rahva taskust. Vene ajal valvasid põhja- ja läänepiiri kõigepealt piirvalvurid, siis tegutses seal veel julgeolek, ka miilits ja lõpuks partei, ning igaühe peale kulus raha.

Nüüd on sealsetes vaatluspostides rohelise mundriga poisi välja vahetanud sinise mundriga poiss.

Kui me võtame põhja- ja läänepiiri paljaks, kes siis kaitseb õisel ajal kodus rannakalurit, kui näiteks Peterburi poolt keegi randa tuleb? Salakaubandus käib ja jääb, kuni on hinnavahed.

Aga binokliga poissi on seal kallis ja keerukas pidada. Kuidas on lood riistadega, mis poisi asemel valvata võiksid?

Tegeleme sellega tõsiselt. Nende riistade saamise tehnoloogia on järgmine. Kõigepealt tehakse konkursi projekt, nii maa kui mere valvamise jaoks, selle saab kevadeks. Firmad konkureerivad, et me saaksime valida *kõige ilusama poisslapse nime*, kes müüb meile odavalt.

Nii et teil ei ole erilist sümpaatiat E-tähega Iisraeli firma vastu?

Mul ei ole absoluutselt ühtegi sümpaatiat. Piirivalveamet esitab omalt poolt ainult tehnilised tingimused, konkursi viib läbi majandusministeerium. Seal on väga head majandusjuristid, kes on harjunud konkurssidega tegelema. Meie ei ole ärimehed. Mul siin raudkapis ei ole ühtki dollarit. Ja ei tule ka. Öövli amet pidas väga õigeks osa raha oma seifis hoida. Mina olen sellele absoluutselt vastu, pean seda väga ebaeetiliseks. Kui oled riiklik amet, siis kõik, mis teenid, annad riigile, ja riigi käest tuleb tagasi.

Piiriseaduse eelnõu praeguses variandis on konfiskeeritud kaupade eest saadavast tasust osa ette nähtud teie ametile.

Selle panime sisse heas lootuses, et saame summad premeerimiseks, kui keegi eluga riskides on midagi kinni pidanud. Seni ei ole küll ühtki penni saanud ja ei tea, kas saamegi. Meie peame ju kauba kinni ja anname tollile üle. Aga praegu on nii, et kui seadusrikkuja tasub kõik maksed ära, saab ta harilikult miskipärast kõik tagasi. Naeratab, laseb kauba peale laadida — ise ei laadigi — ja sõidab minema, ning piirivalvur, kes hirmsat vaeva nägi ja ta kinni pidas, vaatab seda pealt.

Missugused inimesed peaksid tulema piirivalvesse? Kust?

Piirivalvur on esimene inimene, kellega välismaalane piiril kokku saab. Ta peab olema niivõrd hea käitumise ja väljanägemisega, niivõrd hästi oma ametikohuseid täitma, et nii häid inimesi on praegu Eestis raske saada. Passikontrollis läksime teadlikult üle naistele, sest palk, mis meeste meelest on väga väike, naistele nii kohatu ei paista. Ja suures enamikus on meie daamid väga tublid. Tahtjaid on küllalt palju, meil on võimalik valida.

Kas naistele ka auastmeid jagate?

Kui nad vastavad kursused läbi teevad. Aga juurde saadav tasu on niivõrd väikene...

Mis siis üldse peaks stimuleerima ohvitseriks saama?

Probleem on muidugi sama mis riigiametnikegi puhul. Ohvitserikutse peab olema väga prestiižikas, ohvitserkond peab olema rahvuse koorekiht. Kui me kiirugakiiruga ohvitsere vorbime, siis nende aeg saab ka kiiresti ümber.

Eesti ajal ohvitser koguni abielluski vaid ülemuse loal: pidi tulevast enne esitlema, ja neiul pidi olema vähemalt keskharidus — ohvitseri abikaasana ootasid teda seltskondlikud kohustused.

Ja mõne elukutse esindajaga oli abiellumine koguni keelatud, näiteks ettekandjatega.

Nüüdki on olemas Piirivalve Ohvitseride Kogu. Kas seal on juba niisuguseid mehi, nagu ohvitsere kujutlete?

On meeldiv näha, et noorte meeste hulgast võrsub ohvitsere, kes ei tule kohta täitma, vaid oma rahvast teenima.

Ajakirjandusest käis läbi tähelepanek, et piirivalve marssis paraadil Israeli relvadega, aga mingis konkreetses piiripunktis oli ette näidata üks Kalašnikovi automaat kamba peale?

Ühe osa neist Iisraeli relvadest oleme kätte saanud, aga see ei ole vähemalgi määral küllaldane. Lisaks on see jagamise tehnoloogia mulle absoluutselt vastuvõetamatu. Keegi hea onu midagi annab... Ma saan niimoodi aru, et eesti rahvas on need relvad nüüd ostnud ja on huvitatud, et neid jagatakse nii, nagu ette nähtud. Seda ei ole veel tehtud, aga loodame, et tehakse. Automaadid oleme saanud, need on küll tutt-uued ja head ja ilusad.

Praegu on looduses piir kohati väga mõistatusliku kujuga, näiteks Värska–Saatse teel, kus üks imelik nelinurk sisse jääb. Kas mingit mõistusepärast õgvendamist on ette näha?

Omal ajal oli Eesti piir enam–vähem joonlauaga tõmmatud, tegemist oli sirglõigetega. Praegu läheb täiesti riburada. Nimetatud Värska–Saatse tee koht vajab kindlasti õgvendamist. Ma tean seda kohta, see on absurdisituatsioon. Selle taga on ühe konkreetse vene parteifunktsionääri maavalduse küsimus.

Kui nüüd veel korraks kurdide juurde tulla, siis mu meelest on Tallinna sadamas natuke liiga kitsas ja natuke liiga hea nähtavus, et rääkida: enne läks tollist läbi tühi konteiner ja siis saabus sinna 66 kurdi.

See konteiner tegi üsna mitu tretti. Läks sadamasse sisse, välja ja uuesti sisse. Selle on nad juba välja selgitanud. Esimest korda kontrolliti ja oli tühi. Teist korda läks plommiga.

Kui rääkida režiimi valvamisest, siis see on üks lisa- või kõrvalülesanne, millega meie piirivalve on sunnitud tegelema, aga mujal maailmas eriti ei tegele. Helsinki sadamas on toll, piirivalve kontrollib passid ära, ja siis on puhtus, vaikus, kõik lukus, mitte keegi ei valva. Režiimi valvamine on meie jaoks suur probleem, see on raske amet: ilm on küllalt karm, noored ajateenijad tulevad meie rahva hulgast ja nendegi motivatsioon on nagu ta on. Oleme koos sadamatega jõudnud niisugusele arusaamisele, et teeme laadimise-lossimise skeemid nii loogiliseks ja sirgeks kui võimalik, et vältida liigseid inimesi ja liikumisi. Kui Palu saab oma ehitamisega ühele poole, läheb paremaks.

Aga asi on selles, et igale jõule on olemas oma vastasjõud, nagu väitis kunagi härra Newton. Üks kord kavaldatakse meid üle, teinekord jääme meie peale. Nemad mõtlevad uusi peidikuid, meie avastame need. Võib-olla mitte kohe, aga ikkagi.

Absoluutsele kontrollile ei saa kõike üles ehitada — mis see maksma läheks. Maailmas on kogu laevanduse aluseks ikkagi suhtlus. Pisteline kontroll tähendab, et sisse on planeeritud teatud protsent, et midagi läheb ka läbi. Mis on tähtsam: raisata tohutud summad ja tabada mingi väike koguse salakaupa, või tagada positiivne majanduse areng. Piiriga on sama. Peame mõtlema, milleks me ikkagi töötame. Võime panna piiri nii kinni, et keegi ei liigu ja laseme linnud ka veel maha, või töötame selle jaoks, et riigi majandus areneks.

Üks teie radarispetsialist väitis, et tema peab ära nägema ka need kummipaadid, mis Eestist lahkuda tahavad, ühesõnaga häälestus oli niisugune, et tema oleks tahtnud piiri kinni panna.

Põhiseaduse järgi võivad Eesti Vabariigist lahkuda kõik, kes tahavad. Tema isiklik arvamus läheb kohe raudselt lahku meie kontseptsioonist ja meie organisatsiooni ülesehituse põhimõtetest.

"Piirivalve töötab oma võimete piiril," kinnitas ka kolleegi (just nii ta ütles) külastama tulnud eksminister Lagle Parek.

Küsis Madli Vitismann

4. märts

Jutuajamine on lõppenud. Ohvitser on galantne ka endise ülemusega.

Pidupäev Piirivalveametis

See ei olnud ootamatu, sest seal ja eriti ohvitseride hulgas on head traditsioonid säilinud. Piirivalvurid olid Eesti Vabariigi aastapäeva lipuheiskamisel ja paraadil. Piirivalvekompanii tegi oma traditsioonilise ringi ümber Tallinna vanalinna, orkester käis ees, mehed järel. Lapsed–koerad, paljudest täiskasvanutestki rääkimata, jooksid järel. Tuldi üle Raekoja platsi, Harju tänava ja Vabaduse väljaku kaudu tagasi Piirivalvekooli.

Piirivalve Ohvitseride Kogu pidi oma ürituse kahte jakku planeerima, sest vahepeal oli Toomkirikus jumalateenistus. Kella üheteistkümneks oli korrapidaja viimasedki lumeriismed Wismari tänava maja trepilt ära pühkinud, oodati. Kõigepealt tulid need, kes piirivalve taasloomise juures olid. Seekordki juhatas vägesid **Andrus Öövel**, kenasti korrastatud fuajees olid teretulnud need, kes piirikaitsmist alustasid. Aga kõige õigem on lasta kõnelda asjaosalistel endil.

Andrus Öövel: "1990. aasta oktoobris tulid kahele esimesele algkursusele "Eesti piir" 56 meest. See oli hoopis teistsugune otsus kui praegustel tulijatel. Tulime teadmatusse, sest keegi ei osanud öelda, keegi ei teadnud, mis juhtub novembris. Need olid mehed, kes Laidoneri või Kuperjanovi kombel vabadust elust kallimaks pidasid.

Oluline on see, et me 1990. aastal tahtsime ja julgesime tulla kaitsma seda, mida puulaevades sõitnud raudsed mehed olid loonud ja meile pärandanud. 1990. aastal sai loodud ja tegutseb siiamaani organisatsioon, ja ma tahaksin Eesti Vabariigi 76. sünnipäeval jätta kõigile neile tükikese seda habrast ja puruneda võivat materjali, millele pandi püsti Eesti Vabariigi piirivalve."

Need olid klaaskuubikud, mis kaunistatud/vääristatud "Ilvese ja Mööga" märgiga, igaüks neist omamoodi, sest mullimuster klaasis oli kordumatu. Oli ka üks kuubik, mida polnud enam kellelegi anda — Aivar Kitse oma. See läheb Iklasse.

Esimesed, kes alustasid Kodukaitses, said ka südame lähedal kandmiseks väiksemad klaasmedalid, mille peal ikka nimi ning piirivalvesümboolika.

Praegune linnavolikogu nõunik **Andrus Öövel** ütles "Meremehele": "Merepiiriga on selles mõttes läinud klassikalisel moel, et enne mõeldi ja siis hakati tegema. Kui maapiiriga oli nii, et oli vaja teha ja mõelda sai ainult tegemise käigus, siis merepiiriga tegelevad mehed istusid kõigepealt kabinetis ja mõtlesid."

Mereväe vanemleitnant **Jüri Kreek** lisas, et merepiiri kaitsmise üle hakati ühes-koos mõtlema 1991. aasta augustis, kui esimest korda kokku saadi. Haapsalus olijana oli talle selge, et niimoodi enam ei saa. On olnud ka kaks–kolm korda merendusega tegelevate asjameeste koosolekuid, ja nende pidamisest ei ole pääsu siiamaani.

Andrus Öövel lisas veel: "Olen olnud ja jään sellele seisukohale, et Eesti ei vaja sõjamerelaevastikku, vaid kõik funktsioonid, mis on seotud Eesti riigi kaitsega merel, peab suutma täita piirivalvelaevastik. Ta peab suutma täita ka valvamis- ja päästefunktsioone, tema tugevus seisneb tema polüfunktsionaalsuses. Piirivalve kaitseväeline ülesehitus võimaldab täita ka päästelist ning riigikaitselist tegevust, mis on kõige tähtsam.

Need mehed, kes merepiirivalvet rajama on tulnud, on loobunud nendest hüvedest, mida meremehe elu endaga kaasa toob, koduarmastuse kasuks. Eriti, kui me teame, et kauba- ja reisilaevastiku meremehel on päris korralik palk, aga piirivalvelaevastiku kohta me seda öelda ei saa. Need on tõsised ja asjalikud mehed, kes armastusest mere vastu on aru saanud, et vabale meresõidule on vaja panna alus."

Pidupäevaüritused jätkusid pärast jumalateenistust Toomkirikus.

Piirivalve Ohvitseride Kogu esimees **Juhan Saar** tervitas nii: "Kolm aastat tagasi Remnikul pidasid Eesti mehed Eesti vormis oma Eesti pinnal Eesti sini–must–valge lipu all Eesti ülemate juhtimisel esimese paraadi pärast üle 50 aasta kestnud okupatsiooni. Paraadil sai öeldud, et kes veel, kui mitte eesti rahvas ise, peab oma vabaduse eest võitlema. Nüüd, härrad ohvitserid, peab ütlema: "Kes siis veel, kui mitte eesti rahvas ise, peab kaitsma oma vabadust." Aga see kaitse algab

(Järg lk. 7)

Piletita reisijad

Pühapäeval, 20. veebruaril võisid eestlased kogu päeva vältel kuulda raadiouudist "Estonial" leitud kurdidest, kes kasutasid kaunis ebamugavat teed "tõotatud maale", Rootsi, pääsemiseks. Raadiouudiste eri teisendid ja järgmiste päevade ajalehed pakkusid mitmesuguseid näiteid, mis merendust vähegi tundjaile tundusid uskumatud. Näiteks *peidetud treiler* või *juhuslik tuletõrjekontroll*, mis ilmselt tulenevad ajakirjanike vähesest merendusalasest kompetentsusest. Aga asjatundmatuid küsimusi või kommentaare võis neil päevil kuulda ka merendust paremini tundvais rigkonnis, kus võidakse siiski mitte tuttavad olla näiteks suure liinilaeva töö spetsiifikaga. Uudiste allikale lähemal seisva väljaandena võtsime nõuks teiste küsimustele vastust otsida laevalt ning lisada ka mõned oma küsimused. **Asjaolusid selgitavad "Estonia" kapten AVO PIHT, vanemtüürimees JUHAN LIIV ja arst PEETER LOIT.**

Mitu kurdi leidsite?

Võis kohata arve 64 ja 66, veelgi hiljem ka 67.

J. Liiv: Igal pool on 64, aga meie teada 66. Kahekesi lugesime üle, ise andsin andmed kaptenile. Aga rootslastel oli 64, nägin seda ajalehes.

Peidetud treiler

J. Liiv: See oli külmutustreiler. Pandi peale, nagu ikka laadimisel, kella viie paiku. Nii et ei midagi erilist. Peame neid ju kiiruga pikkuse ja kaalu järgi peale laadima, et laev viltu ei oleks. **Kurdid olid peidetud treileri sisse, aga treiler ei olnud peidetud.**

Kas tollist tuli läbi tühi treiler?

J. Liiv: Meie plomme ei kontrolli, kuid teame, et tühjadele plomme ei panda. Ka sellel treileril ei olnud plommi. Meie laevalt ei näe, kas või kuidas toll kontrollib või kui põhjalikult. Teoreetiliselt peaks toll ka tühje treilereid kontrollima, sest seal võib olla kaupa.

Meile tulevad need peale kiiresti. Teame, et toll ja piirivalve on juba kontrollinud ning meie plomme ei vaata, kontrollime ainult välimust — kas on mõlkis või on mingeid vigastusi. Paneme igale treilerile paberi külge. Kui on terve, siis ei kirjuta sinna midagi. Kui on vigastusi, siis paneme need kirja, sest meie vastutame ka vigastuste eest.

P. Loit: Nad ei teadnud, kus nad ühest autost teise pandi. Neid olevat laeva paigutatud 20—30-minutise autosõidu järel. Nad pandi ju pimedasse ruumi, kus orienteerusid vaid fosforümbrilauaga kella järgi. Sõit kestis 20—30 minutit, siis auto peatus, sõideti vastu teist treilerit. Pärast seda sõideti veel, aga mitte eriti pikka aega, ja siis olid nad laevas. **See on nende endi versioon selle kohta, kuidas nad laeva sattusid.** Uurida, kust ja kuidas, on asjaomaste instantside asi.

Nende seas oli küllaltki intelligentseid inimesi, kes valdasid päris hästi keelt. Oli üks arst, oli Afganistani Rahvuspanga viitsepresident, nagu ta end tutvustas. Need olid **nende** seletused **meile.** Mida nad räägivad Rootsi võimudele, mida nad räägivad edaspidi, seda ei tea keegi.

Nad pidid kogunema kuskil linna ääremail. Sellises kohas, kus ei ole inimesi ning sellisel kellaajal, et see kogunemine ei ärata tähelepanu. Tumedamat verd rahvusest inimeste kogunemine valgevereliste eestlaste seas on ikkagi selgesti näha. Seal oli 26 väikest last ja hoopis teistmoodi riides inimesed kui tavaliselt. Nii et see kogunemine pidi olema kuskil linna ääres ja kohale toimetamine pidi olema kinnises furgoonis.

A. Piht: Ega meie meeskonnast keegi ju näinud, kuidas nad laeva said, kogu info pärineb ühe kurdi jutustusest. Ja võib-olla seesama mees istub praegu Stockholmi politseis ja jutustab midagi muud.Juba meile helistatakse ja küsitakse: alles oli see versioon ja nüüd juba teine.

J. Liiv: Täna võime väljasõiduga tublisti hiljaks jääda — iga treilerit kontrollitakse vähemalt 10 minutit.

Kurdid olid treileris olnud 9 tundi.

J. Liiv: Konteiner pandi laeva mitte enne kella viit, kolmanda treilerina. Ei lõpus, viimasel minutil, ega ka esimesena. Minu arvamuse järgi poleks nad 9 tundi vastu pidanud. Mingi õhuauk seal siiski on, aga sellest on vähe.

P. Loit: Seisund oli neil umbes selline, nagu võis arvata — üle 60 inimese treileris, kinnises ruumis. 9 tundi ma ei kujuta ette, see ei saanud olla üle 4 tunni. Kurdide endi jutu järgi oli nende esimene kogunemine ühte autosse kell 16. Siis ületoimetamine teise, ja kui kell pool üheksa hakkasid aktiivsed päästeoperatsioonid, ei olnud nad õhuta üle nelja tunni.

Jutustab vanemtüürimees Juhan Liiv.

Juhuslik tuletõrjekontroll

J. Liiv: Meil on ringkäik iga tund, selles pole midagi juhuslikku. Kui nad oleksid laiali läinud, siis järgmise tiiruga oleksime nad seal garaažis avastanud. Et esimesel ringkäigul avastati — kontroll kuulis klobinat ja nägi, et üks oli välja pugenud. See oli peenike poiss — ju siis oli asi nii hull, et sealt, kust pea läbi läheb, mahtusid ka ülejäänud kehaosad läbi.

Kõigepealt hõikas ringkäiku teinud madrus turvamehele, et kuulis hääli. Ta arvas, ja mina arvasin algul sedasama, et autogaraaž on küll juba kinni, aga mingi seltskond autojuhte on jäänud sinna pidu pidama. Sõidu ajal on reisijate pääs autotekile suletud.

Siis, kui kontrollija nägi seda meest ja kuulis kolinat — nad kolistasid seal sees —, sai ta aru, et neid on palju. Ligipääs oli raske ja ta oleks võinud ka mitte märgata. Ringkäik tehakse autoteki keskel, aga see oli kolmas või neljas auto. Kõige äärmine mere poole, seda oleks võrdlemisi raske märgata, kui lärmi poleks olnud. Kui oleksime läbi jää läinud, poleks ta vist kuulnudki, aga olime vabas vees. Siis kutsus ta turvamehe appi, seejärel kutsuti pootsman sinna. Ja siis nad kandsid juba ette, et avastasid treileri, kus on inimesed. Selgus, et on kuumus ja õhku ei ole — kutsusin kohe doktori. Hakkasime mõtlema, mis teha.

Saatja lubas sõidu ajal õhku anda

J. Liiv: Treiler ongi selleks, et juht ei pea kaasa sõitma. Siin toob *track* sisse, seal viib *track* välja. Saatja ei pruukinud laeval olla. Aga võis ka olla mõni oma inimene reisijate hulgas, sest nende vastuvõtt on organiseeritud. Rootsis tuli juba keegi Ahmed nende järele küsima.

P. Loit: Rootsi politseinik ütles, et kemps, puuviljad, vesi ja toit pidanuks treileris sees olema.

Temperatuur treileris oli 70°

J. Liiv: Öeldi, et auru ja kuumust tuli nagu saunalavalt, muidu on garaaž meil võrdlemisi külm.

P. Loit: See 70° jutt — seda on inimvalkude jaoks palju. Konteiner auras küll ja oli kole kuum, kui sain käe sinna sisse pista. Aga see võis olla 50° või 50°—60° vahel. Kui ma konteinerisse sisse läksin, olid seal sülelapsed. Kõige väiksem oli 9-kuune. Oli kõrge palavikuga lapsi, sest lõunamaa inimesed meie kliimas: pakkige laps külma talveilma vastu sisse ja viige ta siis saunalavale — ülekuumenemine on seejärel elementaarselt loogiline.

Küsitakse sageli, kas mõni oleks surnud ja kuipalju oleks surnud. Kui see oleks jätkunud samas vaimus, oleks puhkenud tavaline inimeste paanika. Tugevamad hakkavad tallama madalamaid, et pääseda hingamisallika juurde, kuna natuke õhku sealt tuli. Seal oli vanem naine, kel oli astmahoog juba peale hakanud. Oli murtud jalaluuga naine — teel siia oli murdnud jalaluu, mis Omanis oli kipsi pandud. Seal oleks hakanud lihtsalt olelusvõitlus oma hingamismaa eest. Keegi oleks ära tallatud, sest ei olnud õieti kohta, kus oleks hingata saanud. Naistel, kes olid nõrgemad, olid silmad punased, lihtsalt kuumusest. Pimedas, ilma lampide, ilma tuleta.

Saatja antud unerohud

P. Loit: Kui ma küsisin, miks nad nii unised on, siis öeldi, et seesama mees, kes aitas neid sellesse treilerisse,

Jutustab kapten Avo Piht — järjekordsele helistajale, seekord inglise keeles.

oli lastele ja teistelegi andnud unerohutablette. Need olid tazepam ja teised sellised tabletid, mis on kättesaadavad — ilmselt selleks, et väikelapsed ei hakkaks nutma, vaid magaksid. Unerohud olid kõige tavalisemad. Lapsed, kes olid unerohtude mõju all, olid seda ka järgmisel päeval.

Leitud kurdid paigutati mugavamatesse tingimustesse

J. Liiv: Algul öeldi, et neil on surnuid. Meil läks igatahes õige kiireks — oli vaja neile kuidagi õhku anda. Vaatasime, kas lõigata käiaga katusesse auk. Keelega oli ka probleeme, ega nende jutust hästi aru saanud. Neil ei olnud midagi selle vastu, et pakume paremaid tingimusi. Kui nad oleksid tahtnud sinna edasi jääda, saades ainult õhku, vett ja toitu, oleksime lasknud neil sealsamas Stockholmini sõita. **Nad olid ju piletita reisijad, ainult et nende elu oli ohus.**

Oli selge, et esmalt on vaja õhku. Kutsusime mehaanikud, et vaja lõigata. Kas teha auk või lasta uks hingedelt maha. Kutsusime madrused, kes olid vabad, ja panime konverentsisaali valmis. Siis viisime — evakueerimine oli nagu peab, üks inimene ees ja teine taga, 4—5 veel vahepeal — nad konverentsisaali. Lapsi tassisime ise ja aitasime ka käsipakke tassida.

Ütlesime neile kohe nii: te peate olema ühes ruumis. Antakse teile süüa-juua ja esmaabi, aga laiali ei tohi minna. Räägiti sellega, kes oli neil vanem. Siis panime nende juurde oma turvamehe ja madruse, kes saatis neid tarbe korral tualetti. Doktor vaatas nad üle, et tõsiselt viga ei ole.

Pidime mõtlema teiste reisijate ja laeva peale. Kõik oli väga korrektne — turvamehed konrollisid nende asjad läbi, et ei oleks relvi —, et laeval oleks ohutu.

Kõige rohkem nad nutsid sellepärast, et kartsid — neid viiakse Tallinna tagasi. Meil on konverentsisaalid "Narva", "Pärnu", "Tallinn". Kui nad nägid silti "Tallinn", arvasid, et viiaksegi tagasi.

Kui neid ei oleks Rootsis vastu võetud, oleksime toonud tagasi, sest meie jaoks olid nad "jänesed". Kuigi me teame, et kurdide ümber on igasugust kära ja probleeme palju. Ega nad olnudki vist päris kurdid, neid oli Afganistanist, Iraanist ja Iraagist. Ilmselt on Araabia maades legend, et on üks muinasjutumaa — Põhjamaa —, kuhu peab pääsema. Sealt see kõik algab.

P. Loit: Kõige hullem oli see, et me ei teadnud olukorda. Ei olnud võimalust sinna sisse piiluda, et näha. Ma ei teadnud, kas seal on haigeid, kas seal on surnuid. Kurdist arst, kes sees oli, arvas, et tal on 2 teadvuseta inimest, kes võivad olla surnud. Läksin konteinerisse, palusin neil istuda ja vaatasin kõik üle, nii palju kui seda pimedas oli võimalik teha. Nägin, et eriti katastroofilist olukorda pole. Keegi ei olnud surnud ega väga halvas seisundis, ja nii alustasime evakuatsiooni.

Esialgu me ei teadnud, millised võivad olla haiged inimesed. Nagu nad rääkisid, olid nad Tallinna jõudnud nädala sees. Nad ei olnud pikka aega siin olnud, olid tulnud eri teid pidi. Kes oli tulnud üle Taškendi, kes üle Omani, kes üle Kiievi. Kogunemispunkt oli Tallinn. Mulle oli algul isegi arusaamatu, kuidas nad võivad mitte teada, kui palju neid seal sees on. Andsime neile taskulambi, et lugegu üle, aga arvud olid vasturääkivad. Küsisin, kuidas see võimalik on. Nad ütlesid, et on Iraanist, Iraagist, Afganistanist ja nende kohtumiskoht oli seal pimedas treileris.

Nii et teie konverentsisaalis vaatasid nad esimest korda üksteisele otsa?

Valges vist küll, enamasti. Igaüks teadis ainult oma perekonda, nad olid tulnud üksikult või perekonniti.

Miks ei teatatud esmalt Eestisse?

Miks pöördusite esmalt Rootsi politsei poole, kui olite Eesti vetes?

A. Piht: Küsida võib igat asja. Pahatihti istuvad meil ametites inimesed, kes pole ise konkreetse tööga kokku puutunud või on ainult servapidi puutunud — ka liiniparvlaevaga.

Kui laev läheb sadamast välja, on tal kaup peal. See kaup on vormistatud, tal on dokumendid. Lisaks autodele on ka teine kaup — inimesed. Ka need on kõik vormistatud formaalsuste ja piletite abil. Ja kui me järsku avastaksime midagi juurde — Eesti territooriumiks jääme alati, üksköik kus me ka ei viibi.

Miks ei pöördutud tagasi

J. Liiv: Meil oli tuhat inimest peal. Kas tuhat inimest oleksid röömustanud, kui oleksime läinud Tallinna tagasi? Kui rootslased oleksid tahtnud, oleksime võinud oma "jänesed" ka samamoodi tagasi tuua.

P. Loit: Kui seal just oleksid olnud surnud või väga raskes olukorras inimesed...

A. Piht: Laevas oli teisi reisijaid üle 1100. Nad olid huvitatud ainult ühest — jõuda õigel ajal sihtpunkti. Ei tegu

"Jänesed" konteinerites

Reisipraami "Estonia" autotekil külmutuskonteineris avastatud kurdid tõid palju pahandust meie piirivalvuritele ning tolliametnikele ja võib arvata, et ka kaitsepolitseile pai ei tehtud. Tegelikult on "jäneste" probleem muutumas väga laiaulatuslikuks, kui mitte öelda globaalseks. Merendusalastes väljaannetes on tihti teateid, kus ühes või teises Euroopa sadamas on avastatud plommitud konteinerites Ida-Euroopast tulevaid "jäneseid", kelle sihiks on Kanada või USA.

Hiljuti avastati Antwerpeni sadamas ühe konteineri ülaosas õhuaugud. Konteineri kontrollimisel selgus, et manifestis märgitud õllekastide asemel oli selles kuus illegaalset reisijat. Bremenhaveni ja Le Havre'i sadamates on samuti plommitud konteinerites koos kaubaga avastatud "jäneseid".

BIMCO on jõudnud järeldusele, et "jäneste" probleem on muutumas organiseeritud kuritegelikuks äriks. Seepärast pöördus ta Sadamate Rahvusvahelise Assotsiatsiooni (IAPH) poole palvega saada abi selliste juhtumite vältimiseks. BIMCO on veendunud, et illegaalsete emigrantide avastamiseks on sadamates vaja tugevdada kontrolli nende transpordivahendite üle, mis veavad konteinereid ja muid taolisi vahendeid, kuhu võib peita inimesi. Samuti tuleks nende arvates korrastada sadamates olevate tollitsoonide piirdeid. Ühtlasi ei välistata erirežiimi sisseviimist nendes sadama terminaalides, kus lastitakse-lossitakse konteinerlaevu.

Eduard Hunt

➥ **Vaikelu kell pool kolm**
➥ **ja sagin kell viis.**

on laevaga, mis täna on siin ja homme jälle tagasi, siis isegi juhul, kui neid kurde ei oleks tahetud maale lasta, oleksid Eesti võimud võinud paluda: kallid Rootsi kolleegid, me palume teid hoida neid niikaua valve all ja seejärel tagasi saata. Enamasti nii tehaksegi.

Mis edasi?
Kontroll kõvemaks?

Kas te hakkate nüüd midagi tegema, et nii ei juhtuks? Hakkate konteinereid läbi koputama?

J. Liiv: Me ei saa seda teha, see pole võimalik ja pole meie kohustuski. Siis peaksime hakkama laadima juba kell 2 ja ega seegi midagi välistaks. Seekord oli plommita treiler, aga kui nende vedamiseks töötab mingisugune süsteem, võib ju plommi ka peale panna. Kuskil miski lekib. Kui nad tulevad kuidagi Eestisse sisse, sõidavad läbi Eesti ja tulevad siia, **nagu ei oleks midagi ees,** milles siis laeva süüdistada, nagu oleks meil kurdilaev. Transiidina läheb läbi nii suur grupp — ega see Eesti riigile ega ka meie laeva'e mainet lisa.

See on Rootsi jaoks probleem, Eesti jaoks küll samuti. Võivad omavahel kokku leppida — riikidevahelise kokkuleppena. Näiteks Rootsis kontrollis toll autosid ja leidis järsku varastatud auto. Jooksid järele küll, et kas ei saaks tagasi. Aga meil oli kümme autot juba selle auto taha pandud. Ei saa, ei ole võimalik. Me ei saa laeva laadimist seisma jätta, et otsida üles kõik autojuhid, mis võtab teab kui kaua aega — juhil on võti taskus ja ta läks minema. Ütleme tollile: okei, teatage Tallinna.

Mis edasi? Parandada abivõimalusi?

Kas praegune juhtum tähendab seda, et laevas saadakse põhimõtteliselt igasuguste olukordadega hakkama?

J. Liiv: Rootsi vist pakkus, nagu ma ühe kõrvaga kuulsin: kas teil ei ole vaja mingisugust abi, teeme väikese dessandi? Oleksid politseinikega tulnud, kartsid vist, et jooksevad laiali ja me ei saa hakkama. Vastasime, et kõik on okei, pole vaja.

Nii või teisiti on see laevapere jaoks erakorraline olukord, mis häirib igapäevast tööd.

J. Liiv: No muidugi. Ma sain magama kell pool kaks, ausalt öelda, endal lõhn juures, hm–hm. Suurele inimesele saab öelda: tule järgi. Aga laps oli paljajalu, võtsin ta sülle. Polnud neil seal ju tualetti.

P. Loit: Seal ei olnud ju midagi lausa kohutavat.

Kas Eestis ei ole päästeteenistuse kopterit, mida saate välja kutsuda?

P. Loit: Minu teada mitte. Lennuväe spetsiaalteenistus, nagu tavaline meditsiin kasutab saartele sõiduks. Aga otseselt päästeteenistuseks, kas neid on? Oleks ju saanud välja kutsuda, küllap piirivalve või lennundus oleks appi tulnud. Ma usun,

et see võimalus on, aga vähemalt minul puudub informatsioon, kas nüüd oleks siinsamas võimalik midagi operatiivsemalt teha. Aga muidugi me saame laeva pealt kopteri välja paluda ja seda siin vastu võtta.

Äärmisel juhul — mul on juttu olnud —, kui on väga suur häda, on rootslased nõus siia appi tulema. Esimesel õppusel lasin endki trossiga üles tõmmata, et näha, kuidas see kõik käib ja kuipalju miski aega võtab.

Hiljaaegu oli suurem päästeõppus

J. Liiv: Õppused läksid hästi, kuigi kestsid pikka aega. Iga nädal on meil niigi õppus. Meremeestega pole probleeme, aga teenindav personal vahetub mõnevõrra. Kui seni maal töötanud inimene tuleb näiteks nõusid pesema, siis ega ta vajalikku mõtteviisi kohe omanda, suhtub nagu vanasti tsiviilkaitsesse. Aga üldine valmisolek on olemas, ainult kui

Igaüks teab, kust ta oma esmaabikoti haarab.

on mõni uus inimene, tuleb talle asi selgeks teha.

Kuidas need õblukesed näitsikud mõne suuremakasvulise ja saamatu reisijaga küll hakkama saavad?

J. Liiv: Raske on. Eks õppustelgi oli vaja "haavatuid" üles kopteri juurde transportida. Ega neid mööda treppe vedada lihtne ole.

Kas iganädalaste õppustega on võimalik saavutada selline alateadvuslik valmisolek, et häda korral inimene hakkab puhtreflektoorselt õigesti tegutsema?

Kapten Arvo Andresson: See **on võimalik** kätte harjutada. Jäi meil kord keskealine naiskokk laeva tulekuga hiljaks — kodus oli olnud tulekahju. Puumaja põles. Ta toppis ukse kinni ja muudkui viskas vett peale, sel ajal kui naabrid mööblit välja loopisid. Tema korter jäi ainsana tulest puutumata ning kogenud tuletõrjujadki imestasid, kuidas ta küll nii õigesti toimis. Aga tema vastas: "Hermetiseerida ja jahutada, laevas ju õpetatakse kogu aeg nii: Hermetiseerida ja jahutada."

Praegu sõidetakse jääs

J. Liiv: Jää on meie jaoks väike. Oleme küll kohanud ka jääväljü, kus kiirus on poole peale langenud. Kõige raskem on Osmussaarest Pakrini, kus jääväljad ujuvad. Aga Suurupist siiani oli vaba vesi, idatuuled on viinud jää sinnapoole.

Stockholmi skäärid on jääs, laevateel on püsiv jääpudrune renn. Lootsikaatril oli tükk tegu meie parda äärde saamisega. Jäime peaaegu seisma.

* * *

Raadioteated "Estonial" leitud kurdidest algasid, nagu öeldud, pühapäeval. Järgmiseks õhtuks oli Rootsi TV rootslastele selgeks teinud, et pärast seda, kui Tallinna toll oli tühja treileri tühjuse üle kontrollinud, tekkisid sinna kurdid. Tollitsoonis, kus käivat ainult prügi- ja pesuautod, olevat päise päeva ajal kellelegi silma alla sattumata treilerisse pääsenud kaks bussitäit kurde, sealjuures naisi hulga väikeste lastega. Nädala möödudes olid sedasama uurijaile tunnistanud siinsed piiri- ja tollivalvurid. Need, kes tegevuspaiga mõõtmeid Tallinna sadamas ette kujutavad, vangutavad pead. Tõenäolisemaks võiks pidada, et kurdide teelelähetaja ajakirjanduses juba nimetatud suurt summat neile tee sillutamiseks mõnevõrra otsast näpistama pidi. Aga eks uurimine näita.

A. Piht: Esimese Eesti lehe esindajana näen siin teid. Põhimõtteliselt mõistan, et igal *infoneegril* on vaja oma sõnum võimalikult kiiresti välja öelda. Olen asjast üle, aga filoloogidele võiks pureda anda, kas see, kui *juhuslik tuletõrjekontroll* leidis, tähendab, et tuletõrjekontroll oli *juhuslik* või et regulaarne tuletõrjekontroll *juhuslikult* leidis. Ega iga lehemees teagi, kumb õige.

Eks kiirustati teatama, sensatsioon oli see ju tõepoolest. Kuigi piletita reisijaid on mitte ainult laevades. Aga ka laevades on neid mitte üksnes Eestis.

"Estonial" käis
Madli Vitismann
23. veebruar

* Neli kahtlast **laevajänest** leiti surnult ja viies veel elavana ühest konteinerist, mis lossiti dokkiminevalt laevalt *Felixstowe*'is. Kõik olid rumeenlased, kes püüdsid Suurbritanniasse illegaalselt sisse rännata.

"Svensk Sjöfarts Tidning" nr. 5/1994
Reet Naber

Pidupäev Piirivalveametis

Mereväeohvitsere EV aastapäeval (vasakult) Ervin Piikmann, Jüri Kreek, Tarmo Kõuts, Andres Ehrenbusch, Mati Heinmets.

(Algus lk. 5)

kõigepealt Eesti piirist ja ta majandusest."

Kui oli üksmeelselt Eesti Vabariigile kolmekordne "Elagu" hüütud, loeti ette peadirektori käskkiri ning mindi üle märkide ja tunnistuste üleandmisele. Nimelt täienes Eesti Piirivalve 23. veebruarist 31 uue noore, aga kogenud ohvitseriga, üks sai kõrgendust. Anti kätte ohvitseritunnistused ja märgid **"Möök ja Ilves"**, mida antakse teenete eest Eesti piirivalves. Märkide järjekorranumbrid ulatusid üle saja, aga seekord ei saanud vast ligi pooled neid kätte saama tulla: teenistuses. Üks mees, arst Ants Kiviselg, oli aga Lillehammeris.

Esmakordselt anti välja aumärgid **"Piirikotkas"**. Peadirektor **Tarmo Kõuts** ütles nende märkide kohta: "Täna jagasime neid tunnustusmärke välja esimest korda. Kui me neid tegime, siis vaidlesime, mis materjalist need peaksid olema. Valisime kulla ja hõbeda. Mitte sellepärast, et need oleksid kallid ja uhked, vaid sellepärast, et nad oleksid puhtad, niisama puhtad, kui peaksid olema meie mõtted ja teod."

Tänati ka Rootsi ja Soome kolleege, kes oma abi on osutanud ning kes pidulikust sündmusest osa võtsid. Seekord olid mõlemalt poolt kohal need, kes oma eesmärgiks pidanud meie meeste väljakoolitamist, aga ka üks ajakirjanik vaatamas, kuidas see meie elu ikka käib.

Traditsiooniliselt algas seltskondlik osa peadirektori õnnitluse ning heade soovidega.

Pidulauale kanti hõõgvein, mis on samuti osa traditsioonist — esimene pokaal pärast paraadi peab mõnusalt soojendama, aga pidupäev on meil külmal ajal. Siis oli nn. seltskondlik osa. Kui meenutada, millise hoolega sätiti lipsud ette ja kammiti seitlid sirgeks, on natuke kahju, et veel ei olnud muusikat mängimas ja ohvitseriprouasid koos abikaasadega. Olen kindel, et ka see tuleb omal ajal.

Külalistest oli oma siinviibimist valmis seletama **Bertil G. Harding**, kes on südameasjaks võtnud Rootsi-poolse abi organiseerimise. Ta ütles, et on erusõjaväelane, lendur, ning on Baltikumi kogu aeg näinud osana Euroopast, võrdse partnerina. Paar aastat tagasi, kui ta teenistusest tuli, selgus, et uks, mis üle viiekümne aasta on kindlalt kinni olnud, on nüüd natuke paokil. Loomulikult ei saanud ta jätta vaatamata, mis seal õieti on, hoolimata poja mõistlikust nõuandest mitte toppida oma nina igale poole. "Mul ei olnud ettekujutust, kui kehv ja vaene siin kõik välja nägi pärast venelaste lahkumist. Mõtlesin, et ehk saab midagi ära teha. Kõigepealt kirjutasin artikli ja siis katsusin oma sõjaväelastest sõprade kaudu tegutseda. 1991. a. jõulude aegu organiseerisime ühingu FBF, kus on liikmeid kindralist kapralini. Mina kui erus mees saan asju mitteametlikultki kergemini ajada. Meie peaminister Karl Bildt on öelnud, et meie poliitika tähtsaim ülesanne on salakaubaveo takistamine. Kui me aitame Baltikumi, kaitseme ka Rootsi riiki. Alustasime juba hr. Öövli ajal, pole eriti palju teha jõudnud, aga loodame veel midagi ära teha. Mul on hea meel, et mulle piirivalvemärk anti, aga hr. Kõutsil on õigus, et me võiksime veel paljugi ära teha. Olen olnud ka Kaliningradis, Riias ja Peterburis, aga seal on raskem midagi teha ja organiseerida. Pealegi kõikjale jõudu ei jätku. Seepärast olen just nimelt siin, ja tulen ilmselt veel."

Reet Naber

Õppehäire reisilaeval "Estonia"

Kui inimene tuleb laeva, peab ta tundma end turvaliselt. Laevapere peab olema suuteline igas olukorras pakkuma oma reisijatele abi.

Rahvusvaheline terrorism koos pommiähvarduste ja plahvatustega ei ole õnneks igapäevane nähtus. Kuid mis juhtub siis, kui pomm lõhkeb reisilaeval, plahvatuse tagajärjel puhkeb tulekahju ning

Õppusel osales ka õppinud koer.

reisijate hulgas on vigastatuid ja haavatuid? Kui midagi sellist kunagi tõesti juhtub, peab laeva kapten ning kogu laevapere teadma lisaks oma kohustustele ka seda, kuidas toimub tegelik koostöö erinevate maade päästeteenistustega, politseiga, tuletõrjujate, arstide ja sõjaväelastega. Parim viis seda selgitada on ühisõppused.

2. veebruaril toimus Stockholmist Tallinnasse väljunud Eesti suurimal reisilaeval "Estonia" õppus, milles osalesid Rootsi päästeteenistused (s.h. politsei, eriüksus RITS, arstid, lennu- ja merevägi).

Õppus oli planeeritud järgmise stsenaariumi järgi: Tallinnasse suunduvale laevale edastati sadamast teade anonüümsest telefonikõnest, milles teatati, et laeval on pomm, mida hakkavad otsima laevapere liikmed ja helikopteriga saabunud Rootsi politsei "pommigrupp" koos "pommikoertega"; siis lõhkeb laeval pomm ja puhkeb tulekahju, on vigastatuid; laeval algavad kustutus- ja päästetööd, helikopteriga saabub appi erirühma RITS kolm regionaalüksust, evakueeritakse raskelt vigastatuid.

Rootsi pool oli õppuse hoolega ette valmistanud. Kõik õppusega seotud allüksused olid saatnud laevale oma esindajad. Spetsiaalsed vaatlejad tegid õppuse käiku sekkumata märkmeid. Detailne (12 leheküljel inglise ja rootsi keeles) õppuste stsenaarium jagati vaatlejatele vahetult enne laeva väljumist Stockholmist. Seda, et tegemist on õppehäirega, said appirutanud teada alles laeval.

Palju vaeva nähti selleks, et õppus toimuks võimalikult tõepäraselt. Autotekile oli peidetud tükike ehtsat lõhkeainet. 1. teki koridorid ja kajutid täideti tiheda kunstliku suitsuga. Paarkümmend laevapere liiget grimeeriti nii oskuslikult haavatuteks, et hiljem ühes Rootsi haiglas taheti laevalt toodud "raskesti haavatut" viivitamatult opereerida.

"Estonia" reisijatele oli sõidu algul õppehäirest teatatud, et nad laeval maanduvaid helikopterid, kusagilt immitsevat suitsu või haavatuid nähes paanikasse ei satuks.

Õppehäire ajal olid "Estonial" kaks kaptenit — Arvo Andresson ja Avo Piht.

Õppuse käiku jälgides võis veenduda, et stsenaariumis tehtud arvestused pidasid paika, kõik helikopterid saabusid laevale õigeaegselt. Mingeid suuremaid tõrkeid õppuse läbiviimisel ei esinenud. Õppusesse suhtusid äärmise tõsidusega nii laevapere liikmed kui ka Rootsist saabunud päästeteenistuste töötajad.

Eesti Veeteede Ameti Rannavalvetalituse poolt võtsid vaatlejatena õppusest osa Rannavalvetalituse juhataja kapten Kalle Pedak, merepuhtuse osakonna juhataja Arvo Veskimets, rannavalvelaevade "EVA-009" ja "EVA-010" kaptenid Sulev Nuutman ja Rein Peetrisoo.

Alljärgnevalt kirjeldame lühidalt 2. veebruari õhtul ja 3. veebruari esimestel tundidel toimunud sündmusi.

Kell 18.43 (Eesti aeg). Telefonikõne "Estonia" kaptenile Arvo Andressonile — sadamasse on saabunud anonüümne telefonikõne, et laeval on pomm. Laevaraadio kaudu edastatakse teade, mida mõistab üksnes laevapere ja mis tähendab tulekahjuohtu 1. ja 2. tekil, kus eeldatavasti võib toimuda plahvatus. Märksõna kasutamine aitab vältida tarbetut paanikat reisijate seas pardal.

18.45. Kapten Arvo Andresson helistab Rootsi merepääste koordinatsioonikeskusesse (MRCC Stockholm) ja teatab "pommiähvardusest". Reis marsruudil Stockholm—Tallinn jätkub. Rootsi päästeteenistustes kuulutatakse välja häire. Lennuväljadel seatakse valmis helikopterid. Algavad konsultatsioonid terrorismivastase võitluse spetsialistidega, tuletõrjujatega, sõjaväelastega.

Laevapere alustab lõhkekeha otsinguid, kuid midagi ei leita. Seatakse valmis helikopterite maandumisväljak. Laeval on häireolukord, tuletõrjevarustusega mehed võtavad sisse positsioonid, meditsiinipersonal on valmis abiandmiseks, valmistutakse halvimaks.

19.20. Uppsala lennuväljalt stardib helikopter, mille pardal on eriväljaõppe saanud politseinikud ja "pommikoerad".

19.54. Ahtritekil maandub Rootsi politsei helikopter, millest väljub neli meest ja kaks koera. Maandumisväljakul on valmis tuletõrjevarustuses laevapere liikmed.

20.07. Lõhkeainete avastamisele ja kahjutukstegemisele spetsialiseerunud Rootsi politseinikud on laeva ohvitseride puhkeruumis vahetanud riided ning seadnud töökorda oma varustuse, relvad, taskulambid ja pika pööratava käepidemega peeglid. Nad on arvamusel, et pommi otsimist tuleb alustada autotekilt. Koerad, kelle välimuses võib aimata mitme hea tõu jooni, asuvad innukalt tööle. Metoodiliselt uuritakse läbi kogu autotekk.

20.25. Must koer istub maha elektrikilbi alla visatud paki kõrvale. See on märguanne, et ta leidis pommi. Nüüd on järjekord politseinike käes, kes asuvad lõhkekeha kahjutuks tegema.

20.45. Lõhkekeha on tehtud kahjutuks. Politseinikud riietuvad ümber ja asuvad ootama teist helikopterit, mis neid tagasi maale viiks.

21.00 Meeldiv naisehääl teatab märgusõna, mis on häiresignaaliks laeva mõlemale tuletõrjekomandole. "Estonia" vööriosas — 1. teki kajutites on puhkenud tulekahju. Oletatavasti on plahvatanud kellamehhanismiga varustatud põrgumasin, mida keegi enam otsida ei osanud.

21.01. Kapten Arvo Andresson teatab Stockholmi MRCC-le, et laeval on tulekahju ning vajatakse abi kustutustöödel ja haavatutele abi andmisel.

21.05. Õnneks on plahvatus olnud nõrk ja laevakere terve. Suletakse 1. teki hermeetilised (tule- ja veekindlad) uksed. Suits on tõusnud autotekile. 1. tekile on jäänud kümmekond ilmselt vigastatud reisijat. 1. tekk paikneb allpool veeliini ja siin asuvad laeva odavaimad, 4-kohalised kajutid. "Estonia" jätkab teekonda Tallinna suunas.

21.21. Ainult hetkeks avaneb terasuks ja "Estonia" erivarustusega tuletõrjegrupi liikmed sisenevad 1. tekile. Tehakse kindlaks purustuste ja tulekahju ulatus. Kajutitest otsitakse haavatuid. Nähtavat tihedas hallis suitsus praktiliselt puudub. Käsikaudu otsides leitakse kaks esimest haavatut.

Samal ajal on lõppenud ettevalmistused 547 reisija ja 181 meeskonnaliikme evakueerimiseks — paadirühmad on valmis.

21.35 Põlengukoldest on toodud välja veel kuus haavatut. Edasine tegevus osutub võimatuks, sest kõik hapnikuaparaadid on tühjad. 4. tekil on laevaarstil ja tema abilistel tööd kuhjaga. Suitsumürgitus, rasked põletushaavad, jalaluu lahtine murd, kolju vigastus. Abi annavad kõik otsestest kohustustest vabad laevapere liikmed. Sidemed, lahased, füsioloogiline lahus veeni, süstid. Kõrvaltvaatajale tundub kõik ehtne. Oranzides vestides õppuse hindajad teevad samal ajal paberitele märkmeid. On selge, et kolme raskelthaavatu elu võib päästa ainult haiglatingimustes.

21.40 "Estonial" maandub Rootsi sõjaväe helikopter "Super Puma", mis toob laevale 12-liikmelise RITS-eriüksuse Stockholmist. RITS-i üksus koosneb universaalse väljaõppega päästjatest, kes oskavad kõike ning on lisaks saanud eriväljaõppe tööks laevadel. Nad on varustatud parima pääste- ja sidetehnikaga. Stockholmi eriüksuse koosseisus on kaks arsti (üks neist naine). Üks saabunuist on Rootsi päästeteenistuse juhtiv spetsialist. Sillas alustab tööd päästetööde koordinatsiooni- ja juhtimiskeskus.

Erivarustus (riided, hapnikuaparaadid, kustutus- ja esmaabivahendid) tuuakse kohale suurtes hõbedaselt läikivates kastides.

21.49. Rootsi arstid vaatavad läbi haavatuid ja otsustavad, et Huddinge haiglasse evakueeritakse helikopteriga kaks haiget. Vahepeal on iga haavatu saanud kaardi, kuhu on kantud andmed vigastuste iseloomust.

22.10 Täisvarustuses RITS-i eriüksuse päästjad on tutvunud "Estonia" laevajoonistega ja alustavad tööd tulekoldes. Täpsustatud andmetel peab kajutites olema veel 10 reisijat. Metoodiliselt

➡ "Haavatud" nägid välja ehtsad,
➡ aga ka "esmaabi" oli oskuslik.

otsivad kolmest päästjast koosnevad grupid läbi kõik kajutid. Kajutitest kantakse välja 6 kergemalt vigastatud reisijat. Helikopter kahe raskelthaavatuga lendab ära.

22.13 "Estonia" pardale maandub järgmine helikopter, millega saabub 9-liikmeline RITS-i eriüksus Visbyst. See helikopter lahkub umbes 25 minuti pärast koos ühe raskelthaavatud neiuga ning oma töö lõpetanud politseinike ja koertega. Jätkub arstide töö haavatutega, keda on juba üle viieteistkümne. Visby üksus alustab tihedas suitsus tööd ja leiab veel neli haavatut.

23.15. "Estonia" pardal maandub helikopter, millega tuuakse lisavarustust ja täiendav RITS-i üksus Söderhamnist. Jätkub kadunud reisijate otsimine ja tule kustutamine.

23.31. Tulekahju on kustutatud, kõik haavatud on viidud ohutusse paika ning neile on antud arstiabi.

23.50. Kapten Arvo Andresson kuulutab välja häire lõpu. Temperatuur väljas on paar kraadi alla nulli, tuulekiirus on 10 m/s, sajab nõrka lund.

Järgmise kahe tunni jooksul lahkub enamik Rootsi päästeteenistuste töötajaid kolme helikopteriga kaldale. Tagasi tuuakse vahepeal nagu imeväel terve-

"Haavatute" transport trepist üles pole kerge.

nenud "haavatud". "Estonia" on sõidugraafikus. Enamik reisijaid ei ole ilmselt taibanudki, et on toimunud õppus, mis läks maksma Rootsi riigile üle poole miljoni krooni.

3. veebruaril kell 13 kutsuti õppusest osavõtnud Tallinna sadamas seisva m/l "Estonia" konverentsisaali, et teha esimesi kokkuvõtteid. Koosolek algas pidulikult, õnnitleti kapten Arvo Andressoni 40. sünnipäeva puhul. Lõplik hinnang õppusele antakse hiljem, kuid juba praegu on selge, et koostöö Rootsi päästeteenistuste ja "Estonia" laevapere vahel toimis. Küsimusele "Kui kaugel Rootsist võivad RITS-i üksused hädas olevaid Eesti laevu abistada?" vastas Rootsi poole esindaja, et vajaduse korral kas või Tallinna reidil. Loodame, et sellist vajadust siiski ei teki.

Arvo Veskimets

Ohtlik aine kaup last Eestis

Tänapäeva elulaad on väga sõltuv keemiatoodetest, millest paljud on inimesele ja keskkonnale ohtlikud. Ohtlike ainete hulka kuuluvad näiteks lõhkeained, vedelkütused, kemikaalid, värvid–lakid, pestitsiidid ja osa mineraalväetisi. Nende ohutu hoidmine ja vedu on kallis, sest see nõuab vastavalt ehitatud ja seadmestatud hoidlaid, sobivast materjalist pakendeid, vastavaid veovahendeid ja kõrge töökultuuriga ning eriettevalmistuse saanud töötajaid. Rahvusvahelisest tööjaotusest tingituna veetakse ohtlikke aineid ühest riigist teise ja ka meritsi. Läänemerel liigub neid sadu tuhandeid tonne kuus. Kui Eesti soodsale geograafilisele asendile lisaks suudame hoida sadamamaksud ja muude teenuste tasud madalad ning tagada ladusa asjaajamise koos euroopaliku töökultuuriga, siis võib loota, et osa ida–lääne ja põhja–lõuna suunalistest ohtlike ainete transiitvedudest hakkab toimuma läbi Eesti. See on ka *Via Baltica* üks eesmärke. Näiteks osa Venemaal Tšerepovetsis toodetud diammofoskast (mitteohtlik väetis) juba läheb Tallinna sadama kaudu Lääne–Euroopasse. Kuid kas oleme valmis meritsi vastu võtma ja välja saatma ohtlikke aineid, seadmata ohtu Eesti elanikke ja keskkonda? Käesolevas kirjutises püütakse vaadelda mõningaid ohtlike kaupade veoga seonduvaid küsimusi.

Ohtlik aine, kaup või last

on üksteist haaravad mõisted. **Ohtlik aine** (toode) on keemiline ühend või ühendite segu, mis sissehingamisel, söömisel või läbi naha võib kahjustada inimese tervist, olla eluohtlik või kahjustada elusloodust (on keskkonnaohtlik). Ohtlik aine võib plahvatada, põhjustada tulekahju või kuidagi teisiti kahjustada veovahendeid ja hooneid. **Ohtlik kaup** on nii pakendis kui ka ilma (vedel- või puistlastina) veetav ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni *(International Maritime Organization, IMO)* nimistusse märgitud ohtlik aine. Ohtlik kaup on ka tühi taara või mahuti seni, kuni ta ei ole lõplikult puhastatud seal olnud ohtliku aine jääkidest. Kui ühte pakendisse (kaubaühikusse) on kokku pakitud (kõigi ohutusreeglite kohaselt) mitu erinevat ohtlikku ainet, siis tuleb seda kauba-ühikut kohelda selle aine järgi, mille kohta kehtivad kõige rangemad ohutusnõuded. Ohtlik kaup pardal on **ohtlik last**, kuid ohtlik võib olla mistahes last, kui ta on laeval hoolimatult paigutatud ja lohakalt kinnitatud. Seega on ohtliku lasti mõiste laiem kui käesoleva kirjutise teema.

Ohtlikud ained jaotatakse neis peituva põhilise ohu järgi klassidesse ja alaklassidesse.

Klass 1 — plahvatusohtlikud ained ja esemed. Siia kuuluvad juba hõõrumisele või löögile ülitundlik paukelavhõbe (alaklass 1.1A), mille kõrval trinitrotolueen (trotüül) on vedamisel suhteliselt ohutu materjal (I.ID), aga ka ilutulestiku raketid ja paukpadrunid (1.4S). Mineraalväetisena kasutatav ammooniumnitraat, kui ta sisaldab üle 0,2% põlevat materjali, on samuti lõhkeaine (I.1D).

Klass 2 — gaasid. Nad võivad olla põlevad (2.1), mittepõlevad ja mittemürgised (2.2) ning mürgised (2.3). Gaasi teeb ohtlikuks veel see, et teda tuleb vedada rõhu all olevas mahutis.

Klass 3 — põlevad vedelikud. Nende alaklassidesse jaotamise aluseks on igale vedelikule omane leekpukt, s.o. madalaim temperatuur, mille juures vedelik aurab niivõrd, et tema aur moodustab õhuga süttiva segu. Alates sellest temperatuurist on vedelik juba sädemega süüdatav. Madala leekpunktiga vedelike alaklassi (3.1) moodustavad ained leekpunktiga alla –18°, näiteks bensiin (leekpunkt kuni–40°C). Alaklassi 3.2 kuuluvad keskmise leekpunktiga (–18 kuni 23°C) vedelikud, näiteks etanool ja tooted, mis sisaldavad 70% või kangemat alkoholi. Alaklassi 3.3 kuuluvad kõrge leekpunktiga (23 kuni 61°C) vedelikud, näiteks autode ja traktorite diiselkütus. Laevadel tohib kasutada diiselkütust, mille leekpunkt on üle 61°C, s.t. ohutut kütust.

Klass 4 — tuleohtlikud tahked ained. Alaklassi 4.1 kuuluvad põlevad ained (tooted) nagu tuletikud, heinad, õled, puuvill jt. Alaklassi 4.2 kuuluvad isesüttivad ained nagu valge fosfor, aga ka niisked või õlised heinad, õled, puuvill, kalajahu jm. Ained, mis veega kokkupuutumisel eraldavad põlevaid gaase, kuuluvad alaklassi 4.3. Nende hulgas on naatrium, kaalium ja (kaltsium)karbiid.

Klass 5 — oksüdeerivad ained. Alaklassi 5.1 kuuluvad tuntud oksüdeerijad, nagu vesinikperoksiid ja kaaliumpermanganaat, aga ka naatriumnitraat ehk tšiili salpeeter. Alaklassi 5.2 moodustavad orgaanilised peroksiidid, mis teatud tingimustes (kõrge temperatuur või põrutus) võivad põhjustada plahvatuse. Ka meditsiinis kasutatava etüüleetri pikemaajalisel seismisel võivad temas tekkida peroksiidid.

Klass 6 — mürgised ained. Alaklassi 6.1 kuuluvad mürgitust esilekutsuvad ained, nagu sinihape ja tema soolad (tsüaniidid), aga ka põlevkiviõlist eraldatud fenoolid. Paljud siia kuuluvad ained on ohtlikud merereostusained. Alaklass 6.2 hõlmab nakkusohtlikke aineid ja kultuure. Need on viirused ja bakterite kultuurid, aga ka steriliseerimata meditsiinilised jäätmed.

Klass 7 — radioaktiivsed ained. Siia kuulub iga aine, materjal või heide, kui tema eriradioaktiivsus on 70kBq/kg või rohkem. Sillamäe jäätmehoidlas olevad heitmed ületavad selle piiri tunduvalt

Klass 8 — söövitavad ained. Need ained võivad kokkupuutel nahaga põhjustada põletus- ja söövitushaavu, kuid võivad ka tõsiselt ohustada laeva metallkonstruktsioone. Siia kuuluvad happed, alused, neid sisaldavad akud, aga ka metalliline elavhõbe, mis eelkõige nõrgestab alumiiniumkonstruktsioone. Venemaa ja Ukraina seadusandluses on see ohtlike ainete klass jaotatud alaklassideks: alused, happed ja muud söövitavad (korrodeerivad) ained, mis on sisuliselt õige.

Klass 9 — siia kuuluvad need ohtlikud ained, mis eelmiste klasside poolt ei ole haaratud, ja keskkonnaohtlikud ained.

Kui rangelt järgida nii laevade ja nende varustuse kui ka kauba pakkimise, markeerimise ning laeval paigutamise kohta käivaid IMO eeskirju ja soovitusi, siis ei ole

risk ohtliku kauba vedamisel

suurem kui nn. mitteohtliku kauba vedamisel. Ohtliku kauba korral tuleb laeval siiski pidevalt valmis olla õnnetusjuhtumiteks, mis võivad tuleneda veetavast kaubast. Laeval leiduvad ohtlikud ained võivad tunduvalt muuta ka mõne muu õnnetuse kulgu ja/või raskendada selle tagajärgede kõrvaldamist. Puudulik teave ohtlike ainete ja neist tuleneda võivate ohtude kohta võib ka suurendada riski, sest see seab laevapere tavalisest suurema stressi seisundisse. Sama põhjus võib suurendada ohtliku kaubaga seotud riski ka sadamas. Seepärast on oluline, et inimesed, kes tegelevad ohtlike ainetega, peavad olema varustatud sisulise ja piisava teabega veetavate ohtlike ainete kohta ning nad peavad olema ette valmistatud tegutsemiseks ka ohtlikes olukordades.

Tuleb rõhutada vajadust nimetada ohtlik kaup tema õige nimega nii saatedokumentidel kui ka pakendil, sest vale nimetus võib põhjustada ohtliku kauba suhtes valede ohutusmeetmete rakendamist. Ei ole välistatud, et kauba omanik (saaja) püüab kauba ohtlikkust näidata tegelikust väiksemana. Näidet ei ole vaja kaugelt otsida — ohutu vanaraua hulka oli sokutatud konteiner tugevalt radioaktiivse tseesiumiga. Ahvatlus pettuse kasutamisele võib tekkida ka muutuva koostisega ainete (segud, pooltooted, jäätmed jm.) veol, kus kauba ohtlikkuse astme üle otsustatakse keemilise analüüsi tulemuste põhjal. Kuid analüüsi tulemused sõltuvad väga palju laboratooriumist ja kasutatud analüüsimetoodikast ning võivad erineda omavahel isegi mitu korda. Sellel pinnal tekkida võivaid vaidlusi saab lõpetada ainult riiklikult atesteeritud laboris tehtud analüüside alusel. Kuid võimalikud on ka eksitused ja nii võib juhtuda, et ohtlik kaup esitatakse prahtimiseks vale nime all või kuidagi teisiti nõuetele mittevastavalt. Kui sadamate tegevus ohtlike kaupade vahendamisel võtta riikliku järelevalve alla, siis on võimalik kas või osa taolistest eksitustest avastada ja kõrvaldada. Näite riikliku kontrolli tõhususest võib tuua põhjanaabrite juurest, kus juba aastaid on kontrollitud Soome lahe äärsetes sadamates pakitult hoitavaid ohtlikke kaupu. Kui 1989. a. ei vastanud nõuetele ligi 25% kontrollitud kaubaühikutest, siis 1992. a. oli nende osakaal 10%.

Seega on võimalik tunduvalt suurendada laevasõidu ohutust ja tõsta meie sadamate rahvusvahelist mainet.

Ohtlik kaup laeval ja sadamas

Eesti on IMO liige 1992. a. jaanuarist ja alates 1. jaanuarist 1993 kehtib Eesti lipu all sõitvatel laevadel riikliku eeskirjana rahvusvaheline **eeskiri pakitud ohtliku kauba veost merel** *(International Maritime Code for Dangerous Goods,* IMDG) ja **eeskiri tahke puistkauba ohutuks veoks** *(Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes,* BC). Kuid need dokumendid ei puuduta ohtlike kaupade käsitlemist sadamas. Selleks on IMO välja töötanud soovitused, kuid Eestis ei ole need veel rakendatud. Kohalikke tingimusi arvestav eeskiri tuleb ise koostada, sest iga IMO liikmesriigi territooriumil on ülimuslikud tema oma seadused. Nii on meie sadamates ikka veel kasutusel endises NSVL-s välja töötatud normatiivdokumendid, mis oluliselt erinevad IMO omadest. Erinevad on eelkõige põhimõtted ohtlike ainete koodnumbritega varustamisel. Koodnumbrite kasutamisele toetub aga kogu väljatöötatud ohutusabinõude süsteem. Viimasesse kuulub juhend ohtlikule ainele sobiva pakkematerjali ja -viisi valikuks, pakendile kantava ohu eest hoiatava märgistuse näidised ja nende kasutamise juhend ning erinevaid ohtlikke aineid sisaldavate kaubaühikute lastiruumides eraldamise reeglid, juhendid meditsiinilise esmaabi andmiseks ja tegutsemiseks õnnetusjuhtumite korral.

Teine oluline erinevus puudutab sadamavõimu volituste piire. Kui endises NSVL-s anti sadamale korraldus vedada nimelt seda ohtlikku kaupa, mida peeti "ülal" vajalikuks, siis IMO soovituste kohaselt määrab riigi või kohalik omavalitsus kindlaks need ohtlikud ained (kaubad), mida antud sadam vahendada ei tohi. Ilmselt on turumajanduse tingimustes, kus sadamad ei pruugi olla riigiettevõtted, ainult nii võimalik riiklikult kaitsta keskkonda ja naabruses elavaid inimesi sadama kahjuliku mõju eest. Seega on Eestis ohtlike kaupade veol meritsi samaaegselt kasutusel kahed, erinevalt lähtekohtadelt koostatud normatiivdokumendid — ühed kehtivad laevadel, teised sadamates. Kuid selline ebakõla ohtlike kaupade veol vaid suurendab neist tulenevat riski ja võib eemale peletada koostööpartnereid.

Sadamas kohtuvad erinevad veomoodused

ja vastavalt sellele ilmnevad ka vastuolud erinevate reeglite ja nõudmiste vahel. Ohtlik kaup saabub sadamasse ja lahkub sealt ka maad mööda — autodega ja rongidega. Paljudes Euroopa riikides on selleks kasutusel rahvusvahelised eeskirjad — autotranspordis nn. ADR *(Accord europeen relatif au transport international des marchadises Dangereuses par Route)* ja raudteel nn. RID *(Reglement International concernant le transport des marchandises Dangereuses par chemin de fer).* Kui ADR ja RID erinevad omavahel vaid veidi ja see erinevus tahetakse kõrvaldada 1995. aastaks, siis nende erinevus IMDG-st on juba olulist laadi. On kaupu, mida kuival maal vedamisel ei loeta ohtlikeks, kuid mis mereveol on seda (puuvill, heinad, saepuru ja muud taolised kaubad). ADR ja RID ei luba aluseid ja happeid kokku pakkida (klass 8), IMO seda otseselt ei keela. Rahvusvaheliselt on saanud reegliks, et ohtlik kaup võetakse laevale ainult IMO reeglite kohaselt. Rahvusvaheliselt tehakse pidevalt jõupingutusi, et ühtlustada erinevate veomooduste korral kasutatavaid reegleid ja nõudmisi. ADR ja RID kasutamine Eestis ei ole veel seadustatud.

Seoses parvlaevade kasutamisega ka ohtlike kaupade veol (Läänemerel umbes 50%) on püütud erinevate eeskirjade vastuolusid pehmendada mitmepoolsete kokkulepete abil. Nii on Soome, Rootsi, Taani, Saksamaa ja Poola omavahel kokku leppinud, et lühikestel rahvusvahelistel reisidel (kestusega mitte üle 8 tunni) võib parvlaevadele võtta ohtlikku kaupa autodel (raudteevagunites), kui see on pakitud ja tähistatud ADR või RID reeglite kohaselt. See kokkulepe on avatud kõigile Läänemereäärsetele riikidele, ka Eestile. Põhjamaade kaubaveofirmad on väga huvitatud selle rakendamisest näiteks Tallinn—Helsinki liinil.

Sadama sobivus ohtliku kauba vahendamiseks

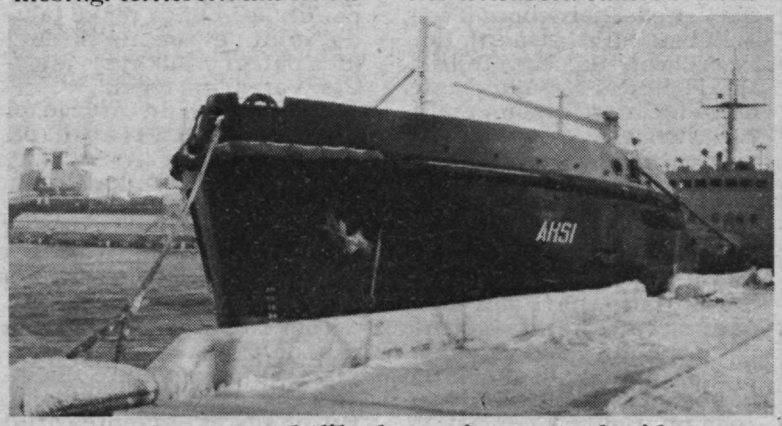
sõltub tehnilise varustuse kõrval ka tema asukohast asulate suhtes ja rakendatavatest keskkonnakaitselistest meetmetest. Ohtlik on vedada lõhkeaineid, veeldatud gaase, bensiini ning teisi plahvatusohtlikke ja kergesti süttivaid aineid läbi tiheda asustusega alade, nii nagu seda Tallinna linnas asuvate sadamate kasutamise korral peab tegema. Seepärast on põhjalikult vaja analüüsida konkreetsete sadamate sobivust üht või teist liiki ohtklike kaupade vahendamiseks. Ohtlike kaupadega töötamine nõuab inimestelt kõrget töökultuuri, oskusi ümber käia ohtlike ainetega, kaasaegsete tööohutuse ja -tervishoiu eeskirjade rakendamist. Omaette probleemide ring koondub ohtlike ainete jääkide ja nendega saastatud vedelate ja tahkete heitmete ümber. Sadamat saab küll kohustada neid koguma ja teatud aja ohutult hoidma, kuid lahendus on ikkagi selles, et need jäägid tuleb kaasaegsel viisil kahjutustada. Selliseid jäätmeid tekib ka teistes majandusharudes ja seepärast on otstarbekas lahendada ohtlike jäätmete probleem kompleksselt. Et tagada ohutus ka ohtlike kaupade veol läbi Eesti sadamate, vajavad eelloetletud küsimused kiiret lahendnmist riiklikul tasandil.

Sadamas kohtuvad erinevad haldusalad

ja mitte piiride tõmbamine erinevate ametkondade vahel ei tohi saada eesmärgiks, vaid selleks peab kujunema tõhus ametkondadevaheline koostöö. Sellest peaksid osa võtma ametkonnad, kes tegelevad kaubaveoga, päästetöödega, keskkonnakaitsega ja tervishoiuga, sealhulgas ka töötervishoiuga. Kõrvale ei tohiks jääda ka haridus, sest ohtlike ainetega tegelemine vajab sügavamaid teadmisi keemiast, biokeemiast, töötervishoiust, ohutustehnilistest võtetest, keskkonnakaitsest ja paljust muust.

Kuid üheks peame kindlasti valmis olema: lubades välislaevadel kasutada otseteed läbi Eesti territoriaalmere, peame arvestama võimalusega, et mõne ohtliku lastiga ja kindlustamata laevaga toimub laevaõnnetus. Kui nüüd omanik loobub laevast, kes siis kannab merereostusest tingitud kahju? Ilmselt tuleb kiiresti seadusega sätestada, et Eesti territoriaal- ja sisemerest tohib välislaev ohtliku kaubaga pardal läbi sõita ainult siis, kui nii laev kui ka last on kindlustatud. On vaja koostada ja teadvustada teistele riikidele Eestis ohtlikuks loetavate ainete ja toodete nimekiri. Läänemere kriitilist seisundit arvestades peab keskkonnaohtlike ainete nimekirja koostamisse suhtuma väga tõsiselt. Eriti ohtlike ainete läbivedu tuleks täielikult keelata (näiteks radioaktiivsed materjalid ja jäätmed).

Jaak Arro



Tavateadvuses on ohtlikud esmajoones tankerid.
Madli Vitismanni foto

Aasta Norras merekoolis

Andrus Pruul õppis aasta Norras **Aukra** koolis mere– ja kalaasjandust. Kuidas ta sinna läks, kuidas käis õppetöö ning mis mulje sealne töö jättis, oli ta valmis jutustama.

"Läksin Aukrasse Rotary–klubi vahetusõpilasena, kusjuures siia, Tallinna ei tulnud sealt kedagi. Eestis korraldati konkurss, mille ma võitsin, ning kui dokumendid korda oleksin jõudnud ajada, saanuks juba 1991. aastal õppima hakata. Seega olin seal 1992/93. õppeaasta. Praegu teen siin sellepärast 11. ja 12. klassi korraga.

Õppetöös on kõige iseloomulikum praktika suur osa. Näiteks aines, mida nimetati "navigatsiooniinstrumendiks" oli õppeklass sisustatud nagu laeva sild. Kõik oli omal kohal ja meeletult tuli harjutada, et oskaksid automaatselt tegutseda. Kaarditööd pidi lõpmatuseni harjutama, ikka ja jälle otsast peale. Üldaineid oli vähem, matemaatikat ja füüsikat näiteks kaks korda nädalas, neid anti minu meelest ka nõrgal tasemel. Samal ajal saime väga tugevasti bioloogiat, sest kool oli suures osas orienteeritud kalalaevadele kaadri ettevalmistamiseks. Kooli võetakse vastu 9–klassilise haridusega, kuipalju vastuvõtmisel hinded loevad, ei saanudki aru. Saadetakse oma dokumendid kooli ja nende järgi võetakse enamus ka vastu. Õpetus on tasuline, aastane õppemaks on *ca* 35 000 Norra krooni, sellest osa maksab kinni riik. Osale summast antakse õppelaenu, mis hiljem tuleb protsentidega tagasi maksta. Elatakse internaadis üksi või kahekesi toas. Mitte nagu meil, kus enamasti sellistes kohtades kõik on korrast ära, valitseb seal kord ja puhtus, iga päev käib koristaja.

Merenduserialasid õpetatakse mitmes klassis, on laevajuhid, mehaanikud, laevakokad ja muidki. Õpetajaid oli igasuguseid. Näiteks navigatsiooniõpetajaks oli pool aastat mees, kes enne oli olnud maailma ühe suurema tankeri kapteniks. Hiljem õpetaja vahetus, tuli mees, kes oli 10 aastat kaubalaeva kapten olnud. Nemad teadsid oma ainet väga hästi, ka mereõigust andis väga tugev õpetaja, merelt oli ta tervise pärast ära tulnud. Mereõiguse eksami võin tuua näieks. Küsiti: "Kõik merereeglid, palun." Öeldakse sulle number, loe ette kõik a–b–c–d, kommenteeri, põhjenda, kuidas, milleks. Huvitav oli see, et kui läksin eksamitele ja küsisin, kas mingeid pileteid ka on, võeti tabel ette ja öeldi: "Olete puudunud sel aastal kolm tundi, olete konspekteerinud, teil on raamatud – mis pileteid veel vaja on?" Kodus ametlikult õppida ei antud, aga järgmine päev võidi sind vastama kutsuda ja siis pidid teadma. Kui ei teadnud, küsiti: "Õpid sa meile või iseendale?".

Praktilisi töid tegime pea igas aines. Kalanduses näiteks võrgukudumine, –parandamine, sõlmed jms. Suund oli ookeanikalandusele, ka ühe suure traali tegime õppetöö käigus valmis.

Nädal aega oli merepraktikat. Olime laevades kas ühe– või kahekaupa, sest muidu läheb niisamavahtimiseks. Ma olin väikese kalatraaleri peal, mis oli 36 m pikk, meeskonnas 8 liiget. Olime avamerel, sain tunda Atlandi 14–meetriseid laineid. Laev kuulus ühele perefirmale, neil oli ka teisi. Püüdsime turska ja süsikat, minu ajal lõhet püüda ei saanud. Laeval anti teha kõik tööd, aeti öösel üles, täpselt nagu teised. Tööjaotus on seal selline: kapten on kapten, tema kontrollib, on vahis jne. Ülejäänud meeskond teeb absoluutselt kõiki töid, võtavad traali koos sisse, siis on seal kalade jaoks masin, mis kõhud lõhki lõikab, sealjuures on mehed, kes pesevad, panevad kalad lindile, kes lõikavad suuremate kalade kõhud lõhki, kes võtavad vastu, kes panevad kasti, kes viskab jääd. Kogu aeg töö vaheldub, ja on ka kokk, kes teeb vajalikke töid ning lisaks ka süüa. Tööpinge sõltub sellest, kuidas kala tuleb. Olime kolm päeva merel, kogu aeg töö käis, ka öösel. 4 meest magas, 4 tegi tööd. Mul lasti natuke ka laevajuhtimist proovida. Põhimõtteliselt ei ole seal enam midagi traditsioonilist, on automaatika ja elektroonika, mida on selles laevas niipalju, et selle raha eest oleks saanud näiteks neli *Mercedest* osta.

Koolis oli väga hea olla. Esiteks sellepärast, et kõik õpilased õppisid. Tõesti õppisid. Niisugune asi nagu spikerdamine oli tundmatu. Kontrolltöö ajal usaldab õpetaja su välja lasta, ta laseb kogu klassi välja, kui vaja, ja on kindel, et ükski mees ei vahetanud ka. Ei vahetanud ka. Sest seal on teada, et töökohta on raske saada. Samal ajal aga, kui sul läheb mõnes aines kehvasti, siis ei hakata su kallal näägutama, vaid õpetaja tuleb su juurde ja küsib, millest sa aru ei saa, seletab ja uurib, et ega äkki kodus lisaprobleeme pole, sest midagi peab ju viltu olema. Õpilased saavad omavahel mõnusasti läbi, internaadi elu on fantastiline. Kuigi kõik on kasvavad konkurendid.

Suhtumine välismaalastesse ei olnud koolis kõige parem. Kui meil oli praktikale suunamine, siis öeldi, et sina kui välismaalane hoia end eemale, sa oled siin viimane aste, kes sõna võtab.

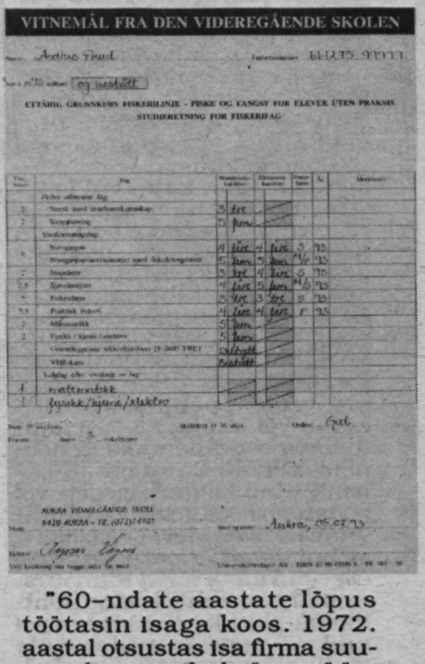
Muidu ollakse väga huvitatud sellest, kuidas meie merendus areneb. Sain kokku ühe laevaomanikuga, see lõi kompuutrisse "Eesti" ja näppis natuke, siis luges ette: "Näe, Eesti Merelaevandus tahab seal kolm uut laeva osta, aga praegu veel ei tea, kust raha saab ja kas üldse saab, jne. jne." Neil on teada selliseid asju, et kuku pikali! Kogu maailmast on ülevaade, aga siin tehakse nägu, et kõik on salajane ja ei või rääkida.

Kord olin külas ühes peres, kus pereisa ütles, et on Aukras koolis käinud koos ühe eestlastega. See oli Arvo End. Nii väike see maailm on.

Sain tunnistuse, pärast kaheaastast praktilist sõitu võiksin ka diplomi saada sõiduõigusega kuni 200–tonnisel laeval. Suvel olen väljas käinud, aga praegu kooli pärast merele ei saa. Hea meelega läheksin ja õpiksin seal veel, aga sponsorit oleks vaja. Sealt sain väga palju."

Andrus ütles, et kui ta kooli läks, siis norra keelt ei osanud. Aga tulles oli tal kaasas kuue kunstniku, kellest kolm Eestist ja kolm Norrast, loomingut ja ühisprojekti tutvustav väljaanne "Estland–Vestland" kahes keeles, kust leidsin: *"Omsett til estisk Andrus Pruul"*.

Reet Naber



VITNEMÅL FRA DEN VIDEREGÅENDE SKOLEN

ETTÅRIG GRUNNKURS FISKERILINJE - FISKE OG FANGST FOR ELEVER UTEN PRAKSIS

STUDIERETNING FOR FISKERIFAG

Ja ongi tunnistus käes.

Kuuendat põlve laevaomanik

Peter Skanse. **Heinrich Mosolaise foto**

Meremuuseumi korraldatud konverentsil "Bottnisk Kontakt" juhatas üht istungit paadiehituse asjatundja **Peter Skanse**. Oli kiirustanud, et kohale jõuda, aga paadiehitusest me *Båtdokumentationsgruppen*'i ühe eestvedajaga seekord ei rääkinudki. Rääkisime hoopis laevaomaniku tegemisest, sest Peter Skanse on kuuenda põlve laevaomanik, perekonnafirma alustas 1841. aastal.

"Rederi LIDO AB" on väikelaevaomanik. Praegu opereeritakse 5 laevaga, neist suurim ja uusim on 1993. aastal Horvaatias valminud 5700 dwt "Stella Pacific", väiksemad on "Stella Arctic" ja "Stella Baltic", vastavalt 1980 ja 1981 Soomes Rauma Repolas ehitatud samasugused kui meie "Kapten Konga"–tüüpi laevad. Peamiselt tegutsetakse Põhja– ja Läänemerel, sadamad, kus tihedamini sees käiakse, on Luleå Skellefteå, Björneborg (Pori), Jakobstad (Pietarsaari), Kotka, Viiburi, Klaipeda, Tallinn, Riia, Peterburi. Väiksematel laevadel on meeskonna suurus praegu 9, aga võiks olla 7 inimest ja saaks ka hakkama. On vaid vaja investeerida elektroonikasse ja tehnoloogiasse, et mõelda enam ohutusele, sellele, kuidas hoiduda õnnetustest. Inimfaktor on olulisim, päris nii ka ei saa, et võtta inimeselt mis võtta annab. Riski vähendamiseks on vaja lisakoolitust ja kogemusi. Erilise tähtsusega on inglise keele oskus. "Võiksime tööle võtta ükskõik kelle, aga inglise keel peab tal käes olema. Keele mitteoskamise kõige suurem oht on valearusaamine *(miscommunication)*. Markantsem näide meie praktikast on ajast, mil isal üks laev (tanker) oli Curacaos, hispaanlased said korraldusest valesti aru ning pumpasid vee asemel naftat välja. Praegu on meil tööl üks varem Eesti Merelaevanduses töötanud eestlane, kes mõnda aega Rootsis elanud. Oma tüürimehe–tööga saab ta hästi hakkama."

Mis teeb Rootsi laevaomanikule kõige rohkem muret?

"Raha loomulikult. Meil on usutud, iga normaalne rootslane uskus, et preester ja pankur on alati ausad ja peavad sõna. 1991. aastal algas pangakriis ja langes peale pime öö: avalikuks on tulnud nii palju musta äri ja valesid, et ei usaldata enam isegi oma varju. Vikingi–afäär oli näide sellest, kuidas usaldatavad isikud ja pangad, isegi kõige usaldatavamad nendest, ebaausalt toimivad. Seda on psüühiliselt väga raske taluda, enam ei tee ma midagi ilma paberi ja allkirja ja pitsatita. Varem ma tegin.

Investeeringud on praegu peaaegu nullis, töötuid on 10,5%. Ka täiesti normaalsetele ja ohututele kalkulatsioonidele ei saa enam pankureid taha. Saksa ja Taani teevad maksusoodustusi, kui laevu muretsed – oluline on laev tööle panna.

Toimetulekuks on vaja ära tabada õige aeg turule tulekuks. Tähtis on mitte olla liiga varane ega jääda hiljaks. Euroopas ei aktsepteeritud pikka aega konteinereid, praegu on vaja saada feederite turule. Teooria ja praktika on igapäevaelus kaks ise asja. Võtab aega, enne kui kogu süsteem välja kujuneb, sest sadamate võimaluste kõrval tuleb hoolitseda maanteetranspordi jm. korraliku töötamise eest.

Meie läksime alt sellega, et tellisime 1990. aastal laevu Jugoslaaviast. See oli suhteliselt odav, ja me arvasime, et sotsialismisüsteem on kõige stabiilsem. Kõik kukkus kokku. Saime kaks laeva kätte, ühe pidime eluspüsimiseks maha müüma – olime tellinud liiga suure raha eest väikese kompanii jaoks, pankurid olid sõja pärast endast väljas. Ja praegu on meil kaks laeva Serbias blokeeritud.

Olime just Laevaomanike Liidus ja arutasime laevadele esitatavaid uusi nõudeid. Öeldakse, et laevad on liiga vanad. See on suhteline. Paljudel laevaomanikel on laevad hästi hoitud. Kui suurte laevaomanike käes peavad laevad vastu 18–20 aastat, siis väiksematel on see aeg normaalselt 25 aastat. Ka seda tuleks arvestada."

Idaturg?

"Oleme siin olnud regulaarselt 10 aastat, meid agenteerib "Inflot" ja kaevata ei saa. Nüüd on Riias mingid raskused tekkinud. Peterburi ja Viiburiga oleme vanad tuttavad. Hiljaaegu oli nii, et Peterburi oli ootamas palju laevu, mõni olevat juba 45 päeva oodanud, aga meie laev viidi kõigist mööda. Meil on sissetöötatud süsteem. Uutel tulijatel on läbilöömisel suured raskused, tuleb maksta tollile jm. ametnikele. Vanad rebased elavad üle."

Kuidas tuli omaniku ja tegevdirektori vastutus?

"60–ndate aastate lõpus töötasin isaga koos. 1972. aastal otsustas isa firma suuremale omanikule ära müüa. 1974. aastaks olin tüdinenud sellest suurest organisatsioonist ja läksin ülikooli juurat õppima. Selle kõrvalt puhtalt huvi pärast õppisin ka etnoloogiat. Vahepeal olin kahevahel – ei õige laevaomanik, ei õige muuseumitöötaja. Sest 1981. aastal kutsuti mind 6 kuuks Linköpingisse muuseumidirektoriks. Jäin 18 kuuks. Aga poliitikud oskasid lõhkuda ja mõttetuks muuta kõik, mis olime suutnud luua. Siis ostsin perekonna omandi tagasi. Kümme aastat oleme käigus hoidnud ka väikest kirjastust."

Mida pead oluliseks töö tegemisel?

"Kui ei ole vastutust tagajärgede eest, pole ka tagajärgi."

Vestles **Reet Naber**

***Båtdokumentationsgruppen* koostab ja publitseerib seeriat Rootsi ajaloolistest paatidest.**

Üle maa ja üle vee,

viis meid uhke talvetee **Hiiumaale,** sest sealne koduloomuuseum kutsus järjekordsele **talvekonverentsile.** Saarerahvas oli kutsunud kolleege rääkima, mida need Hiiumaa ja ta ajaloo kohta välja on uurinud ning rääkisid iseoma uudistest ja ideedest. Teemadering ulatus aastasadade – tuhandetetagustest ilmingutest tänapäeva ja lähitulevikkugi, kui viimaseks lugeda Evald Terase ettekannet 1994. aasta tähtpäevadest Hiiumaal. Olid tulnud kõik, keda kutsuti. Saarest ja Läänest. Soomest ja Rootsist, Tallinnastki. Esinesid **Vello Mäss, Pekka Silvast, Mati Õun, Li Näse, Urmas Selirand, Eero Ahtela, Allan Jaarma, Evald Teras, Torsti Salonen, Helgi Põllo, Jörgen Hedman, Gunilla Linder.**

Kogu huvitavast informatsioonist tahaks meelde tuletada põgenike probleemi. Möödub tänavu ju poolsajand suuremast pagemisest. Unustada ei tohi küüditamist, mille mehhanismist ja läbiviimisest rääkis põhjalikult Läänemaa muuseumi direktor **Allan Jaarma.** Konverentsil oli kaks ettekannet hiiurootslastest, kelle esimene sundemigratsioon sai teoks 1781. aastal. **Jörgen Hedman,** kelle suguvõsas ka tilgake hiiurootslaste verd on, tutvustas oma uurimistööd nende saatuse kindlakstegemiseks, kes oma saarelt keisrinna Katariina Suure ja ta sõprade tujude tõttu lahkuma pidid. Peamiselt küll sellepärast, et nad oma vabadusest loobuda ei tahtnud. Sunniti. Jörgen Hedman oli Saksa sõjaarhiivis leidnud 1943. aastal sakslaste poolt

Konverentsi juhatab Hiiumaa Koduloomuuseumi direktor Urmas Selirand, esineb Eesti Meremuuseumi allveearheoloogia osakonna juhataja Vello Mäss.

kopeeritud Hersoni arhiivi dokumendid, mis sisaldasid näiteks polkovnik Sinelnikovi koostatud deporteeritute nimekirja. Sellest selgub nimeliselt ja majapidamiste kaupa, kes tegelikult Hiiumaalt minema saadeti. Kokku oli neid 967 isikut, neist 515 täiskasvanut. 26. augustil 1781 koostatud nimekirjas oli ära märgitud ka iga vanker, iga härg. Kohale jõudis 545 inimest, kahe aasta pärast oli elus 140 inimest, kahest perest, kes moodustasid Gammalsvenskby põhituumiku. Traditsiooniliselt arvestati sel XVIII sajandi lõpul Hiiumaal elavat 1200 rootslast. Kas kõik 967, kes Ukrainasse lähetati, just Hiiumaalt tulid või oli mõni ka mujalt, ei teata.

Praegu on kunagisest 4 rootslaste külast järele jäänud üks. Keele säilimisele on kaasa aidanud see, et kuni 1938. aastani oli külas veel rootsikeelne kool, kuhu Rootsist õpetajad tulid ja ka kirjandust saadeti. 1929. aastal anti rootslastele luba NSV Liidust välja sõita. Küsisin Jörgen Hedmanilt, mis venelastele lubati, sest siin ei usu ometi keegi, et nood midagi lihtsast inimesearmastusest teeksid. Hr. Hedman ütles, et ta päris täpselt ei tea. Sellest pole kuulda ega lugeda olnud, kuid samal ajal oli Ukrainas, eriti Harkovis tegutsemas Rootsi tuntud tuletikuvabrikant, võib–olla sellega seoses. Kuna ta ise oli 1980. aastate lõpus Eestis käinud ja siin arhiivides tööd teinud, ütles ta tagamõtte olemasolu uskuvat küll, sest omal ajal ei lastud teda Tartus arhiivis töötamise ajal ööseks sinna salajasse linna jääda. Nii olevat meie Teaduste Akadeemia iga hommikul talle takso ette andnud, et Tartusse sõidutada, ning õhtul jälle Tallinna tagasi. Magama. Arved maksis muidugi Teaduste Akadeemia. Üldse olevat siis silma paistnud, et uurimistööga tegeles mõni inimene, rohkem paistnud olevat neid, kes teiste tegude uurimisega ametis olid. Jörgeni kogemused on ajaloo ja selle abiteadustega tegelejate kohta.

Ajakirjanik **Gunilla Linder** on üks Gammalsvenskby elanike järeltulijaist. Ta ütles, et tema isa, kes 13–aastase poisina Ukrainast Rootsi tuli, rääkis talle unejutuks lugusid Hiiumaast ja hiiurootslastest. Juba 1980. aastate lõpus hakati otsima teid Gammalsvenskbysse pääsemiseks, aga see õnnestus alles 1991. aastal. Nüüdseks on kunagises kodus Ukrainas käinud mitu gruppi, ühest reisist oli Gunilla Linderil ka video näidata. Tuttav sotsialistlik tegelikkus, kirjelduste järgi ainult veel armetumaks muutunud. Muidugi on arusaadav, et kodukohta külastanud praegu Rootsis elavad elatanud inimesed olid õnnetud, et olud kehvemad on kui nende mälestustes. Praegused elanikud pidid enamasti talupidamisega tegelema, ka noored tulevad külla tagasi, sest siin on vähemasti võimalik ära elada, linnades aga on suur tööpuudus.

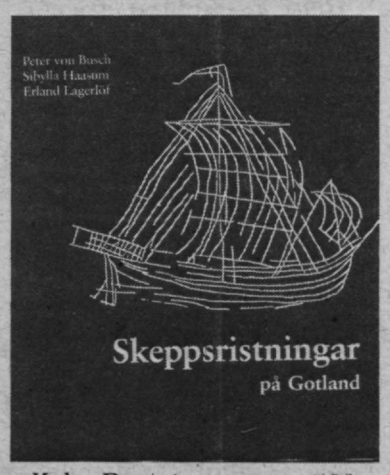
Hiiurootslaste järeltulijad väitsid end Hiiumaal väga hästi tundvat, see olevat nii kodune.

Nii ta tõesti on, ka seekordne konverents kinnitas seda. Hea sõnaga ja iseloomuliku mälestusesemega peeti meeles esinejaid, oma inimestelegi ei unustanud direktor Urmas Selirand tunnustust avaldamast. Tal oli ka meeldiv tõdeda, et oma saare ettevõtted muretsevad muuseumi käekäigu eest ning aitavad sponsoritena kaasa enamgi kui EV ministeerium, kes nagu peaks...

Üks ootamatu ja naljakas lugu juhtus Hiiumaal veel. Kärdlas kukkus kogemata hotelli ja poe vahele üks rahakott maha. Läks vast kümme minutit, kui omanikku otsima tuldi. Leidja oli selle poodi viinud, sealsed noorikud vaatasid sisse ja leidsid omaniku kohe. Kui õnnelik omanik jooksujalu tänama tõttas, oli leidja juba lahkunud.

Reet Naber

Gotlandi laevajoonised

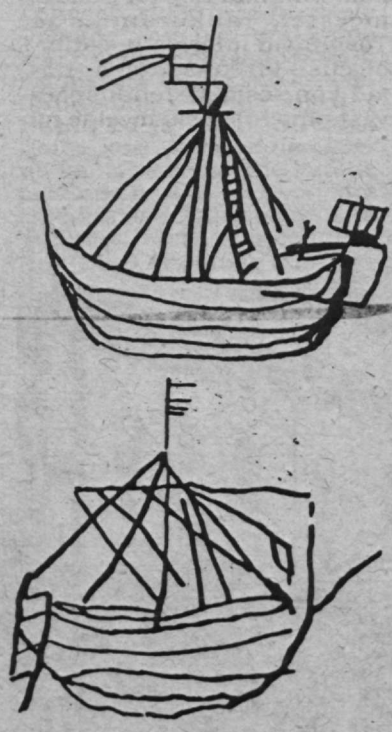


Kolm Rootsi muuseumitöötajat: **Peter von Busch, Sibylla Haasum** ja **Erland Lagerlöf,** kaks esimest neist hästi tuntud ka siinsetele kolleegidele, on valmis saanud raamatu Gotlandi laevajoonistest.

Kirikuterikas Gotland on meresõitjate ja kaupmeeste saar, ka meie kontaktid selle saarega on tihedad väga ammustest aegadest. Vastse monograafia valmimisele on kaasa aidanud Rootsi Kirik, Rootsi Muinsuskaitseamet ning Berit Wallenbergi fond, kust trükkimiseks vahendeid saadi. Mida huvitavat raamatus leida? Üle saja mitmesuguse laevajoonise. Autorid on kaante vahele kogunud ja katalogiseerinud seni teadaolevad kirikuseintesse lõigatud või kraabitud laevakujutised, ajaliselt *ca* XIII–XVIII sajandini.

Kõik need joonised on olnud pikka aega märkamata, sest joonis on küllaltki vähemärgatav ning asetseb tavaliselt kiriku varjulisemas kohas, enamasti kellatorni allosas. Nii ongi juhtunud see, et nende jooniste esmamärkajaiks ning populariseerijaiks olid hoopis välismaalased: 1970. aastate algul tegi suure töö saarel ära Taani kunstnik Asger Jorn koos tuntud Prantsuse fotograafi Franceschi Rossiga. Nende eeltööd on autorid koos "Gotlands Fornsal'i" kolleegidega jätkanud.

Sellised joonised on üldiselt tuntud kui *ship graffiti.* Miks aastasadu olemas olnud jooniseid seni pole uuritud? Ilmselt sellepärast, et nad olid varjatud ja vähemärgatavad, aga ka sellepärast, et esialgu tunduvad nad parajate sirgelduste–kriipseldustena, millel nagu polekski väärtust. Aga lähemal vaatlusel on selgunud, et enamasti on need joonised teinud inimesed, kes pidid laevaehitamisega kursis olema, sest enamik jooniseid on iseloomulike detailidega. Arvatakse, et tegu võib olla laevaehitajatega, kes kirikuehitamise juures tööl olid. Ja kujutatud on peamiselt kohalikke laevatüüpe, mis meil kannaksid nimesid *poording, jaht, hulk.* Üldse on samalaadseid jooniseid leitud 26 Gotlandi kirikust, laevajooniseid on neist 15–s. Kõige rohkem, 14 laeva, võib leida Ala kirikust. Aga kujutatud on ka muud: inimesi ja loomi, lohemadusid ja kristlikku sümboolikat, Troojalinnu (labürinte) ja ruunikirju.



Jooniseid Ala kirikust.

Eestis on teada vähemalt üks samasugune joonis Muhu kirikust, ehk tasub meilgi hoolikamalt ringi vaadata.

Reet Naber

ISF *contra* ITF

ISF *(International Shipping Federation)* on pikemat aega vastu seisnud ITF–i *(International Transportworkers Federation)* kampaaniale boikoteerida nn. avatud registreid. ITF–i süüdistatakse selles, et nad ei ole sugugi väljas madalamatasemeliste laevafirmade eemaldamise eest laevandusest üldse, vaid muretsevad eelkõige arenenud maade meremeeste töökohtade säilitamise eest.

ITF–i *mugavuslippudekampaania* eesmärk oli sundida tööandjaid aktsepteerima ITF–i poolt pealesunnitud palku ning töötingimusi, arvestamata tööandjate võimalusi, asjaosaliste meremeeste soove või laevade tegelikku seisundit.

Vaatamata ISF–i vastuseisule on mõningad riigid vastu võtnud seadused, mis lubavad dokitööliste organisatsioonidel boikoteerida teatud laevu, kuni tööandjad aktsepteerivad ITF–i nõudmisi. Märkimisväärsed on ses osas Austraalia ja Skandinaaviamaad.

ITF on püüdnud oma mõju suurendada sellega, et püüdis tõsta liikmemaksu osakaalu 10%–ni kollektiivlepingutest. Lisaks on teatavaks saanud, et ITF–i sisseseatud kindlustus surma ja vigastuste puhul (alates 1. jaanuarist) dubleerib, aga lisatasu eest, tööandjate poolt P&I kaudu organiseeritut, mida mõnel pool kasutavad isegi ITF–i tütarorganisatsioonid.

On märgata üha enamate liikmesühingute arusaamist mitme nõude mõttetusest ning nende mittevastavusest oma liikmete huvidele. Detsembris peeti Manilas *Aasia meremeeste* tippnõupidamine, kus olid esindatud kõik tähtsamad Aasia meremeeste ametiühingud. Seal väljendati soovimatust sattuda arenenud maade mõju alla ja seeläbi kannatada. Võeti vastu resolutsioon nõudega, et ITF võtaks tagasi oma 10%–se palgakõrgenduse nõude. Aasia ametiühingute vastuseis kasvab ja lahendus saab olla vaid selles, et võimu raskuspunkt liigub keskusest üksikutele liikmetele.

ISF on palunud ITF–il selgelt formuleerida tingimused tööandjate vabastamiseks ITF–i kindlustussüsteemist, ja soovitanud enne mitte mingeid lepinguid alla kirjutada.

ISF on formuleerinud soovitused tööandjatele:

* ärge aktsepteerige nõudeid 10%–seks palgatõusuks. ISF usub, et seda ultimatiivselt nõuda pole võimalik, vähemasti 1994. aasta jooksul, niikaua kui on olemas kollektiivne vastupanu;
* ärge laske endale survet avaldada ühinemiseks ITF–i kindlustussüsteemiga;
* nõudke ametiühingutelt, kellega te läbirääkimisi peate, ITF–i nõudmiste tagasilükkamist, kui need ei vasta nende liikmete vajadustele ja taotlustele.

International Shipping Federation & International Chamber of Shipping väljaandest "Mariscene" refereerinud **Reet Naber**

Esimesest Eesti merenduspäevast

1936. aasta 11. detsembril kogunes tolleaegse Siseministeeriumi ruumidesse suurem seltskond Eesti merenduse ja laevanduse alal tegevaid isikuid. Veeteede Valitsusest oli direktor Eduard Avik, inspektor Felix Saarnak ja sekretär Oskar Kuldver, Kaubandus-Tööstuskojast direktorid Oskar Toomara ja Herman Soone, Eesti Laevaomanike Ühingust insener Evald Masik, Eesti Laevajuhatajate Seltsist kapten August Gustavson, Tallinna Merekoolist direktor Mihkel Nõmmik, Tallinna Merekooli Lõpetanud Kaugesõidukaptenite Ühingust kapten Evald Past, Kaitseministeeriumist mereväekapten Valev Mere, Kaitseliidust kapten Aadu Truuvere, Mereväe Ohvitseride Kogu poolt kaptenmajor Joosep Pruun, ajakirja «Merendus» toimetusest vanemleitnant Kurt Linneberg ja Eesti Jahtklubide Liidust vanemleitnant Mihkel Piigert.

Kokkukutsujaks oli Riikliku Propagandavalitsuse juhataja Hans Oidermaa. Kokkutuleku põhjus — arutada võimalusi esimese Eesti Merenduspäeva korraldamiseks.

Iseseisvuse alguspäevilt kuni selle ajani oli Eesti kaubalaevastiku tonnaaz kasvanud üle 6 korra, see oli saavutatud aurulaevade osatähtsuse suurenemise tõttu. Suurenenud oli eestlastest laevaomanike ja laevajuhtide hulk. Riigi sisepoliitika stabiliseerumisel hakkas elavnema majandus ja suurenema väliskaubanduse käive, mis oli suures osas vahetult seotud merekaubandusega. Laevastiku ja ettevõtluse arenguga kaasnes vajadus senisest suurema hulga tehnilise ja majandusliku ettevalmistusega isikute järele. Meie peamiste eksportkaupade väljavedu oli aga tunduvas osas võõraste valduses, niisamuti ka reisijatevedu. Neil aladel edu saavutamine eeldas pingsa konkurentsivõistlusega toimetulekut. Selleks oli vaja uusi ajakohaseid laevu, olemasolevad vajasid moderniseerimist ja ratsionaliseerimist. See omakorda nõudis suurt tööd ja ainelist toetust, milleks meie senised merendus- ja kaubandusringkonnad üksi ei olnud võimelised. Oli vaja rahva kõigi kihtide koostööd.

Eestlased kui valdavalt põlluharija rahvas olid enamasti kaasaegsest merendusest ja laevandusest eemale jäänud. Seni olid need alad, peale mõne erandi, võõrastes kätes olnud. Pealegi ei olnud mereasjandus Eesti üldsusele nii tuttav kui põlluharimine ja tööstus, kus tegevus toimus n.ö. silma all. Kuid rahvamajanduse areng Eestis oli jõudnud ajajärku, kus merendusel ja laevandusel oli oluline osa. Selle mõistmiseks ning nende tegevusalade tutvustamiseks rahvale oli vaja korraldada selgitustööd. Merenduspäev oli kui sissejuhatav üritus selles tegevuses.

Eelmainitud nõupidamisel jõuti üksmeelsele otsusele, et **Esimene Eesti Merenduspäev** tuleb korraldada 1937. aasta suvel.

Valiti Merenduspäeva Korraldav Juhatus, kelle hooleks jäi vastavate ürituste kava lõplik koostamine. Juhatuses olid: esimees Eduard Avik, liikmed Rudolf Linnuste, Jaan Klaar, August Gustavson, Herman Soone.

Merenduspäeva korraldamine nõudis palju tööd. Peeti mitu alltoimkondade koosolekut — Haapsalus, Kuressaares, Narvas, Pärnus, Tartus. 1937. aasta juunikuu alguseks olid ettevalmistused tehtud.

Tallinnas toimusid Merenduspäeva üritused kahel päeval. Laupäeval, 5. juunil kell 21.45—22.15 pidas Veeteede Valitsuse direktor Eduard Avik päevakohase kõne ringhäälingu kaudu, sellele järgnes mereteemaline muusika.

Pühapäeval, 6. juunil:

Kell 10—12 peeti hommikul mitmes kirikus jumalateenistusi Merenduspäeva kohase jutlusega ja ulgumerel hukkunud meremeeste mälestamisega.

Kell 15—16 toimus mereväelaste, Kaitseliidu Sadama malevkonna ja mereskautide rongkäik algusega KL Peastaabi õuelt liikudes Kaarli puiestee, Vabadusväljaku, Harju tänava, Raekojaplatsi, Viru tänava, Narva maantee ja Uus-Sadama tänava kaudu sadamasse. Sadamas tollimaja ees rivistati rongkäik uuesti ja Merenduspäeva juhatuse esimees E. Avik pidas kõne. Pärast kõnet liikus rongkäik Kaupmehe silla ääres seisva allveelaeva «Kalev» juurde, kus hüüti tervituseks kolmekordne «Elagu».

Samal ajal oli jahtide demonstratsioon reidil ja väljasõit laevadel reidile.

Kell 18—20 oli vastava kavaga Merenduspäeva aktus Tallinna Merekooli suures saalis.

Kell 21 algas Kaupmehe silla ääres seisval jäämurdjal «Suur Tõll» Merenduspäeva pidu.

Rahva osavõtt Merenduspäevast oli üsna elav.

Pärnus kuulati 5. juunil ringhäälingu kaudu E. Aviku kõnet, mis anti edasi Pärnu linnavalitsuse poolt «Endla» teatri välisrõdule paigutatud valjuhääldi kaudu.

6. juunil kell 10—12 peeti jumalateenistusi neljas (eesti, saksa, vene ja eesti õigeusu) kirikus, samuti Pärnumaa rannikul Kablis, Häädemeestel, Tahkurannas ja Tõstamaal luteri ja apostlikõigeusu kirikuis, kus õpetajad kõnelesid Merenduspäevast ning tuletasid meelde nii eemalviibivaid kui ka hukkunud meremehi. Kirikud olid rahvast tulvil.

Kell 12—14 peeti aktus Eesti Kooli Seltsi saalis. Kõnedega esinesid Pärnu linnapea Hendrik Soo, kapten Past ja Pärnu sadama kapten Juhan Rautsma. Pärnu maavalitsuse poolt esines õigusteadlane Lusik. Kõnede vaheajal laulis Pärnu Helikunsti Seltsi meeskoor. Aktusest võttis osa umbes 200 inimest.

Pärnu sadam ja laevad olid lipuehtes. Kell 14 algas Aerutajate Klubi liikmete demonstratsioon spordipaatidel. Kell 17 oli kogunemine rongkäiguks Vabadusväljakul, kust Pärnu Tuletõrje orkestri saatel mindi läbi linna kontserdile. Rongkäigust võttis osa ligi 300 inimest: KL Pärnu Maleva Mereüksus, mereskaudid, gaidid ja noorkotkad, lauluseltsi liikmed. Pealtvaatajaid oli palju. Merenduspäeva pühitsemisega võis rahule jääda.

Haapsalus peeti 6. juuni hommikul kõigis kirikuis päevakohaseid jumalateenistusi. Nende lõppedes toimus Poska puiesteel vabaõhuaktus. Kõne pidas kapten WilliamDampf, muusika-ettekannetega esinesid KL Lääne Maleva orkester ja segakoor «Heli». Pärast aktust järgnes väljasõit lahele, milles osales üks aurik, 35 mootorpaati ja 15 purjejahti, võttes kaasa ligi 700 inimest, orkestri ja laulukoori. Lahel heideti merre pärg hukkunud meremeeste mälestamiseks kapten Dampfi mälestussõnade saatel.

Narvas algas 6. juunil kell 10 Narva ja Narva-Jõesuu sadamate ujuvvahendite ühine pidulik kiilvees väljasõit koos orkestri ja umbes 2000 inimesega Narvast Narva-Jõesuhu, kuhu jõuti aeglaselt liikudes kella 12-ks. Narva-Jõesuu rahvaaias toimus Merenduspäeva pidulik aktus. Päevakohastel teemadel kõnelesid Tallinna Merekooli direktor M. Nõmmik, Narva linnapea Jaan Lust ja abilinnapea Jaan Luts.

Kell 13—14 korraldati Narva linna reisilaevadel, purjejahtidel ja lõbusõidupaatidel väljasõite Narva-Jõesuu sadamast reidile ja tagasi. Ilusa ilma tõttu oli osavõtt väga elav.

Kell 14 korraldati Narva jõel sõudepaatide-vahelisi võistlusi auhindadele, kell 14.30 demonstreeriti randunud ja hukkumisohus olevalt laevalt meeskonna päästmist rakettaparaadiga. Kell 16—17 demonstreeriti merenoodaga kalapüüki. Selle järel algasid Rahvaaias Merenduspäeva rahvapidustused mitmesuguste ettekannetega ja tantsuga murul. Noodapüügist saadud kaladest keedeti rahvaaias ülesseatud katlas uhhaad. Pidu lõppes ilutulestikuga kell 12 öösel.

Narva merenduspäevast võttis osa üle 4000 inimese.

Tartus peeti 6. juunil hommikul Pauluse kirikus jumalateenistus, kus KL sisevete malevkonna propagandapealik õpetaja H. Haamer pidas päevakohase jutluse. Jumalateenistusel esines ka malevkonna orkester.

Kell 15 algas Emajõe kaldal Mõta mõisa kohal rahvapidu, millel pikema kõnega merenduse tähtsusest esines vanemleitnant A. Vares. Pidu toimus kava kohaselt. Sisevete malevkonna orkestri saatel oli murul lõbus jalakeerutus, mis kestis hilja õhtuni. Osavõtt oli kaunis elav, 1200—1300 inimest.

Kahjuks ei ole nende ridade kirjutajal andmeid, kuidas oli korraldatud Merenduspäev **Kuressaares**.

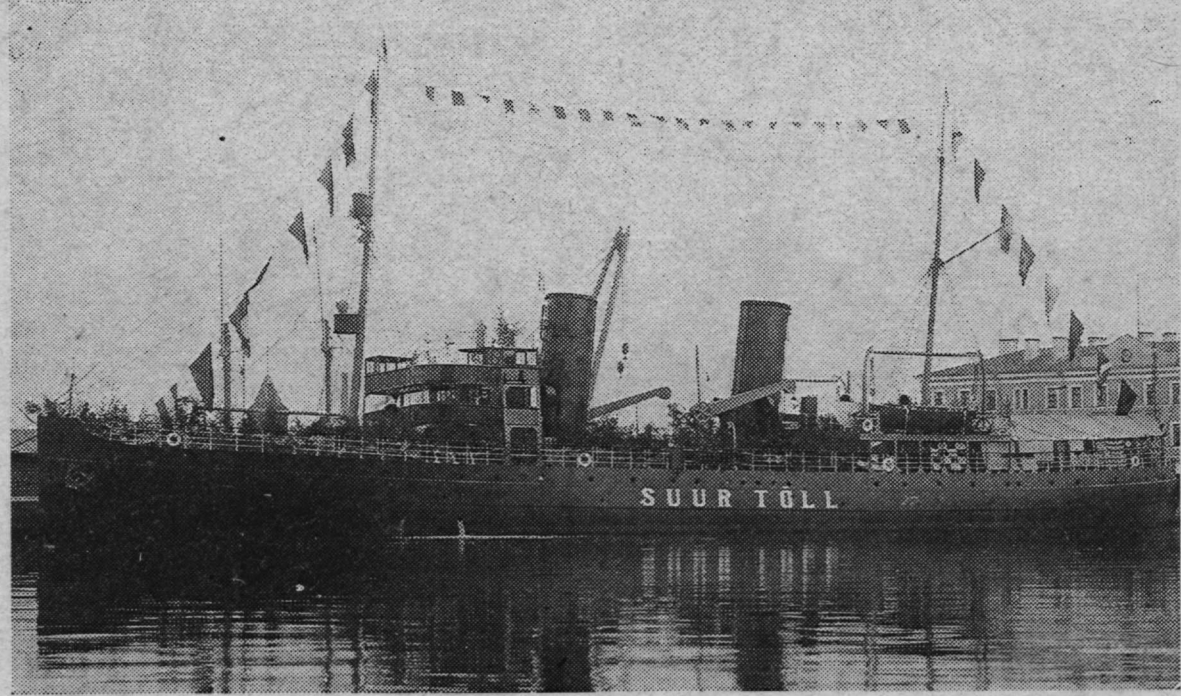
Tähelepanuvääriv on aga Merenduspäeva tähistamine **Käsmu külas** kohalike elanike omal algatusel. Pühapäeva hommikul peeti kabelis jumalateenistus hukkunud meremeeste mälestamiseks, sellele järgnes aktus päevakohaste kõnedega ja õhtupoolikul rahvapidu.

Merenduspäeva puhul anti välja kenasti kujundatud album **«Meri Eesti elus»** (trükitud 1. VI 1937), mitmekesise sisu ja hulga piltidega merenduse vajalikkust ja selle ülesandeid selgitav teos sajal leheküljel.

Meri Eesti elus?

See on küsimus, mis tänapäeval vajab jällegi lahendamist. Seda enam, et pool sajandit on võõras võim püüdnud eestlasi oma maal, millel on küllaltki pikk rannajoon, panna seisma seljaga mere poole. Kas merendus on meile oluline või mitte? Kas me soovime ise taastada oma laevanduse ja merenduse arvestatavaks teguriks teiste mereriikide seas või jätame need majandusharud võõrastesse kätesse?

Henno Ustav



Lipuehtes "Suur Tõll" merenduspäeval.

Foto Eesti Meremuseumi fotokogust.

Lühidalt mujalt

* "SweFerrys" ja Saksa DFO *ferry*liin Rootsi ja Saksa vahel saadetakse turule nime all **"Hansa Ferry"**. See hõlmab nii Trelleborgi ja Sassnitzi vahelist ühendust kui ka laevaomanike planeeritud uut liini Trelleborg–Rostock, kus esimene reis peaks teoks saama 28. mail 1994. Turuuuringud näitasid, et uus liin on vajalik eelkõige kaubaveoks. Hästi väljaehitatud infrastruktuur ka endisel Ida–Saksa poolel võimaldab ligi meelitada nii raudtee- kui ka autotransporti. "Hansa Ferry" arvestab ka elava sõiduautoliiklusega suvel, turismihooajal. Mõlema liini üleveopilet maksab ühepalju. Liikluse alustamiseks on Öresundi ellingul ümberehitamisel praegu Rootsi lipu all olev *"Götaland"*. See pikendatakse 33 m võrra ja ehitatakse juurde spetsiaalne osa 50 kajuti jaoks. Pärast pikendamist on ta mahutavus 753 jooksvat meetrit raudteevaguneid, 30 veoautot, 23 sõiduautot ja 400 reisijat.

Saksa raudteepraami *"Rostock"* moderniseerimine on samuti planeeritud 1994. aastaks, et mahutada 607 m raudteevaguneid ja 20 treilerit ning 400 reisijat.

Liiklussagedus on planeeritud kolm korda päevas mõlemas suunas, ülesõit kestab päeval kuus ja öösel 7 tundi.

* Vene jäälõhkuja **"Kapitan Dranitsyn"** ehitatakse Turkus ümber nii, et seda võiks kasutada ka merematkelaevana Arktikas või Antarktikas. Omanikud kavatsevad seda 7 kuu jooksul matkelaevana, 5 ülejäänud kuu jooksul jäälõhkujana kasutada. 58 meeskonnakajutit ehitatakse ümber kõrgema klassi kajutiteks, kuhu saaks paigutada kuni 105 reisijat, samuti tuleb baar ja restoran. Kogu päästevarustus, kaasa arvatud päästepaadid ja -parved, vahetatakse välja.

1980. aastal Wärtsiläs ehitatud jäälõhkuja kuulub *Murmanski Merelaevandusele*, kuid on prahitud Ameerika ettevõtte "Quark Expedition" poolt hooajalisteks merematketeks. Huvilisi Ameerika pool jätkuvat.

Praegu on Vene laevastikus kolm aatomi- ja üks diiselelektrijäälõhkuja, mida kasutatakse merematkete korraldamiseks.

* Hamburgi laevatehas **"Blohm & Voss"** projekteerib uut tüüpi *õhkpadjal katamaraane*, mis on erilist huvi esile kutsunud nende laevaomanike seas, kes korraldavad rannavedusid Saksamaa põhjarannikul, et vähendada maanteetranspordi koormust. Konkreetselt on kavas üks selline laev tööle panna liinil Wilhelmshaven—Helgoland—Sylt.

* Poolteise miljardi Rootsi krooni väärtuses läks vara merepõhja 35 meetri sügavusse Bergeni lähistel 25. jaanuaril. Uppus nimelt Norra fregatt KNM **"Oslo"**.

"Svensk Sjöfarts Tidning" nr. 5/1994 materjalide põhjal **Reet Naber**

Sadama tänav — mis alles, mis läinud

(Algus "Meremehes" nr. 4–5)

Aadressil Sadama t. 5 on 1920. aastate algul renditud pinda välja ka Johan Pitka kaubandus- ja tööstusettevõttele, mis küll peagi oma asupaika muutis. Sadama t. 7 oli kõige tänavaäärsem ehitis puidust kahekorruseline viilkatusega elumaja, kus all olid ka kaupmees William Langneri kontor ja eluruumid. Sadama t. 5 punastest tellistest maja sadamapoolsesse külge oli veel 1883. a. ehitatud väike kivist ühekordne hoone poe jaoks (1920. aastatel, "Neptuni" nime all) ning kahekorruseline tilluke puumaja. Nende eelnimetatud hoonete vahelt läks tee sisehoovi, kuhu oli 1899. a. ehitatud kahekordne kivist elumaja. Antud ehitiste paremaks lokaliseerimiseks olgu öeldud, et artikli esimeses pooles mainitud sõjaväeosa pääsla oli kunagise koloniaalkaupluse seinte vahel ning territooriumile viinud hallid raudväravad markeerisid pääsu kunagisse majadevahelisse sisehoovi. Militaristlike ümberehitustööde tulemusena peamine osa kunagisest siseplaneeringust hävis ning asemele rajati garaazid. Maatasa tehti ka veel kaks kõrvalkinnistu elumaja, mis kandsid omal ajal aadressi Sadama t. 9.

Viimati mainitud krundiga tegi esimese ostutehingu Caroline Catharina Hoeppener 27. aprillil 1849, tookordsest hoonete olemasolust puuduvad aga veel andmed ning alles 1880. aastast on kindel märge sealsest väikesest elumajast, mis kuulus aga väga mõjuvõimsale firmale "C. F. Gahlnbäck", kel oli muu kõrval veel terve kvartal Uus-Hollandi tänava ääres. Tegemist oli niisiis üsna tagasihoidliku üürimajaga, mille väärtus oli kõigest 556 rubla. 1908. aastast on omanik Erik Gahlnbäck, kes oli ka 1887. aastast firma omanik, ning nüüdsest on tegemist juba kinnistuga (629 m^2), kus tänava ääres oli kahekordne elumaja, sisehoovi jäid väiksem elumaja ning laohoone. Tõenäoliselt on samal krundil olnud "Kalpäki" või "Kalapäki" laevameeste karune ja robustne kõrts, nagu mõnedes mälestustes on meenutatud. Seega ärimees ja reeder E. Gahlnbäck oli muude tähtsate tegemiste hulgas ka kõrtsiomanik, mis ei seganud tal ka muuhulgas olla Rootsi, Taani ja Norra konsuliks Eestis. 1917. aastaks on kinnistu üle läinud Julie Unnami kätte, kes jäi ka omanikuks kuni oma surmani 1930. aastal, mil uueks lühiajaliseks omanikuks tuli Jakob Anderson, kes 1920. aastate alguses oli hoovimajas koloniaalkauplust pidanud. Talle järgnes Johannes Paris, kes 1931. aastal ostis kinnistu 2500 krooni eest. Viimaseks omanikuks oli aga Karl Puusaag, kes sama asja eest 1937. aastal pidi välja panema juba 16 000 krooni.

Nüüd oleme lõpuks jõudnud õnneks praeguseni alles olevate hooneteni, kus tänaseks on oma koha leidnud riigiettevõte "Eesti Vesi", "Kommunaalprojekt" ja Eesti Mereagentuur. Kuni 1940. aastani oli see kõik üks kinnistu ning kandis tänavanumbrit 11. Tänavapoolne külg on siin üsnagi terviklikult säilinud, kvartalisisene piir on aga praeguseks kadunud nii sõjaaegsete kui ka mööduvate aastase lammutamise tõttu. Tallinna Magistraadi Kinnisturaamatu järgi ostis selle krundi 15. septembril 1838 tuntud laevandustegelane ja kaupmees Christian Luther, kes aga juba 1841. aastal suri. Kinnistu jäi aga perekonna valdusesse ning sinna ehitati laohoone, kuhu hiljem lisandus ka elumaja. 1872. a. plaani järgi oli sealne hoonestus siiski veel kaugel pragusest ühtsest tänavaäärsest majaderivist. 1880. a. on seda kinnistut, võrreldes teiste Sadama t. äärsetega, hinnatud üheks kallimaks — 47 217 rubla. Christian Wilhelmi surma järel sai omanikuks tema poeg Alexander Martin, kes laiendas isalt päritud ehitusmaterjali- ja puiduäri. "A.M. Luther" firma sildi all. Ta oli ka tihedalt seotud linnavalitsemisega, olles raehärraks ning alates 1864. aastast ka bürgermeistriks. Kinnistu jäi ka edaspidi Lutherite perekonna valdusesse ning hakkas 1880. aastate keskel vähemalt tänavaäärses osas praegust pilti meenutama. 1917. aastaks on kinnistu aga üle läinud I Eestimaa Põllumajanduse Ühisusele, mõni aeg hiljem sai aga omanikuks sama seltsi likvideerimise komisjon, aktsiaselts "Estakland". Viimane arendas oma valdustes väga mitmesugust majandustegevust, mille alla mahtusid ka mootorrataste müük, autoremont ning rehvide vulkaniseerimine 1930. aastate lõpul. Krundi kogusuurus oli 4655 m^2, millest mitmesuguste ehitiste all oli 3051 m^2. Hooned asetsesid ümber kogu kinnistu ning ainuke sissekäik oli tänavalt, mis ka praeguseni alles on. Ehitused olid kõik paekivist ning puidust vahelagedega. 1930. a. augustis ehitati sisehoovi ka Shelli Eesti esindusele (peakorter oli Mere puiestee 17) kuuluv bensiinijaam, mis kohapeal kandis nimetust A/S "Eesti Petrol". Kolme tuhande liitri suurune plekist mahuti paigutati maa alla, hoovi peale jäid vaid väike hoone koos automaadiga. 8. märtsil 1940 müüs Shell aga oma tankla Eesti Tarvitajateühisuse Keskühisusele. Suured aidad olid veel välja renditud Balti Kaubandusühisusele ning kalaeksportöör Johannes Paanile. Ka siin oli oma koloniaal- ja veinikauplus "Neptun", mille omanikuks oli 1930. aastate lõpul Lydia Wassilkovskaja. 1920. on siin tegutsenud ka C. W. Lasseni transportäri, omad ruumid olid ka mehhaanikatöökojal.

Enne kui saame piki Sadama tänavat edasi liikuda, tuleks käsitleda ka neid kinnistuid, mis jäid viimatinimetatud ja Kalda (ka Ranna) tänava vahele. Neist hoonetest on praeguseni alles vaid nurgapealne kahekordne kollaseks värvitud kivimaja, mille küljes on ka veel osa endisest laohoonest, kuhu on küll nõukogude ajal teine korrus peale ehitatud. Ülejäänud tänavaäärsed ehitised lammutati alles möödunud aasta kevadel.

Kinnistu esimese omanikuna on teada J. G. Printz, kes olevat selle oksjonilt ostnud. 7. jaanuaril 1835. a. on ta maa müünud Carl Ritterile. Järgnevalt on teada, et aitade omanikuks (väärtusega 77 776 rubla) on 1880. a. Emil Kaselack ning selleks ajaks on põhiline osa kinnistust juba hoonestatud. Tundub, et hilisem omanik on olnud teatavates rahalistes raskustes selle suure aitade hulga majandamisel, ning 1899. a. on osa panditud 50 000 rubla eest paruness Natalie von Uexküllile ning 1913. a. sama summa eest kaupmees Ernst Sporlederile, kes oli ka hoonete kõige laialdasem ja pikaaegsem kasutaja. Mõlemad pandid kustutati alles 1935. a., kui omand järjekordselt muutus. See võlgades omanik oli suure tõenäosusega Charles Robert Cattley, es pärandas 21. veebruaril 1925 oma vara Nora-Fanny Cattley'le, elukohaga Londonis. Omanikuksolemine jäi lühikeseks ning katkes tema surmaga Bernis 1930. a. Pärandus jäi aga kahe Hull'i härrasmehe ning ühe Rootsi aurulaevakompanii peaagendi, asukohaga Varssavis, hooldada. Kuna kogu kadunukesest järelejäänud sularaha läks igasugustele heategevatele seltsidele Inglismaal ja ka Tallinna kinnisvara rentnike üürirahadega oli mingi segadus, jäid kinnisvaramaksud 1933—1934 maksmata. Siinsed ametivõimud kasutasid selle kohe ära ning kogu kinnistu pandi oksjonile. Tegemist oli 9581 m^2 maaga, kus oli kaheksa peamiselt paekivist hoonet. Esimene katse toimus 6. detsembril 1934, mis aga ostjate puudusel lahenduseta jäi. Tallinna Rahandusosakond oli kinnistu väärtuseks hinnanud 154 802 krooni ning võlgu oli siis 8192 krooni eest. Oma eelisõiguse ja jõu pani linnavalitsus siiski maksma ning 13. juulil 1935 omandas ta kõik tagasihoidliku 11 000 krooni eest, kustutades samaaegselt ka seal lasunud võlad. Tallinna linn siiski vara enesele ei jätnud, vaid poolitas selle ning andis kinnistu sadamapoolse osa 30. detsembril 1935. a. tasuta Tallinna Laevaühisusele. Teise poole peale sõlmiti vahetusleping 16. juunil 1937 A/S-iga "Krediit Pank", mille tulemusena saadi majad hoopiski Uus tänav 32/34. Pankurid aga rentisid saadu koheselt välja osaühisusele "Mootor", kes tegi sinna oma kontori, garaazid ja töökojad. Kinnistute aadressideks said nüüd sadama poolt lugedes Kalda 24 ja 24/22. Nende ümberkorralduste tulemusena kaotas pikaajaline ladude ja aitade rentnik E. Sporleder (speditsioonifirma omanik ja Tallinna Börsikomitee juhatuse liige) enamuse oma kasutuses olnust. Jäi vaid tänaseni alles olev kontorihoone, praegusel aadressil Sadama t. 11a. Hetkel on sel nii sisu kui ka vorm küllaltki eklektiline ja seda tänu mitmetele kontorikestele, ning ka slaavlike baaride ja mõne "shopi" pärast. Maja on aga ehitatud 1876. a. (algselt ühekorruseline), kui suurem osa teistestki sadamaaitadest. 1914. a. ümberehituse tulemusena püstitati paekivist seintele betoonlagi ning laoti tellistest teine korrus. Ülemine osa oli jaotatud pooleks, ühes oli E. Sporlederi 4-ruumiline kontor, kõrval aga kontoriteenistuja 3-toaline korter. Alumise korruse ladude valdaja oli firma K. A. Rütmann ja Ko, kes jagas seda koos "Munaekspordiga". Nende käsutuses oli ka kõrvalolev pikk ühekordne laohoone. Enda valdusesse jättis Tallinna Laevaühisus 2-korruselise paekivist aida tubakalaoks, mille osa seinu oli veel üsna hiljuti püsti. 1937—40 rentis siin laopinda ka lina- ja viljakaupmees B. Whishaw.

O/ü "Mootor" kohandas ümber tema hallata läinud hooned oma vajadusteks 1937. a. ning võttis kasutusele ka 1936. a. ehitatud bensiinijaama, kus oli kaks 10 000 liitrist mahutit. Enne eelmise aasta lammutamisi oli veel raudteega paralleelselt kulgeva maja seintes näha kinnimüüritud garaaziuksi, mida siin-seal markeerisid minevikumeenutusena sepistatud uksehinged.

Tagasi linna poole liikudes oleme jõudnud jällegi kohani, kus eelmise sajandi algul asusid tuntud A. Krauspi kümblusmajad, mida on ka eespool mainitud. Sajandivahetuseks oli siia kerkinud veel mitmeid puitehitisi, üle mille kõrgusid kaks soliidsemat paekivist hoonet. Kõnealune maa-ala jaotus kahe kinnistu vahel ning oli suurusega 7139 m^2. 1920. aastate algul omandas selle territooriumi meile kõigile tuntud Johan Pitka ja kasutas seda kaubandustegevuseks. Omanikusuhted ei katkenud ka tema Kanadas veedetud aastatel. Suures osas kasutas kõnealust territooriumi neil aastail Tallinna Laevaühisus, kelle omanduses oli üks naaberkinnistuid. 1937. a. märtsis ostis Laevaühisus siiski Johan Pitkalt osa maa-alast (3418 m^2). Teise poole maadest (4679 m^2) omandas aga linn juba 31. detsembril 1935 tasuta Laevaühisuselt. Siin oli lihtsalt tegemist teene-teene vastu tehinguga, sest eelmisel päeval oli alla kirjutatud leping samaväärse kinnistu Kalda tänav 24 tasuta üleandmise kohta Tallinna Laevaühisusele. Sellega olid "Merekaubandus ühing Joh. Pitka ja Ko" maavaldused leidnud endale uued omanikud.

(Järgneb.)

Urmas Dresen

Kalda tänava nurk. Praegu on selle maja II korrusel Eesti Mereagentuur.

Seesama maja Kalda tänava nurgal.

Isi Trapido foto.

Riikliku mereasjanduse algus

Vanemmaadist vanemabiks

Kas selline muutus on elus tegelikult võimalik? Järele mõeldes on see täiesti reaalne.

Kui mereväes teenival vanemmaadil on vastavad laevajuhi paberid, on tal hea tahtmise juures võimalus rahumeeli muutuda mõne kauba- või reisilaeva vanemtüürimeheks (loe: vanemabiks), kuna vanemmaat tähendab merejõudude allohvitseri isiklikku auastet, aga vanemabi on ametikoha nimetus tsiviillaeva tekijuhtkonnas.

Midagi hoopis omapärast juhtub siis, kui sama, allveelaeval elektrikuna teeniv **vanemmaat** millegipärast äkki muutub nimetatud allveelaeva *vanemabiks* ("Meremees" nr. 20, 21.12.1993). Selline asjade käik paneb lihtsalt kergelt muigama; seda enam, et sõjalaevades vastaval ametikohal olevat isikut (võrreldes tsiviillaevadega) nimetatakse vanemohvitseriks.

Tõsisem ja mõtlemapanevam on asjaolu, kui eelmisega analoogilised omapärasused käsitlevad ajalooliste tärminite või nimede muutumist millekski suvaliseks. Seda enam, et teostada on seda väga lihtne. Tasub vaid muuta mõnd tähte isikunimes või arvude kombinatsiooni ja ongi valmis "ajaloolise ristsõna" lahendamise võimalus, kui mitte arvata enamat. Teine asi — kas seda soovivad või vajavad lugupeetud lugejad.

Just nimetatud asjaolu ajendas kirjutama veel ühe järelsõna ülevaates "Riikliku mereasjanduse algus" trükivalgust näinud vigade pärast.

"Meremees" nr. 14/15 — 21.9.1993. Nimed: **Küstenbezirksamt, "Nekmangrund"** ja **"Elbe"** on millegi või kellegi tahtmisel muutunud — trükitud oli *Küstendezirksamt, "Neumangrund"* ja *"Elde"*.

"Meremees" nr. 16 — 12.10.1993. V/l "Isabella" pärastiseks nimeks on tähendatud *"Kõpu"*. Samas foto juures on aga **"Kõu"**, mis ongi õige.

"Meremees" nr. 17/18 — 2.11.1993. A/l "Vasa" väljus Tallinnast Liibavi siiski **22. jaanuaril**, aga mitte *12-ndal*.

Merejõudude staabi ülemaks ajavahemikul 18. juunist 1919 — 20. jaanuarini 1920 ei olnud keegi *Aleksander Varm*, vaid oli tulevane tuntud Eesti diplomaat, mainitud ajal mereväeleitnandi auastmes olnud **Aleksander Varma.**

"Meremees" nr. 19 — 16.11.1993. Alam-kapten Ferdinand Tõnso määrati Rannavalve—Side—Päästejaamade Valitsuse ülemaks alates **1. detsembrist** 1919, kuna sama aasta *1. jaanuaril* nimetatud valitsust lihtsalt veel ei olnud.

Vanemleitnant Eduard Aviku foto juurde kuuluvast tekstist on välja jäetud lühend **m/r** (miiniristleja). Võib aru saada nii, et foto on tehtud *vedurlaeval* "Vambola", millest on juttu lähedalolevas tekstis. Kauaaegne tuntud Eesti mereharidustegelane kapten **Karl Larens** (alates 14.4.1919 oli Käsmu sadama kapten) on muutunud kellekski tundmatuks *Lorenziks*.

Kuressaare (tegelikult Roomassaare) sadama kapteniks 1919. aastal oli **Julius Teär**, mitte *Jaan Teär*.

Üks suuremaid Tallinna laevaehitustehaseid **"Noblessner"** on saanud uue nimetuse — *"Noblesser"*.

Jäälõhkuja nime *"Hector"* ja samas *"Hektor"* üheaegne kasutamine on teatud määral õigustatud, kuna 1919. aastal vastas selline olukord tegelikkusele dokumentides. Oli laeva pardale maalitud **"C"** või **"K"**, on seniajani täpselt teadmata.

Uppunud Varanduse Päästmise Jaoskond kuulus Sadamate Valitsuse alla alates **7. aprillist** 1919, aga mitte *3. märtsist*.

"Meremees" nr. 1 — 18.1.1994. "Tõstelaev N 2" pärastine nimi oli tegelikult **"Ramm-Tõstelaev"**, mitte lihtsalt *"Ramm"*, nagu on tähendatud foto juures.

"Meremees" nr. 2/3 — 8.2.1994 on trükitud — 1920. aasta lõpuks jäi Peipsi Laevastiku Divisjoni koosseisu *hulk* mootorpaate. Vastupidi — neid jäi **mõni**, täpsemalt — **kolm.**

Jäälõhkuja "Herkules" relvastamise lõigus on välja jäetud ainult üks number, mille puudumine täielikult moonutab ajaloolist fakti. Tegelikult seati laeva ahtriosas üles **130 mm** suurtükk, aga mitte *30 mm*. Asja sisu seisneb selles, et mainitud suurtükk jäigi kõige suurema kaliibriga Eesti sõjalaevadel olnutest üldse. Laeva foto juures on avaldatud tekst "1928. aastal". Tegelikult on ülesvõte tehtud 1930. aastail, kuna raadiopeilingaator, mille raamantenn on hästi nähtav, seati laevale peale alles aastal 1930.

Samalaadsed muudatused on läbi teinud "Aleksei" (pärastine "Kalevipoeg") suurtükk. Selle kaliiber oli **47 mm**, mitte *45 mm*. Viimatimainitud kaliiber ilmus alles 1930. aastail ja ainult N. Venemaal.

Teksti alguses nimetatud a/l **"Ingerman"** muutub millegipärast lõpupoole "Jugermaniks", kuigi jutt on ühest ja samast laevast.

"Meremees" nr. 4/5 — 22.2.1994. Avaldatud foto juures on suurtükipaadi nimeks tähendatud *"Meemer"*, kuigi eespool tekstis on mitmes lõigus juttu **"Meemest"**.

Ülalmärgitu oleks ülevaade vaid suuremaist möödalaskmistest.

Julgen avaldada lootust, et väga austatud "Meremehe" toimetuse daamid suhtuvad mõistvalt ülestõstetud probleemi tähtsusesse, kuigi allakirjutanu võtab omaks, et teatud määral langeb osa vastutust avaldatud "omapärasuste" pärast temale.

"Meremees" on siiski käesoleval ajal ainus meil ilmuv väljaanne, nimest tuleneva valdkonna mineviku—kaasaja—tuleviku propageerija ja informeerija, ning sedalaadi vigade avaldamine peaks olema välistatud.

Vastasel korral võib tekkida olukord, kus jäävadki liikuma absurdsed legendid, nagu on juba juhtunud sajandi alguses Virtsu—Kuivastu vahel töötanud laeva "suvorovlikust" nimest("Eesti Meremees" nr. 3 — 26.9.1989). Kuigi laeva nimeks pandud kindralist kuberneri-härra perekonna nimi oli **Surovtsov**, aga mitte *Suvorovtsev*. Ja slaavi keeles veel üks mittehääldatav kirjamärk nime lõpus, mida võib näha laeva tolleaegselt fotolt. Kuid vaevalt see asja muudab. Legendid jäävad legendideks.

Peedu Sammalsoo

Eesti Merenduse Ajaloo Selts

Eesti merendusajalugu uuritakse ning sellekohaseid materjale talletatakse ka mujal kui Eestis. Aastatega on kogunenud huvitavat materjali, ka sellist, mida siin ei ole pikka aega võimalik olnud isegi mitte ette kujutada. Eriti väärib tunnustust see, et minevikupärandiga ei tegele ainult ajaloolased, vaid paljud teised, kellele meresõit südamelähedane olnud. **Dr. David Papp** on oma uurimistulemusi muuhulgas ka Eesti Meremuuseumi korraldatud konverentsidel esitanud, kuid et tehakse palju laiemat tööd, on vähe teada.

1. novembril 1987 asutasid eesti merendushuvilised Stockholmis eesti merenduse ajaloo uurimiseks **Eesti Merenduse Ajaloo Seltsi.** Asutajaliikmed olid dr. David Papp, endised reederid Arved Mägi, Anton Truuberg, laevajuhid Ervin Koolmeister, Karl Matson, Jakob Randmets, Alar Reigo, laevajuhtide järglased V. Koel, Vassili Nairis, J. Tuuling ning kalandustegelased Harald Aksberg ja Elmar Pettai. Materjali oli kogutud mitmes riigis laiali olevailt isikuilt, kaasa on aidanud mõnisada meremeest ja merendushuvilist. On jutustatud ja talletatud mälestusi, kogutud fotosid ja muud materjali. 1989. aasta jaanuaris arutati võimalust välja anda koguteos *"Eesti merenduse ajaloost"*. Selle idee elluviimiseks kirjutati artikleid ajalehtedes, korraldati ringküsitlusi ning alustati koostööd aktiivsete merendustegelaste-aktivistidega Kanadas (kap. Evald Past) ja Inglismaal (Einar Sanden ja Arnold Ojasoo). Kui järgmistel aastatel avanesid kontaktivõimalused Eestiga ning ka arhiivid avanesid, koostasid Eesti Meremuuseumi direktor Ants Pärna, Einar Sanden Cardiffist ning seltsi tegevjuhatus koguteose projekti "Eesti mereajaloost. Eesti meremehed ja laevad Teises maailmasõjas." Töö jaotati nii, et aastate 1939—1944 kohta koguksid materjali Eesti Meremuuseumi teadurid, samal ajal Läänes toimunu kohta Eesti Merenduse Ajaloo Seltsi liikmed.

Arved Mägi ja David Papp.

1991. aasta sügisel teatas Meremuuseum, et esmajärjekorras soovitakse välja anda "Mereleksikoni" ning paluti kaastööd biograafiliste artiklite koostamisel. EMAS koostati ettepanekud välis-Eesti merendustegelaste, meremeeste ja ühingute kohta, koguti materjali ning redigeeriti ja kirjutati artikleid. Sellealane aktiivne tegevus kestis kuni 1993. aasta lõpuni, mil oli toimetuse teatatud lõpptähtaeg.

Praegu jätkatakse materjalide kogumist koguteose tarbeks, tehakse koostööd ajalehega "Meremees" (Arved Mägi vahendusel saabusid näiteks laevaehitaja Heino Valvuri mälestused, mis on trükivalmis), peetakse sidet Stockholmi külastavate eesti teadlaste, muuseumi- ja merendustegelastega.

Juhatus on Seltsi loomisest saadik olnud sama: esimees on dr. *David Papp*, liikmed endine reeder, majandusteadlane *Arved Mägi*, kes on ka Eesti Laevaomanike Koondise Rootsis esindaja, ning kapten *Ervin Koolmeister*, endine reeder ning Eesti Kaubalaeva Juhtkonna Ühingu Rootsis esindaja.

David Pappi ja **Arved Mägi** materjalide põhjal
Reet Naber

Kiri välisministeeriumilt

Saksamaa Liitvabariigi Suursaatkond on palunud Eesti Vabariigi Välisministeeriumi toetust järgmises küsimuses: vahetult enne Teise maailmasõja lõppu lasti põhja põgenikelaevad "Wilhelm Gustloff", "Goya" ja "Steuben". Nende laevade vrakkides asuvad saksa põgenike ja laevade meeskondade maised jäänused, samuti laeva juurde või hukkunud inimestele kuulunud esemed. Saksa Suursaatkonna teatel on esinenud juhtumeid, kus sukeldujad on neid esemeid vrakkidest välja toonud. Eriti sagedased olevat sukeldumised "Wilhelm Gustloffile", millel kuulu järgi paiknevat "Merevaigutuba".

Laevade koordinaadid on järgmised:

"Wilhelm Gustloff" —	25 484 BRT, *ca* 7000 surnut 55 kraadi 7,5 Nord, 17 kraadi 42 Ost
"General Steuben" —	14 000 BRT, *ca* 3500 surnut 55 kraadi 09 Nord, 16 kraadi 37 Ost
"Goya" —	5230 BRT, *ca* 6000 surnut 55 kraadi 13 Nord, 18 kraadi 20 Ost

Saksamaa Liitvabariigi Suursaatkonna noodis märgitakse, et "Saksamaa Liitvabariigi Valitsus tunneb vastutust laevade hukkumisel surmasaanud põgenike ja meremeeste ees. Apelleerides Saksa Reichi järglase Saksamaa Liitvabariigi omandile ning eesmärgiga säilitada surnute rahu taotleb Saksamaa Liitvabariigi Valitsus saksa laevade vrakkide päästeoperatsioonide ja laevadesse tungimiste lõpetamist".

Palume Eesti Meremuuseemi informatsiooni allveearheoloogiliste uurimiste kohta nimetatud kolmel vrakil, ning Teie seisukohta nende väidetavate organiseeritud või organiseerimata allveearheoloogiliste uurimiste lõpetamise kohta.

Muuseumikommentaar:

Eesti Meremuuseum kinnitab, et jagab täielikult Saksa Liitvabariigi Valitsuse muret Teise Maailmasõja aastail uputatud Saksa laevade "Wilhelm Gustloff", "General Steuben" ja "Goya" vrakkide puutumatuse küsimuses. Oleme seisukohal, et hukkunud põgenike ja meremeeste külma haua rüüstamine varanduseotsijate, suveniiriküttide ja huvialasukeldujate poolt nimetatud laevade vrakkidel on vähemalt ebaeetiline, kui mitte kriminaalne tegu. Loomulikult leidub nendel laevadel suuri materiaalseid väärtusi. Välistatud ei ole ka hindamatu "Merevaigutoa" paiknemise võimalus "Wilhelm Gustloffi" pardal, ent tungimine nende tõeliste merekatastroofiohvrite sisemusse ning kõikvõimalikud aktsioonid varanduste otsimiseks ja ülestõstmiseks sealt võivad kõne alla tulla vaid laevade seadusliku omaniku loal. Ehkki nimetatud vrakid ei kujuta enesest väärtust veealuse arheoloogia tähenduses, tuleks kõigil sukeldujail nende massimõrvaohvrite suhtes tunda puhtinimlikku respekti ega laskuda sinna pelgalt meelelahutuslikel eesmärkidel. Eesti Meremuuseum ei ole kavandanud sukeldumisi neile laevadele ega tee seda ka tulevikus. Oleme mures ka Eesti vetes leiduvate paljude uppunud laevade puutumatuse pärast. 5. jaanuril Meremuuseumi algatusel Eesti Muinsuskaitseameti poolt kokkukutsutud ümarlauanõupidamisel kavandatud meetmed vrakisukeldumise reguleerimiseks Eesti territoriaalvetes on jooksmas liiva. Valitsuse vastava määruse projekt on Muinsuskaitseameti laual lebanud juba kaks kuud. Veebruarikuu viimasel päeval teatas nimetatud amet, et nad ei tule määruse elluviimisega, s.t. asjaosalistega kooskõlastamisega toime, kuna Kultuuri- ja Haridusministeeriumi juristidel puudub aeg määruse kuuest punktist koosneva teksti ülevaatamiseks. 2. märtsil k.a. võttis initsiatiivi oma kätte Veeteede Ameti peadirektori asetäitja hr. Kalle Pedak. Loodame parimat!

Meremuuseumi seisukoha sõnastas **Vello Mäss**

Echo—Sierra—Alfa—Golf

(Algus "Meremehes" nr. 2–3)

"Kapten Voolensil" oli elektronkaart, mis kursi hoidmise ja valimise kergemaks tegi. Õieti peaks ütlema, et tal oli kurss "peas" (mälus). Igal pool siiski masinat usaldada ei saa, mõnel juhul on inimene kindlam. Mehed olid seletanud küll, et Kieli kanalis sõidame ilma

Soe tubane laevajuhitöö: vanemtüürimees Nikolai Grintšuk.

selle abita. Sellegipoolest oli naljakas vaadata, kui ühe silla alt läbi sõites laev ekraanil kanalist välja hüppas ning tükk maad mööda maismaad sõitis.

Kogu illusiooni ilusast ja kergest meremehe–elust lõhkus Põhjameri, mis keset suurt suve tormi tegi. Olime just Kieli kanalist välja saanud, kui vastu ööd tuul tõusis ja meri karuseks muutus. Nagu laeva logiraamatus kirjas: 7. juulil kell 1.22 viidi laeva juhtimine üle tormitingimustele. See tähendas, et kapten ja II tüürimees, kelle vaht parasjagu oli, nägid öö läbi vaeva, et laeva lengerdust vähendada. Sagedased kursimuutused ei aidanud, sest niipea, kui natuke rahulikumasse kohta jõudsime, olid seal kalamehed oma laevadega ees. 20°–ne kreen vaevas laeva kõvasti, koispüsimine oli ühtviisi ebamugav nii neil, kel see piki, kui ka neil, kel põiki laeva. Pea sama lugu kordus 11. juulil Läänemerel, seal saime 18—20 m/s taganttuult, mis nii hull ei olnud. Merdnäinud mehed tegid oma tööd ja lohutasid: "See pole midagi, aga kui sa veel talvist Põhjamerd näeksid!" Lootsikois püsimine oli öösel küll raske, aga ma ei pidanud pärast poolmagamata ööd vahti minema.

Oli üks meeldejäävamaid elamusi, kuidas kokkuharjunud meeskond suudab laeva suurepäraselt manööverdada. Kui tagasiteel Holtenaus punkerdasime (puhtalt!), anti otsad ja eemalduti kaist nii sujuvalt ja täpselt, et igaüks vist ei suudaks tikutopsigi niimoodi lauda mööda nihutada. Tüürimees liikus kiiresti mööda silda ja ainult *kamandas*. Kui teda vaatasin, tuli millegipärast meelde ammune kohtumine ühe posijaga (peenemalt vist ekstrasens). Seisis too mu ees, oleks nagu otsa vaadanud, aga ilme oli selline, et mind ta küll ei näinud. Käelihased liikusid ja higi hakkas mööda nägu voolama nagu suure pingutuse puhul. Hetke pärast lõdvestus ning hakkasime juttu ajama. Samalaadset sisemist pinget oli sillas tunda mitmel puhul, eriti seal õnnetus Stockholmi saarestikus.

Kuidas see pinge maandub? Ei tea. Oleme lugemata arv kordi näinud, kuidas mehed plahvatavad ja kaotavad tasakaalu täiesti tühiste asjade puhul. Merel tehakse tööd, mille juures oma otsuste eest tuleb vastutada ja demokraatlike koosolekute jaoks pole aega. Muidugi kapten pahandab (oma rahulikul moel), kui madruseks munsterdatud Peterburi Mereakadeemia kursant teatab, et oskab roolis olla küll, aga laev pöörab hoopis käsklusele vastupidises suunas. Tuleb roolist ära saata ja oskaja mees asemele kutsuda, kuigi pole tema vaht. Meie kaks madrust olid tublid, iga töö sai tehtud rahulikult ja korralikult. Minnes telliti Kieli kanalis Saksa roolimehed, tagasiteel oli kapten omades kindel: "Mul on suurepärased madrused, saavad ise hakkama."

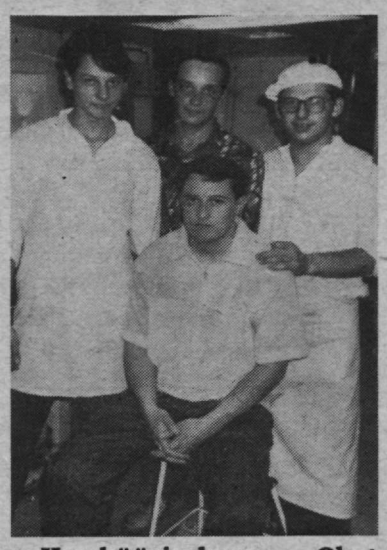
Neile kahele tähendas see lisapinget, sest tavapärane vahikord sai nende jaoks segi löödud. Praktikandist noormehel oli palju õppida; kui laevajuhtkond algajale navigeerimistarkusi selgitas ja mõningaid praktilisi ülesandeid andis, võis madruste suust ka parajat nöökimist kuulda: "Kui sa seda ülesannet kohe ära ei lahenda, jääd küll magustoidust ilma."

Söögiajad

on vahivahetuse järel teine komponent, mis laevaelu rütmi määrab. Meie laeva kambüüsipool oli tasemel, seda kinnitas kogu meeskond. Olevat ette tulnud, et mehed pikemat aega pea palja supi ja kotleti peal on olnud, kui õiget kokka pole saadud. Ka on hiljem kirjeldatud hoopiski ehmatamapanevalt kehva toitu, mis meeskonnale antud.

Sai imestada (vaikselt), et ilmselt on seekordne kokk kalalembene, aga näe, oskab seda nii mitmekesiselt serveerida. Seda, et hoopiski varud natuke soovida jätsid, sai kogemata kambüüsis kuulda. Laual oli vaheldusrikas ja maitsev toit.

Meie flaamlasest reisija, kes ka ise oli merd sõitnud ja poegki meremees, kiitis samuti ja rääkis loo illustreeri-

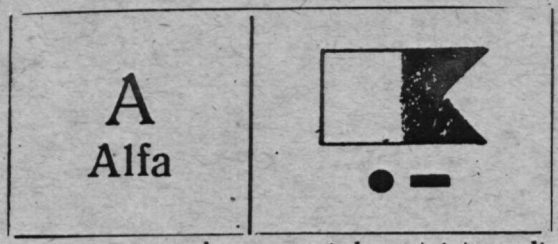


Kambüüsirahvas Oleg Surpatš, Vladimir Pankov, Sergei Filin ja Jevgeni Prostetsov.

maks kohanemisraskusi erinevate kultuuride vahel. Olevat kord olnud vene kokk Hollandi laevas. Toit läks väga üksluiseks ning kapten küsinud, miks ta ei too välja kaasaostetud puuviljakonserve. Lõunaks oligi igal mehel puuvili laual — liitrine plekkpurk nina all. Järgmises sadamas võeti värsket puuvilja. Õunu antakse, pirne ja banaane ka, aga kiivisid ei näe. "Miks?" küsib kapten. "Ma käin iga päev neid vaatamas, aga need on ikka veel rohelised," selgitanud kokk. Meie reisija lohutab, et ka Euroopas pole kiivid teabkuikaua tuntud. Mõne aasta eest uudistasid nad neid isegi.

Naljadest

Igasuguseid anekdoote erinevate rahvuste üle nimetatakse Läänes rassistlikuks. Räägivad aga neid kõik, ja mõnuga, eriti naabrite kohta. Enamik suudab ka oma rahva üle nalja heita. Laevas kuulsin esimest korda anekdoote moldaavlaste kohta. Ei teadnudki varem, et neist räägitakse. "Mina ka ei teadnud, enne kui moldaavlastega ühes laevas sõitma juhtusin," seletes jutustaja. "*Tahad* lugu ukrainlaste (hohollide) kohta," küsis ukrainlane ise. Mõnusaid pajatusi tuli. "*Kas võib* sulle eestlastest rääkida?" piidles sama mees silmanurgast reaktsiooni. Võis küll, lausa põnev, mis nad (ilmselt õrnas variandis) räägivad. Stiil oli selletaoline: "Isa sõidab kahe pojaga metsast koju. Ees vilksatab midagi üle tee. "Vist oli hunt," ütleb üks poeg mõne aja pärast. Jõuavad juba üsna kodu lähedale, kui teine poeg ütleb: "See oli hoopis rebane." Jõuavad koju, ema tuleb vastu. Isa kaebab: "Pojad on käest ära, kipuvad vaidlema."



Proleemidest

Arutatakse igasuguseid asju. Vahel naerdakse iseenese üle ja öeldakse, et meremehed on kõige rohkem lobisev rahvas. Neil on, millest rääkida sellele, kes merd ei tunne. Neil on aega mõelda, kui tahtmist on, ja arutleda, kui mõttekaaslasi on. Mida napib, see on jooksev informatsioon. Mis sünnib kodus, mis välismaal, millest lehed kirjutavad — see teave puudub.

Selgus, et raamat "Jäälõhkuja" (mõned katkendid avaldati ka "Rahva Hääles") oli tekitanud laevas paraja sensatsiooni ning saanud venekeelse laevajuhtkonna peaaegu lauaraamatuks, mida loeti, mille üle arutleti. Nimelt on selles raamatus ära toodud eelneva nõukogoliku ajalookäsitlusega täielikus vastuolus olevad seisukohad Teise maailmasõja puhkemise, Venemaa poliitika ja muu kohta, tõestuseks kasutatud lisaks arhiivimaterjalidele põhiliselt juba trükis ilmunud mälestusi, ajaleheartikleid, ka ülevaateid NL juhtivate organite tööst. Kõike seda analüüsides on autor tulnud järeldusele, et Venemaa oli üks sõja põhisüüdlasi, kui võtta kõige markantsem järeldus. See on mõtlema pannud. "Ma olen ju sadu kordi neid tankijooniseid vaadanud, mida ka kõik lasteajakirjad avaldasid, olin nende tehnilis–taktikaliste andmetega kursis, aga ma ei olnud kunagi enne selle peale mõelnud, et need ei olnud tõesti kaitseks mõeldud, neid ei saanudki selleks kasutada, vaid ainult rünnakuks," on üks tüüpilisematest järeldustest, mis selle raamatu põhjal tehtud. Me oleme siin natuke rohkem nendest asjadest teadnud, oleme natuke teistmoodi kogu sellele ajaloole vaadanud, ju on meil sellelaadilisi avastusi kergem taluda.

Miks sõidab merd nii vähe eestlasi? See küsimus üllatas, sest küsis mees, kes Tallinna Merekoolis käinud ja ligi paarkümmend aastat Eesti Merelaevanduse laevadel sõitnud. Küsimus oli esitatud ausalt, mitte ideoloogilise hüüumärgiga. Kas pole olnud kedagi, kellelt küsida, või polnud see probleem?

Nii palju Eesti ja Eesti me-

Vahis Tarmo Kirsipuu ja Oleg Surpatš.

resõidu ajaloost ei ole kunagi varem rääkida tulnud. Mitte ainult vene keeles, vaid ka saksa ja inglise keelt rääkijaile. Sest kui pardale tulnud sakslane lõpuks aru saab, et su lähim naaber on Venemaa (isegi Soome ei aita alati orienteeruda), et oled ühest neist Baltimaadest — see keskmine vist, mille pealinn on Riia (ikka ja jälle), leiad end järjekordselt joonistamas ja seletamas. Meie omad vähemasti küsisid: "Mis mees see Konga õieti oli?" või "Kas Voolens oli ikka aus kommunist?" Õnn, et Kongat on elus kohatud ja jutte tema kohta siiamaani heameelega räägitakse. Oli, mida vahendada.

Vastutasuks jutustati meresõitudest Aafrikas, Vahemeres, Põhja–Jäämeres, meie oma Läänemeres, merekoolis õppimisest. Kuulamist oli rohkem, kui iseendal rääkimist.

(Järgneb.)

Reet Naber

Kihnu Jõnni moodi

See oli mu esimene reis tüürimehe ametis. Olime paksus piimjas udus Ameerika idarannikul paar kuud mööda saatnud. Radistihärra tõi roolimajja kaldalt saabunud telegrammi. Tol ajal käis telegrammide vahetamine muidugi suure idanaabri keeles. Üks asi sai nüüd vähemalt selgeks: reisi lõpp ja meeskonna vahetus on Kanaari saartel. Lennukipiletid on kuuele meremehepassi omanikule, teised tuleb kodusadamasse saata sinnapoole minevate laevadega. Probleeme kui palju. Tavaliselt lõppesid need reisid ikka Tallinnas, ja sellepärast oli pardal nii palju tavalise passiga või viisata mehi.

Mina kui kolmas tüürimees sain korralduse välja arvestada kursid ülesõiduks ja ettenähtud saabumise aja. Oli vaja sõita diagonaalis üle Atlandi: Ameerika idarannikult Aafrika läänerannikule Kanaari saarte piirkonda. Kuigi merekoolis sai sellised arvestused teoreetiliselt läbi võetud, olin mina tol korral küll lõhkise küna ees. Koolis õpitule tuli praktilise töö ja meresõidu käigus ikka palju–palju juurde õppida. Ja eks koolis käies sai nii mõnestki vajalikust asjast muidugi ka kergemalt mööda mindud. See tuli hilisema töö käigus tasa teha ja uuesti üles soojendada.

Nüüd ei olnud kusagilt abi loota. Ümberringi oli vaid piimjas udu, ja ega ei tahtnud ka teistele oma koolis õppimata jätmisi näidata. Asusin hoolega maakaarte sorteerima ja neid sõidusuunas ritta panema. Aga oh häda, mõnda merekaarti ei olnud olemaski, olid vaid ookeani üldkaardid. Vähemalt see oli koolist meelde jäänud, et kui eksid kursiga ühe kraadi võrra, võid nii pikal meresõidul sihtkohast lõpuks oma 50—100 miili mööda panna.

Õige kursi määramise kohaks valisin söögisalongi kõige suurema söögilaua. Asetasin kõik olemasolevad kaardid ritta. Ja lõpuks ometi paistis teises otsas meie merereisi sihtpunkt! Nüüd asusin selle kõige tähtsama kallale. Aga oh õnnetust: need kursijoonlauad on nii poole meetri pikkused, mul aga oli vaja sirget kurssi üle ühe meetri kaartidele kanda. Panin ajud tööle: vaja välja mõelda, kuidas end aidata, et see kursi joon ikka täpsem oleks. Tuli meelde Kihnu Jõnni kasutatud püksirihm, kuid minu oma oli vana ja välja veninud. Mõtlesin ja mõtlesin; järsku jäi pilk peatuma kambüüsi harjavarrel. Just see, mida vaja, sirge teine ja pikkust ka parasjagu!

Olin just kaartide kohal ametis harjavarrele õiget suunda otsimas, kui tundsin selja taga raudset pilku. Meie kapten oli jälginud mu askeldusi juba pikemat aega. Kohe kuulsin ka komplimente, ja varsti olime mõlemad ametis õige kursi otsingul.

Kui mälu ei peta, oli see õige kurss kuhugi SE suunas ja sõidu kestvus alla kahe nädala. Pikk teekond võis alata. Lootsime merereisi ajal saada mõne astronoomilise asukoha, kuid ilm oli kogu ülesõidu sombune ja ookeanil kõva NE jõmm sees. Peaaegu kaks nädalat loksusime põiklaines. Viimastel sõidupäevadel sai kõvasti raadiopeilingaatorit krutitud, ja lõpuks ometi hakkasid Kanaari saarte aeroraadiomajakate kutsungid kostma. See meile vajalik piiksus millegipärast sealt, kust me teda ei lootnud leida, nimelt vasakult traaversilt. Pärast õige koha mahapanekut teiste laevade abiga tuli välja, et asusime üle 100 miili lõuna pool — merel on ju ka veel hoovused.

Leidsime sobiva leedukate baaslaeva, mis viis meie viisata mehed Klaipedasse. Meie kuuekesi võtsime aga suuna Kanaari saartele.

See kõik juhtus paarkümmend aastat tagasi.

Tüürimees X

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR

№ 1 - 1994
Teadaanded 001-366
Seisuga 1.03 1994

TEADAANDED MEREMEESTELE
NOTICES TO MARINERS

Väljaandja: Eesti Veeteede Ameti
Tuletorni-Hüdrograafiatalituse
Navigatsiooni-info osakond

Published by Estonian National Maritime Board
Lighthouse & Hydrographic Department
Navigation Information Division

Toimetaja / Editor: Lembit Mõtlik

Aadress:
Viru 9 Tel.: (372+ 2) 45 06 21
EE0100 Tallinn Telex: 173 833 THTEE
ESTONIA Fax: (372+ 6) 39 77 43

Ilmus "Teadaanded meremeestele" esimene number

Eesti Veeteede Ameti Tuletorni–Hüdrograafiatalituse navigatsiooniinfo osakonna väljaandel ilmus "Teadaanded meremeestele" nr. 1 seisuga 1. märts 1994. Väljaanne sisaldab 366 navigatsioonilist teadaannet Eesti ranniku ja saarte tuletornide, tulepaakide, liitsihtide, päevamärkide ja poide kohta, nende praegust seisukorda, koordinaate ja kaarti, millel neid leida.

Kaardinumbrid 507 ja 516 vastavad Eesti merekaardi numbritele, ülejäänud on antud 1992. a. Venemaa kakskeelsete merekaartide kataloogi järgi.

Meremärgid on "Teadaannetes..." jaotatud kolme ossa:

Osa 1 hõlmab Põhja–Eesti rannikut ja saari Narva–Jõesuust Osmussaareni;

osa 2 — Lääne–Eesti rannikut kuni Heinasteni, Hiiumaad ja Vormsit;

osa 3 — Saaremaad, Muhumaad ja Ruhnu saart.

Esmakordselt on avaldatud andmed 27 uue või varem salastatud meremärgi kohta. "Teadaanded meremeestele" ilmuvad iga kuu 1. kuupäeva seisuga. Järgmistes numbrites on kavas avaldada meil väljaantavate merekaartide kataloog, andmed varem avaldamata tuletornide, tulepaakide ja liitsihtide kohta, samuti operatiivsed navigatsiooniolude muutused.

Ühtlasi tahaksin pöörduda kõigi meremeeste ja merega seotud inimeste poole. Kui Teil on Eesti rannikualade kohta navigatsioonilist infot, mida võiks teistelegi teavitada, palun allakirjutanuga ühendust võtta.

"Teadaanded meremeestele" saab tellida aadressil Tallinn, Endla 2 või telefonil (22) 45 06 21.

Eesti Veeteede Ameti Tuletorni–Hüdrograafiatalituse navigatsiooniinfo osakonna juhataja Lembit Mõtlik

"Eesti Veeteede Ameti Teataja"

1993. aasta väljaandest on tellitud täiendav tiraaz.

Komplekt maksab 90 krooni.

Lähemal ajal saab trükitud värvialbum Eesti Vabariigi Valitsuse 27. aprilli 1993. a. määrusega nr. 126 kinnitatud Eesti Veeteede Ameti töötajate, Eesti Merehariduskeskuse töötajate ja kadettide ning mere– ja jõelaevade juhtkonna vormiriietuse ja ametialaste eraldusmärkide kirjeldusega. Hind 50 krooni.

"Veeteede Ameti Teataja" 1994. aasta tellimishind on 120 krooni.

Tellimuste vormistamiseks on vaja raha üle kanda Eesti Veeteede Ameti arveldusarvele nr. 141144 Eesti Sotsiaalpangas ja ära näidata tellija täpne aadress.

Teavet tellimuste vastuvõtmise kohta saab Veeteede Ametist aadressil EE0001 Tallinn, Tartu mnt. 13, tel. 43 04 54 või 42 62 50.

"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 8. numbrist 67 krooni,** mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70,
Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" tellimus.

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on **aastatellimuse hind 250 krooni.**

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi *(Subscription International Ltd.)*. Sel juhul on I—III postitsooni hinnad järgmised:

3 kuud 27—29$
6 kuud 31—35$
12 kuud 39—46$

Tasuda võib krediitkaartidega: *Visa, Mastercard, Access, American Express.* Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription Internationali* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata
faxil +372 2 527 555 või aadressil:
"Meremees" Subscriptions Departement
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832

Head lugemist!

ESTLINE
Esman
ESCO
N-TERMINAAL
TALLINK
inreko
ESTMA
TALLINNA SADAM

Neile, kes ootavad . . .

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. märtsil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Chinwangtaost Itaaliasse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Muugalt Houstonisse
"PAUL KERES" — Ventspilsis
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Norrast Rotterdami
"GUSTAV SULE" — teel Lissabonist Peterburisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Peterburist New Orleansi
"HAAPSALU" — teel Santosest Port Limoni
"VILJANDI" — teel Peterburist New Orleansi
"RAKVERE" — teel Århusist Helsinkisse
"NARVA" — teel Tamperest Altamirasse
"VALGA" — teel Norfolkist Kaliningradi
"ANTSLA" — San Pedros
"KEILA" — Tutticorinis
"KUNDA" — teel Kalundborgist Las Palmasesse
"KADRINA" — teel San Pedrost Casablancasse
"PALDISKI" — teel Salvadorist Leixoes'sse
"LOKSA" — Koplis
"MAHTRA" — teel Suezist Colombosse
"SOMPA" — teel Turust Jeddah'sse
"KEHRA" — teel Batast Leixoes'sse
"AEGVIIDU" — teel Madrasest Mangalore'i
"KUIVASTU" — Szczecinis
"KUUSALU" — Prais
"PARILA" — teel Suezist Santanderisse
"RAKKE" — Casablancas
"VALKLA" — Bandjulis
"TAMSALU" — Sao Francisco do Sulis
"PIHTLA" — teel Dublinist Tallinna
"ORJAKU" — Porto Praias
"TOOTSI" — Iljitševskis
"GRUMANT" — Iljitševskis
"GULBENE" — Iljitševskis
"RISTNA" — teel Famagustast Derince'i
"HELTERMAA" — Whampoas
"NAISSAAR" — Rotterdamis
"VAINDLO" — teel Carinost Ghenti
"FRISOHAVEN" — teel Varnast Terneuzeni
"MUHU" — teel Põhja–Rootsist Oskarshamni
"ABRUKA" — teel Nikolajevist Sevillasse
"VILSANDI" — teel Kaskinenist Fredericasse
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Hamburgi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — Koplis
"KESSULAID" — teel Tallinnast Drammenisse
"VIIRELAID" — teel Rostockist Tallinna
"MANILAID" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"SUURLAID" — Tallinnas
"HEINLAID" — Tallinnas
"VIINISTU" — Grangemouthis
"KOLGA" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"PURTSE" — Tallinnas
"VOOSI" — teel Antwerpenist Tallinnasse
"PAKRI" — Rotterdamis
"AMBLA" — Rotterdamis
"ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Alvikisse
"AEGNA" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"KABALA" — teel Tallinnast Vlissingeni
"MOHNI" — Muugal
"RAPLA" — Moerdijkis
"RAUGI" — Moerdijkis
"TORMA" — Rotterdamis
"SUURUPI" — Kaliningradis
"SOODLA" — teel Larvikist Läänemerele
"KLOOGA" — teel Rouenist Lissaboni
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — Århusis
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" —Tallinnas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell.

Järgmine number ilmub aprillis

Toimetuse aadress:
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 1224

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR