MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast
XI aastakäik

Nr.13 - 14 (213 - 214) Kolmapäev, 25. august 1999 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- Palk lõpuks käes lk. 2
- "Lennuk" valmistub reisiks lk. 3
- Valged laevad Tallinnas lk. 4
- MEREPÄÄSTJA lk. 5–6, 15–16
- MEREVÄGI lk. 7–8, 13–14
- MEREHARIDUS lk. 9–12
- Eesti Meremuuseumis lk. 18
- Suvejutt XXXII lk. 19

Kundas peeti neljandat korda merepäeva, Kuressaares kestsid mereüritused mitu päeva. Huvi laevade vastu on kestev. Lähemalt lk. 3, 8, 13 ja 16.

Minister arutas Silja Line'i omanikuga *tax-free*-kaubanduse võimalusi

Pressiteade

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson kohtus täna "Silja Line OY" enamusaktsiate omanikfirma "Sea Containers Ltd" presidendi ja omaniku James B. Sherwoodiga. Kohtumise põhiteema oli *tax-free*-kaubanduse lõpp Euroopa Liidus ja sellega seoses Eestile avanevad võimalused.

Nii Toivo Jürgenson kui James B. Sherwood leidsid, et Eesti peaks taotlema ühinemisläbirääkimistel Euroopa Liiduga üleminekuperioodi *tax-free*-kaubandusele. See oleks kasulik nii laevafirmadele kui ka Eesti riigile. Jürgensoni sõnul tooks üleminekuperiood täiendavaid investeeringuid Eesti infrastruktuuri arendamiseks ning hoiaks ära järsud tagasilöögid turismisfääris.

Tax-free-kaubanduse kadumisega võivad piletihinnad reisilaevadel tõusta kuni kolm korda, mis omakorda vähendab kindlasti reisijate arvu.

Teine olulisem teema, mida kohtumisel käsitleti, oli laevade registreerimise võimalus Eesti laevaregistris. "Silja Line'i" esindajad tundsid huvi, milliseid tingimusi esitatakse registreerimisel ja kas Eesti lipu all sõitvatel laevadel on piiranguid laevameeskonna moodustamise põhimõtetele ehk kas laevadel on võimalik kasutada segameeskondi, mis koosneksid nii Eesti kui ka välisriigi kodanikest. Mõlemad pooled on avatud edaspidiseks koostööks, et neid teemasid põhjalikumalt käsitleda.

12. august 1999

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

Kümme aastat "Meremeest"

8. augustil 1989 ilmus "Eesti Meremehe" 1. number. Praegune, 213. ajalehenumber erineb tollasest nii nime ("Eesti Meremees") ja värvi (roheline) kui ka väljaandja (Eesti Merelaevandus), rahastajate ja toimetuskoosseisu poolest (praegune alustas 15. novembril 1989). Sisust rääkimata.

Just nii, nagu praegune Eesti elu erineb tollasest, on ka "Meremees" muutunud. Suuremate (moe)muudatusteta välisilmes või keelepruugis on "Meremees" üle elanud kõik teised samal ajavahemikul ilmunud merenduslikud perioodikaväljaanded.

Tegu on huvitavaima ja sündmusterohkeima kümnendiga viimase viiekümne aasta jooksul. Sel ajal sai ENSV-st Eesti Vabariik, laevadel heisati Eesti lipp. Tulid kodanikud, valimised ja oma raha. Aga ka eri värvi passid ja teenistusraamatud, erivärvilised parteid, haigekassa ja elatusraha. Lahkus Vene sõjavägi. Avati ja suleti ettevõtteid, alustati laevaliine. Saadi kingiks, renditi, osteti ja müüdi laevu.

Toimetuse jaoks on radikaalseim pööre olnud väljaandja vahetus aastavahetusel 1991/92, mil Eesti Merelaevanduse ajalehest sai Eesti Meremeeste Liidu ajaleht.

Alates 1992. aastast ilmub "Meremees" tugevamate merendusettevõtete toel. Viiekroonine kaanehind jääb ajaleheeksemplari omahinnast kaugele maha, mistõttu merendusuudiseid saab lugeda nii, et selle eest maksab keegi teine. Mõistmist, et niisugune nišileht on vajalik ning oma merendusleheta Eesti oleks millegi poolest vaesem, on suuremate merendusettevõtete juhtkonnas seni jätkunud.

Toimetus tänab autoreid ja abilisi, kes aitavad lehte jõuda sündmustel ja probleemidel, mis merenduslehe lugejaile huvi pakuvad.

"Meremehe" koduleheküülg: *www.online.ee/~meremees*

Ring ümber Läänemere

Rootsi printsessi ja Taani printsi kaisutus Öresundi sillal sulges puuduva maismaalüli ringil ümber Läänemere. Võiks arvata, et nüüd sõidetakse laevaga vaid siis, kui see on otsem, kiirem, mugavam ja odavam. Küllap mõjutab silla valmimine ka Eesti laevafirmasid.

Estline AS-i kaubaveoosakonna juhataja **Mart Maandi** arvas: "Palju autosid tuleb nüüdki Taanist parvlaevaga, kindlasti on sildki meile positiivne. Ei ole veel kuulnud, mis tasemel hinnad lõpevad: sild hakkab nende parvlaevadega võistlema.

Meie kaudu sõites on piiri ületamine lihtsam, aga kui Poola–Leedu tee on odavam, minnakse sealtkaudu. Et sild on üks lisakonkurent, langevad kindlasti autode üleveo hinnad Taani väinas.

Meil on kliente, kes tulevad autoga isegi Portugalist, aga ka Saksamaalt ja Taanist. Lõviosa kaupa veetakse siiski mööda *Via Balticat*, sel on oma perspektiiv.

Kauba jaoks on piiriületus lihtne: Euroopa Liit algab juba Rootsist. Autojuhi jaoks on reeglid riigiti erinevad. Vene autode tõttu, mis sõidavad läbi Soome, võib sild ka "Silja Line'i" mõjutada."

Hansaliin OÜ direktor **Aleksander Froš** lisas: "Kavatseme Vene vedajatega sel teemal rääkida – tänagi rääkisin Moskva vedajate ühendusega –, et pakkuda end neile partneriks. Vene vedajad peavad taotlema Eesti viisat, mida on raskemgi saada kui Rootsi viisat. Näiteks pika Norra viisaga autojuhile antakse Eesti läbimiseks ühekordne transiitviisa. Kui aga firma on Rostovis Doni ääres ja lähim Eesti konsulaaresindus Moskvas...

Vedajad üldjuhul läbi Poola sõita ei taha, seal on veel mingid lisamaksud kehtestatud. Olgugi laevapilet kallim, eelistavad nad laeva, sest teavad siis täpselt, millal kohale jõuavad. Saavad olla oma klientidele paremad partnerid, kui ei viida paari päeva Valgevene, Poola ja Saksamaa piiril."

Eesti Merelaevanduse tegevdirektori asetäitja **Jaan Kalmus** juhtis tähelepanu sillale Taani väina laevaliikluse konkurendina: "Seni liikusid parvlaevad üle väina 3–4 kohast, aga seda liiklust on kõvasti vähendatud. Nüüd kuhjub liiklusvool Malmösse ja kui üle silla sõit kalliks osutub, on see uus omamoodi monopol. Tõenäoliselt sild kaubavoogude liikumist drastiliselt ei mõjuta, aga eks seda näita statistika."

Madli Vitismann

Rootslastele tutvustas Öresundi silla ehitamist kevadel ilmunud 6-kroonine Põhjamaade-mark.

Eesti meremehed ootasid ligi aasta Marokos palka

Lapsinvaliidi kasvataval Tatjanal olid silmad pisarais, kui ta otsis koos seitsme saatusekaaslasega meremeeste ametiühingust abi, et oma laste isa koos palgaga Marokos seisvalt kalalaevalt tagasi saada.

Tatjana ja tema kaks kasvueas poega vaevlesid üürivõlgades, nagu paljud 59 baaslaeval "Lanzardo" olnud meremehe omastest, kes ootasid terve aasta oma toitjaid koju. Paljudel naistel olid kaelas ligi kümne tuhande krooni suurused korterivõlad, lisaks sellele oli raha laenatud söögi ja ravimite muretsemiseks. Mitme meremehe naisel kogusid sugulased üüriraha, et neid tänavale ei heidetaks.

23. juunil 1998 Tallinnast Agadiri lennanud meremehed said ookeanil kala püüda vaid kolm kuud. Siis lagunes hoolduseks nappiva raha puudusel Panama firmale "OS Worldwide S.A." kuuluva Läti lipu all sõitva "Lanzardo" masin ning laev arestiti temal lasuvate võlgade tõttu.

Pärast laeva omanikfirmale tagastamist seisis see koos eestlastest ja venelastest meeskonnaga Maroko vetes Dahla lähedal ankrul. Meeskonnale pakuti võimalust koju lennata, kuid väljateenitud palgast ilma jääda. Seetõttu soovitas Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees Jüri Lember suve alguses meeskonnal laevale jääda, kuni palk välja makstakse.

Lemberi arvamuse kohaselt võis meeskonna palganud firma "Nirkon" olla seotud laeva omaniku ja rentnikuga ning kogu äpardunud majandustegevuse tulemusel püüti kõik otsad vette peita.

"See on ka selge, et pärast ei saa nad sellest pankrotipesast enam midagi ning nende pered jäävad endiselt võlgade käes vaevlema," sõnas Lember, kui meremeeste naised tema poole pöördusid.

Pettur siiani karistuseta

"Lanzardo", mis seilas 1997. aasta detsembrini "Karapau" nime all, on üle 100 meetri pikkune kalapüügi baaslaev ning kuulub Panama firmale "OS Worldwide S.A". Laev oli renditud väidetavalt Iirimaal registreeritud firmale "Colsberg Holdings", kes palkas meeskonna, kasutades Tallinnas Puhke tänaval asuvat vahendusfirmat "Nirkon".

Ligi aasta tagasi mehed merele lähetanud "Nirkoni" juht Sergei Netšaijevski ei võtnud tuhandeid dollareid ja mehi koju nõudvaid naisi jutule, väites, et tal pole "Lanzardoga" midagi tegemist. Netšaijevski ütles naistele: "Ise saite petta, et ainult hamburgeriraha eest tööle läksite." Samas oli Netšaijevski see, kes võttis kõigilt töölesoovijailt 500 dollarit töölepingu sõlmimise eest.

Tööinspektsioon uurib "Lanzardo" juhtumit siiani tulemusteta, küündimatu majanduspolitsei keeldus aga Lemberi avalduse kohta kriminaalasja algatamast.

Hullem kui vangla

"Neil oli seal isegi seep otsas, rääkimata hambapastast," kirjeldas paar korda kuus koju helistavate meeste olukorda üks naistest.

Madrus Juri Bulavetski, kes oli laeval kaks reisi järjest ja sai poolteist aastat kestnud merel-oleku ajal maale vaid paarikümneks remondipäevaks, peab üheksakuist palgaootamist kogu maailmast eraldatud laeval hullemaks kui vanglat. Ainus, mis meestele sõjas laevaomanike vastu lootust andis, oli Bulavetski (40) sõnul raadiotelefon, millega sai koju helistada. Siiski ei kippunud mehed koduseid hirmutama ja nii mõnigi naine sai alles enamiku meeskonna kojusaabumise ajal 14. juulil 1999 lennujaamas teada, et 59 pikaks ajaks laeva palka ootama jäänud meest elatus tihti kuu aega järjest vaid kalast ja riisist.

Madrus Sergei Dorosinetsi (42) sõnul vahetas riisi vahepeal välja kaldalt toodud leib. "Kogu aeg sõime sedasama külmutatud kala, mida olime kolm kuud püüdnud ja mis aitas meil üle elada ülejäänud üheksa kuud," ütles Dorosinets. Laevaomanik toimetas toiduaineid alusele juhuslikult ja pikkade vahedega, meeste arvates soovis ta ilmselt murda nende vastupanu, et nad palgata koju naasma nõustuksid.

Bulavetski sõnul nägi meeskond Maroko kallast kaugelt ja mingit võimalust kokkujooksnud mootoriga laevalt sinna pääseda polnud. "Aeg-ajalt aitasid meid Venemaa ja Läti traalerid, kes läheduses kala püüdsid. Nemad loobusid osast oma toidumoonast, et me veidi vaheldust saaksime," rääkis Bulavetski, kes läks Lanzardoga merele 1997. aasta novembris.

Las Palmasest Madriidi kaudu Stockholmi ja sealt Tallinna jõudnud meremehed kinnitasid nagu ühest suust, et ligi aasta teadmatuses ja halvasti toidetuna merel kõlkuda on hullem kui vanglakaristus. Maha põrnitseva Bulavetski sõnul on tema tervis kahe järjestikuse mereisiga täiesti läbi ja närvid vajavad ilmselt väga pikka kosumist. "Mina enam kalalaeva ei lähe," karjus üks noor madrus lennujaama trepil vastu tulnud sõpradele.

Pääsesid juulis koju

Läti lipu all seilav kalalaev "Lanzardo" jõudis juuli esimesel nädalal Las Palmasesse Kanaari saartel, sest "OS Worldwide S.A." müüs selle kohalikule kalapüügiga tegelevale firmale. Omanikfirmast lubati, et niipea, kui puksiir on liikumisvõimetu aluse sadamasse toonud ja otsad kaile kinnitatud, on meeskonnal võimalus kätte saada jonniga välja võideldud palk.

Kümme kuud Maroko ranniku lähedal ankrul kõlkunud traaleri "Lanzardo" Eesti elanikest meremehed langesid 14. juuli hilisõhtul Tallinna lennujaamas nutvatele naistele kaela. Sõbrad ja sugulased ummistasid lennujaama aiaäärse juba veerand tundi enne lennuki maandumist. Lokitud ja värvitud, üksikuid pisaraid poetavad naised tikk–kontsadega kingades, roosi– ning nelgikimbud käes, kõndisid ärevalt omavahel lobisedes.

"Nad tulevad ju, pesemata ja väsinud, aga meil pole Lasnamäel sooja vettki," muretses ühe meremehe abikaasa. Pitskleitides tüdrukutirtsud ja põlvpükstes poisipõnnid vanaisade kukil uurisid ärevalt maandunud lennuki juurest terminaali jõudnud busse, millest välja astujad võeti vastu rõõmukisa ja kätevehkimisega. Läbi piiri- ja tollikontrolli ükshaaval ootesaali pudenevad mehed võeti vastu nagu loteriivõidud, kallistustes voolasid vastastikku rõõmupisarad.

Üks mees viis oma lillekimbu Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu (EMSA) liidrile Jüri Lemberile, tänades teda välja võideldud palga ja kojusõidu eest.

Kui üks naine äkki terminaali nurka hüsteeriliselt nutma jooksis, selgus, et kõik mehed polnud siiski Tallinna jõudnud. Algselt "Lanzardo" pardal olnud 61–st meeskonnaliikmest olid kaks laevast lahkunud varem oma rahakoti peal, seitse jäänud kokkuleppel uue omanikuga laeva uuele meeskonnale üle andma ning kaheksa takerdunud Madriidi lennujaamas piirikontrolli. "Äkki oli neil mingi probleem kaasatoodud asjadega," ütles madrus Sergei Dorosinets, kes oli näinud, kuidas tolliametnikud nende kompse lahti harutasid. Tõde selgus ja mehed tulid välja järgmisel päeval, kui selgus, et juba teel kojupääsemist tähistanud mehed olid jäetud lennukist maha, sest olid liiga palju napsi võtnud.

Küllike Rooväli

Kommentaarid traallaeva "Lanzardo" juhtumi kohta

Maikuu kolmandal nädalal pöördusid EMSA kontorisse õnnetud ja abitud naisterahvad, kes olid masenduses ja pettunud nii tööpakkujas (S. Netšaijevski), Eesti kohtusüsteemis, ametnikes ja töövaidlusorganites, kui ka kõigis ametiühingutes (Eesti Veetransporditöötajate Föderatsioon, Kalanduse Ametiühingu Liit), kelle poole selle hetkeni pöördutud. Mehed olid selleks ajaks olnud kodunt eemal 11 kuud ja lahendust ei paistnud kuskilt. Ilma palgata ja korrektse töölepingu puudumise tõttu ei olnud meestel mõtet tagasi tulla – siis ei oleks neile sentigi makstud.

Peale kirjaliku avalduse saamist kaasas EMSA küsimuse lahendamisse sotsiaalministeerimi, siseministeeriumi, välisministeeriumi, laevaomanike liidu ja Läti Meremeeste Ametiühingu – laev töötas Läti lipu all. Teatavasti lahenes palgavõitlus pärast EMSA ja laevaomanikku esindava advokaadibüroo vahelist vägikaikavedu 185 000 $ (2,8 miljonit EEK–i) väljamaksmisega Las Palmases ja meeste naasmisega. Saada oli neil meile laekunud informatsiooni põhjal 224 000 USD–d. Eeldatavasti jätkuvalt kelmusega tegeleva kodanik Sergei Netšaijevski ja tema selja taha varjunud finantsgrupeeringutega ei kavatse EMSA protsessi lõpetada.

Vaatamata kriminaalasja algatamisest keeldumiseteatele, mis laekus EMSA–le 16. juulil keskkriminaalpolitsei majanduspolitsei ülemkomissar Henri Sepalt, ei kavatse me veel loobuda. Praegu käib täiendava materjali kogumine ja on planeeritud ühisnõupidamine EMSA ning asjasse kaasatud valitsusasutuste tippametnike tasemel. Eesti riigil ja ametiühingutel on aeg lõpetada, käed rüpes, sigaduste kõrvalt vaatamine.

Jüri Lember

Viis ja pool tuhat laeva

AS Tallinna Sadam jaanuarist juulini

Kaup	Kogus (t)	Kasvuprotsent	Osakaal
Kaubaliigid			
konteineris	354 200	2,9	2,4%
segalast	2 124 300	–3,7	14,1%
puistlast	2 180 700	1,8	14,5%
vedellast	8 539 200	53,7	56,6%
veeremid	1 831 600	0,2	12,1%
mittemereline	57 300	70,0	0,4%
konteinereid (TEU)	37 679	11,7	
Kokku	**15 087 300**	**24,6**	
Veosuunad			
eksport	1 842 800	2,3	12,2%
import	1 476 200	–10,4	9,8%
transiit	11 711 000	35,7	77,6%
Eesti–sisene	–	–	0
Reisijad			
Helsinki–liinil	2 694 600	10,3	77,5%
Stockholmi–liinil	252 400	18,8	7,3%
Rostocki liinil	65 800	–	1,9%
merematkel	451 100	4,5	1,9%
kaubalaevadel	12 000	–	13,0%
Kokku	**3 475 600**	**12,3**	
Laevad			
reisilaevad	3 228	28,8	58,7
kaubalaevad	2 274	4,1	41,3
Kokku	**5 502**	**17,3**	

Juulis kiiresti Helsinkisse

Ettevõte	Reisijaid	Sõidukeid
Hansatee	76 969	7 182
Lindaliin	23 516	
Nordic JetLine	68 500	3 975
Kokku	**168 985**	**11 157**

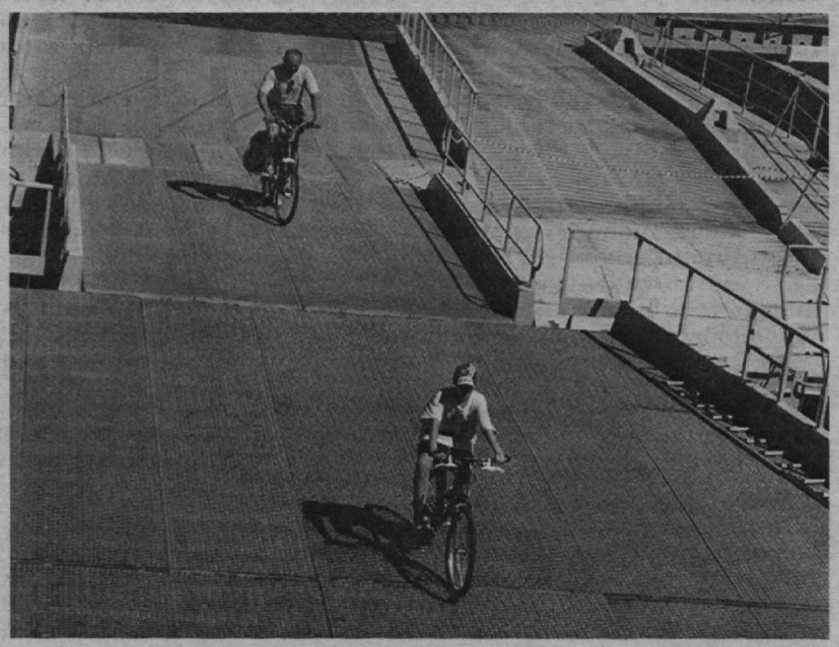
"Hansatee" teatel on tänavu Tallinn–Helsinki liinile lisandunud "AutoExpress" ligi 6000 sõiduauto ja sajakonna bussi kõrval vedanud muidki sõidukeid, ka kaherattalisi: 216 mootorratast ja 187 jalgratast. Ära jäi paarkümmend reisi. "Hansatee" turuosaks kiirlaevaliinil kujunes uue katamaraani abil 45,5% reisijaid ja 64% sõidukeid.

Andres Gross Lindaliini AS–ist hindas juulikuud heaks. Ttiiburid viisid iga päev üle lahe 800 sõitjat, mõni päev koguni 1000. Kuigi konkurentide uued laevad on ära meelitanud ligi veerandi tiiburisõitjaist, vastas Andres Gross küsimusele, kas katamaraanid söövad tiiburid liinilt välja: "Ei saa nii öelda, sest majanduslikult on meie tegevus selgelt plussis." Tiibureil jäi juulis ära 16 reisi. "Lindaliin" vedas juulis kahe tiiburlaevaga 13,9% kiirlaevareisijaid.

"Nordic JetLine'i" müügijuhi Sigrid Tammese sõnul oli reisijate arvu kasv juuniga võrreldes väga suur, laevade keskmine täituvus üle 50%. Tipp–päevi polnud märgata, reisijaid jätkus kogu juulikuuks. Ära jäi 2 reisi. "Nordic JetLine'i" turuosaks kiirlaevade hulgas jäi juulis 40,5% reisijaid ja 36% sõidukeid.

Juulis sõitis Tallinn–Helsinki liinil 607 016 reisijat, neist üle veerandi, 27,8% kiirlaevadega.

Madli Vitismann



Ka jalgratas on sõiduk, millega välismaale minna. Isa ja poeg sõidavad parasjagu "AutoExpressi" autotekile.

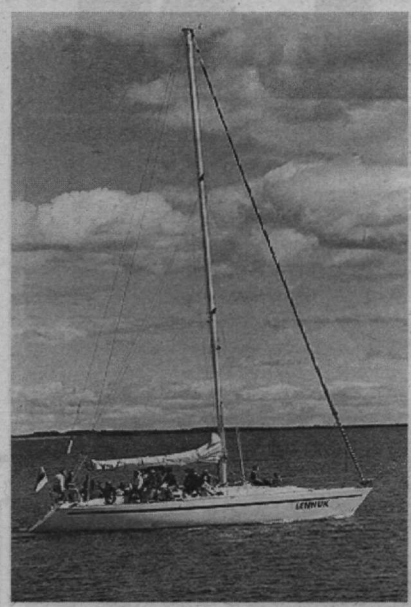
Reisijaid juulis Tallinnas

Merematkelaevadel	96 892
liinireisilaevadel	670 289
kaubalaevadel	3 391
Kokku	**770 572**

Reisijaid juulis Muuga sadamas

Cinderella	67 921
Neptunia	715
Splendour of the Seas	3 815
kaubalaevad	444
Kokku	**72 895**

Lennuk



Harjutused Saaremaa vetes.

Ümbermaailmareisiks valmistuv "Lennuk" oli kindlasti üks olulisemaid Kuressaare merepäevade vaatamisväärsusi. Nasvalt ja Roomassaarest käis ta mitmeid kordi väljas. Seisuaega niivõrd, et meeskonnale natuke kohvipausi ja ligiastujaile uudistamisaega anda.

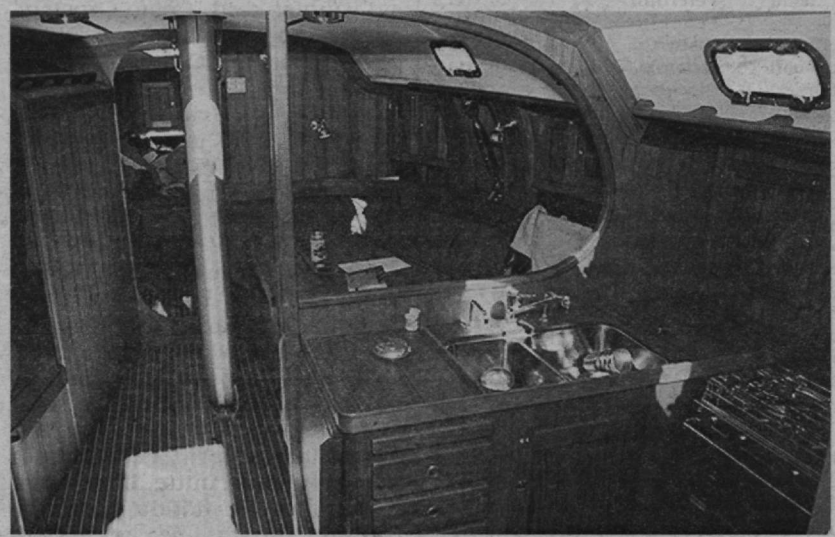
Jahi kallal on tõsist tööd tehtud, on tunda, et igasuguste pisiasjade peale on mõeldud. Kapten **Mart Saarso** sõnul on veel üht-teist vaja mereoludes paika loksutada. Muljetavaldav on töö, mis meeskond on teinud jahi ettevalmistamiseks. Saarlaste kätetööna valminud puidust sisustus aga peaks meeskonnale pikal reisil kindlasti koduse sõbrakäe meelde tuletama. Saaremaalt saadi nende päevade sees ka lapitekid ning oma kotermanngi.

Meeste vaim on valmis. Kai pealt jahi minekut vaadates oli maaroti kõhklus tõsine, et sellise väikese alusega ja ... "Mina küll läheksin kindlasti, see paistab nii hea mineku ja kujuga jaht olevat," ei tekkinud merekarul kahtlustki meeste ettevõtmise asjalikkuses.

Reet Naber
Rene Riisalu fotod

Vöörikajutis on igas õõnsuses kapid.

Saarlased panevad oma hea nime panti,...



...et kõik oleks käepärane, mgav ja vastupidav.

Mere magnet

Meie laevastikus on taas "Ahto"–nimelisi aluseid. Ja tänavu alustavad meie mehed jälle kord ümbermaailmareisi purjepaadiga. See ärgitab meenutama Paljassaare poissi **Ahto Valterit**, kes mitmel korral üritas väikese purjepaadiga ümber maailma purjetada, ent jõudis vaid Ameerika mandrile. Ettevõtmine jäi ikka ja jälle majanduslikel põhjustel pooleli.

Juttu tuleb eelkõige selle tuntud purjetaja taustast, mitte ta mereretkedest, millest on "Eesti Meremehes" 1991. a. juba juttu olnud.

Enne Tallinna asumist töötas Ahto Valteri isa Loksal sadamakaptenina. Kaugsõidukapten Rudolf Valter oli kaua mitmesugustel laevadel ulgumeredel seilanud, lõpuks sai tal aga kaptenisillast villand, ning ta otsustas elama asuda pere juurde kuivale maale, ent siiski mereteenistusse jääda. Loksa oli esialgu sobiv koht, sest seal oli meri ning laevu. Ent aeg näitas, et see oli liiga vaikne kohake, ning et sirguvatele poegadele – peres kasvas neli poega, kellest kõigist said meremehed ja laevakaptenid – arenguks paremaid tingimusi pakkuda, otsustati Tallinna kolida. Perekonnapea sai Miinisadama kapteniks, ühtlasi juhtis ka mereskautide ning –gaidide rühma.

Kopli poolsaar hakkas Rudolf Valterile meeldima, ning ta kauples endale endise Kopli mõisa vabaks jäänud maa–alalt krundi. Selle rendileping sõlmiti esialgu kuue aasta peale. Millegipärast see aga kohalikele elanikele ei meeldinud, ja kuigi leping oli jõus, loobusid Valterid krundist ning asusid elama hoopis Paljassaarde, kus vaba maad jätkus kõigile soovijaile ning jäi veel ülegi.

Uues kohas meeldis perele väga, sest meri oli ümberringi ja lainete müha ning laevaviled kostsid tuppa. Oma kahekorruselise elumaja ehitas vana merekaru Tagasaare külla merevees vettinud palkidest, et eluruumides oleks alati mere hõngu ja mõjuks mere magnet. Valterite põllumajanduskallakuga majapidamisest sai üks Paljassaare eeskujulikumaid. Neil oli laudas seitse lüpsilehma, noorloomi, kodulinde ning hobune, ühesõnaga kõik, mida vajab üks korralik enesest lugu pidav põldur.

Merd polnud aga ometi võimalik unustada. Vabadel hetkedel kalastati ning tehti lõbusõite Tallinna lahel. Tihti külastati Naissaart, kus kaptenil elas palju sõpru – laevakapteneid, tüürimehi ja üldse meremehi. Pojad käisid, kui ilmastik ja tuul lubasid, paadiga linnas koolis. Hommikul jäeti paat Miinisadamasse, pärast koolipäeva võeti aga seilid jälle üles ning kurss Paljassaarde oma sadamasse.

Isa eeskujul said kõigist poegadest vaprad meremehed–kaugsõidukaptenid. Oli ju isa Ahtole, Ukule, Kõule ja Jarilole nimedki pannud (mere)jumalate järgi, et need võtaksid pojad oma kaitse alla.

Manivald Kuik

Purjetajad helistavad koju Ericssoni telefoniga

Pressiteatest

Ericsson Eesti AS toetab kaugpurjetamise projekti "Eesti lipp ümber maailma" 100 000 krooniga, selleks sõlmiti koostööleping Kaugpurjetamise Seltsiga "Thetis". Leping kehtib kuni projekti lõpuleviimiseni 2000. a. detsembris.

Vastavalt lepingule kuulub jahi varustusse 50 000 krooni väärtuses Ericssoni mobiilsidetehnikat: mobiiltelefonid, pisiarvuti ja mobiilside lisavarustus (paigalduselemendid, välisantenn jms.) Ülejäänud 50 000 krooni ulatuses toetab Ericsson projekti rahaliselt.

Ericssoni tütarfirmasid on 130 riigis ja neis töötab kokku 100 000 inimest. Nii leitigi firmas, et eestlaste projekt ümber maailma purjetada väljendab hästi ka Ericssoni globaalseid eesmärke. Seetõttu otsustati ettevõtmist toetada ning seeläbi aidata ka Eesti tuntust suurendada.

27. juuli

Ericsson Eesti

Toimetuselt. Läkitused purjetajaile ja "Lennukilt" koju on lubanud enda peale võtta kiirtranspordi- ja kullerifirma TNT Eesti.

Eestlased ümber maailma purjetamas

Tänavu sügisel alustab vastehitatud "Lennuk" jahtkapten Mart Saarsoga eesotsas ümbermaailmareisi. See on kahtlemata huvitav ja vajalik ettevõtmine, seda enam, et eestlastel pole selline reis seni veel õnnestunud lõpuni teha. Ja ega neid üritamisi ka palju pole olnud.

Teatakse ookeanipurjetaja Ahto Valteri katset 1932. aastast, mis kahjuks küll ebaõnnestus. Jahi "Ahto" meeskonda kuulusid ka kirjanikud Rudolf Sirge ning Evald Tammlaan, ajakirjanduses tuntud kui Jänkimees.

Aga ühest teisest katsest on vähem räägitud. Tartust pärit vennad Blankid üritasid 1936. aastal jahiga "Küllike" samuti ümber maailma purjetada. Kasinat infot leidsin selle kohta ajalehe "Uus Eesti" 1938. aasta 4. veebruari numbrist.

Vennad alustasid teekonda endaehitatud 9,5 meetrise Narva Jahtklubis registreeritud jahiga 1936. aasta suvel. Ühelgi neljast vennast polnud meresõidualaseid kogemusi ega ka jahijuhi tunnistust, mille tõttu neil oli külastatavais sadamais probleeme sadamavõimudega. Täpselt ei tea, missugustes sadamates peale Londoni ja Hispaania ranniku veel käidi. Marokosse jõudes said vennad lõpuks aru, et oma oskustega ookeanide ületamine on siiski liiga riskantne ettevõtmine, ja reis otsustati lõpetada. Jaht müüdi 1300 franki eest Agadiris kohalikule kingsepale. Saadud raha eest osteti ühele vennale pilet kojusõiduks; teistel õnnestus end mingile Inglise kaubalaevale tööle munsterdada.

Nii lõppes eestlaste teine teadaolev ümberilmapurjetamine. Loodame südamest, et kolmas üritamine on edukas. Meeskonnale tuleb see muidugi raske reis, sest minu teada ei ole selle liikmeil rikkalikke kaugmeresõidu kogemusi. Kolm jalga vett "Lennukile" kiilu alla!

Eino Ots

Kunda merepäev oli rahvarohke

Tänavusel Kunda merepäeval külastas sadamakapten Aadu Nurmsalu hinnangul sadamat umbes 3000 inimest: "Oleme püüdnud nii teha, et keegi ei jää kurvaks ega saa märjaks."

Neljandat aastat korraldab Kunda sadam juulis merepäeva: töö pannakse pooleks päevaks seisma ja avatakse sadam linnarahvale. Kaile seati üles lava, mängis muusika, kohal oli Neptun ning hamburgeri– ja karastusjoogikaubandus, vees näidati tuukrite näidisesinemist ja piirivalve kiirpaate. Elevust tekitas nelja aerutajaga suurtel õhukummidel omatehtud parv "Jaak–1", millel ahtris "Estline'i" embleem.

Samal ajal pakuti pooletunnist laevasõitu piirivalvelaeva ja sadamapukseriga. Pärastlõunal kandus pillerkaar kõrvalasuvasse randa ja sadam jätkas poolelijäänud tööd.

Sajad inimesed sabatasid kail, et pääseda oma sõidukorrale. Piirivalvelaeva komandör Raivo Lokk ütles mulluse merepäeva sõitjate koguarvuks 400. Näinud ette, et tänavugi vähemaks ei jää, oli ta abiks palunud kaks Kunda keskkooli mereklassis madruseks õppinud noormeest. Järjekorda aitasid rivis pidada oma väärikust demonstreerivad teenistuskoerad.

Samapalju inimesi sõidutas vilkalt edasi–tagasi sadamapukser "Kake". Viimased merelkäinud said vaevu kaile, kui "Kake" pidi tööle kiirustama – kaubalaev ootas sadamasuus.

Palju huvilisi käis mereväelaeva "Kalev" pardal – see oli üldse esimene Kunda sadamat külastanud sõjalaev. Näha võis Eesti mereväe varustust ja sõjaväelist distsipliini – ühtmoodi uudsed sealkandis mõlemad. Ka öisel õppusel olnud mereväelastel oli huvitav sattuda uude sadamasse. Kui sõjalaev kaubalaevale kohta vabastades lahkus, oli kaiäär neidudest palistatud.

Madli Vitismann

Kunda merepäevale tulnud said tänavu näha nii kauget kaubalaeva ("Cemsea" St. Johnsist)...

...kui ka sõjalaeva ("Kalev" Tallinnast).

Tallinn paikneb Peterburi–teel

Merematkelaevu juulis Vanasadamas

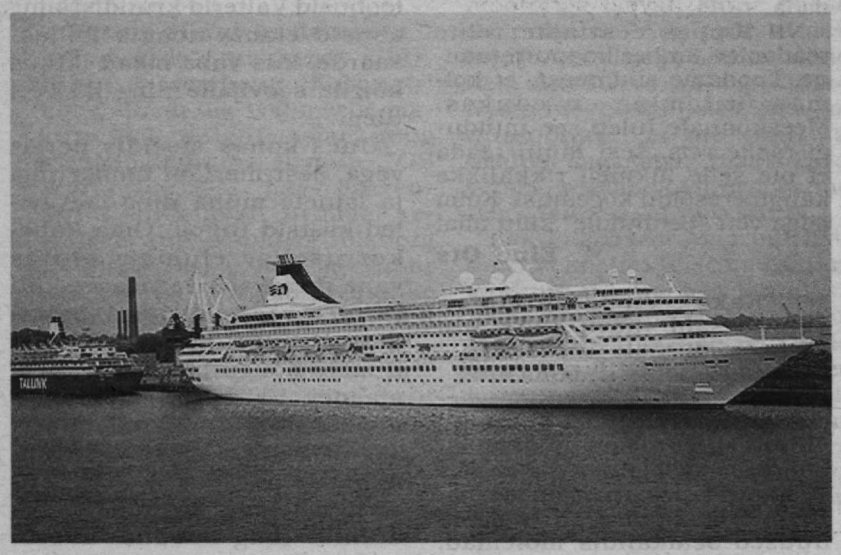
Laev	Lipp	Kogumahutavus	Lähtesadam	Sihtsadam	Sissesõite	Reisijaid
Arcadia	GBR	63 524	Oslo	Peterburi	1	1 483
Black Prince	NOR	11 209	Peterburi	Klaipeda	1	430
Bremen	BHS	6 752	Stockholm	Peterburi	1	55
			Peterburi	Visby	1	88
Century	LBR	70 606	Helsinki	Stockholm	1	1 908
			Helsinki	Peterburi	1	1 848
Columbus	BHS	14 903	Peterburi	Stockholm	1	390
Costa Allegra	LBR	28 430	Kopenhaagen	Peterburi	1	674
Costa Marina	LBR	25 558	Peterburi	Kopenhaagen	3	2 347
Flamenco	BHS	17 042	Stockholm	Peterburi	1	609
Funchal	PAN	9 563	Stockholm	Peterburi	1	422
Maasdam	NLD	55 451	Kopenhaagen	Peterburi	2	2 335
			Peterburi	Kopenhaagen	1	1 222
Minerva	BHS	12 331	Kaliningrad	Helsinki	1	240
			Peterburi	Riia	1	323
Pacific Princess	GBR	20 186	Peterburi	Riia	1	604
Princess Danae	PAN	9 764	Stockholm	Peterburi	1	373
Radisson Diamond	BHS	20 295	Visby	Peterburi	2	553
			Peterburi	Visby	1	312
			Stockholm	Helsinki	1	312
Renaissance VII	LBR	4 200	Peterburi	Stockholm	2	228
			Stockholm	Stockholm	1	113
			Stockholm	Peterburi	1	107
Renaissance VIII	LBR	4 200	Peterburi	Stockholm	2	228
			Stockholm	Peterburi	2	223
Royal Princess	GBR	44 588	Peterburi	Gdynia	1	1 203
Rotterdam VI	NLD	59 652	Peterburi	Kopenhaagen	2	2 635
			Kopenhaagen	Peterburi	1	1 319
Saga Rose	BHS	24 526	Peterburi	Warnemünde	2	1 090
Seaborn Pride	NOR	9 975	Peterburi	Kalmar	1	163
Seabourn Legend	NOR	9 961	Stockholm	Peterburi	1	182
			Peterburi	Stockholm	1	189
Silver Cloud	BHS	16 927	Visby	Peterburi	1	277
Song of Flower	BHS	8 262	Riia	Peterburi	1	126
			Peterburi	Riia	1	145
Kokku: laevu 23	**lippe 6**		**11**	**10**	**44**	**25 156**

Kaunite nimedega laevad, mis juulis Tallinna külastasid, kandsid eksootilisi lippe. Konkurentsitult oli esikohal Bahama saarte lipp (8 laeval), sellele järgnesid Libeeria (5) ja Panama (2) lipp. Ent nende kuue riigi hulgas, mille lippe juulis Tallinna külastanud merematkelaevad kannavad, on kolm Euroopa riiki, mille lipu all on nähtavasti võimalik reisilaevandusega raha teenida: Suurbritannia (3 laeval), Norra (3) ja Hollandi (2).

On näha, et Tallinn asub mööda Läänemerd läänest või lõunast lähenejale mitte Helsinki–, vaid Peterburi–teel. Tallinna sisse põigates on Peterburi olnud pooltel juhtudel merematkelaeva lähte– (21 korral) ja sihtsadamaks (18 korral). Kokku 14 sissesõitu, seega kolmandik, on tehtud teekonnal Peterburi–Stockholm või vastupidi. 9 sissesõitu Tallinna on teekonnalt Kogenhaagen–Peterburi või vastupidi. Ent mõnel juhul on Tallinn jäänud ka Peterburi–Riia, samuti Visby–Peterburi teele.

Suurimad juulis Vanasadamat külastanud merematkelaevad olid 248 m pikkune "Century", 245 m pikkune "Arcadia" ja 238–meetrine "Rotterdam VI", väikseimad olid 90–meetrised "Renaissance'id".

Madli Vitismann



Merematkelaevad külastavad Vanasadamat ka augustis. Tavalisel tööpäeval seisid kõrvu kai ääres 230 m "Royal Princess" (Suurbritannia) ja...

...174 m pikkune "Costa Marina" (Libeeria). 1969. a. ehitatud laev on 90-ndail ümber ehitatud. Kujult konteinerlaeva meenutav, paelub see pilku rohke klaasi ja uhkete korstnatega.

Laev on sündinud

Vastehitatud laeva töösserakendamine on suursündmus igal merematkeliinil. Vähem kui kahe kuu pärast teeb avareisi maailma merematkelaevastiku uusim liige "Norwegian Sky". Tellisin sellele 4. augustiks 24–tunnise eel–avareisi Bremerhavenist Doverisse.

"Norwegian Sky" projekteerimist alustati esmalt 1995. a. "Bremer Vulkani" laevatehases Bremer–Vegesackis. See oli plaanitud valmima 1997. aastaks kui "Costa Olympia", juulis 1996 valminud "Costa Victoria" sõsarlaevana. Kuid tol aastal sattus laevatehase omanik "Bremer Vulkan Verbund" majandusraskustesse, mis lõppesid pankrotiga. Mahutavusega 75 051 "Costa Victoria" sai valmis, kuid "Costa Crociere" hülgas lõpetamata "Costa Olümpia". Nii pandi "Costa 2" nimeline kere müüki.

"Norwegian Cruise Line" ostis "Costa 2" kere ja tellis töö jätkamise "Lloyd Werftilt" Bremerhavenis, maailma juhtivalt kruisilaevu ehitavalt ja ümberehitavalt tehaselt.

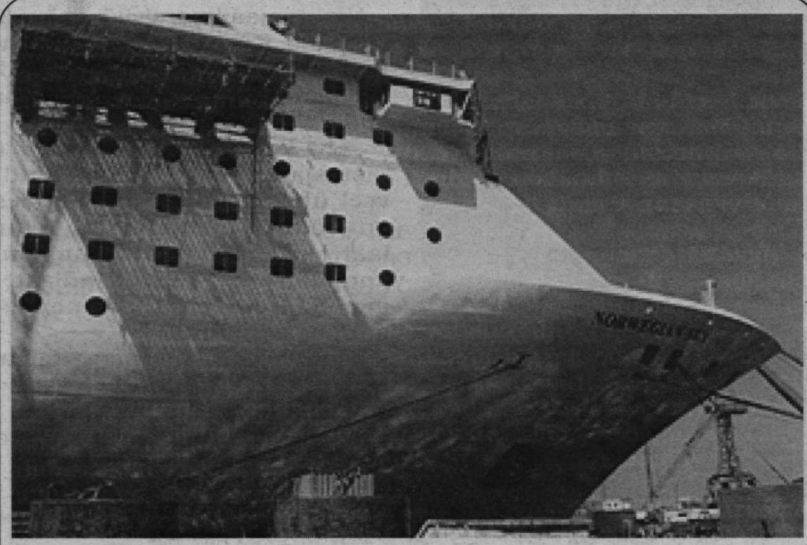
29. mail oli mul võimalus külastada laeva Bremerhavenis. Seal nägime laeva austerlasest hotellidirektori juhatusel peale veel sisustamata üldruumide nende tulevast väljanägemist slaididel.

Konditsioneerid veel ei töötanud, ka liftid mitte. Lõpetamata trepikäike mööda ülatekile roninud, alustasime ekskursiooni allapoole. 12. tekil on peale sportlike tegevuste ja lastemängude võimalus golfiväljak dekoreerida nii viikingi– kui piraadilaevaks.

Sel päevitustekil lubatakse merematkelisi piserdada kas "Eviani" või "Hawaiian Tropicu" päevitusvedelikuga – mida just tahetakse. Kas on tõepoolest vaja "Eviani" vett? Ajal, kui paljudes maailma paikades on veepuudus ning järjest rohkem räägitakse toorme säästlikust kasutamisest, peaks laeval, mis on ümbritsetud veest ja suudab merevett magestada, saama hakkama "normaalse" veega. (Baaride ja restoranide kirjeldused on vahele jäetud – *toim.*)

Tiikpuupõrandaga basseinitekk mahutab lisaks suurtele basseinidele ka võimla ja aeroobikasaali, saunad, massaažiruumid, juuksurisalongi ja tantsupõranda.

10., Norra tekil on roolikamber ja ohvitseride kajutid (täpsem oleks öelda – sviidid). Kapteni sviit on väga suur ruum, mida saab vaheseintega jaotada. Kõik on peaaegu sama suur kui reederikajuteis, üksnes rõdu pole. Kapteni sviidis peetakse ka VIP–vastuvõtte jmt. pidusid. Samuti kui veidi väiksemas, aga siiski muljetavaldavalt suures hotellidirektori kajutis.



Roolikambril ripub tahvel: "Valmimiseni on 61 päeva".

M/l "Norwegian Sky"

Pikkus	848' (ca 258 m)	mahutavus	80 000 GRT
laius	105' (ca 32 m)	reisijaid	2002
süvis	26'(ca 7,9 m)	laevapere	750
kiirus	21 sõlme		

Raoul Fiebigi foto

Teki ülejäänud osas on eri suuruses kajutid. Standardkajut on 150 ruutjalga (*ca* 14 m²) ja näib küllalt ruumikana. Enamik selle teki väliskajuteid on kategoorias *"Superior Deluxe Suites"*. See termin on mu meelest väga eksitav. Need "sviidid" on palju väiksemad, kui ma oodanuksin – see on tõeline pettumus! Näib, et need pole sugugi suuremad kui tavalised väliskajutid pluss väike rõdu. Tuleb oodata, kuidas need sisustatuna välja näevad. Mulle ju sellisest piisaks, aga see pole see, mida kujutleksin, kui kuulen superlukskajutist – "minisviit" oleks täpsem.

Fjorditekil ja Viikingitekil on ainult kajutid. Kui Fjorditeki väliskajutid on enamasti "sviidid", on Viikingiteki külgmised väliskajutid rõdudeta. Rõduga kajutid on vaatega ahtrisse või vööri. Vööris on kummalgi tekil kaks "reederisviiti" suure tiikpuupõrandaga rõduga. Need sviidid on avarad ja muidugi väärt oma hinda: 7 ööbimisega Kariibi mere kruisi kataloogihind on üle 4000$ (muide, Saksamaalt tellides maksab "reederisviit" 12 000 DEM–i, mis on üle 6000$! Kas saate aru, miks ma tellisin oma reisi viimati USA–st?)

7., Rahvusvahelisel tekil on laste mänguruumid ja teismeliste diskoklubi, mis olevat nii hästi isoleeritud, et isegi tehnomuusika ei kosta lähimaisse kajuteisse. See on kõrgeim tekk, kus aatrium hõlmab kogu laeva laiuse ning panoraamakendest on suurepärane merevaade. Samal tekil on internetikohvik, 1000–kohaline baar ja teine aatrium, mis hõlmab ka kaks alumist tekki.

Järgmisi tekke nimetatakse "Oslo", "Promenaad" ja "Atlandi". Seal on jooksuring, fotogalerii, raamatukogu, konverentsiruumid jms. 5., Atlandi tekilt algab üks aatriume, kuid need on mõlemad väikesed, võrreldes "Silja Serenade'i" ja "Silja Symphonyga".

4., Biskaia tekil on taas vaid välis– ja sisekajutid.

Laevapere ruumid on alumistel tekkidel. Hotellidirektori suhtumise juures, et laevapere rahulolu tagab ka külaliste rahulolu ja mõnusa õhkkonna laeval (*"Happy crew, happy guests, happy ship"*), on ruumid hästi kavandatud. Ainus vahe, et koridoris on vaippõranda asemel linoleum. Kajutid on kaunis ruumikad ja hästi sisustatud. Mitu messi serveerivad erinevaid toite, mis arvestaksid nii Filipiinidelt kui ka Indiast, Euroopast või Ameerikast pärit laevapereliikmete maitset. Messide kõrval on puhkeruum, kus on ka mitu internetiühendusega arvutit. Samuti on olemas suur laevaperebaar ja diskosaal.

Võrreldes "Norwegian Sky" poolõe "Costa Viktoriaga" on uuemal laeval mõni asi teistmoodi:

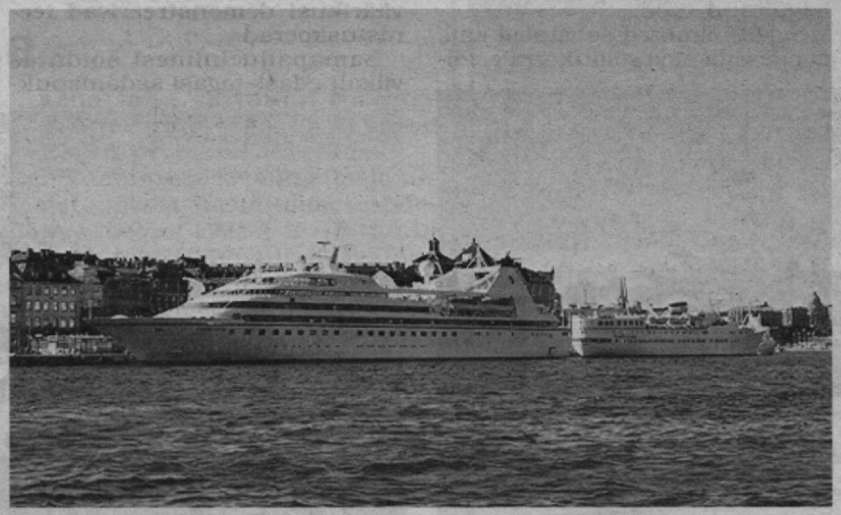
* "Costa Victorial" pole rõduga kajuteid, "Norwegian Skyl" on neid 252;
* "Costa Victoria" roolikamber on 12. tekil, "Norwegian Sky" oma kaks tekki allpool.

Paljud üldruumid paiknevad samas kohas ja on sarnased, samuti mõned kajutitekid.

Ausalt öelda näis "Norwegian Sky" 29. mail kõike muud kui valmis. Suurem osa interjööre oli paigaldamata, kuigi "Norwegian Cruise Lines" väitis oma pressiteates mõni nädal varem, et kajutid on möbleeritud, välistekid saanud tiikpuust põranda ning basseinid plaaditud. Laeval käies ei näinud ma ühtki lõpetatud kajutit, samuti tiikpuud (kuid siiski terast) tekil, ja "plaadid" basseinides näisid pigem betoonina.

Siiski loodan, et nüüd, ligi kaks kuud enne avareisi on "Lloyd Werft" jõudnud üldruumides töö lõpetada. 4. augusti eel–avareis pole veel päris, seda müüdi vaid Bremerhaveni piirkonnas Saksamaal.

Raoul Fiebig, Saksamaa
"The Wheelhouse", juuli 1999
www.stutt.com/wheel
Lühendatult tõlkinud
Madli Vitismann



133,8 m pikkune "Seaborn Legend" (Norra) on teel Peterburist peatusega Tallinnas jõudnud Stockholmi vanalinna kai äärde. Kõrval Mariehamni kruisiv "Baltic Star"

MEREPÄÄSTJA

Nr. 1 (15) «Meremehe» lisa

TÄNASES LEHES:

- Langevarjuga päästeparv lk. 6
- Reisija küsib kaarti lk. 6
- Juulikuiseid juhtumisi lk. 15
- Reisilaev teisel abiks lk. 16
- Juhtumeid kruisilaevadega lk. 16

Lennusalk demonstreeris Pärnus lendparve. Lähemalt lk. 6.

Küllike Roovälja foto

Veepolitsei loomisest Pärnus

Mõni aasta tagasi tekkis Pärnu Linnavalitsuse ja politseiprefektuuri ühisel nõupidamisel mõte luua veepolitsei. Juba tollal mõeldi asjale perspektiivitundega: Pärnu on teatavasti sadamalinn, siin asub korralik jahisadam ning ka kohalikud elanikud on soetanud endale mitmesuguseid uusi veesõidukeid. Turistide arv kasvab Pärnus aasta–aastalt, paljud neist saabuvad siia oma veesõidukiga.

Idee eestvedajaks sai siiski Pärnu linnavalitsus, kes oma linna arenguprogrammi lülitas veepolitsei loomise ja toetas igati ettevõtmist.

Politsei poolt tekkis probleem sellega, et siseministeeriumi kinnitatud politseiprefektuuride põhimäärused ei näinud ette eraldi veepolitsei üksuse loomist, peamine põhjus on ilmselt riigi õhukeses rahakotis. Kasutavad ju väikelaevad Pärnu linna alla käivat akvatooriumi peamiselt suvel, seega ülejäänud osa ajast oleks selline üksus kasutamata. Samuti käib korralike kaatrite ja varustuse ostmine politseile praegu üle jõu.

Ajutine lahendus leiti käesoleval suvel linnavalituse abiga. Kokkuleppel AS–iga Pärnu Sadam anti suve alguses politsei käsutusse kiirkaater. Kaater oli küll kasutatud, kuid korras ja parajalt kiire, et kinni pidada ka skuutrit. Üle 4 meetri pikkune sõiduk ehitati pisut ümber: kaatrile keevitati peale raamistik ja kinnitati vilkur ning valgustusseadmed. Kaater läks esmakordselt patrullima 21. juunil ja peaks käigus olema kuni sügiseni.

Pärnu politseiprefektuuri korrakaitseosakonna patrull– ja liiklusjärelevalvetalituse inspektor Sulev Erm kinnitati kaatrile patrullima, kaatri juhiks oli lepinguline töötaja sadama poolt. Mõlemal mehel on väikelaevajuhi paberid ja politseinik saab vajadusel välja sõita ka üksinda. Kaatri tegevuspiirkond on Pärnu laht ja jõgi kuni linna piirini.

Pärnu maavanem keelas tänavu kevadel sõitmise skuutritega Pärnu lahel ja lubas seda teha vaid jõel kahe Pärnu silla vahelisel alal. Politseikaatri ülesandeks on jälgida selle keelu täitmist, samuti kontrollida veeliiklust Pärnu sadamasse sissesõidul. Vajadusel aidatakse hättasattunud veesõidukeid nii palju, kui võimalik. Siiamaani on keeldude eiramist olnud minimaalselt, reeglirikkujaid on suusõnaliselt hoiatatud ja mingeid konflikte pole esinenud.

Lisaks politsei käsutuses olevale AS–i Pärnu Sadam kaatrile on politsei teinud kontrollreide Mereinspektsiooni kaatriga, vetelpäästjatel on kasutada oma kaater.

Kahjuks ei ole Pärnus olukord veepolitsei loomisega siiski nii ideaalne, kui tahaksime seda ise näha. Peamine põhjus on see, et politseile kasutada antud kaater on renditud ja probleemid tekkivad kulutuste kandmisega. Politseil on tulevikus ikkagi vaja hankida oma kaater ja leida vahendid selle ülalpidamiseks, kuid niikaua kui Politseiametil raha selleks napib, peame leppima ajutiste lahendustega.

Politseinikel tahtmist veeliiklust oma kontrolli all hoida aga jätkub ja mehed on arvamusel, et iga uue algus on raske.

Pärnu politseiprefektuuri avalike suhete ja teabetalituse politseijuhtivinspektor
Romek Kosenkranius

Teede– ja sideminister lihtsustas väikelaevade registreerimist

Pressiteade

Teede– ja sideminister Toivo Jürgenson lihtsustas väikelaevade kasutamise nõudeid ja ülevaatuse korda. Samuti on Jürgensonil ettepanekud meresõiduohutuse seaduse, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning riigilõivu seaduse muutmiseks, et korrastada väikelaevade kasutamisega seotut ja muuta sõudepaatide ülevaatus odavamaks. Jürgensoni ettepanek on ka, et veesõidukite väikelaevaregistrisse kandmisel ei võetaks registreerimismaksu seadusemuudatuse jõustumisest kuni 1. juulini 2000. a.

Üks olulisemaid muutusi on seotud väikelaevade ülevaatuse korraga. Kui seni toimus väikelaevade ülevaatus igal aastal, siis uue korra kohaselt ei kuulu kuni 7 m aerupaadid ja kuni 6 kW abimootoriga paadid peale esmase ülevaatuse läbimist enam järgnevale ülevaatusele. Teiste väikelaevade regulaarne ülevaatus hakkab toimuma vähem kui 10 aastat vanadel laevadel iga 3 aasta järel, enam kui 10 aasta vanustel laevadel iga 2 aasta järel. Ülevaatus teostatakse ka väikelaeva omaniku vahetusel.

Nõuded paatide ja kaatrite varustuse osas on viidud miinimumini. Väikelaevade ülevaatust teostavad Veeteede Ameti inspektorid.

Täna Eestis kehtivates seadustes on vastuolu mõiste "väikelaev" defineerimisel. Laeva lipuõiguse ja laeva registrite seadus käsitleb väikelaevana kuni 12 m pikkust laeva, meresõiduohutuse seaduses on vastav piir 24 m. Et vastuolu kõrvaldada, tuleb teede– ja sideministeeriumi arvates muuta seadusi nii, et väikelaevana käsitletakse kuni 24 m pikkust laeva, samas jääks 9–24 m pikkuse ujuvvahendi omanikule õigus registreerida soovi korral laev mitte väikelaevaregistris, vaid laevaregistris, mis annaks võimaluse seada laevale hüpoteeki.

Riigilõivuseaduses võiks Jürgensoni hinnangul muutuda poole odavamaks kuni 6 m pikkuste sõudepaatide ülevaatuse tasu, samuti kaotada registreerimismaks veesõidukite kandmisel väikelaevaregistrisse enne 1. juulit 2000. a.

21. juuli

Aap Tänav
Teede– ja sideministeeriumi pressiosakond

Kes vee peal töötavad ...

vaatavad loomulikult, mis ümberringi sünnib, ütles "Pakri" kapten Eduard Petrov. "NT Marine'i" tankeri meeskond päästis 9. augustil uppuja Aegna juurest, kolme miili kaugusel kaldast.

Õhtul kell pool üheksa märgati "Pakrilt" purjelauda, esialgu näis, et ilma inimeseta. Eduard Petrov jutustas: "Võtsin käiku maha ja nägin, et purjelaual lebab inimene. Heitsime talle viskeliinid ja päästerõngad, sidusime redeli parda külge. Inimene oli küll hüdroülikonnas, mis kaitseb jahtumise eest, aga käed olid paljad. Lõpuks sai ta viskeliini otsast kinni. Kui olime ta tekile aidanud, siis tuikus väsimusest. Paistis, et ta hoolitses oma purjelaua eest rohkem kui enda eest.

Abi kutsuda purjelaualt ju ei saa. Meilt ta helistas ja andis endast teada ning saime kuulda, et klubist oli juba kaater teda otsima sõitnud.

Tuult oli küll, nähtavus polnud suurem asi ja sadas vihma: veel veidi, ja see purjetaja oleks triivinud laevateele – parajasti õhtupimedaks.

Sõitma oli mees läinud Rohuneemest, ja sattunud üsna kaugele. Nii pikki retki ei maksaks purjelauaga ette võtta – sellega ei saa ju sõita nagu mootorpaadiga. Hea, et kõik hästi lõppes, isegi laud jäi terveks, vaid mast purunes. Võinuks minna halvemini, see oli siiski õnnelik juhus.

Viisime purjelauduri Muuga sadamasse, kuhu talle autoga vastu tuldi."

"NT Marine'i" juhtkond leidis, et meremeeste tähelepanelikkus väärib preemiat.

Madli Vitismann

Langevarjuga päästeparv

30. juuli keskpäeval katsetas–esitles Piirivalve Lennusalk Pärnus oma uut päästeparve. Päikeselõõsasele rannale oli keskpäevaks kogunenud hulgaliselt suvitajaid ja sealsamas asus mikrofoni taha ka lennusalga ülem Arvo Palumäe, kes soovitas pilgud pöörata veele ja taevale. Lahele oli jõudnud seks ajaks piirivalvekaater asjaosaliste ja ajakirjanikega, samuti vetelpääste ning Merekeskuse paadid, kel võimalus merel sündivat lähemalt kaeda.

Piirivalve Lennusalk oli valinud oma uue päästeparve katsetamiseks õige aja ja koha: rannasolijad said ettekujutuse, millised võimalused piirivalvel hädaliste aitamiseks merel on, lendurid said oma uut abivahendit järele proovida.

Mais osteti lennusalgale firmalt AV Safety seitsmekohaline päästeparv SAR–7, universaalne õhupääste komplekt. Seni ei olnud seda katsetatud, ka naabritel polnud vastavaid kogemusi, sest meie parv on esimene samalaadne nii Baltikumis kui ka Põhjamaades.

Arvo Palumäe ja parveostu vahendanud firma AV Safety esindaja **Aleksander Gnutovi** silmist võis seega õigustatult väikest ärevust välja lugeda. Kuni lennuvälja poolt hakkas lähenema lennuk. Merehädalised olid valmis, Arvo Palumäe andis selgitusi, rahvas vaatas hoolega. Üks härrasmees tuli näitama, et tal asjast parema ülevaate saamiseks oma binokkelgi kaasa võetud.

Piirivalvelennuk L–410 fikseeris abivajajate asukoha kahe suitsupoiga ja siis visati ka parv lennukist välja. Kiiresti avanes selle langevari ja kui parv oli veega kokku puutunud, täitus see automaatselt õhuga.

Kui lennuk oli pealtvaatajatele sõbralikult tiibu kõigutanud ja lennuväljale tagasi suundus, hakkas varsti paistma ka lennusalga kopter. Nagu juba harjunud oleme, jäi see parve kohale, pinnaltpäästja hüppas vette, ujus siis parve ja vintsis hädalised üles. Arvo Palumäe selgitas, mis tingimustes ja kuidas vintsimine käib, millised ohud ja riskid sellega kaasnevad, kui kaua ja pingeliselt tuleb pinnaltpäästjal enne õppida ja harjutada, et ta ülesande täitmisele lubataks. Ta selgitas ka seda, et erinevate vigastuste või haiguste puhul on haiglad, kuhu kannatanu transporditakse, samuti spetsialiseeritud.

Pärast demonstratsiooni oli võimalik parve jahtklubi juures sadamas ka käega katsuda. Asjaosalised olid parvega äärmiselt rahul, pinged kadunud. Õige ja vajaliku asja oleme saanud, kinnitasid nii Arvo Palumäe kui ka Aleksander Gnutov. "Kui me sellega kasvõi ühe inimese suudame päästa, on kulutus asja eest, sest üksi hind pole inimese päästmisel liiga kõrge (parv maksis 100 000 krooni ringis)," kinnitas Arvo Palumäe.

Kohelerutanud uudishimulikele selgitas lendude koordinaator, pinnaltpäästja kogemustega **Andrus Kütt**, et tema arvates on eriti oluline see, et nüüd võib inimene lennukilt alla visatud parves raskes olukorras tunduvalt kauem vastu pidada ning ta pääsemislootused on suuremad kui varem. Esiteks on sellesse lennupäästeparve pääsemine tunduvalt jõukohasem ja vähemat pingutust nõudev, kui tavalisse merepäästeparve pääsemine. Hädaline saab abile kindlamini loota, sest parves, eriti kui arvestada veel katuse pealetõmbamise võimalust, suudab inimene palju pikema aja vastu pidada kui lihtsalt vees. Pealegi on parvel ka hädatuli, mis aitab selle üles leida. Seega on nüüd võimalik ka lennukit merepäästetöödel kasutada.

Kopterist laskub päästja vette ning ujub parve.

SAR–7 parv on mõõtmetega 1200x350 mm, kaalub 35 kg. Langevari jääb toimima ujuva parve tormiankruna. Selle parve puhul ei ole oluline, kumbapidi too vette kukub. Ümberpööramise probleem jääb ära, mõlemale poolele on võimalik varikatus peale tõmmata. Hästi on läbi mõeldud ujuv ramp parve pääsemiseks. Kui hädasolija juurde jõuab päästja paadi või kopteriga, saab katuse kiiresti jälle alla lasta, mis vähendab purjepinda kopteri töötamise tsoonis ning annab meedikule või pinnaltpäästjale tegevusvabaduse.

Lennusalga ülema Arvo Palumäe sõnul on piirivalvelennukile L–410 paigaldatud otsingu–ilmastikuradar RDR–1400, GPS, uus VHF–raadiojaam, avarii-raadiopoi, 2 aviohorisonti, uuendatud navigatsioonivarustust ja välja vahetud kütusenäidikud, nüüd ka päästeparv SAR–7. Kõik see muudab töö täpsemaks ja efektiivsemaks.

Reet Naber
Küllike Roovälja fotod

Demonstratsioon on lõppenud. Paremal Aleksander Gnutov.

Lende Piirivalve Lennusalgas

	1995	1996	1997	1998	1999 juulini
Patrull-lennud					
lennukiga	133	117	103	86	**45**
Otsimis-ja päästelennud					
lennukiga	19	7	4	6	
kopteriga		12	111	20	**11**
Ambulantslennud					
lennukiga	19	30	23	24	**10**
kopteriga		10	15	22	**19**
Tellimuslennud					
lennukiga	85	70	75	45	**40**
kopteriga		118	110	73	**51**
Treening– ja ülelennud					
lennukiga	21	21	45	107	**49**
kopteriga		240	262	105	**131**
Kokku					
lennukilende	277	245	250	268	**144**
lennutunde	500	450	503	489	**252**
kopterilende		625	748	265	**212**
lennutunde		680	876	870	**238**

Piirivalve Lennusalga andmed

Piirivalve Lennusalga lendude korraldamise osakonna ülema Margus Nurme andmeil on iga ambulantsreisiga päästetud vähemalt ühe inimese elu. Peamiselt on transporti vajatud saartelt, aga ka teistest piirkondadest. Viimase aja pikim haigetransportimine oli augusti algul, kui Tartust viidi lennukiga Moskvasse leukeemiat põdev poolteiseaastane tüdruk.

1993. a. loodud lennusalga värskeim kiire tellimus oli sidemeestelt kaabli parandamiseks ja side taastamiseks Ida-Virumaal.

Mis on selle saare nimi?

"Regina Baltica" koridoris seisatavad paljud reisijad kaardi ees, millel on tähistatud laeva teekond ja süttinud tulukesed näitavad, missugune osa teest on läbitud. Samasugune kaart on "SeaWind Line'i" ja tõenäoliselt teistegi Läänemere põhjaosa laevaliinide laevadel.

"Baltic Kristina" kapten sai kirja reisijalt, kes heitis ette reisijaile nähtava merekaardi puudumist sel laeval. Reisija oli aga huvitatud enamast: tahaks mitte üksnes orienteeruda, kui kaugel saarestikus ollakse, nagu näitab "Regina Baltica" seinakaart, vaid ka teada, mis on nende saarte nimed, mille vahelt läbi sõidetakse.

Digitaalkaartide ajastul on võimalik panna suurele ekraanile kogu vajalik info. Lihtsam ja odavam kohe tehtav lahendus oleks seinale kinnitatud merekaart, millel teekond ja mõned ajapunktid märgitud näiteks viltpliiatsiga.

Ent igal teekonnal on kaks otsa. Kui Stockholmi saarestiku üldkaart raskusi ei valmista, siis Eesti ranniku üldkaardi puhul tekib küsimus, kas tellida see Rootsist, Ahvena– või Inglismaalt, sest Eesti kaarti Eesti ranniku kohta pole.

Madli Vitismann

Kaardikommentaar

Kas Eestis sobivat kaarti ei tehta, Eesti Veeteede Ameti kartograafiatalituse juhataja TÕNIS SIILANARUSK?

Mõõtkavas 1:100 000 on samahästi kui kõik vajalikud kaardid olemas: nr. 507 (Tallinnast Helsinkini) ja nr. 509 (Vormsist Hankoni) on uuesti koostatud ja ilmunud; vaid nr. 511 (Tahkuna) on veel ettevalmistamisel. Tegeleme 1:50 000 kaartidega: nr. 610 (Tallinna ümbrus) on valmis, nr. 612 (Pakri) tulekul. Töö käib edasi.

Kõnealusel juhul sobiks kasutada ka soomlaste väljaannet, neil on mõõtkavas 1:200 000 olemas kaardid Peterburist Stockholmini.

Kõik meie ilmutatud kaardid on aga saadaval meie kaardikambris.

Mari Vamba

Kaardikommentaar

Vale kaardiga merematkele

Üks küsimus, palun: kas te vaatate välkesi kaarte laevaliinide brošüürides, et näha, millistesse sadamatesse laev merematkel sõidab? Vaatate? Suurepärane, arvan, et peaaegu igaüks vaatab.

Olen viimaseil nädalail palju brošüüre läbi lapanud ja leidnud kaartidel midagi ebatavalist: paljud Ameerika firmad teevad suuri vigu oma Euroopa brošüürides.

Näiteks "Norwegian Cruise Line'i" Euroopa brošüür: Saksamaa pealinna Berliini võib mõnel kaardil leida – kuid Poola–Valgevene piiri äärest! Ja brošüüri järgi otsustades on "Princessi" geograafid "avastanud" uue ookeani Poolast lõunas ja Böömimaast idas (olen alati arvanud, et seal paikneb Tšehhi Vabariik). Arvan, et Böömimaal selle üle ei rõõmustata.

Kuid ärge arvake, et Ameerika kaardid on halvemad kui Saksamaa omad. "Norwegian Cruise Line'i" Saksamaa–brošüüris on liiri meri ida pool Inglismaad, kus ma alati arvasin Põhjamere olevat. Võib öelda, et need kaardid on vaid skitsid, kuid kui need skitsid on vahel nii valed, siis imestan, miks kruiisiliinid neid üldse kasutavad. Miks mitte trükkida ainult Kariibi mere kaart ja öelda: "Mõnesid meie külastatavaid sadamaid pole sellel kaardil näha?"

Raoul Fiebig
"The Wheelhouse", aprill 1999
www.stuff.com/wheel

Lugejakiri

Alkoholi tarvitamisest ja kuritarvitamisest merel

Juba ammustest aegadest saadab meremehi alkohol ja selle tarvitamine. Varem oli see tingitud eelkõige meremeeste rasketest elutingimustest merel ja tihti ka joogivee vähesuse tõttu. Laialt on levinud arvamus, et joomine on meremeeste seas rohkem levinud kui kaldal. Praeguseks on tegelikult kujunenud olukord, kus meremehed mingil juhul ei tarvita teistest rohkem alkoholi. Ka merel juhtunud õnnetustes on alkohol vaid harva süüdi. Siiski tuleks olla ettevaatlik, eelkõige selle tõttu, et praegu on laevade meeskonnad väikesed, ja see määrab paljugi.

Eelkõige võiks tarvitada veini ja lahjat õlut, kuid hoiduda kange alkoholi pruukimisest. Käskkirjade ja korraldustega siin korda majja ei tee. On mitu võimalust. Kõigepealt, alkoholilembeseid ei tuleks tööle võtta. Kõik need, kel see pahe juures, tuleks vallandada. Väga tähtis on aga organiseerida vaba aja veetmine nii laevas kui ka kaldal. Meremehel peab olema täielik informatsioon selle kohta, mis teda alkoholi kuritarvitamise korral ees ootab. Kui seda teadmist pole, ei saa midagi head loota.

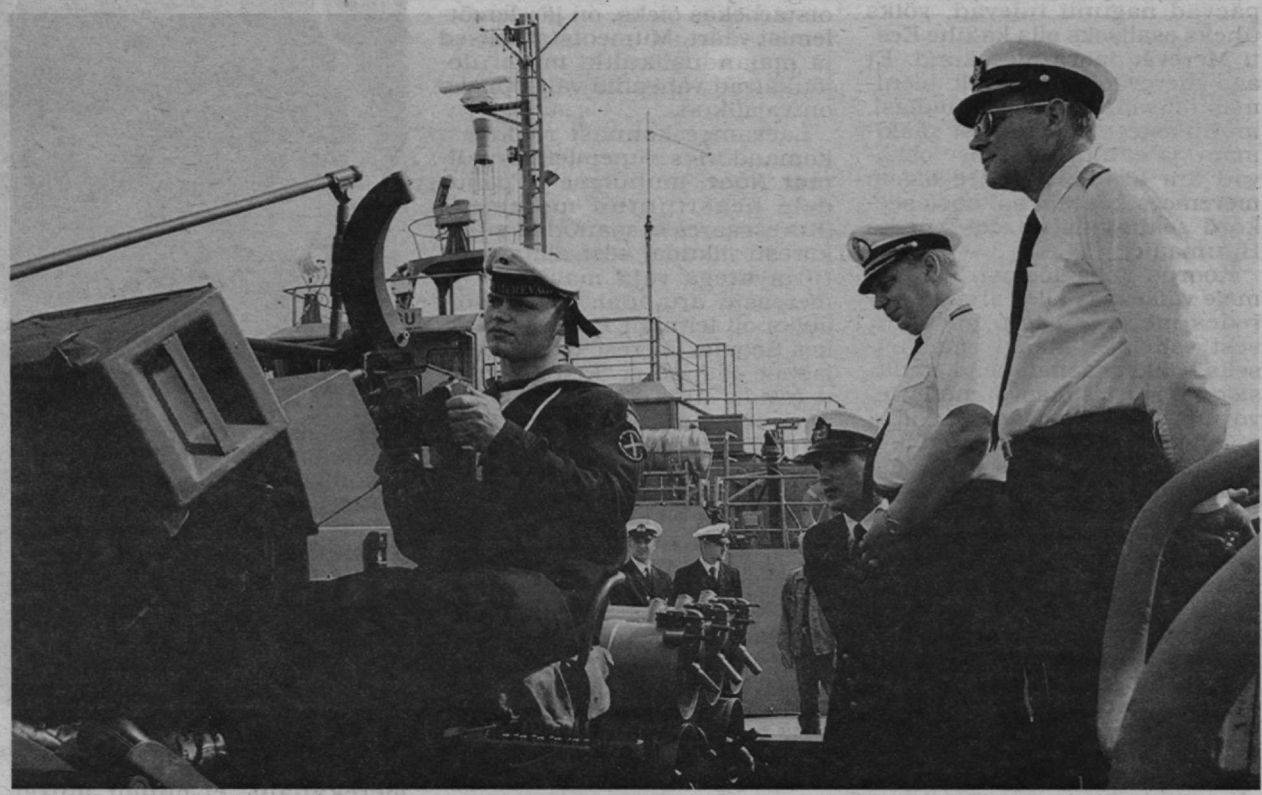
Heino Tohver

MEREVÄGI

«Meremehe» juubelilisa

TÄNASES LEHES:

- Jutustus sellest, kuidas me väikese "Ristnaga" suurtes mereriikides käisime lk. 8, 13
- Türgi sõjalaev Eestis lk. 13
- Salvex '99 lk. 14
- Ferdinand Schmiedehelm – 100 lk. 14



Eesti Merevägi sai Soomest kingiks kaks laeva. Kingituse üleandmine Soomes.

Baltron suundus merele

Balti Mereväedivisjoni – BALTRONi – koosseisus teenivad laevad (Eesti Mereväe "Olev", piirivalvelaev "Kõu", Läti Mereväe "Viesturs") lahkusid 4. augustil piirivalveorkestri helide saatel Tallinna Miinisadamast, suundumaks Riiga osalema Läti Mereväe 80. aastapäeva pidustustel.

Sõidul Tallinnast Riiga viiakse läbi miinitraalimise-, side- ja manööverharjutusi.

Pärast Riia–visiiti on plaanis külastada Pärnut ning viia läbi divisjoni laevade õppused Liivi lahes. Augusti lõpul suundutakse Leedu vetesse rahvusvahelistele mereväeõppustele "Open Spirit '99".

Mereväestaabi administratiivjaoskonna ülem
Merike Kahju

Mereväe kuulirahe

12. augustil kirjutas **"Eesti Ekspress"** pealkirja all "Kuulid niitsid pilliroogu", et 10. augustil peetud mereväeõppusel tulistati kolme tunni jooksul Pakri poolsaare ranna suunas kuulipildujaist, nii et rannas telkinud inimesed põgenesid kabuhirmus mööda kõrvalisemaid metsateid, seenelised–marjulised aga lebasid metsa all hinge kinni pidades kolm tundi pikali maas.

Mereväeülem **Jaan Kapp** kirjeldas juhtumit hoopis teisiti:

– Kuu aega enne ühisõppust ameerika tuukri– ja kiirpaadimeeskondadega teatati plaanitavast õppusest korrakohaselt Rahuvalve Operatsioonide Keskusele Paldiskis. Keskuse ülesanne on informeerida õppuste plaanist Kaitsejõudude Peastaapi. Sealt informeeritakse kaitseministeeriumi, kes omakorda peaks informeerima kohalikku omavalitsust.

– 9.–11. augustini korraldatud harjutust jälgis pidevalt vähemalt kaks laskmise kontrollijat Eesti poolt ja üks USA poolt, nad asusid tulejoone taga.

– Õppelaskmist kontrollis rannakaitsekompanii ülema abi nooremleitnant Franek Persidski, kes pani ohutuse tagamiseks lisaks ettenähtud neljale välja kolm lisatunnimeest. Sellegipoolest kohanud Franek Persidski 9. augustil kaht ohutsooni poole sõitvat sõiduautot ning hoiatanud nende juhte.

– Järgmisel päeval teatanud üks tunnimeestest, et tema juurest sõitis läbi sõiduauto, mille juht keelule ei reageerinud. Kohalesõitnud Franek Persidski leidnud tunnimehest pool kilomeetrit põhja pool telklagri samade inimestega, keda oli eelmisel päeval ohutsooni sattumast hoiatanud. Juhatanud nad ohutsoonist välja jääva neeme taha ning veendunud, et inimesed sinna ka jõudsid, kohanud ta neid paar tunni pärast uuesti ohutsoonis endises kohas telkimas.

– Ohutsoonis viibinud seltskond põhjendanud oma sealviibimist sellega, et Eesti Vabariigi kodanikena on neil õigus kõikjal EV territooriumil viibida. Lisaks kinnitanud neile Paldiski linnavalitsus, et Eesti Mereväel pole luba õppelaskmiseks Paldiski lasketiirus 9.–11. augustini.

Kaitsejõudude Peastaabi pressiesindaja **Diana Kukk** selgitas: õppuste kord näebki ette teatamist Rahuvalve Operatsioonide Keskusele, millal laskeala suletakse. Mereväeõppus oli plaanis olemas, suvitajate suunas laskmist ei olnud. Tegu olnud vaid konfliktse isikuga, kaitsejõudude poolt olnud asi korralikult ette valmistatud.

Madli Vitismann

Jälle "Ristna" ja "Suurop"

Eesti Mereväe laevastik sai täiendust. Soome kinkis kaks patrull–laeva, *Rihtiniemi*–klassi laevad "Rihtiniemi" ja "Rymättylä", mis Eestis hakkavad kandma vastavalt "Ristna" ja "Suuropi" nime.

8. juulil toimus Miinisadamas neist esimesena saabunud "Suuropi" pidulik vastuvõtutseremoonia, millel osalesid Soome suursaadik Pekka Oinonen, Eesti kõrgemast sõjaväejuhtkonnast Ürmas Roosimägi ja Ants Laaneots, soomepoiste esindaja Ants Vaadre, arvukalt teisi külalisi.

Suursaadik toonitas oma kõnes, et mereväel on oluline osa kaitsejõududes ja sellepärast on sõjalaevade üleandmine ühelt riigilt teisele eriti tähtis sündmus. Ta väljendas heameelt, et Soomel on nii võimalik kaasa aidata Eesti Mereväe arengule, arvestades seda, et merel sõdimisel on kahel maal ühised ajaloolised traditsioonid.

Kolonel Roosimägi toonitas, et laevade üleandmine Eestile näitab, et usaldus meie vastu on kasvanud, kuid see tähendab, et meil peab olema ka vastutustunne. Viimaste aastate pingelises koostöös on kahe riigi kaitseväelased hakanud üksteist paremini mõistma.

Ants Vaadre tuletas meelde ajaloolisi sidemeid kahe mereriigi meresõitjate vahel, mis on võitluste käigus toonud kaotusi mõlemale poolele.

Kindral Ants Laaneots vaagis uute laevade eeliseid ning kinnitas, et suhteliselt väikesed, teraskorpuse, madala süvise ja ise madala siluetiga, aga hästi varustatud seda klassi laevad on Eesti Mereväele optimaalsed. Nende kaks allveetõrjesüsteemi: reaktiiv–süvaveepommide ning miinide veeskamissüsteem, õhutõrjesüsteem veel lisaks, annavad võimaluse neid korralikult mehitatud ja väljaõpetatud meeskonnaga efektiivselt kasutada.

Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp toonitas oma sõnavõtus seda abi, mis Soome on osutanud eelkõige väljaõppe alal nii enne II maailmasõda kui ka Mereväe taasloomise ajal ja tänas Soome poolt kogu osutatud abi eest.

Nyyrikki Kurkivuori Soome suursaatkonnast tuletas meelde aega, kui ta ise veel mereväeohvitser oli ning suurel laeval teenides kadedusega vaatas, kuidas "härrad" *Rihtiniemidega* merele läksid, sest nende laevad olid merekindlad, nad said iga ilmaga välja, neil oli meretegemist.

"Ristna" (ex "Rihtiniemi") ja "Suurop" (ex "Rymättylä") on Soomes 1957. aastal ehitatud patrull–laevad, mille pikkus on 34 m, laius 5,6 m, süvis 1,8 m, veeväljasurve 110 tonni, kaks peamasinat, kiirus 15 sõlme.

Relvastuses: 2 RBU 1200 reaktiiv–süvaveepommiheitjat, 23 mm paaris–õhutõrjekahur, miiniveeskamisseadmed, allvee– ja pealveeobjektide avastamise ning jälgimise visuaalse vaatluse vahendid·radar, aktiiv– ja passiivsonar.

Laevad on renoveeritud 1981. a., enne Eestile üleandmist tehti põhjalik kordusrenoveerimine. Selle tõttu jõudis "Ristna" sõsarlaevast mõned päevad hiljem kohale.

Laevad tulid Tallinna juba Eesti lipu all, esimeseks teenistusülesandeks oli Erna–retke võistlejate transport Salmistusse.

* * *

1920–21 ja 1927–1940 kuulusid Eesti Mereväele miiniveeskajad–traalerid "Ristna" ja "Suurop".

Need rataslaevad olid ehitatud 1906. a. Oneega Laevaühisusele, kuid 1915. a. rekvireeriti Vene sõjalaevastikku traaleriteks. 1918. a. Jääretke ajal jäid nad Soome ja osteti sealt Eestisse Traalerite Divisjoni. Aastail 1921–1925 olid laevad tsiviilkasutuses. "Suurop" sellel ajal peamiselt seisis, kuid "Ristnat" kasutati 1922–1923 reisilaevana saarte liinil, kusjuures vahepeal ta vedas rahvast ka Roomassaare ja Riia vahet. 1927. a. seadmestati Riigi Sadamatehastes mõlemad laevad ümber miiniveeskajateks–traaleriteks ja nad said õhutõrjerelvad. 1940. a. võeti Nõukogude sõjalaevastikku.

"Suurop" läks 1941. a. miinile ja uppus, "Ristna" sai miiniplahvatuses vigastada, aga peale sõda parandati ja teenis õppelaevana, kuni 1958. a. vanarauaks lõigati.

Reet Naber
Rene Riisalu fotod

Süngelt laiguline "Suurop" saabub Miinisadamasse.

Jutustus sellest, kuidas me mereväe väikese "Ristnaga" suurtes mereriikides Saare– ja Hiiumaal käisime

Eellugu elik miks üldse säärane merereis ette võetud sai.

Saaremaa Merekultuuri Seltsi koosolekul räägiti kevadtalvel väga tõsiselt meresõidu ja meremeestega seotust, mereõnnetustest ja merepäästejaamadest. Ka jätkujutud said karmima sisu. Siis jõuti ka sõjani ja sellega seotult merejõudude ning meie oma mereväeni.

Saarlased uurisid nii ja teistpidi, mida see endast siis ikka kujutab ja kes need mehed ka on, kes praegu seal teenimas. Arutati siis seda asja nii ja teisiti, siit– ja sealtpoolt, ja idee hakkas idanema, et kuna merepäevad nagunii tulevad, võiks üheks osaliseks olla ka ühe Eesti Mereväe laeva meeskond. Et aga mereväes on tublilt teenimas nii saarlasi kui ka hiidlasi, muhulastest ja muudest rääkimata, ja et ainult nad ise oskavad ära tunda, kus see õigem meremees kasvab, sai koos seekord seatud nii Saare– kui ka Hiiumaale.

Koorus välja tõsiasi, et huvi meie väikese ja alles arengumuredes mereväe vastu on suur, sest esiteks – ikkagi oma, teiseks – ikkagi vanad head traditsioonid meeles (kasvõi mereväevormis meestest saartel liikumas), kolmandaks – noored mehed käinud/minemas ajateenistusse mereväkke. Ja kui siis **Kuressaare linnavalitsus** ja **Hiiu maavalitsus** kenad kutsedki teele läkitasid, oli otsus mereväe oma lipu näitamiseks (ja ise vaatamiseks) küps.

Eesti Mereväe "Ristna" annab Miinisadamas otsad ja alustab seilamist.

5. augusti hilisõhtul andis Miinisadamas otsad Eesti Mereväe äsja Soomelt saadud sõjalaev **"Ristna"**. Kogu reis oli plaanitud nii, et programmi mahuks Saaremaa III merepäevadel osalemine ning visiit Hiiumaale. "Ristna" on 1957. aastal Soomes ehitatud 34 m pikkune, 5,6 m laiune 110–tonnise veeväljasurvega patrullaev, mis Soome mereväes ka koolituslaevana oma ülesandeid täitnud.

Ega nad sõsarlaeva "Suuropiga" suured just pole, kuid tänu "sõjamaalingule", asjalikule korpuseehitusele ning loomulikult eelkõige oma varustusele–võimalustele on nood alused tõsise sõjalaeva väljanägemise–olemisega.

See, et kuskil on suured fregatid jmt., ei peaks meile peavalu valmistama. Kas ühe suure laeva muretsemine, mille meie praegune merevägi kogu täiega ära mehitada saaks (kui arvu arvestada, aga erialati juba kaheldav) ja üle midagi/kedagi nagu ei jääkski, ikka mõistlik ja otstarbekas oleks, on järelemõtlemist väärt. Mitmeotstarbelised ja majanduslikultki mitte ülejõukäivad vahendid väljaõppeks on vajalikud.

Laevameeskonnast rääkides: komandöriks vanemleitnant **Ilmar Noor**, muhulane ja paljudele heasttuntud meremees (Kuressaares ei saanud ta suurt kiiresti liikuda, sest alatasa oli tuttavatega vaja maailma– ja mereasju arutada). Komandöri abiks oli leitnant **Peeter Ivask**, kes Soomes meresõjakoolis väljaõppe saanud ja "Ristnat" hästi tundis juba kadetiajast. Vanemmehaanikuks nooremleitnant **Dmitri Käsper**, tagasihoidlik, nagu laeva käigushoidvad mehed tavaliselt on. Mereväestaabist oli ka staabiohvitser **Kalev Konso**. Ja siis laevameeskonnas veel 11 meest, nooremaid ja vanemaid, kogemustega või esimest korda roolis seisvaid, lisaks tuukrid ja paar asjalist.

Kui meeskonna juurde veel tagasi tulla, siis seal oli nii saarlasi, hiidlasi, muhulasi kui ka mandrimehi. Valik oli vastavalt oskustele, sest "Ristnal" on veel püsimeeskond välja kujunemata.

Merepäevad peetakse Kuressaares kolmandat korda ja need meelitavad kohale ilmatuma palju neid kogu Eestimaalt, kel midagi merest hinge on jäänud. Külalised muust ilmast veel lisaks.

6.–8. augustini toimusid kolmandat korda Kuressaare merepäevad. Aselinnapea **Jaanis Prii** selgitas vestluses mereväeohvitseridega Kuressaare linnavalitsuses, et kui esimeste merepäevade raskuspunkt oli Nasval, teistel Roomassaares, siis tänavu taheti tähelepanu tõmmata Kuressaare (jaht)sadamale, sest just sellega seoses on tegemist pikemaajalise projektiga linna puhkevõimaluste parandamiseks.

Tuuker Tahkuna tuletornis.

Toris asuv sadam küll veel valmis pole saanud, kuid merepäevade avamisel said väiksemad purje– ja mootoralused, millel süvist mitte rohkem kui 1,4 m, juba sisse sõita. Praegu on sadama faarvaater nagu kena kanal, mil künkad kõrval. Mõni mees arvas, et kui natuke aega mööda läheb, ehk kasvavad sinna ka põõsad ja rohi peale, siis sõida nagu mööda Kaliningradi merekanalit, ei mingit muret navigeerimisel.

Tegelikult on süvendustööd alles pooleli ja sadama päris valmimiseni jääb veel hulga töid teha. Merepäevade pidulikul avamisel tähistati tegelikult alles PHARE–projekti lõpetamist.

Vastas asuv Titerand on olenemata sellest, et seal tänavune soe suvi allergiat tekitava vetikate vohamise põhjustas, ikka populaarne. Kuigi hoiatavad sildid on üleval, oli nii kaldal kui ka vees inimesi. Igatahes võib öelda, et Kuressaare igatmasti võõraid suvel kohale meelitab. Päälinnast tulnud ajakirjanikud märkisid, et vist pooled Tallinna uhked autod vähemalt merepäevade ajaks on Saaremaale vuranud.

Selle kohta selgitasid Kuressaare aselinnapead **Aarne Mustis** ja Jaanis Prii, et suviste ürituste korraldamisel on saareline asend reguleerivaks ja planeerida tuleb erinevaid üritusi, mis ei tõmbaks suuri masse. Väinaliikluse korraldus paneb piirid, sest tipp–päevadel ei suuda ka uued parvlaevad üle 4000 lisareisija vedamisega toime saada ning oma külalistele transpordiebamugavusi ei soovi saarlased nüüd küll mitte.

Sellest tulenevalt on suisel ajal Saaremaal kultuuri– ja muid üritusi korraldatud eri ajal eri kohtades eri sihtrühmadele mõelduna.

Mandriinimese rumal küsimus, kus on Raiekivi säär, pani tublid saarlased mõneks ajaks järele mõtlema, aga jäi ikka vastamata. Hästi unustatud vana kohanimi.

Tänavuste merepäevade üks tõmbenumbreid oli Raiekivi säärele (mis on Tori kandis, peaaegu jahtsadama vastas) üles löödud viikingiküla, kus tehti viikingiaja–käsitööd, peeti tuliseid võitlusi mõõga ja tapriga, visati odaga märki, küpsetati vardas siga, korraldati arheoloogilise eksperimendina põletusmatus. Kohale olid kutsutud Läti vanade võitluskunstide viljelejad–propageerijad, eksperimentides osalesid kutselised arheoloogid.

Mereajaloolise poole pealt oli seekord ajalookonverents, mis pühendatud paadipõgenike teemale. **Leo Filippov** maavalitsusest põhjendas tänavust selle temaatikale pühendumist eelkõige sellega, et see on olnud aastakümneid tabuteema ning tänaseni on asjas palju ebaselget. Ka lahkujad ise ei ole tahtnud tollastest sündmustest eriti rääkida.

Bruno Pao ettekanne oli pühendatud paatidele, millega mindi. David Papp tegi ülevaate neist materjalidest, mis on olemas Rootsi arhiivides ning mis nüüd ka avalikud. Aarne Vaik rääkis nendest, kes Rootsist üle Atlandi edasi rändasid. Juttu oli veel Lümanda kandist lahkunute mälestustest. Viljandi kultuurikolledži üliõpilased olid oma uuringutes püüdnud jõuda selgusele nende motiividest ja tunnetest, kes küll oleksid tahnud lahkuda, kuid erinevatel põhjustel ei saanud.

Kõlama jäi seisukoht, et selles temaatikas on nii palju teadmatust, et teemaga tuleb kindlasti (ja kiiresti) edasi tegelda.

Tuuker pani õngitsejaile veekindlais plastkottides meeneid õngekonksu otsa, mis tegi väikestele õngitsejatele palju rõõmu.

Üle poolsajandi on möödunud, pole siiani selgust isegi kõigi minejate ja kohalejõudnute kohta. Tänaseks on paljude asjade selgitamiseks kasutada juba vaid mälestuste mälestusi.

Lisaks avati meremehe maja mälestustahvel Suur–Sadama tänavas majal, mille ehitas kapten Tomson.

Jõustruktuurid ei teinud jõudemonstratsioone.

Vanad merepäevade kohad päris tühjad ei olnud. Nasval oli "Optimistide" regatt. Roomassaares näitasid piirivalvurid, kuidas saadakse jagu tulekahjust merel ja päästetakse inimesi.

Samas kõrval sai vaadata "Ristnat" ja mereväe tuukrid sukeldusid. See, kel õnne, sai õngitseda väikese teemakohase meene. "Ristnat" käis kahe päeva jooksul uudistamas üle 300 inimese, suuri ja väikesi. Mille üle mereväelastel tõesti hea meel on. Nagu ka selle üle, et laeval käisid külas nii maavalitsuse ja linnavalitsuse kui ka piirivalve ja kaitseliidu esindajad, kellega sai tõsiseid tööasju arutada. Linnapilti aitasid meeleolukamaks muuta mereväelased, eriti madrused oma pilkupüüdva rühi ja vormiga.

Hiiumaal ja laeval on ju ainult see vahe, et esimene on suurem ja kiiluga põhjas kinni (A. Rinne).

Kuna reisikäsus oli kirjas, ja hiidlastegagi kokku lepitud, et pühapäeval kell 15.00 sildutakse Lehtmas, anti varahommikul Roomassaare kai äärest otsad. Merel oli kõigil meie roolimeestel juba käsi kõvasti kindlam kui tulles, silm ära tundmas kohti rannikul ja laide–saari ka. Ilm oli ka vaikne, meresõit lausa mõnu.

Lehtma reidil ootas kena vastuvõtt: piirivalvelaev PVL–102 lipuehtes eskortimas ja näe, hulk rahvastki kai peale kogunenud. Piilusime natuke kella ka, et kas saame täpselt kai äärde: komandöri kogemust ei saanud kahtluse alla panna, täpselt õigel ajal. Orkestri pillihelid tegid tuleku veelgi pidulikumaks, kui komandör maale vastuvõtjaid tervitama astus. Maa– ja vallavalitsuse, sadama ja saare jõustruktuuride esindajad ning kodusaarel puhkamas olev kaitseministeeriumi kantsler Tarmo Mänd olid kohe esmast tutvust tegemas ja kui trepp kindlalt toetatud sai, siis ka teretulnud Hiiumaa–nimega laeva kaema. Uudistajaid–küsijaid jätkus kogu pealelõunaks.

Laevaohvitseridel oli au olla vastuvõtul maavalitsuses, kus maavanem **Hannes Maasel**, maavalitsuse sotsiaal– ja tervishoiuosakonna juhataja **Riho Rahuoja** ning majandusosakonna juhataja **Aare–Villu Kattel** andsid põhjaliku ülevaate Hiiu maakonna rõõmudest ja muredest, vastasid kõigile küsimustele ning tundsid ise huvi mereväe käekäigu vastu.

Viis ilusat väravat

Kirgi üles küttev sündmus, millest veel pikemat aega rääkida andis, oli jalgpallivõistlus, kus vastamisi "Ristna" ajateenijad ja Hiiumaa piirivalvurid. Et laeva meeskond on väike, mängiti seekord risti väljakut ja väiksema koosseisuga, aga sugugi mitte väiksema hasardiga. Mõlemad pooled olid ettevalmistustki tõsiselt võtnud, piirivalvurid jõudnud kokkumängu harjutada ja madrustelgi kodusel platsil Miinisadamas aega olnud passe harjutada.

Staadionil elas kaasa linnarahvast, kes ergutas nii üht kui ka teist poolt. Põnevust jätkus mängu lõpuni (mängiti 2x30 min), liidritel (komandör Ilmar Noor ja Hiiumaa Piirivalvepiirkonna staabiülem Uno Kangur) omadele kaasaelamisest kange tahtmine kasvõi ise platsile minna, aga mereväe kolmiku Iljas–Averjanov–Tarasjuk nurgalöögist alguse saanud kiire rünnak tõi võidu 3:2. Piirivalvurid lubasid, et järgmine kord mereväelased nii ei pääse. Igati mehine võistlus oli.

Puuvirnade vahelt Tahkunasse

Lehtma sadama ümbrus, kui Pöörupoi baarist mööda saada,

(Järg lk. 13)

Kolm põlve meremehi: külas olev saarlane, komandör Noor ja ajateenija Jäger.

Viikingiküla relvavõitlus.

Haakrikulaat.

MERE haridus

«Meremehe» juubelilisa

TÄNASES LEHES:

- Merehariduse ümberkorraldamise komisjoni ametlik aruanne lk. 10
- Merehariduse ümberkorraldamise komisjoni alternatiivne aruanne lk. 11
- Õpetatud meremehest admiralini lk. 12

Hämarasse Tallinna Merekooli aulasse tõi päevavalguse Inglise Kolledž. Tänane merekool tunneb muret, kas praegune aula alles jääb.

Madli Vitismanni foto

Merehariduse ümberkorraldamisel pole üksmeelt

Mai algul moodustas haridusminister merehariduse ümberkorraldamise komisjoni koosseisus: Kaarel Kukk (Kaitseministeerium), Jüri Lember (Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing), Rein Merisalu (Eesti Laevaomanike Liit), Toivo Orgussaar (Kalurite Liit), Viktor Palmet (Eesti Merelaevandus), Rein Raudsalu (Eesti Meremeeste Liit), Rein Silm (Eesti Veeteede Amet), Mart Susi (Concordia Rahvusvaheline Ülikool) ja Juhan Sööl (Eesti Merehariduskeskus). Haridusministeeriumi poolt on komisjonis Peep Ratas ja Rein Vaikmaa.

Valminud lõpparuande kohta saatsid kuus komisjoniliiget üheksast – Kaarel Kukk, Jüri Lember, Toivo Orgussaar, Rein Raudsalu, Rein Silm ja Juhan Sööl – komisjoni esimehele 12. juulil kirja, milles põhjendasid, miks ei nõustu aruannet allkirjastama. Nimelt ei pea nad kaugeltki kõike lõppdokumendis väljendatut kõigi komisjoniliikmete ühtseteks seisukohtadeks: koosolekuid, kus aruannet arutati, ei protokollitud, eriarvamusi ei fikseeritud ja need ei kajastu aruandes; *aruande nn. lõppvariandi sisu on kokku pandud komisjoni liikmete personaalsetest arvamustest meelevaldselt valitud lõikudest, mistõttu on tendentslik ja ei saa kuidagi kajastada komisjoni liikmete ühtset seisukohta; lõppvariandi sisu koosneb /.../ 40% ulatuses kolme komisjoniliikme (V. Palmet, R. Merisalu, M. Susi) personaalsest tekstist /.../. Põhjendust ei leidu ka mitte mainitud teksti sisukuses, võrreldes teiste komisjoni liikmete arvamuste sisuga.* 1. augustiks lubatakse esitada omapoolne tekst. Mida ka tehti.

Meie püüame mõlemat dokumenti tutvustada. Kuue mehe allkirjastatuga on lihtsam – tekst on loogilisem ja väljendab selgemalt koostajate seisukohti. N.ö. ametlik tekst on kohati segasem ja vastuolulisem. Põhjus vist lihtne: kõik komisjoniliikmed andsid oma arvamuse palutud kahel leheküljel (Viktor Palmet kaheksal, sellega pole kuus meest samuti rahul), millest ministeeriumiametnik siis loo kokku pani.

Mari Vamba

Õpetatud meremees

Hiiu nali

Emmaste noor õppinud meremees jäi omadega vahele, kui ta sõitis esimest kaugsõitu ja kapten käskis tal keset ookeani laeva asukoha kindlaks määrata.

Noormees jändas ja rehkendas tükk aega. Tõi isegi päikese maha ja teatas viimaks kaptenile asukoha pikkuse ja laiuse kraadid ära. Selle peale käratas kapten kohe:

"Kõik see meeskond mütsid maha. Vaat, siin on mees, kes tegi kindlaks, et me just praegu sõidame sisse Londoni peakiriku uksest".

(Hiiu nalju ja pilkelugusid, 1.)

Pool sajandit tagasi merekoolis

4. augustil 50 aastat tagasi lõpetas Tallinna Merekooli esimene sõjajärgne lend. Jutustab Uno Laur:

Kuidas me merekooli läksime? 1944. aasta detsembris ilmus järsku kommertskooli majale Estonia puiesteel suur plakat, et sinna tehakse merekool. Õppisin 7. keskkooli, tollal veel Westholmi üheksandas klassis. Meie klassist läks sinna üsna mitu poissi. Mina läksin esimest korda koos Kalju Svirgsdeniga. Kohtasime seal õpetaja Richard Jõgi, kes oli endise eestiaegse merekooli inglise keele õpetaja; tema seal seda asja siis korraldas ja pani meie nimed kirja.

Sisseastumiseksamid olid muidugi ka, samuti meditsiiniline komisjon. Aprilli lõpul algas eelkursusel õppetöö. Veel ei olnud tegemist erialaga. Õppisime kogu suve igasuguseid asju: matemaatikat, vist ka eesti keelt... Käisime Schnelli tiigi ääres kehakultuuri tegemas. Vorm oli meil ka – kellele jagus pükse ja muud, kellele ei jagunud. Algul oli pilt ikka üsna koomiline. Mõnel oli kaabu peas, sest peas pidi ju midagi olema, kui rivis käidi. Poisid venitasid püksisääri ja õmblesid kiilusid vahele, sest need pidid kindlasti laiad olema.

Kooli võeti seitsmeklassilise haridusega, aga mõni oli ka vanem. Eks sõjaväe kartuses tehti ennast ka aasta nooremaks. Nüüd tuleb välja, et Aleksander Priimägi on 26. aasta poiss, kõige vanem meie hulgast. Noorim on Paul Rohtlaan, temal on seitsmekümnes sünnipäev veel tulemas.

Eesti laevajuhtide grupis oli meid üle kolmekümne. Vene grupid olid ka kohe olemas – poisse tuli üle Liidu kohale. Laevaehitajaid oligi ainult kaks vene gruppi. Eesti grupid olid ainult laevajuhtidel, mehaanikutel ja raadiotehnikutel. Väljalangevus oli ikka väga suur, põhjuseid kaks: kas siis poliitilised – sugulased välismaal jne. – või ei läinud õppetöö nii nagu vaja.

Normaalne erialade kaupa õppetöö algas septembris. Esimesel kahel kursusel olid üldained: eesti keel, tavaline matemaatika jne. Eesti keelt andis endine merekooli õpetaja Juhan Väinaste. Kolmas "endine" oli matemaatik Eduard Nipmann, väga tugev kuju, vist üks vähestest, kes üldse oli võimeline trigonomeetrilist geomeetriat andma, merekoolis oli see aga astronoomia jaoks absoluutselt vajalik.

Kohe tuli kooli tollane Tallinna sadama kapten Herman Tõnissoo, hiljem ta jäigi ainult merepraktika, pärast ka veel meteoroloogia ja okeanograafia õppejõuks. Mereväest tuli Jannsen, vist kaptenmajor; tema andis navigatsiooni ja astronoomiat.

(Järg lk.12)

EV Haridusministeerium
Hr. Tõnis Lukas, haridusminister

Märgukiri

Meie, Tallinna merekooli laevajuhtide sõjajärgse esimese lennu vilistlased, oleme mures merehariduse saatuse pärast Eestis.

Ajakirjanduse veergudelt on viimasel ajal korduvalt kostnud ärevakstegevaid sõnumeid kavandatavast merehariduse ümberkorraldamisest, mille tulemusena kujuneks praegusest riiklikust õppeasutusest eraõiguslik.

Me teame, milliste raskustega on viimastel aastatel õnnestunud Merehariduskeskuses korraldada õppetöö eestikeelseks ja –meelseks. Milliste jõupingutustega taastatakse ja luuakse uut eesti merekeelt. Kahtleme sügavalt, kas eraettevõtlus oleks suuteline neid ja teisi merehariduse kaasajastamise eesmärke ellu viima.

Lugupeetud härra minister, oma pikas meremehekarjääris oleme näinud nii maailma kui inimesi ja julgeksime seepärast sekkuda käesolevasse probleemi. Meie arvates ei ole aeg Eestis küps merehariduse erastamiseks. See võiks olla õigustatud alles siis, kui moraal ja eetilised põhimõtted meie ametnike ja ärimeeste seas tunduvalt paraneksid. Me ei näe Merehariduskeskuse "kosilaste–erastajate" seas neid aatemehi, kellele võiks usaldada meie merehariduse tuleviku. Piltlikult väljendades, minia juurde tahetakse tulla tühjade taskutega, lootuses kopsakale kaasavarale.

Meie omalt poolt oleksime valmis osutama jõukohast abi, teadmisi ja jõudu Eesti merehariduse taseme parandamiseks, kui seda vajalikuks peaksite.

Täna, 4. augustil 1999, oleme kogunenud, tähistamaks viiekümne aasta möödumist päevast, mil lõpetasime Tallinna Merekooli. Kuueteistkümnest on elavate kirjas üheksa, kes kõik üksmeelselt ühinesid käesoleva märgukirjaga. Oleme veendunud, et varemlahkunud oleksid olnud meiega ühte meelt.

Lugupidamisega

August Ingerma, Arno Kask, Uno Laur, Roland Leit, Harri Liideman, Aleksander Priimägi, Paul Rohtlaan, Haldor Tammerik, Ilo Toome

Tallinnas, 4. augustil 1999

Merehariduse ümberkorraldamise komisjoni ametlik aruanne*

I Merehariduse roll

EMK ajutine põhikiri kinnitati 29. jaanuaril 1992; sellest ja hilisemast kontseptsioonist selgub, et sooviti koondada Eesti mereharidus ühtsesse keskusesse Eesti Merehariduskeskus (EMK). Suuremahulise õppekeskuse efektiivseks juhtimiseks puudus juhtimiskaader. Õppejõud komplekteeriti erinevate tasemetega merekoolide spetsialistidest, tihti lähtuti peale teadmiste ainult eesti keele oskusest. Nii tekkis tegelikult tavaline merekool, mille tase on keskastme ja kõrgema vahepeal, kui võtta võrdluseks NSV Liidu aegsed Tallinna Merekool ja Leningradi Makarovi–nim. Kõrgem Merekool.

Merehariduse süsteem peaks:

1) rahuldama nii taseme kui hulga poolest ühiskonna vajadusi mereharidusega spetsialistide järele;

2) kindlustama kõigile elanikkonna kihtidele juurdepääsu mereharidusele, sõltumata nende sotsiaalsest ja majanduslikust seisundist;

3) andma noortele kutse ja eriala valiku vabaduse ning nõustama selle valiku tegemisel;

4) olema ühilduv muu haridussüsteemiga;

5) kasutama ressursse aktiivselt;

6) jälgima paindlikult muutuvat sotsiaalset tellimust nii Eestis kui ka maailmas.

Oluline on, et merehariduse rolli ei tuleks määratleda vaid riigi vajaduse järgi katta spetsialistidega vajalikud töökohad, vaid ka mereharidust õppida soovivate inimeste omanõudluse järgi. See tähendab, et mereharidust andvate õppeasutuste vastuvõtulimiidiks ei saa objektiivselt lugeda ainult ettevõtete ja riigi vajadust, vaid ka õppida soovijate nõudlust.

Eesti merenduse arengupoliitika ja mereharidussüsteemi reorganiseerimine peaksid olema vastavuses ja toetama teineteist. Oluliseks tuleks pidada haridusministeeriumi ning teede– ja sideministeeriumi koostööd selles valdkonnas.

II Olemasoleva merehariduse süsteemi positiivsed küljed

Raha ja infrastruktuur

1. Hoolimata keerulisest majanduslikust ja poliitilisest olukorrast suudeti säilitada mereharidus Eesti Vabariigis. Endiste vene õppekeelega õppeasutuste baasil koondati merehariduse andmine ühte, mis on võimeline täitma Eesti vajadusi merenduse alal.

2. Õppejõud on välja töötanud vajaliku tarkvara, kaks valmendit, simulaatori.

Õppekavad, vastuvõtt

3. EMK laevamehaanika õppekava on akrediteeritud.

4. Hollandi Laevainspektsioon on tunnustanud EMK ja muid Eestis väljaantud meremeeste diplomeid ning see võimaldab EMK lõpetanud meremeestel töötada Hollandi laevadel.

Õppetöö korraldus, kadetid

5. Kõigil tasemetel on üle mindud eesti õppekeelele.

6. EMK on välja andnud õppe–metoodilist kirjandust.

7. Alustatud on kvaliteedijuhtimise süsteemi (ISO ja ISM) väljatöötamist.

8. EMK korraldab kohustuslikke meremeeste täiendkursusi.

Õppejõud

9. Välismaiste organisatsioonide ja kolleegide abiga on täiendatud EMK õppejõudude teadmisi rahvusvahelisel tasemel.

III Olemasoleva merehariduse süsteemi puudused

Raha ja infrastruktuur

1. Mereharidust finantseeritakse ainult riigieelarvest ja see ei ole küllaldane. Ainult riigieelarveline finantseerimine ei taga huvitatust olukorra muutmiseks ja uute lahenduste leidmiseks peaaegu kõikidel EMK tasanditel.

2. Kasutatava riigivara jooksvad kulud on kõrged.

3. Õppejõudude ja kadettide suhe on majanduslikult ebaotstarbekas.

4. Mitmed tulutoovad täiendõppeprotsessid on läinud üle erafirmade korraldada, mis ei ole alati kontrollitav; neil puuduvad vastavad koolitusload.

5. Investeeringuteks kulutatakse aastas ligi 2 miljonit krooni, kuid vajalik investeeringute maht oleks oleks vähemalt 8 miljonit aastas.

6. Riiklikud õppejõudude palgaastmed ja palgad ei võimalda kutsuda õppejõuks haritud merendusspetsialiste, mida nõuab STCW–95 konventsioon. Merendusspetsialistide palk on 6 korda kõrgem õppejõudude palgamäärast.

7. Ebaotstarbekad kulutused kinnisvarade hooldamiseks – EMK–l puudub initsiatiiv kulutuste vähendamiseks, selleks puuduvad ka üksnes riigieelarvelise finantseerimise puhul võimalused.

8. Puudub majanduslikust mõtlemisest lähtuv kontroll vahendite kulutamise üle.

Õppekavad, vastuvõtt

9. Üleminek uutele rahvusvahelistele nõuetele vastavatele õppekavadele on liiga aeglane. Uue õppekava järgi õpetatakse vaid laevamehaanikuid.

10. Tüürimehi ja mehaanikuid valmistatakse ette suhteliselt vähe, kui arvestada veel väljalangevust õppetöö ajal, kohe pärast kooli lõpetamist ja pärast 3–5–aastast meresõitu.

11. Puudub selge arusaamine koolitusnõudlusest.

12. Puudub selge seisukoht EMK õppeliinide ja sõjalise väljaõppe osas.

13. Ei ole loodud spetsiaalseid õppeliine siduserialadel viimastel kursustel vastavalt vajadusele – riiklikule tellimusele ning operatiivsele tööjõuturu nõudmistele. Seal oleks võimalus jätkata õpinguid nendel tüürimeestel ja mehaanika eriala lõpetajatel, kes mingil põhjusel ei soovi minna merele või soovivad lõpetada meresõitu.

Õppetöö korraldus, kadetid

14. Puudub pikaajaline arengukontseptsioon, mille puudumist püütakse kompenseerida nõukogude loomisega, mille efektiivsus on väga madal. Juhtkond ei ole kasutanud ära rahvusvaheliste abiprogrammide võimalusi just arenguprogrammi ettevalmistamiseks.

15. Puudub eneseanalüüsisüsteem. Olemas on vaid haridusministeeriumi poolt nõutud statistilised aruanded. Side lõpetanutega on ebapiisav.

16. Õppevahendid, õppeprogrammid ja õpetamise metoodika on suures osas vananenud.

17. Lahendamata on merealane kraadiõpe ja spetsialistide ettevalmistus laevaehituse, mereõiguse, merenduse ja transpordi ökonoomika jne. erialadel.

18. STCW–95 nõuetele vastava kvaliteedisüsteemi puudumine.

19. EMK juhtimises on isikutevahelisi vastuolusid. EMK rektori ja pedagoogide vahelised vastuolud ja efektiivse juhtimise pikaajaline vaegus.

20. Tasakaalu puudumine õppurite õiguste ja kohustuste vahel (riigilt saadakse kõik tasuta, ilma et peaks midagi vastu andma). Kõigile kursantidele on määratud riiklik ülalpidamine, kuid kursandile ei too see kaasa mingeid kohustusi, kui ta koolist lahkub või õppeedukus ei vasta tasemele. See kehtib ka kooli lõpetajate kohta, kellel puudub igasugune kohustus töötada oma erialal.

21. EMK ei ole lahendanud praktikakohtade küsimust.

22. EMK õppedistsipliin ja kontroll kadettide osavõtu üle õppetööst jätab tugevasti soovida.

Õppejõud

Kõrge keskmine iga ja praktilise töökogemusega õppejõudude nappus. Välismaal instruktor–koolitust saanud spetsialistid asuvad tihti tööle erafirmadesse, ei ole juriidiliselt korrektselt vormistatud kohustus töötada teatud aja EMK–s.

25. Õppejõudude, aga sellest tulenevalt ka lõpetanute ebapiisav inglise keele oskus.

Koolitusvajadus: üldiselt

Üks võimalus – turu–uuringutele suunatud metoodika, mis käsitleb turu vajadusi merendusspetsialistide järele.

Tuleb siiski arvestada ka teist metoodikat, mis võib olla tunduvalt efektiivsem, mereharidust andva asutuse poolt mõjutatav ning annab perspektiivitaju. Selleks on pakkumise uurimise ja **kujundamise** metoodika, mis käsitleb mereharidust omandada soovijate väljaselgitamist.

Riigi eelarvevahendite eraldamise aluseks ei ole ainult riiklik tellimus, vaid põhiliselt riigi tahe jätkata merehariduse andmist merenduse kõigi vajaduste rahuldamiseks, ka nende, mis esmapilgul on seotud pigem ettevõtluse kui riigitööga, sest riigiametnikud kasvavad välja ettevõtlusest. Riigieelarveliste eraldistega väljendatakse riigi tahet anda Eestis mereharidust, riikliku tellimusega väga spetsiifilise merenduskallakuga koolituse tellimisel täiendatakse seda konkreetse ministeeriumi eelarvest.

Merehariduses ei teki ületootmist. Mereharidust ja kaldale jäänud meremehi kasutavad sajad merenduse valdkonnas tegutsevad ettevõtted. Hea tasemega meremeeste ettevalmistamine parandab tööhõivet riigis ja on riigile kasulik isegi siis, kui osa neist läheb tööle muude riikide lippude all seilavatele laevadele, sest suurim osa nende tuludest tuleb Eestisse perekondade kaudu ja maksete kujul.

/Järgnevad põhjendused erialade kaupa, mõnel puhul esitaktakse ka konkreetseid arve./

V Merehariduse süsteemi eeldatava (soovitava) olukorra kirjeldus

Raha ja infrastruktuur

1. EMK jooksvad kulud peaksid olema võimalikult madalad.

2. Tuleb luua motiveerimissüsteemid – rakendada kaheastmeline palgasüsteem (palk pluss lisatasu).

3. Käivitada süstemaatiline ja professionaalselt korraldatud töö sponsoritega.

4. Tuleks luua hästi varustatud valmendite keskus.

5. Riiklik koolitustellimus peaks säilima samas proportsioonis.

6. Oluliselt peaks suurendama riigieelarvelist finantseerimist või arendama välja integreeritud finantseerimissüsteemi, kus riigieelarvelisele rahastamisele lisandub stabiilne rahastamine teistest allikatest. Lisaks leida võimalus materiaalsete ressursside ja õppejõudude potentsiaali kaasamiseks teistest allikatest. Arendada ka koostööd sihtasutusega Tallinna Ülikoolid.

7. Laevaomanike seisukohalt on äärmiselt oluline, et ei suureneks kohustusliku täiendkoolituse maksumus.

Õppekavad, vastuvõtt

8. Õppekavad ja õppetöö korraldus peaksid vastama rahvusvahelise konventsiooni STCW nõuetele ja praktikas rakendatavatele tehnilistele ja tehnoloogilistele seadmetele ja protsessidele, arvestades kindlasti ka uuemat perspektiivsemat tehnoloogiat.

9. Suuremat tähelepanu pöörata akadeemilistele baasainetele.

10. Õppetöö korraldus, kadetid

11. Loengutel osalemise protsent peaks olema üle 95%. Teadmised peaksid vastama rahvusvahelistele ja Eesti seadusandlusega kehtestatud nõuetele.

12. Suuremat tähelepanu pöörata teadus– ja arendustegevusele. Merendusalast teadustööd võiks jätkata ülikoolide baasil. See võib mitmele noorele lõpetajale olla atraktiivsem kui töö laevadel. Siit areneks ka EMK õppejõudude kaader. ***Alternatiiv:*** merendusalane kraadiõpe EMA–s.

13. Kvaliteetne merepraktika.

14. Mõnedele erialadele võiks sisse viia (ka) tasulise õppe (tasemeõppe), tasulise täiendkoolituse.

15. Pakkuda välisriikide kodanikele merealast väljaõpet neile sobivas õppekeeles.

16. Õppetöö osa, mis on seotud riigikaitsega, on otstarbekas arendada koostöölepingute alusel kaitseministeeriumiga.

17. Eesti tingimustes peab kogu merealane haridus olema ja jääma paljuastmeliseks.

18. Merehariduse õppeasutused peaksid olema võimelised tagama kõiki rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid kohustusi.

Õppejõud

19. Kvalifikatsioon peab vastama kõrgharidusstandardile.

20. Suurt tähelepanu tuleb pöörata õppejõudude järelkasvu kindlustamisele.

VI Võimalikud lahendused (alternatiivid)

Eesti Mereakadeemia kui eraõigusliku sihtasutuse asutus

Eesti Vabariik ning Concordia Ülikool asutavad Eesti Mereakadeemia Sihtasutuse, mis omakorda asutab erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia. Maailma haridspraktikas on olulisi näiteid riiklike ning erakõrgkoolide poolt moodustatavatest õppeasutustest.

Pakutud lahenduse tugevad küljed:

1. Eestis on kujunenud välja arvestatav kvaliteetse erakõrghariduse süsteem, mis on võrreldav avalik–õiguslikku süsteemiga;

2. erakõrgkool on paindlikum oma rahaliste vahendite eesmärgipärasel kasutamisel;

3. sotsioloogiliselt toimib mehhanism, et eesti ja kogu Baltikumi noored on pigem valmis õppemaksu eest õppima erakõrgkoolis kui riiklikus rakenduskõrgkoolis, siit tulenevalt on erakõrgkool efektiivsem tasulise õppe korraldamisel;

4. välisõppejõud tulevad meelsamini õpetama erakõrgkooli kui riiklikku rakenduskõrgkooli, sest valdavalt on esimene nende silmis lugupeetavam;

5. välisüliõpilaste leidmisel on erastruktuuril eelised riikliku ees, arvestades olemasolevat kogemust Baltikumi haridusmaastikul;

6. erakõrgkool suudab tasustada kohalikke õppejõudusid tunduvalt kõrgemalt kui riiklik rakenduskõrgkool. Põhikohaga õppejõu keskmine töötasu peab olema vähemalt üle 15 000 kr kuus.

Concordia Ülikooli kui Eesti Vabariigi potentsiaalset koostööpartnerit merehariduse korraldamisel ning edendamisel iseloomustavad:

1. arvestatav ning Baltikumis unikaalne kogemus rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise erakõrgkoolitegevuse korraldamisel;

2. kogemus juurdepääsuks Läti ja Leedu haridusturule;

3. kogemus ingliskeelse õppetöö korraldamisel ning õppejõudude kaasamisel;

4. eraülikoolina on ennast majanduslikult tõestanud, samal ajal kui avalik–õiguslike ülikoolide juurde loodud sihtasutused on siiani suutnud anda oma asutajate finantseerimisse marginaalseid ressursse.

Sihtasutuse rahastamise põhimõtted:

1. riiklik tellimus säilib olemasolevas proportsioonis, st. rannaküla poistel säilib jätkuvalt võimalus riigi kulul merehariduse omandamiseks tingimusel, et nende õppimise tase vastab esitatud nõuetele;

2. täiendavad rahalised vahendid saadaks õppemaksudest, täienduskoolitustegevusest ning lepingutest tööandjatega;

3. tuleb kriitiliselt analüüsida praegust rahaliste vahendite kasutamist, sh. õppejõudude ning töötajate tasustamise aluseid ning õppehoonete rentaablust. On võimalik jätta õppehooned riigi omandisse ja rakendada teisi tänapäevaseid ruumide kasutamise meetodeid.

Sihtasutust juhib nõukogu ja selle moodustatud juhatus. Nõukogusse kuuluvad sihtasutuse asutajad ning haridus–, merendus– ja poliitiliste ringkondade esindajad. Mereakadeemiat juhib rektor ja nõukogu. Nii sihtasutuse juhatuse esimehe kui Mereakadeemia rektori leidmiseks kuulutatakse välja rahvusvaheline konkurss.

Tuleb kriitiliselt läbi vaadata olemasolevad õppekavad, likvideerida või ajastada õppekavad, mille lõpetajate järele puudub nõudmine.

Arvestades merehariduse kriitilist olukorda, tuleb pidada otstarbekaks põhimõtteliste otsuste tegemine lähemal ajal ning ühtlasi kehtestada üleminekuperiood uuele süsteemile.

Kirjeldatud lahendus loob tingimused selleks, et viie aastaga Eesti Mereakadeemia:

1. kujuneks juhtivaks mereharidust andvaks ülikooliks Baltikumis:

2. on kujundanud kõrgetasemelise püsiva õppejõudude koosseisu, kes on suuteline tänapäevatasemel õpetama, tegelema teadusuuringutega ja oma töid avaldama;

3. omab vajalikke rahalisi ressursse, mis kujunevad riiklikust tellimusest, tasulise õppe läbiviimisest ja tugiprojektidest;

4. üliõpilaskond on rahvusvaheline, esindatud on Balti riigid ja teised naaberriigid;

5. korraldab rahvusvahelisel tasemel õppetööd eesti ja inglise keeles;

6. tagab lõpetajate rahvusvahelise konkurentsivõime;

7. omab piisavat materiaalset baasi teoreetilise ja praktilise akadeemilise õppe korraldamiseks.

Eesti Mereakadeemia praeguses staatuses koos Eesti Merehariduse Sihtasutusega

/vt. kõrvalküljel ptk. 6 paari esimest lõiku ja seitset esimest punkti/.

---

* Vabalt lühendatud

Merehariduse ümberkorraldamise komisjoni alternatiivne aruanne*

2. Olemasoleva mereharidussüsteemi positiivsed küljed

Eritasemeline mereharidus Eestis on kontsentreeritud ühte õppeasutusse – Eesti Merehariduskeskusse (EMK), mis võimaldab intensiivselt ja optimaalsel viisil kasutada õppejõudude potentsiaali, hinnalisi seadmeid ja tagada õppeprotsessi järjepidevus ning õppe–metoodilise baasi ühtlus. Seetõttu kogu alltoodud loetelu mereharidussüsteemi positiivsetest külgedest puudutab EMK–d.

– Eesti oludes optimaalne ressursside, nii materiaal–tehnilise kui pedagoogilise kaadri paigutus ühes mitmetasandilises õppeasutuses;

– EMK jätkuv riikliku õppeasutuse staatus;

– üldise õppemaksu puudumine;

– tasuta vormirõivastus, toit ja majutus kadettidele;

– toimivad sidemed mitmete riikide analoogsete õppeasutustega;

– väliseekspertide abiga on koostatud merehariduse strateegiline arengukava rahvusvahelise projekti PSO 96/ES/1/2 raames;

– teostunud on üleminek põhiliselt venekeelselt õppeprotsessilt eestikeelsele, toimub aktiivne emakeelse õppematerjali kirjastamine koos nõukogude ajal välja suretatud eestikeelse merendusalase terminoloogia taasloomisega;

– koostöös väliseekspertidega on valminud ingliskeelsed ja 1995.a. Rahvusvahelisele meremeeste diplomeerimise ja vahiteenistuse konventsioonile (STCW–95) vastavad õppekavad, mille alusel toimub õppetöö laevamehaanikute ja sadamamajanduse õppeliinides 100%–liselt ja laevajuhtide õppeliinis kahel kursusel (alates 1999/2000. a. kolmel kursusel);

– teostunud on EMK STCW–95 konventsiooniga nõutud kvaliteedisüsteemi väljatöötamise algfaas;

– aktiivselt on asutud osalema rahvusvahelistes rakendusuuringute projektides;

– järk–järgult on suudetud optimeerida juhtkonna ja õppejõudude kooslust (1991. a. 250, 1995. a. 115, 1998. a. 65 inimest), samuti abipersonali (1991. a. 368, juunis 1998 69 inimest), mis on taganud tööjõukulude ja palgafondi tunduva kokkuhoiu;

– vaatamata riiklikult reguleerimata merendusalasele täienduskoolitussüsteemile (kellel vähegi huvi, võib vabalt harrastada hästitasuvat meremeeste täiendõpet, kui õppeprotsess ei kesta üle 120 tunni) on suudetud säilitada EMK lisafinantseerimine 10% ulatuses täiendkoolitusest laekuvatest tuludest (näit. Soome Vabariigi merendusõppeasutustes maksimaalselt kuni 5% ulatuses).

3. Olemasoleva mereharidussüsteemi puudused

Puudused ei paigutu mitte enam üheselt EMK õlule nagu positiivsed aspektid, vaid olulisemad neist asuvad valitsusasutuste, ennekõike teede– ja sideministeeriumi, EVA ja haridusministeeriumi haldusalas ning nendevahelise koostöö koordineerimatuses.

EMK–d puudutavad vajakajäämised on teisesed ja üldjuhul otseselt või kaudselt tingitud esmastest puudustest valitsusasutuste tasemel ja suures osas merehariduse riiklikust alafinantseeritusest. Paljud puudused ei ole iseloomulikud mitte ainult merendusalasele koolitusele (näit. pedagoogilise kaadri suhteliselt kõrge keskmine vanus, õppeasutuse alafinantseeritus jne.), vaid on omased kogu Eesti koolitussüsteemile.

– peamiseks ja olulisimaks puuduseks on koostöö ja koordineerimise puudulikkus valitsusasutuste, ennekõike teede– ja sideministeeriumi ning haridusministeeriumi vahel, tagamaks mereharidussüsteemi areng vastavalt meremajanduse vajadustele ja rahvusvaheliste õigusaktide nõuetele, millega EV on pärast iseseisvumist ühinenud;

– siiani ei ole rakendunud 22. novembril 1995 teede– ja sideministeeriumi ja haridusministeeriumi vahel sõlmitud Eesti mereharidusalase koostöö memorandum. Dokumendis sätestatu tegematajätmine on enamjaolt tinginud meie merehariduse tänase seisu;

– esimese puuduse tulemusena ei ole siiani argumenteeritud ega spetsifitseeritud väljaõppe üldist ega ka õppeliinide arendamiseks (või sulgemiseks) vajalikku plaani, samuti puudub haridusministeeriumi juhis STCW–95 konventsiooniga sätestatud kohustusliku kvaliteedisüsteemi väljatöötamiseks ja rakendamiseks;

– mereohutuse ja STCW–95 konventsiooni sätete täitmise eest vastutav teede– ja sideministeerium on koostanud mitmeid asjakohaseid dokumente, milles sisalduvad ka mereharidust puudutavad peatükid. Kahjuks on suunised suunisteks jäänudki ega ole leidnud teed rakenduseni;

– EMK–s napib tänapäevast merenduse spetsiifikat ja olustiku praktikas kogenud pedagoogilist kaadrit (STCW–95 nõue!) Vastavalt rahvusvahelise projekti PSO 96/ES/1/22 1998 lõpparuande p–le 2.1.4 on EMK tulevik ohus ilma noore kvalifitseeritud ja kompetentsete õppejõudude kaasamiseta.

– EVA ja haridusministeeriumi tegematajätmiste tulemusena on täiendõppesüsteem kui põhiline lisatulude teenimise allikas siiani suuremas osas eraomanike käetes ning riikliku järelevalve ja kontrollita (STCW–95 nõue!);

– EVA tegematajätmiste tulemusena puudub riiklik õppe–treeningkeskus; olemasolevates ja eraõiguslikes meremeeste õppe–treeningkeskustes ei toimu elementaarsematki kontrolli õppe– ja harjutusprotsesside üle, jätkuvalt väljastatakse fiktiivseid tunnistusi kursuste läbimise kohta;

– riiklik alafinantseerimine (lähtudes rahvusvaheliste konventsionaalsete nõuete täitmise vajadusest ja kõnesoleva majandusharu tähtsusest riigile), mille tulemuseks on võimatus motiveerida merendusvaldkonna tegevspetsialiste asuma pedagoogilisele tööle, aga samuti materiaal–tehniliste õppevahendite vaegus või puudumine (integreeritud simulaatorid);

– pedagoogide täiendõpe on tänini riiklikult planeerimata ja vahendid selleks eraldamata, enesetäiendamine ja teadustöö organiseerimata ja süsteemitu;

– teadustöö puudulikkus seostub Rakenduskõrgkooli seaduse jõustumiseni valitsenud seadusetusega;

– ebapiisav tähelepanu rahvusvahelise merendusalase suhtlemisvahendi inglise keele oskuse nõuetele ja sellealasele väljaõppele pedagoogide kaadri hulgas;

– haridusministeeriumi poolt kinnitatud EMK põhimääruse puudumine;

– EMK rektori ja peadagoogide kollektiivi vahelised vastuolud, mis seni on välistanud kooli kui terviku süstemaatilise arengu ja efektiivse juhtimise.

Võttes kokku mereharidussüsteemi positiivsed küljed ja vajakajäämised, võib teha järelduse, et praeguse seisu põhjustajaks merendusalases koolituses on krooniline juhtimise ja arendustegevuse puudulikkus eelkõige valitsuse ja ministeeriumide tasemel ning alles seejärel pikemat aega ilma igasuguste riiklike suunisteta tegutsenud EMK tasemel. Selle tulemusena on jäänud õigeaegselt rakendumata ühe ministeeriumi poolt välja töötatud suunised teise, antud juhul peamiselt haridusministeeriumi haldusalas. EMK sisesed vajakajäämised on esmaselt tingitud juhtimise kvaliteedist ja alles seejärel teisejärguliselt ka alafinantseerimisest.

4. Koolitusvajadus

Seoses riigipoolse merendusalase arenduskava ja selge poliitika puudumisega tuleb koolitusvajadust vaadelda eelkõige lähtuvalt meie meremajanduse tänapäevasest seisust ja vajadustest, arvestades ka hästitasustatud vaba tööjõuturgu Läänes.

/Järgnevad konkreetsed arvud konkreetsete põhjendustega./

5. Eesti meremajandusalase koolituse soovitava olemuse kirjeldus

Eesti kui väikeriigi tingimustes peab kogu merendusalane koolitus olema ja jääma mitmeastmeliseks (alates üldhariduskoolide mereklassidest ja lõpetades kraadiõppega), mida koordineeriks ühtne keskus, näiteks Eesti Mereakadeemia, praegune EMK.

Merendusalase koolituse korraldus, õppeotstarbeline materiaal–tehniline baas ja õppejõudude kvalifikatsioon peavad vastama rahvusvahelisele kõrghariduse standardile ning olema kooskõlas STCW–95 nõuetega. CTCW–95 nõuetele mittevastavat koolitust andvate õppeasutuste poolt väljastatavad kutsetunnistused on alates 01. 02. 2002 keelustatud kui dokumendid, mis annavad omanikule õiguse töötada tunnistusel märgitud erialal, st. saada EVA väljastatavat töödiplomit või kutsetunnistust.

Eesti merendusalased õppeasutused peavad tagama peale STCW–95 ka teistest rahvusvahelistest lepetest ja konventsioonidest tulenevaid kohustusi, millega EV on ühinenud.

Ühtne mitmetasemeline merendusõppeasutus Eesti Mereakadeemia peab korraldama:

1) tasuta ja tasulist statsionaarset ning mitmetasandilist koolitust;

2) kaug– ja täiendõpet, viimast süstemaatiliselt ka oma õppejõududele;

3) merendus– ja laevandusalast rakenduslikku ja akadeemilist uurimistööd;

4) koostööd ja pikaajaliste lepingute sõlmimist laevaomanike ja operaatoritega, tagamaks laevaohvitseride ja lihtpersonali õppekavade järgse, STCW–95 nõuetele vastava praktika merel;

5) koostöölepingud piirivalveameti ja kaitseministeeriumiga neile laevaohvitseride ettevalmistamiseks;

6) regulaarse tööjõuturu ja õppeasutuste lõpetajate tööleasumise statistika kogumise;

7) kõigi Eestis laevapersonalile koolitust andvate institutsioonide õppekavade kinnitamist, õppe– ja treeningprotsessi kvaliteedi kontrolli ja selle põhjal tegevuslubade väljastamist;

8) olemasolevate rahvusvaheliste sidemete tugevdamist ja koostöö laiendamist, eelkõige rahvusvahelistes uurimistöödes–programmides, teaduskonverentsidel ja seminaridel osalemise, aga ka pedagoogide ja tudengite–kadettide vahetamise abil samalaadsete õppeasutustega;

9) sponsorite kaasamist konkreetsete arendusprogrammide rahastamisse, mis on arenenud merendusega riikide traditsiooniline ja peamine viis hoida merendusalast koolitussüsteemi tänapäevatasemel;

10) eelkõige noorte tegevspetsialistidest erialaõpetajate kaasamiseks rakendama lisatasude maksmist; praegu on seda finantsdistsipliini rikkumata võimalik teha EMK erivahendite arvelt;

11) täiendkoolituse raames alustatakse täiend– ja ümberõpet kahel siduserialal – meretranspordi juhtimine (*port and shipping management*) ja mehaanik–operaator (*general operational technology*); mõlemad on mõeldud laevaohvitseridele, kes mingil põhjusel ei saa või ei taha töötada merel. Esimene oleks tüürimeestele–kaptenitele, teine mehaanikutele.

Võimalikud lahendused

Tuleb loobuda olemasoleva süsteemi lammutamisest ja kardinaalsest ümberkorraldamisest. Praegune riiklik EMK on piisava potentsiaaliga, tagamaks ka lähitulevikus küllaldasel kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel tasemel merendusalast koolitust.

Esmatähtis on tagada täiendavad finantsallikad, mis enamikel juhtudel aitavad kõrvaldada praeguse mereharidussüsteemi puudused.

Vastavalt laevaomanike arvamusele ei ole EMK täiendav finantseerimine ettevõtjate poolt mõeldav. Järelikult tuleb riiklike õigusaktidega tagada EMK monopoolne seisund laevapersonali täiendkoolituse ja ohutusalaste õppetreeningkursuste korraldamisel, vastavate õppekavade ning õppeprotsessi kvaliteedi hindamisel. Laevapersonali rahvusvahelisele tööjõuturule vahendavad Eestis tegutsevad äriühingud tuleb maksustada iga–aastase tegevusloa tasuga sõltuvalt vahendatavate ja tegevusloal fikseeritud professionaalsete meremeeste hulgast. Eraõiguslikud äriühingud teenivad praegu põhjendamatult kõrgeid kasumeid, ja seda kaudselt riikliku merehariduse arvelt.

EMK rahastamine võiks toimuda analoogselt avalik–õiguslike ülikoolidega, kuigi parim lahendus mereharidussüsteemi jaoks oleks nn. Merehariduseaduse rakendumine. Vaid see õigusakt tagaks haridussüsteemis väga spetsiifilise, rahvusvahelist meresõitu reguleerivate õigusaktidega reglementeeritud ning teede– ja sideministeeriumi haldusalas asuva veeteede ameti otsesel vastutusel toimiva merendusalase koolituse kvaliteetse teostamise.

Üks võimalikke lahendusi oleks EMK üleviimine teede– ja sideministeeriumi alluvusse, mis kindlustaks tunduvalt operatiivsema õppeprotsessi suunamise vastavalt riiklikule merenduspoliitikale. See variant on kasutusel Taanis, kus nende mereadministratsioonil on eraldi merehariduse osakond, mille ülesanne on pidevalt välja töötada merehariduse alaseid suuniseid, tagada kogu mereharidussüsteemi varustamine oma eriala spetsialistidest pedagoogide juurdekasvuga, teostada kontrolli õpetuse kvaliteedi, STCW–95 nõuetele vastavuse üle jne.

Nii Hollandi ekspertide kui komisjoni liikmete hinnangul on **ainuke ja reaalne oht olemasolevale mereharidussüsteemile noorte kvalifitseeritud ja omal alal kompetentsete õppejõudude krooniline vaegus.** Täiendavaid rahalisi vahendeid ongi tarvis eelkõige EMK–sse noorte tööle asumist motiveerima.

Praegust EMK seisu arvestades tuleks:

1) valitsusel kinnitada kiiremas korras Mereakadeemia põhimäärus;

2) lühima võimaliku aja jooksul välja töötada Merehariduseaduse eelnõu, elimineerimaks vastuolud kehtivate haridusseaduste ja merendusalase koolituse efektiivseks toimimiseks vajalike meetmete vahel;

3) jätkata EMK nõunike kogu ja EMK nõukogu tegevust, lisades viimasesse ühe esindaja EVA–st ja ühe haridusministeeriumist;

4) rakendada 22. novembril 1995 sõlmitud Eesti mereharidusalase koostöö memorandum, tagamaks haridusministeeriumi ning teede– ja sideministeeriumi koostöö ja tegevuse koordineeritus;

5) vajadusel luua EMK nõukogu ja nõunike kogu liikmete baasil sihtasutused konkreetsete projektide teostamiseks ja rahastamiseks;

6) osutada EMK–le toetust alustatud rahvusvaheliste projektide teostamisel;

7) kiita heaks EMK arengukava projekt aastateks 1999–2002;

8) välja töötada ja sõlmida koostöölepingud siseministeeriumi, kaitseministeeriumi ja haridusministeeriumi vahel mereväele ja piirivalvelaevastikule laevaohvitseride ettevalmistamiseks.

Alternatiivseid variante riiklikule ja ühtsele EMK–le (uue nimega Eesti Mereakadeemia) komisjoni liikmed ei näe. Meie teada pole ka üheski Läänemere äärses riigis eraõiguslikku kõrgemat merendusalast haridust andvat õppeasutust.

Koostöö eraõigusliku humanitaarkõrgkooliga Concordia Ülikool on merehariduse väheatraktiivne, ja seda eelkõige järgnevaid põhjustel:

1) nimetatud õppeasutusel puudub seotus merendusega ja rakendusliku haridusega;

2) meie teada pole ülikoolil mingeid rahvusvahelisi sidemeid merendusvaldkonna õppeasutustega;

3) ülikool on jätkuvalt EV maksuvõlglane, mis seab kahtluse alla selle õppeasutuse toimimise majandusliku efektiivsuse ja tulemusliku juhtimise;

4) vastavalt äriregistri teatisele läheb Concordia Ülikool 01.09.1999 sundlikvideerimisele.

Merehariduseaduse eraõiguslikuks muutmine tooks automaatselt kaasa EMK ilmajäämise Euroopa Liidu finantseeritavatest projektidest, kuna ainult riiklikke õppeasutusi finantseeritakse 100% ulatuses. Praegu tuleks merehariduse erastajal otsekohe leida 4 miljonit krooni, et tagada jätkuv osalemine kahes rahvusvahelises rakendusuuringute projektis.

Tõsiselt tuleb eraõigusliku merendusalase koolituse puhul võtta ka laevaomanike kartust, et kulud laevapere koolitamisel võivad kontrollimatult ja takistamatult kasvada – protsess, mis on riiklikes haridusasutustes kindlalt kontrollitav ja ohjeldatav.

---

* Vabalt lühendatud

Toimetuskommentaar

Üle 2–meetrist lainet Läänemeres ei kohta!

Nij kinnitab õpingutega merekooli keskpaigani jõudnud kadett enesekindlalt. Tema kõigutamatus ja vaidlustes enesele kindlaksjäämine tugineb ilmselt väga autoriteetse õppejõu seisukohtadele. Kuigi kadett on juba praktikalgi olnud, on tal nähtavasti ilmaga vedanud. Õppejõud aga sõitis merd võib–olla siis, kui päike paistis soojemalt, neiud olid ilusamad ja mehedki kõvemad. Ning noorus on nii ilus aeg, et ilmgi tundub ehk tagantjärele ilusam kui oli.

Kogenumad meremehed panid tähele tänavu ilmunud teadet ajakirjas "Läänemere Maailm", et suurim Läänemeres registreeritud laine on olnud 14 meetri kõrgune. Tõsi, üle 10–meetriseid laineid tuleb ette haruharva. Pärast "Estonia" hukku tehtud uuringute tulemustest on "Meremehes" mullu lühendatult ilmunud Jianbo Hua artikkel Läänemere murdlainete kujunemisest ja löögijõust.

Kunagi arvati, et värske keskkoolilõpetanu on kõige targem: teab nii paljudest ainetest. Ülikooli lõpetanu on märgatavalt pessimistlikum: ta teab, kui palju on seda, mida ta ei tea. Ent ta on õppinud ka justkui teadaolevas kahtlema ning tutvunud teadusliku uurimistöö metoodikaga. See eeldabki kahtlemist, et vigu ja kinnitust mitteleidnud versioone samm–sammult kõrvale heites kindlama teadmiseni jõuda, ehk, teisiti öeldes, akadeemilist mõtteviisi.

Rohkem kui kadeti puudulik teadmine Läänemere lainekõrgusest heidutab tema enesekindlus. Niisiis, ärge unustage elukindlustust – paari aasta pärast on kadett laevasillas.

Tüürimehekommentaar

Kui kõrget lainet olete Läänemeres kohanud, "Regina Baltica" vanemtüürimees VAHUR AUSMEES?

Läänemere kõige kõrgemaks laineks – lugesin hiljuti – on mõõdetud 14 m. Nõukogudeaegsetes Tallinna Merekooli õppejõudude koostatud õpikutes võis leida tabeleid Läänemere lainete kõrguse kohta sõltuvalt tuule tugevusest.

Mulle on kaela visanud 6–meetrine laine: see oli oktoobri keskel, olin siis jahi lahtisel tekil. Õpikust leidsin, et tuulega *ca* 25 m/s tekib laine kõrgusega 7 m. Ei tohi muidugi unustada, et lainekõrgus sõltub nii tuule suunast kui ka ajast, mis tuul ühes suunas on puhunud.

Olen aga märganud, et viimasel 3–4 aastal merekooli lõpetanud noorte käe all küll töötada ei tahaks: ei tea nad, mis on deviatsioon, mis variatsioon ega oska selgitada, kuidas töötab GPS–süsteem. See pole nende noorte süü, vaid nende õnnetus. Praegu tulevad Karu–koolist korralikumad laevajuhid.

Nõukogude ajal pandi merekoolis rõhku nii astronoomiale kui ka praktilisele meresõidule. Praegu aga pole ma näinud ühtki täidetud praktikapäevikut, ometi on selleks olemas vorm, mida nõuab STCW koodeks. Tõsi, praktikapäeviku ingliskeelne versioon on suhteliselt keeruline, eestikeelne aga seni puudub. Karu–kooli õppureil on alati olemas praktikaplaan, mida nad hoolega täidavad.

Suurepärase meremehepraktika saaksid noored "Cutty Sarki" regatil osaledes. Purjetades saab kadett teada, et vesi on märg. Ja külm ka. Ning hakkab meresse aupaklikumalt–ettevaatlikumalt suhtuma.

Kaptenikommentaar

Teie laeval oli mullu mitu kadetti korraga praktikal. Kas olete täidetud praktikapäevikuid näinud, "Rakvere" kapten ANDREI SNEŽKOV?

Meil on praegugi praktikandid. Ja päevikuid olen näinud, osaliselt täidetuna. Need on ju mõeldud mitmeks praktikaks.

Ingliskeelne päevik pole midagi hullu, praegused noored oskavad ju inglise keelt palju paremini kui meie omal ajal. Nende täitmist peab kontrollima õppejõud, laevas tegeleb sellega vanemtüürimees, meil on selle kohta käskkirigi tehtud.

Kahju, et praktika on lühike ja teoreetiline baas nõrgavõitu. Praktikal seda parandatakse, aga palju sõltub inimesest endast. Päeviku näitab praktikant koos suunamisega kohe saabudes ette. Edasine sõltub ta töökusest ja laevapoolsest kontrollist.

Meil pole juhtumisi pealinnapoisse olnudki, enamasti on praktikandid olnud mujalt Eestist. Saarlased ja hiidlased on juhtunud kohustundlikud ja töökad olema, nii et eelistan praktikante ka täitmata ametikohal. Halb on see, et väikesed erafirmad pakuvad sageli praktika ajal tasulist tööd, mida tehes võib juhtuda, et otsesed praktikaülesanded täitmata jäävad.

Madli Vitismann

Kus on sündinud Eestist pärit käesoleva sajandi admiralid?

"Mereleksikon" ütleb nii:

Johannes (Ivan) **Green**, viitseadmiral 1942:
1897 Kabala vallas Viljandimaal
Johan Ludri, viitseadmiral (1. järgu flagman) 1935:
1895 Abja vallas Viljandimaal
Johan Pitka, kontradmiral 1919:
1872 Võhmuta vallas Järvamaal
August Rull, kontradmiral 1942:
1898 Tarvastu vallas Viljandimaal
Herman Alexander Eduard parun **von Salza**, kontradmiral 1928:
1885 Haapsalus
Tarmo Kõuts, kontradmiral 1998:
1953 Pihtla vallas Saaremaal.

Eesti on kord juba nii väike, et tegelikult elame me pea kõik mere lähedal ja võime mereigatsuse rinda saada. Aga rannapoisid võivad saada ka head esivanemate geenid ning põnnist peale harjumused ja oskused merega arvestamiseks ja tast lugupidamiseks verre. See on nende suur eelis. Tõsine Tallinna-poiss või jõgevalane sealsamas pole sugugi kehvemad poisid. Kes aga veel mäletab Konga Johannest, kas see söandaks öelda, et Narva kandist legendaarseid meremehi ei sirgu?

Reet Naber

«Meremehe» juubelilisa

Pool sajandit tagasi merekoolis

(Algus lk.7)

Meil oli paar poissi, kes olid ka enne merd sõitnud. Haldor Tammerik oli näiteks pukseri peal olnud. Aga enamik olid täiesti *rohelised*, ei teadnud sest merest midagi. 46. aasta kevadel läksime esimesele praktikale. Siis tehti kohe suur vahe sisse: kes said välissõitu, kes mitte. Tollal oli asi veel üsna lihtne, ja umbes pooled poisid said, mina sealhulgas.

Olime umbes kümnekesi "Rõbinski" peal, vedasime Stettini ja Läti sadamate vahel reparatsiooni, peamiselt raudteeröopaid. Need kisti Saksamaal üles – sealt toodi ju ära kõik, mis kätte saadi.

Osa poisse sõitsid siin väinas; Arno Kaske näiteks ei lastud kaugemale nagu paljusid teisigi. No siis me olime juba täitsa meremehed, kui olime esimese praktika läbi teinud.

Aga teisel kursusel sai välissõitu vist ainult neli poissi. Meie teine praktika oli Arhangelski merekooli õppelaeval "Kahhovski" Valgel ja Barentsi merel. Oli hilissügis, tormid. Aga kõigepealt oli meid tahetud saata Kaspia merele ja nn. Rommeli püksid välja jagatud – niisugused väga kenad lühikesed troopikapüksid – , millega poisid linna peal uhkustamas olid käinud.

Tagasisõiduks pidi meid Arhangelskis mitu vagunit ootama, aga mitte midagi ei olnud – ei vaguneid ega pileteid. Meid oli seal ju mõlemad kaks kursust. Ja me sõitsime kõik sealt piletiteta ära, terve rong oli poisse täis. Ja midagi ei juhtunud. Leningradist Tallinna alles ostsime piletid. Vist kümme poissi koos õpetajatega – ka Tõnissoo oli meiega juhendajana kaasas – jäi algul veel Arhangelskisse maha.

Noh, neli aastat läks ja poisse jäi aina vähemaks. Lõpetasime vaid kuueteistkümnekesi. Kokku oli kursuselt neljakümne poisi ringis läbi käinud. Kogu kooliaja olime kõige vanemad!

Esimese talve elasime koolimajas alumise korruse nurgatoas. Majas olid suured ahjud ja ruumid kole külmad, nii et hommikul oli aknalaual veeklaasis jää peal. Teisel aastal ei olnud kõigi poiste jaoks seal enam ruumi, ja kel võimalik, elas linnas. Minagi elasin sestpeale lõpuni kodus. Hiljem käidi Vene tänava ekipaažist rivis koolimajja, üks poiss lipukesega ees, aga tollal ekipaaži alles ehitati. Seda taastasid saksa sõjavangid, ja meie käisime neid valvamas! Jah, meil olid püssid ja puha. Üks laager oli Liivalaias ja teine Sadama tänaval umbes sel kohal, kus nüüd on uus hotell. Need olid ju sõjamehed ja meie poisikesed, nad oleksid võinud kõik laiali joosta. Aga nemad teadsid, mida oli tarvis teha: võtsid rivisse, tulid Vene tänavale, tegid tööd. Üks siiski lõpuks jooksiski minema, ja siis lõpetati poiste valvamine ära.

Sõjaväelist korda oli koolis küll. Vorm oli – paraadvorm ja puuvillane tunkede moodi riietus igapäevaseks tegevuseks. Sinel ka. Olid rivistused, sõjaväeõppused. Sõjaline käis vene keeles, ja seda me ei osanud algul app-soluutselt. Oi, kui raske see oli! Igasugused teadused vene keeles, konvoidest ja millest kõik veel. Vene keeles oli ka veel *elektriinstrumendid*. Seal pidi ikka midagi aru saama, kõiki neid riistapuid oskama käsitseda. Aga väga hea õppejõud oli, üks teise järgu kapten, temaga me saime suurepäraselt hakkama. Ja saime asja selgeks. Ning eks me niimoodi õppisime vene keelt ka.

Inglise keelt õppisime muidugi samuti. Õpetaja Jõgi ehk Richard Lõvisüda, nagu teda kutsusime, ei olnud pedagoog, vaid sõitnud meedikuna välislaevadel merd. Võib–olla ta pedagoogilised võtted polnud kõik õiged, aga ta oli väga range ja pani poisid õppima. Inglise keele pärast läks terve hulk poisse minema – ei jõudnud lihtsalt edasi. Inglise keeles saime kooolis ikka päris hea aluse. Tema tunnis ei tulnud distsipliinirikkumine kõne allagi, ja ega meil polnud ka üldse niisuguseid asju, mõistlikud poisid olid.

Jah, joomist kippus olema. Eks selle nahka on mitu poissi läinud. Kaks viimast aastat oli meie klass merepraktika kabinetis – pool ruumist oli vana Tõnissoo kabinet ja pool meie klass. Tal olid seal laevamudelid, kompassid ja igasugused muud värgid. Me saime temaga hästi läbi, ainult et poisid peitsid vahel viinapudeleid tema poole peale.

Viimane meieaegne koolijuhataja oli Papp, venemaaeestlane, teise järgu kapten. Teise lennuga tehti juba väga puhas töö, palju poisse pidi kalandusse üle minema. Aga olen kuulnud, et see ei olnud üldse Papi süü. Poliitülemaks tuli keegi Luhthein, see oli üks jesuiitlik kuju.

Vist teisel kursusel astusime *in corpore* komsomoli küll. Algkoolis olin käinud Prantsuse Lütseumis, ja seal skautluse moodi ei olnud, aga saksa ajal olin *eesti noor* – oli niisugune organisatsioon. Paar poissi oli meil ka saksa lennuväe abiteenistuses olnud. Mina säilusin – isegi imestan. Ega ma oma keelt vist väga ei talitsenud. Aga eks elu ole üks suur juhus.

Kooliaeg oli muidugi tore aeg. Meil oli tõesti tore grupp ja toredad õppejõud. Ise olime noored. Kuigi see aeg oli niisugune – 49. aasta küüditamine sealhulgas...

Poisi merekoolis käimine oli tollal perele mõningane kergendus – kool andis kolm korda päevas süüa, riide selga, öömaja kah. Vaesed ajad.

Saime kesk–erihariduse. Diplomi peal oli kaugsõidu tüürimees. Aga see ei olnud töö–, vaid haridusdiplom. Meie praktika oli nii halvasti korraldatud, et lõpetades oli vaid August Ingermal õigus töödiplom saada, sest ta oli sõitnud purjelaevas. Ainult et just tema ei saanudki merele – seal oli nii poliitilisi kui terviseprobleeme.

Meie laialisaatmine oli ka omaette komöödia. Küsiti: kuhu tahate minna? Suurem osa kirjutas avalduse, et Eesti merelaevandusse. Saime pärast pooleaastast sõjaväepraktikat sinna ka saatekirjad. Sõjaväes saime nooremleitnandi auastme. Mina olin Kroonlinnas liinilaeval "Oktjabrskaja Revoljutsija". See kuus kuud tuli kuidagi oleleda, aeg lihtsalt mööda saata. Seisime kogu talve kai ääres. Ega sellest ei olnud kasu midagi, aga diplomi jaoks arvestati see praktikaaeg kahekordselt.

4. augustil 1949 saime kõik me kuusteist, kes me neljandat kursust olime alustanud, pidulikult diplomid. Pärast sõjaväepraktikat tahtsid järgmise aasta märtsis–aprillis mõned poisid kohe tööle minna, raha ju polnud. Läksid siis Karja tänavale, hilisematesse kultuuriministeeriumi ruumidesse, ennast merelaevandusele pakkuma. Tegelikult polnud vist veel Eesti Merelaevandust, vaid Balti merelaevanduse üks osakond. Neile vastati ei. Läksin ka, ja samuti keelduti. Läksime kooli küsima, seal võeti need saatekirjad ära. Jõlkusime siis hulk aega niisama ringi. Kord läksin jälle koolimaja juurde. Mu pinginaaber seisab ukse ees ja naerab: sina lähed Kamtšatkale! Nii oligi: *Kamtšatsko–Tšukotskoje parohodstvo*! Mina, Tammerik, Peedo, Toome ja Vladivostokki määratud radist Mango Kriisk. Toomel oli ema väga haige, tema keeldus ja sai sadamas vist pukseri peale. Nii me siis 50. aasta maikuus neljakesi sõitsime.

Tallinnast Moskvasse läks ju ainult vagun, mitte rong. Leningradis olime terve päeva, seal pandi vagun teise rongi sappa. Moskvast edasi Vladivostokki pileteid ei olnud, virelesime terve öö jaamas kassade vahel. Siis tuli mul idee, et vaja avaldus kirjutada: noored spetsialistid saadetakse Kaug–Itta. Tund aega hiljem olime juba rongis ning sõitsime. Ja sõitsime kümme päeva. See oli ka päris tore, harjus juba ära.

Kamtšatka laevandusel oli Vladivostokis esindus, nii et meid määrati seal kohe laeva. Tüürimehi tollal ei jagunud, ja mind pandi ilma töödiplomita teiseks tüürimeheks. Kapten ütles, et oled tüürimees, aga paberi annan madrusena sõitmise kohta. Terve suve vedasime üle Anadõri lahe sütt, ja kui hilissügisel Vladivostokki tagasi tulime, siis mind enam niimoodi välja ei lastud. Nüüd oli mul õigus töödiplom saada, aga tõend sõjaväepraktika kohta oli nii suur saladus, et pidi käima vaid läbi eriosakondade. Mina seda oma silmaga ei näinudki; tuli sealt kusagilt ja jõudis lõpuks Vladivostoki sadamakapteni kätte.

Meil olid kolme aasta lepingud. Iga kuue kuu tagant tõusis palk 10%, viie aastaga oli palk kahekordne. Sõitsin seal kolm lepingut ja 59. aastal tulin ära. Vahepeal olin kodus puhkusel olles naise võtnud. Puhkusel käidi iga kolme aasta tagant, see oli normaalne. Sinna ja tagasi sõiduks anti kuu aega, sõit maksti kinni. Palk oli tolle aja kohta võrdlemisi korralik, ainult et see elamine – söök ja kõik muu – oli nii vilets. Tulin Eesti Merelavandusse. teised jäid sinna kauemaks. Tammerik tuli paar aastat hiljem, Peedo toodi siia surema... Nüüd on sealt ära kõik.

Veel seitsmekümnendail olime kõik peale ühe ikka merega seotud – ses suhtes oleme haruldane lend. Nüüd on meid kuueteistkümnest alles üheksa. Töötavad veel Liideman sadamakapteni juures, Ingerma mereharidus-keskuses, Rohtlaan merevalvekeskuses, mina ka. Kask vist ei ole enam Pärnu sadama nõukogus?

Kui paljud meist kapteniks said? Vladimir Zahharov hukkus "Koidula" peal viiekümnendate alguses; Alfred Rullikul oli pahandusi alkoholiga ja Ingerma ei saanudki merele. Kolmteist kaptenit. Mõni küll ei pääsenud välissõitu, näiteks Uno Lööke. Olgu siinkohal siis teisedki meie lennu lõpetanud üles loetud: Aksel Peedo, Kalju Svirgsden, Olev Kaljuvee, Lembit Song, August Ingerma, Arno Kask, Uno Laur, Roland Leit, Harri Liideman, Aleksander Priimägi, Paul Rohtlaan, Haldor Tammerik ja Ilo Toome.

Leit, Liideman, Kask, Song, Rohtlaan, Ingerma lõpetasid hiljem ka kõrgkooli, kaugõppes muidugi. Siis läks asi ju niikaugele, et ei tahetud enam neid kapteniks teha, kel polnud kõrgharidust.

Mis sellest, mis teil oli, on tänapäeva merekoolis puudus?

Ei tea seda merekooli olukorda väga hästi, aga nagu kuulnud olen, on kõige suurem puudus korrast ja distsipliinist. Igaüks käivat ringi, kuidas tahab ja teeb, mida tahab.

Oh, mis pulli isegi on kooli ajal tehtud... Aga meil ei olnud jõhkraid tegusid, üldisemaltki neid ei olnud. Eks see vana kasvatus luges ka. Olime ju veel eestiaegsed poisid. Olime koolis kogu aeg kõige vanemad, aga et oleksime teisi ahistanud või midagi – niisugune asi ei tulnud kellelegi pähegi. Vene gruppidegagi löömist ei olnud, hõõrumist küll. Ja söögiriistaks oli meil kõigil ainult lusikas, sabaga määrisime võid leiva peale, nii et selleteemalst n.ö. kultuurikonflikti ka ei saanud tekkida... Tollal õppisid eesti poisid ikka paremini, nüüd on kuuldavasti vastupidi.

Milles teie kutsesuunitlus seisnes: nägite suurt plakatit merekooli avamise kohta, ja kõik?

Oh ei! Et ma merele lähen, teadsin ammu enne seda. Olin Pitka mälestusi lugenud, ja kõik – teadsin juba algkoolis, et ma lähen merele. Kui kuulutust nägin, siis polnud enam mingit küsimust. Minu järgi tulid teised: Svirgsden, Peedo, Luige...

Mari Vamba
Madli Vitismann

Jutustus sellest, kuidas me mereväe väikese "Ristnaga"...

Vastuvõtt Hiiu Maavalitsuses.

(Algus lk. 8)

on puuvirnu täis. Hiiumaa mets läheb välja. Aga edasi tuleb asustamata maa. Õigemini Tahkuna poolsaar, kust Vene valitsus Katariina ajal rootslased, siis jälle Nõukogude võim eestlased minema küütis. Militaarmaastikuga Tahkuna poolsaarega said meeskonnaliikmed, kes vahis ei pidanud olema, põhjalikult tutvustatud, maa–alune juhtimispunkt läbi ronitud ja üht–teist maapealsestki juurde vaadatud.

Tahkuna tuletornivaht oli nii kena ja lubas ka tuletorni üles ronida. Vaade, mis sealt Hiiumaale ja merele avanes, lummas ja ei lubanud niipeagi alla maa peale tagasi tulla. Tagasiteel jõudsime veel Ristimäelt läbi põigata ja esmakordselt Hiiumaal olijad (neid polnudki nii vähe!) panid oma ristidki teiste hulka. Üks mälestuspilt ka ja Hiiumaa–aeg oligi otsa saamas.

Sadamasse olid tulnud ära saatma need, kellega kahe päeva jooksul olime kui vanade tuttavatega juba harjuda jõudnud. Ristna-nimeline laev oleks justkui tõesti kodusaare sadamas käinud. Kui sadama ülem Lembit Põlluäär veel vana samanimelist sõjalaeva meenutas, tundus, et katkenud traditsioon hakkab kokku sõlmuma.

Laevamehed käisid üksteise laevu ja elu–olu vaatamas (kuidas piirivalvurid või mereväelased elavad, peaks igaüks ise oma silmaga järele vaatama), nädalavahetusel Saaremaal olnud Hiiumaa piirivalveülem Vernon Jõgi käis ikka ise vaatamas, kes ta piirkonnas on. Muidugi, enne II maailmasõda tuli ette, et merevägi korraldas ühisõppusi koos piirivalve ja merekaitseliitlastega, paatide ja laevadega käidi nii Saare– kui ka Hiiumaa sadamais.

Riigikaitseosakonna ülem Ago Holtsmann ning kaitseliidu propagandapealik, Hiiumaa Koduloomuuseumi direktor Urmas Selirand (kes Kärdlas Pikas majas meeldejääva ekskursiooni korraldas) uurisid kõike mereväega seotut. Kui siis Kõrgessaare vallavanem Jaan Puusepp koos maavalitsejatega "Ristnal" laeva vapi kohta märkasid, mis praegu tühi on, hakati kibekähku paberit, pliiatsit ja mõõdulinti otsima. Mis ka leiti ning siis mõõdeti ja sehkendati midagi paberile üles. Tea, mis neil hiidlastel küll mõttes mõlgub.

Milleks seda kõike vaja oli?

"Ristna" meeskonnaliikmetel oli sest reisist palju õppida. Alates laevaga kohanemisest, tavapärasest merepraktikast, mereteedest, roolis seismisest. Kokkuvõtvalt kõike seda, mida üks noor meremees vanema juhatusel vaid merel kogeda saab. Oma riigi merd sõita. Palju uut Saare– ja Hiiumaa kohta teada saada ja kohapeal kogeda. Vastutust tunda oma lipu näitamisel. Väheke vanematel meeldivaid ja asjalikke kokkusaamisi erinevate inimestega, kes kõik nii või teisiti mereasjade arenemise vastu huvi tunnevad. Uusi ideid ja mõtteid tekkis arvatavasti nii laevas kui saartel.

Mis saarterahvale huvi pakkus? Ilmselt laev, selle relvastus, katsetustel olev õppemiin, loodetavasti ka inimesed. Kui Kärdlast jalgratastega Eesti lipuga sõjalaeva vaatama tuldi, oli see sõit ettevõtmist väärt. Või kui Roomassaare kai peale buss tuleb, mille juht murelikult küsib, et tal seal nelikümmend võrukest, kes kõik laeva näha tahaksid, eitea kas saab. Sai ikka.

Oleme tänulikud kõigile, kes vaeva nägid meie reisi organiseerimisel ning selle nii meeldivaks muutsid.

Kes enne ja pärast reisi laevas käinud, võib nüüd tunda, et üks õige kotermann ka sellesse laeva asunud on.

Kokku kirjutanud **Reet Naber**
pildid juurde teinud **Rene Riisalu ja Küllike Rooväli**

Ees piirivalvurid, taga mereväelased. Vasakul "Ristna" komandör Ilmar Noor, paremal Hiiumaa piirivalvepiirkonna staabiülem Uno Kangur. Reet Naberi foto

Juhikommentaar

Mereväelaevade visiidid Eesti sadamaisse on vastastikku rõõmu teinud. Kas jätkate neid, Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant JAAN KAPP?

Pärast kahe *suure mereriigi* külastamist leidsime kinnitust ütlemisele, et enne Pariisi käi ära Nuustakul. Seetõttu plaanime kodumaiseid visiite ka järgmiseks aastaks.

Ei maksa unustada, et see pole üksnes sadamas ringivaatamine, vaid et meresõidul tehakse mitmesuguseid harjutusi. Nii on need sõidud ka õpetamiseks mõeldud.

Hea mõtte saime aga tulevaste laevade ristimiseks: kui "Ristnal" käisid Kõrgessaare valla päälikud valla vapile kohta välja mõõtmas, võiksime tulevikuski laevadele Eesti ranniku kohanimed valida.

Madli Vitismann

Mis viga on sel türklasel...

Sel suvel sai teoks esimene Türgi Mereväe laeva visiit Eestisse. 26.–29. juulini oli Tallinnas fregatt F 243 "Yldirim", pardal 200 meeskonnaliiget: 20 ohvitseri, 100 allohvitseri, 80 madrust enamasti ajateenijad, vaid mõni kutseline (kokad, roolimehed) hulgas.

Piksenool, Ülim Sõdalane, nii kõlaksid eesti keeles laeva nimi ja hüüdnimi. "Yldirim" ise on neljas laev MEKO 200–T klassi fregattidest, mis on ehitatud Türgis Gölcüki laevatehases Türgi merejõudude moderniseerimise programmi osana. Sama tüüpi on veel 4 fregatti, aga nood on ehitatud Saksamaal.

"Yldirimi" kiil pandi maha 1987. aastal, esimese reisi tegi 1989. aastal. Laev on 110 m pikk, 14 m lai, süvisega 4,2 m, maksimumkiirus 28 sõlme, veeväljasurve 2995 tonni. Autonoomsus 18–sõlmelise kiirusega 5120 miili. Meeskond 200–liikmeline.

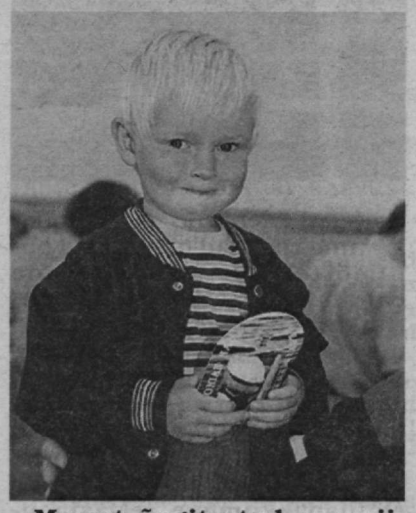
Laev on ehitatud mitmeotstarbelisena, võimelisena teutsema üksi või üksuse koosseisus. Ta varustuses on vahendid veepealse ja veealuse jälgimise või vastutegevuse jaoks, efektiivsed õhurõrjerelvad. Näiteks on peal *Sea Sparrow* raketid ja *Sea Guard* relvasüsteemid. Allveelaevatõrjeks on torpeedod ja ei puudu ka torpeedovastased süsteemid ning eriotstarbeline kopter AB–212.

Kogu relvastuse käigushoidmise ja kasutamise jaoks on laeval kaasaegsed elektroonikasüsteemid, erinevaid sonareid ja radareid, kõik korralikult halli katte all. Samal ajal on roolikambris suurim uudis GMDSS, mida laeva tutvustav ohvitser uhkusega näitas. Pea kogu varustus on kooskõlas NATO standarditega, kuid mõnes osas on jäädud oma mudelite juurde.

"Yldirimi" komandör kaptenleitnant **Fikret Günes** oli lahkelt nõus "Meremehele" laevast ja Türgi mereväelaste elust lähemalt rääkima. Küsimusele, miks plaaniti Türgi laeva visiit Eestisse, vastas ta, et see on seoses 1997. aastal kahe maa vahel sõlmitud kokkuleppega militaarvallas koostööd teha, mis peaks hõlmama tehnika– ja teadusalase info vahetamist ning väljaõppealast koostööd. Selle kokkuleppe alusel plaaniti ka ühe sõjalaeva külaskäiku, et panna alus vastastikusele suhtlemisele.

Türgi merejõudude juhtkond kavandas visiidi mitte üksnes Eestisse, vaid alustati Soomest, Helsinkist, ning edasi suunduti Lätti, Leetu ja Poolasse.

Komandöri sõnul on see esimene Türgi laev kogu Läänemerel. Tavaliselt opereeritakse Vahemerel ja Mustal merel, vahel harva on käidud Portugali või Prantsuse sadamates. Seda tüüpi fregatid on tavaliselt 2/3 aastast oma baasidest väljas. "Yldirimi" kodusadam on Gölcük Marmara meres, 120 km Istanbulist.



Merest õngitsetud suveniiriga poisile jääb merevägi meelde.

Lisaks oma riigi mereväeõppustele osaletakse NATO üksuste koosseisus. Osaletud on operatsioonidel endise Jugoslaavia vetes, *PfP* (Partnerlus Rahu Nimel) programmi raames on külastatud Varnat Bulgaarias ja 1998. a. ka Novorossiiskit.

Küsimusele, miks just "Yldirim" valiti välja pikka visiiti tegema, vastas komandör tagasihoidlikult, et näe, on üks neist oma maal ehitatud fregattidest. Hiljem muid materjale uurides tuli välja, et see laev oma meeskonnaga on tunnistatud fregattide hulgas parimaks juba aastail 1996–1997 ja sest ajast teenib ka praegune komandör sel laeval.

Komandöri sõnul on Türgi merejõududel neli laevastikku: fregatid, kiirpatrull–laevad, miinilaevad, allveelaevad. Fregatte on 22. Ajateenistus kestab 18 kuud. Mereväes on praegu suur osakaal allohvitseridel, sest kõrgtehnoloogia kasutamine eeldab haritumat kaadrit; enam ei minda välja suuremale jõule, vaid põhilised ülesanded on teeninduse vallas.

Ajateenijate mereväkke suunamisel on otsustavaks eelnev väljaõpe. Kui on omandatud mingi vajalik eriala, võib merele saada küll. Aga hariduseta võib vaid loota ja lootma jäädagi. Fikret Günesi sõnul on Türgi kolme mere rannikualadelt mereväkke tahtjaid küll, ka Mereväekooli (millesse võetakse pärast põhikooli lõpetamist) ja Mereväe Akadeemiasse on konkurents tihe.

Nendesse koolidesse soovijatel tuleb läbida ranged eksamid ja tervisekontroll. Mereväekooli neljast aastast esimene on ettevalmistuseks, õpitakse intensiivselt inglise keelt, ja teisest aastast hakatakse erialasid õpetama. Mereväeakadeemia 4–aastase õppeaja lõpetamise järel saavad kadetid bakalaureusekraadi ja võimaluse kitsamat eriala õppida ka näiteks USA–s. Allohvitsere koolitatakse spetsiaalses 3–aastase kursusega koolis.

Mereväes sõlmitakse teenistusleping 15 aastaks. Palgad on võrreldes teiste riigiteenistustega suhteliselt head, lisanduvad veel teatavad militaarsed privileegid, nagu allahindlused puhkekodudes, hotellides, vaba aja veetmisel, sportimisvõimalused jne. Ainukese seni kohatud merejõudude esindajana, kellega on viimastel aastatel juttu olnud, oli Türgi komandör rahulik, sest Türgis ei olevat plaanis mereväe eelarvet vähendada ja see sisendab neisse kindlustunnet.

Komandör ise väitis end enam mitte mäletavat, miks ta 1972. aastal 15–aastasena Izmirist mereväekooli tuli. Aga praeguseks on mereväelaseks olemine saanud eluviisiks. Laeval (nagu teada mujalgi) ei töötata, vaid ka elatakse koos, see pole tuim kontoritöö, vaid seiklus, liikumine. Igal laeval on oma hing, sest kuigi mereväetraditsioonid on suuresti rahvusvahelised, tunnetad sa oma laeva hinge alles siis, kui sealt ära lähed, arvas komandör. (Fikret Günes on põhierialalt relvastuselektroonik, kes olnud nii laeva kui flotilli komandör, teeninud kolm aastat Naapolis NATO Navsouth'i peakorteris ja saanud NATO medali operatsioonide eest endise Jugoslaavia vetes. 1996. aastast teenib "Yldirimil").

Kui hiljem rääkisime laevaohvitseridega elu–olust ja suhetest naabritega, olid nad tagasihoidlikud. Kreekaga tehtavat ühisõppusi, kuid tänu poliitikale on tulnud olla ka küllaltki pingelistes olukordades väiksemate konfliktsituatsioonide korral. Kaardilt kogu seda saarteküllust vaadates, mis Kreekale kuulub, kuid on Türgile väga lähedal, saab mõista nende tõsist suhtumist väljaõppesse ja tehnilisse varustusse. Küsimusele Vene ja Ukraina laevastike kohta arvasid nad, et nonde tegevust pärsib väga oluliselt majanduslikult raske olukord, nii et kütusepuudus ise juba laevad sadamaisse sunnib. Laevaga on visiidil käidud Novorossiiskis, Odessas, Sevastoopolis.

Tallinn oli türklastele huvitav ja meelepärane. Nad kiitsid eriti vanalinna ja sõbralikku ning suhtlemisaldist rahvast. Huvi tunti meie elu erinevate probleemide vastu, alates suhetest Venemaaga, suhtlemisest teiste naaberriikidega ning miks hinnad kole kõrged on. Õhutõrje–elektroonikainsener Mehmet Ylmaz palus oma kollegide arvamuse kirja panna: *"Tallinn is very good and lovely place."*

Türgi laeva avatud uste päeval käis seda uudistamas tunduvalt rohkem rahvast kui tänavusi teisi külalislaevu. Ka linnas oli meremeeste tegevus olnud temperamentsem kui eelmistel.

Laeva komandör toonitas aga eriti seda, et presidendi külaskäik oli laevale ja tema riigile suur au.

Laeval käis **Reet Naber**
Rene Riisalu foto

Salvex'99, tuukritööd Katariina kai ääres

15. juulist 11. augustini tehti Katariina kai ääres sinna mõne aasta eest uputatud pargase tõstetöid. Seega jätkati möödunud aastal USA suursaatkonna initsiatiivil alustatud tööd Balti riikide mereväelaste koolitamisel.

16 ameerika tuukrit (kaasas ka arst) olid mereväe päästeüksusest (US Navy Salvage Divers) ja tulid Tallinna koos kogu mobiilse varustusega, mis kaalus kokku 9 tonni. Sealhulgas oli ka barokamber, kompressorid jms. Mitme nädala jooksul töötasid Katariina kai ääres põhjas oleva laevavraki juures lisaks ameeriklastele ka 8 Eesti Mereväe tuukrit, 10 meest Läti Mereväest ja sealse armee alluvuses olevast eriüksusest, 3 Eesti piirivalvest (lisaks meestele olid tegevuses ka piirivalvekaater PVK-018 ja kummipaat) ning OÜ Tuukritööd spetsialistid.

Lapsed tuukritööd vaatama kutsunud Peter Hendrikson jagab selgitusi.

Nooremleitnant JÜRI SASKA, Eesti Mereväe poolne organisaator, mis oli selle töö eesmärk ja milliste tulemustega lõpetasite?

Eesmärk oli USA tuukritele eripärase töö võimaldamine ja Balti riikide mereväetuukrite koolitamine. See tähendab eri riikide tuukrite koostöö harjutamist, ameerika sukeldussüsteemide, varustuse, ohutustehnika reeglite, töömeetodite jm. tundmaõppimist.

Uppunud aluse väljatõstmisele eelnes kolm nädalat tõsist tööd, mis tegelikult oli alanud juba eelmisel aastal. 4. augustil kell 12 alustati vrakki suruõhu pumpamist, et sealt vesi välja saada. Tõstmisabiks olid ka ujuvkraana ja autokraana. Esimene katse ebaõnnestus, sest suruõhk lõi plaastrid pealt ära ja veerand tunniga vajus alus tagasi. Kasutati spetsiaalselt selleks otstarbeks Meretehaselt tellitud kummitihenditega metallplaastreid, mida oli vaja kohale paigutada paarikümne ringis.

Tuukrid läksid uuesti alla, plaastrid pandi uuesti peale ja poole üheteistkümne ajal õhtul alustati uuesti pumpamist. Teistkordse tõstmiseni jõuti öösel kella poole kahe ajal. Vrakk oli mudas kinni ja esialgu tõstis kraana üles selle ühe otsa, seejärel hakati ruumidest üksteise järel vett välja pumpama ja kell 2.31 oli kogu vrakk jälle vee peal. Ameeriklased töötasid vahetustega 3–4 mehe kaupa, lisaks oli kohapeal ka mereväelaev "Ahti", mille ajateenijad pidid silma peal hoidma võimaliku õlireostuse tekke puhuks. Selle likvideerimiseks oli valmis varutud firmast "Hydrobreake" absorbent, aga õnneks seda vaja ei läinud.

4. augusti hommikuks, kella 8.30 saadi vrakk kalda äärde lükatud ja ülesanne täidetud.

Kogu üritust valmistati ette ja finantseeriti USA suursaatkonna kaudu, kes toetas Eesti Merevägе ka sukeldumisvarustuse muretsemisel. Tahaksime eriti tänada kaptenleitnant Peeter Hendriksoni, Pille Pakast ja Kaido Peremeest.

Jüri Saska sõnul on Eesti Mereväes praegu 9 tuukrit, kelle koolitamisega tegeldakse alates 1998. aastast. Neid õpetatakse välja Norras Mereväe tuukrikoolis. Praegu on neil meestel laevatuukri kvalifikatsioon, mis lubab töötada kuni 30 m sügavusel. Ka varustus on tsiviil-kergetuukri oma (ostetud "Scubaprost", kes ainukese firmana Eestis pakub koos varustuse müügiga ka teenindust), sest koolitustaseme ja kogemuste poolest ei ole mereväetuukrid veel sõjaväevarustuse kasutamiseks kaugeltki küpsed.

Praegu on välja valitud 4 tuukrit, kes lähevad oma väljaõpet Norrasse jätkama, et saada miinituukri kvalifikatsioon, mis Mereväele on väga oluline.

Nooremleitnant Jüri Saska on lõpetanud Rootsi Kuningliku Mereväekolledži 3–aastase kursuse minöör–demineerijana meremiinide alal.

OÜ Tuukritööd juhataja KAIDO PEREMEES, mis hoidis nii pika aja just Katariina kai ääres, kas tasuvamat tööd poleks leidunud?

Võimalus töötada nii kõrge tasemega tuukritega iga päev koos on väga kasulik. Neid peetakse õigustatult maailma eliidi hulka kuuluvateks spetsialistideks, see paistab nende varustusest ja ka tööstiilist. Võrreldes eelmistel aastatel siin olnud erinevate gruppidega olid seekordsed mehed ilmselgelt kõige paremad ja sihikindlamad tegijad, ka varustuse koha pealt. Nende hulgas oli ka mehi, kes olid Atlantas allakukkunud lennuki jäänuseid otsimas.

Teisalt annab see hea võimaluse meie taset võrrelda. Ei tohi küll kiita, aga väga kaugel me paljudes asjades ei olegi. Enam takerdub me areng ressursi puudumise taha.

Eesti oma vahenditega sellist tööd teha poleks olnud võimalik, sest tehtav oli väga keeruline. Pargase korpus oli betoonkonstruktsiooni kohta suhteliselt õhuke, 350–tonnist ei jõua ka tõsta. Suruõhuga tõstmist ei ole Eestis eriti kasutatud, aga samalaadsed probleemid võivad ette tulla näiteks Paldiski Lõunasadama laiendamise korral, kui seal vaja hakata uppunud kaisid tõstma.

Reet Naber
Rene Riisalu fotod

Pargas on üles tõstetud.

100 aastat kaptenmajor Ferdinand Schmiedehelmi sünnist

19. augustil täitub 100 aastat Eesti merejõudude tubli ohvitseri **Ferdinand Schmiedehelmi** sünnist. Ta sünnikoht on Paldiski, kuid noorpõlv möödus Narvas. Seal õppis ta Kommertskoolis, mille lõpetas 1918. aasta jaanuaris. 17. novembril astus ta vabatahtlikult Kaitseliitu.

F.S.–ist saab elukutseline sõjamees. Paari päeva pärast alanud Punaarmee pealetung viib F.S.–i Tallinna, kus ta määratakse üksiku ratsaeskadroni koosseisu. 17. veebruaril 1919 saadetakse see koos meremeestega Saaremaa mässu likvideerima.

Sealt naasnud, satub ta suurtükilaevale "Lembit". Nüüd algab F.S.–i mereväelaseelu. Sel laeval võtab ta osa Vabadussõja operatsioonidest Riia all ja Koporje lahes. Sõda lõpeb F.S.–i jaoks ootamatult 1919. aasta 5. novembri õhtul, kui Johan Pitka korraldusel väljavalitud poisid Tallinna viiakse.

Johan Pitka ise jaotab noored mehed nende võimete järgi laiali – kelle keskkooli, kelle tehnikumi, kelle aga sõjakooli.

27. novembril sai F.S.–ist mereväeklassi (tulevane mereväeohvitseride I lend) kadett. Peagi ülendati ta allohvitseriks ja kursuse veltveebliks. 20. detsembril 1921 said esimesed 18 kadetti, nende hulgas ka F.S., nooremleitnandiks.

Teenistusse määrati F.S. sinnasamasse sõjakooli järgmisi kadette kasvatama. Ta oli mereväeohvitseride II ja III lennu kursuseohvitser. Suviti oli ta oma kadettidega sõjalaevadel navigatsioonis. 23. aastal külastati mootorpurjekast õppelaevaga "Viljandi" paljusid Euroopa sõjasadamaid. F.S. oli sel retkel vahiülem.

25. novembril 1925 ülendati F.S. leitnandiks. Edasise karjääri suhtes osutus määravaks 1926. aasta 14. augustil alanud lähetus Inglismaale koos A. Pontakiga. Seal käidi mitmel allveelaevaohvitseride kursusel, ning mis eriti oluline, osaleti üle kahe kuu Tema Majesteedi allveelaevade navigatsioonil.

Noor Eesti ohvitser ei kulutanud asjata aega. 28. mail 1927 laulatati ta neiu Vera Dorothy Seasoniga, Whiltsi krahvkonnast pärit võõrastemaja omanike tütrega. Proua Schmiedehelm omandas sundimatult eesti keele, mida ta mõnuga, kuigi sageli koomiliselt valesti kasutas ning saavutas Eesti seltskonnas teenitud populaarsuse. Ta oli sädelev ja energiline isiksus, keda eriti veel väikesed lapsed armastasid.

Oli päris loomulik, et see ühendus tegi F.S.–ist veendunud anglofiili. Nõukogulased ristisid selle muidugi ümber "inglise spiooniks". Kuid sinnamaani oli veel aega.

Tallinnasse naasnud, tuli F.S.–il lõpuni viia mereväeohvitseride III lend, nüüd juba Sõjaväe Ühendatud Õppeasutustes. Seejärel tuli lühiajalisi teenistusi laevadel ning seejärel pikem ajajärk m/p "Ristna" komandöri abina.

1930. aasta 2. veebruaril ülendati F.S. vanemleitnandiks. 28. märtsil algas järjekordne lähetus Inglismaale, seekord osavõtuks navigatsioonikursustest. Tagasi tulnud, jätkas ta teenistust "Ristnal".

Mereväele murrangulisel 1933. aastal, kui müüdi miinistlejad "Lennuk" ja "Vambola" ning riigiisad otsustasid põhimõtteliselt allveelaevade ehitamise kasuks, moodustati allveelaevnike ettevalmistamiseks allohvitseride kursus. Selle ülema abiks määrati F.S. Õpetamise kõrvalt tuli tal rakendada Inglismaal saadud teadmisi mitmes komisjonis, mis tegelesid allveelaevade ehituspakkumiste, relvastamise ja paljude muude probleemide lahendamisega.

12. detsembril 1934 kirjutati alla leping allveelaevade ehitamiseks. 16. jaanuaril 1935 lähetati Inglismaale Barrow–in–Furnessi järelevalvekomisjon, mille liige oli mõistagi ka F.S. Sinna tuli jääda kaheks ja pooleks aastaks.

Tagasi koju pöördus F.S. allveelaeva "Lembit" komandörina. Tallinna saabuti 9. juulil 1937. Järgnesid aktiivsed õppused; allveelaevu tutvustati lahkelt ka kõikides sadamates rahvale. Huvi allveelaevade vastu kandus üle ka komandörile. Heasüdamlik välimus ja ümarale näole sageli ilmuv muhe naeratus tegid ta kergesti ligipääsetavaks. Ta ei olnud mundrikandmisel eriti pedantne, sageli ei istunud vormimüts ta peas kuigi korrektselt. Üldiselt küll rahvamehe mainega, oskas ta vajadusel ometi pidada ohvitserile kohustuslikku distantsi nii alluvate kui ülemustega.

Eraelus oli F.S. väga seltskondlik, aldis ka väikestele tembutustele sõprade ringis. Ta armastas vestelda ja vaielda ning unistas pensionipõlve veetmisest kusagil Inglismaa külakeses.

Aga kõik läks teisiti. 1939. oli ärev aasta. 19. septembril pandi allveelaevad lahinguvalmis. Aga võitluseks seekord ei läinud.

Aastavahetusel andis 1938. aastal kaptenmajoriks ülendatud F.S. "Lembitu" juhtimise üle ning asus täitma uue sõjalaeva "Pikker" komandöri kohuseid. 1. aprillil 1940 sai temast aga allveelaevade divisjoni ülem. Emalaevana kuulus sinna ka "Pikker".

Suurte segaduste suvel 1940 võetakse sõjalaevastik tasahilju Punalipulise Balti Laevastiku juhtimise alla, kuigi formaalselt eksisteerib veel ENSV Merejõudude Juhatus. F.S. vabastatakse "Pikkerilt" 1. oktoobril ametikoha ärakaotamise tõttu... 1. jaanuarist 1941 vabastatakse ta lõplikult sõjaväeteenistusest.

Kuuldavasti leidis F.S. töökoha Maardu kaevanduse transpordiosakonnas. Loomult liialt usaldav, ignoreeris ta hoiatusi võimaliku arreteerimise kohta. Ometi juhtus see õige ruttu – 2. juulil 1941. Paari päeva pärast saadeti ta meritsi Leningradi, sealt koos paljude teiste kõrgemate Eesti sõjaväelaste ja poliitikutega Ussollagi tollasesse Molotovi oblastisse. 27. detsembril 1941 paigutati ta Solikamski vanglasse, kus talle esitati pikk ja räige süüdistus. 31. märtsil 1942 mõistis erinõupidamine, nn. *troika*, ta surma. Otsus viidi täide 10. mail 1942. Ferdinand Schmiedehelm oli siis 42 aastane ja 21 aastat sõjaväelasena Eesti Vabariiki teeninud.

F.S.–i abikaasa pääses arreteerimisest ning lahkus Eestist.

Inimeste saavutuste võrdlemine on küll subjektiivne tegevus, ent allakirjutanu on veendunud, et F.S. kuulus aastail 1936–1940 kindlalt Eesti Merejõudude ohvitserkonna esikümnesse.

Eestil ei ole oma Nelsonit, Tirpitzit ega Ušakovi. On küll Vabadussõja kangelane Johan Pitka, kelle mälestus on kenasti jäädvustatud Miinisadamas. Aga küllap oleks hää ka see, kui praegune Eesti Merevägi tunneks ja mäletaks neid ohvitseregi, kelle najal tegutses merevägi aastail 1918–1940.

Ragnar Kokk

"Meremehe" juubelilisa

Üks nädalalõpp

Pressiteadetest: juulikuiseid juhtumisi Eesti vetes

Seiresüsteem aitas kadunud kalamehed leida

2. juulil veidi enne südaööd teatati Mehikoorma piirivalvekordonisse, et Peipsi järvel on kadunud mootorpaat kolme mehega. Meeste kadumisest teatanud inimene oskas öelda paadi umbkaudse asukoha.

Tänu idapiiri seiresüsteemile suudeti minutiga kindlaks määrata paadi asukoht. Objekt ekraanil liikus Laaksaare ja Piirissaare vahel nii aeglaselt, et oli alust arvata, et paadil on mootoririke. Piirivalvekaater pukseeris mootoririkkega paadi pooleteise tunni pärast tagasi kalda äärde.

Paadis olnud meeste elu polnud ohus ja nad püüdsid kalda poole sõuda, kuid omal jõul oleksid kohale jõudnud alles hommikul.

Jaht kaotas paadi

3. juuli varahommikul teatati merevalvekeskusele, et Soomest Piritale saabunud jaht oli öösel tugevas vihmasajus umbes 2 miili kaugusel Tallinnast kaotanud slepis olnud "Microfun"–tüüpi kaatri.

Piirivalve informeeris juhtunust oma põhjaranniku piirkonna korrapidajaid ja Helsinki merevalvekeskust. Kadunud paati otsis piirivalvelaev "Torm", kuid kõigepealt märgati seda tiiburi "Laura" pardalt. Piirivalvelaev toimetas kaatri Muuga sadamasse, asjast teatati kohe ka soomlasest omanikule.

Noormees uppus lainetuses

3. juuli pärastlõunal sai merevalvekeskus päästeametilt teate inimese uppumisest Naissaare rannas. Nädalalõppu veetnud noorteseltskond otsustas laupäeva pärastlõunal ujuma minna. Kuigi ilm oli selge ja soe, oli tuul väga tugev. Suurtes lainetes rauges ujujate jõud ja kui üks noormeestest enam kaldani ujuda ei jaksanud, ei suutnud väsinud kaaslased teda aidata.

24–aastase noormehe surnukeha ei leitud: heast nähtavusest hoolimata oli piirivalve tugeva tuule (16 m/s) ja kuni 3–meetrise lainetuse tõttu sunnitud otsingud katkestama.

"Pinta" sattus hätta Liivi lahel

3. juulil sai merevalvekeskus Saaremaalt teate, et Liivi lahes on murdunud rooliga jaht. Rool murdus "Kalevi" jahtklubi jahil "Pinta", mille pardal oli 7 inimest.

Jahi abipalve peale saadeti appi piirivalvelaev PVL–101, mis pukseeris murdunud rooliga "Pinta" Kuivastu sadamasse. Ilm oli tuuline, 12 m/s, ja laine kõrgus 2–2,5 m.

Merehädalised Viimsi lähedal

3. juulil teatas piirivalvele turvafirma "Akropol", et umbes 200 m kaugusel Viimsi poolsaare kaldast triivib murdunud mastiga paat. "Akropoli" teatel hüüdsid paadis olnud inimesed appi ja vehkisid punase riidetükiga. Tuul oli väga tugev, paat triivis Viimsi poolsaarest ida poole ja oli lõpuks umbes miili kaugusel kaldast.

Hädasolijaile saadeti appi piirivalvelaev "Torm", mis jõudis kohale vähem kui pooleteise tunniga. "Torm" võttis kaks noormeest pardale ja nende paadi sleppi ning toimetas merehädalised Leppneeme sadamasse. Noormehed olid oma "Laser"–tüüpi jahiga sõitnud Rohuneeme sadamast välja, kuid tund hiljem murdus tormisel merel mast ja alus kaotas juhitavuse.

Kütus otsas

4. juulil lõuna paiku helistas Omedu piirivalvekordonisse mees, kellel oli Peipsi järvel mootorpaadist kütus otsa lõppenud. Ta asus kaldast poolteise kilomeetri kaugusel, tugev tuul ja lainetus tegid aga kaldale jõudmise võimatuks.

Veerand tunni pärast väljus piirivalve mootorpaat ja pukseeris hädasolnud paadi selles olnud kahe inimesega Mustvee sadamasse. Kütus oli lõppenud, sest ootamatult tugeva tuule tõttu olnud kütusekulu arvatust suurem.

"Kazankaga" lainetes

4. juulil tund hiljem helises Omedu piirivalvekordonis taas telefon, seekord tuli teade Mustvee politseilt. Kaks "Kazanka"–tüüpi paadiga järvele läinud inimest ei olnud tagasi saabunud. Omedu kordoni tornivaatleja märkas kaldast 6–7 km kaugusel paati kahe inimesega.

Piirivalvetoimkond sõitis mootorpaadiga välja ja pukseeris leitud aluse Omedu sadamasse. Paadis olnud Aleksandr väitis, et paadi dokumendid olid vette kukkunud. Hiljem selgus, et paadil dokumente ei olnudki. Tegu oli vana. juba aastaid kasutamata seisnud paadiga.

Vanad mehed paadis

Pressiteadetest: juulikuiseid juhtumisi Eesti vetes

"Bella"–paat läks ümber

11. juulil helistas lõuna paiku Pärnu piirivalvepiirkonna korrapidajale Kabli rannast naine, kes oli kuulnud merelt appihüüdeid. Teada oli ka, et hommikul olid Lepaninalt kaks meest paadiga merele läinud.

Mõni minut hiljem väljus piirivalvekaater merele ja leidis 0,6 miili kauguselt rannast mehed, kes hoidsid kinni ümberläinud paadist. Merehädalised võeti pardale ja paat pärast selle tühjendamist puksiiri. Jaagupi piirivalvekordonis vaatas arst merest välja toodud ligi 60–aastased mehed üle ja soovitas neil lähipäevil läbida põhjalikuma arstikontrolli.

Mehed olid merel väikese "Bella"–tüüpi paadiga, millel pole kiilu ja mis läheb kergesti ümber. Sel juhtumil oli paadi ümbermineku põhjuseks paadist ihuliste vajaduste rahuldamine ja, võimalik, ka eelnev alkoholitarbimine.

Omatehtud paat läks ümber

20. juuli pärastlõunal saabus Peipsi valvekeskusse Põlva häirekeskuse teade, et Lämmijärvel on Räpina rannas paadisadama traaversil umbes 600 m kaugusel kaldast ümberläinud paat, milles viibis 2 inimest. Üks paadis olnuist on klammerdunud ümberläinud paadi külge, teist isikut näha ei olnud.

Kümne minuti pärast väljus Mehikoormast piirivalvekaater PVK–016. Seejärel täpsustas Põlva häirekeskus paadi asukoha. Tunni aja pärast leidis piirivalvekaater paadi, mille külge oli klammerdunud uppunud vanem mees. Räpina vetelpääste tõi mehe kaldale, paat viidi Mehikoorma sadamasse.

Asjaolude uurimisel selgus, et uppunud paati märkasid varahommikul järvele läinud kalurid, kes asja lähemalt ei uurinud. Pärastlõunal järvelt tagasi tulles hakkasid kalurid paati lähemalt uurima ning selgus, et paadi külge on klammerdunud uppunud inimene. Kaldale jõudnud, teatasid kalurid sellest Põlva häirekeskusele.

Juurdluse käigus selgus, et paadiga oli järvele läinud kaks isikut. Kaldale toodud uppunus tunti ära Põlvamaa 60–aastane elanik. Teine, ligi 70–aastane paadisolnu, samuti Põlvamaa mees, jäi esialgu leidmata.

Tegu oli isetehtud vineerpaadiga: pikkus 2,5 m, laius 1,2 m. Selles puudusid igasugused päästevahendid. Puhus kirdetuul 2–3 m/s, nähtavus oli väga hea.

Õnnelikke õnnetusi

Pressiteadetest: juulikuiseid juhtumisi Eesti vetes

Pukseriabi katamaraanile

Ööl vastu **24. juulit** tuli Helsinki merevalvekeskuselt teade, et 10 miili kaugusel Dirhamist, Osmussaare ja Vormsi vahel vajas mootoririkke tõttu pukseerimisabi Soome katamaraan "Katamari".

Kolmveerand tunni pärast läks Lehtma sadamast appi piirivalvelaev PVL–102 ja toimetas "Katamari" hommikuks Lehtma sadamasse. Inimesed viga ei saanud.

"Tipili" madalikul

24. juuli lõuna paiku teatati merevalvekeskusse Eesti jahilt "Tipili", et jaht sattus Aegnast lõuna pool madalale ega saa enam oma jõududega lahti.

Paarikümne minuti pärast väljus Piritalt piirivalvekaater, kuid ei pääsenud jahile piisavalt ligidale. Seetõttu väljus Muugalt piirivalvelaev, et sellel oleva kummipaadiga viia jahile puksiirots ja jaht madalalt lahti tõmmata.

Piritale tagasi sõitis "Tipili" omal jõul. Ilmselt oli tegu navigeerimisveaga. Kohapeal oli u. 10 m/s läänetuul, mis pidevalt tugevnes. Jaht saadi lahti enne, kui meri tormiseks muutus.

Jaht eksis ära

Ööl vastu **25. juulit** teatati Soome jahilt "Antante" Saaremaa piirivalvele, et jaht on eksinud teel Gotlandilt Roomassaare sadamasse. Ilm oli pime ja tormine ning jaht palus abi Roomassarde pääsemiseks.

Kümmekond minutit hiljem tuvastas teel Kuivastusse olev "Regula" selle jahi. "Regulalt" öeldi soomlastele nende jahi asukoht ja õpetati, kuidas nad peaksid edasi sõitma, kuid nad ei julgenud sellise ilmaga omapäi sadamasse sõita. Siis anti piirivalvekaatrile PVK–025 korraldus väljuda Roomassaare sadamast "Antantet" otsima.

Piirivalve andis "Antantele" korralduse lasta välja punane rakett, kuid kaatrilt Soome jahi raketti ei nähtud. Jahi pardal ei märgatud piirivalvekaatri väljalastud kollast raketti.

Tunni aja pärast teatas "Antante" oma koordinaadid. Tund hiljem leidis PVK–025 Soome jahi ning sõitis ees, näidates jahile teed. Tunniga jõuti Roomassaare sadamasse. Tuule tugevus oli öösel 13 m/s.

Soome kaater madalikul

26. juuli varahommikul teatati häirekeskusest Hiiumaa piirivalvepiirkonnale, et mootoririkke tõttu on Rohuküla lähedal madalikule triivinud Soome kaater "Melissa".

Paarikümne minuti pärast väljus Haapsalust piirivalvekaater, kuid ei pääsenud suure süvise tõttu Soome kaatrile piisavalt lähedale. Kahe tunni pärast väljus Haapsalust appi teine kaater. Pärastlõunaks jõudis soomlaste kaater Haapsalu sadamasse, inimesed viga ei saanud.

Paat uppus

27. juuli varahommikul teatas Turku merevalvekeskus, et sai mobiiltelefonilt hädateate, hädaliste umbkaudne asukoht Osmussaarest 2 miili läänes. Hädas on väike Soome mootorpaat, kaks inimest pardal. Paadimootor on rikkis ja alus lekib.

Piirivalvelaevale "Linda" anti korraldus valvepaat alla lasta ja otsima saata, "Linda" hiivas ankru ja suundus õnnetuskohale. Kolmveerand tundi hiljem sai Kärdla merevalvekeskus ühenduse hädasolijatega. Saadi teada, et paat on vett täis, aga meestel päästevestid olemas. Puhus loodetuul 5 m/s, lainekõrgus oli 0,5 m, veetemperatuur 20°.

Dirhamist väljus piirivalvekaater PVK–008, häire anti kopterimeeskonnale. Ka Turkust startis kopter.

Tund hiljem alustas Eesti kopter otsinguid, kuid kohe teatas "Linda" kapten, et nende mootorpaat on leidnud veest kaks inimest. Anti korraldus toimetada nad kopteriga Mustamäe haiglasse, kuid Soome kopteri meeskond tegi ettepaneku viia päästetud Soome kodanikud Turkusse. Sellega oldi nõus, Soome kopter tõstis kannatanud mootorpaadist pardale ja suundus Turkusse. Kogu päästeoperatsioon kestis ligi kolm tundi.

Piirivalveameti pressijaoskond

On niisugunegi ajakiri

Õigemini vist aastakiri, nagu siin–seal teksti sees kasutatud. Kättesattunud numbri kaanel on öeldud: **"Läänemere maailm. Läänemerepiirkonna ajakiri nr. 6/1999–2000"**. Impressumist saame teada, et seda annab välja eraõiguslik mittetulunduslik Läänemere fond, mille asutas Ålandilt pärit ärimees Anders Wiklöf 1989. aastal. Toimetus asub Mariehamnis. Selle numbri tiraaž on 47 000 (eelmisel 53 000), ja see ilmus rootsi, soome, inglise, vene ja eesti keeles.

Põiki üle serva on kiri: "Palun võtke ajakiri koju kaasa!" Seda saavad teha nii need, kes selle 30 FIM–i/45 SEK–i eest ostavad, kui ka paljude Läänemere laevafirmade reisijad, kellele neid juuni algusest aasta lõpuni päris tasuta jagatakse. Oli saadaval ka "Baltic Kristinal", kuigi ametlikus loetelus ajakirja sees "Estline'i" ei ole.

Loomulikult on väljaande sisu keskkonnaalase suunitlusega. Kõigepealt tutvustatakse fondi tänavusi auhinnasaajaid. Summad on tõsised, nagu ka saajate teaduslik–korralduslik panus Läänemere kaitsesse. Tagapool on üles loetud ka kõik eelmisel üheksal aastal fondi poolt selle kõrge hinnangu leidnud isikud.

Üks huvitavamiad artikleid on "tulnukaist" Läänemeres – ballastveega meie vetesse sattunud ja sattuvaist nii elus kui ka eluta organismidest, mis keskkonnale palju pahandust võivad teha.

Päris palju ruumi on pühendatud Baltimaade ja Venemaa temaatikale, millele lähenetakse nii keskkonnakaitselisest kui poliitilisest aspektist. *Eesti* vilksatab siin ja seal; midagi väga pahupidipööratut pole märgata. Palju materjali on võetud vastavateemalistelt rahvusvahelistelt konverentsidelt, üks osa Tallinnaski toimunult.

Lood on veel laeva heitvete katalüsaatorpuhastusest, vetikate plahvatuslikust kasvust, "keskkonnaautodestki" koguni, lisaks kauneid loodusfotosid.

Kasulikud võivad olla ka need kaks lehekülge, kus tähestiku järjekorras hästivaadeldava skeemina on lahti kirjutatud hulk nimelühendeid, mis tähistavad mingilgi moel Läänemere keskonnakaitset puudutavaid organisatsioone. Kolmandal küljel on "Tähtsad Läänemerega seotud aadressid".

Toimetaja ning samas isikus vastutava väljaandja Hasse Svenssoni kohta on impressumis öeldud, et toodab ise kogu materjali, kui pole muule viidatud!

Tavatut kummikondimootorpaati "Jack-1" demonstreeriti Kunda merepäeval. Ahtrilipu asemel oli "Estline'i" kleebis.
Madli Vitismanni foto

Mittelugeja kiri

Toimetusele saatis kirja Mark Muru Eesti Veeteede Ametist. Ta on kuulnud, et "Meremehes" olevat väidetud, et laevakontrollikaater EVA 019 ei ole läbinud rahvusvahelise ehitusjärelevalve ja kvaliteedikontrolli protsessi.

Kuuldus vastab tõele: nii väitis eelmises "Meremehes" Heino Rüütel; tol kuupäeval tal nähtavasti oligi õigus.

Mark Muru saatis vastupidise väite kinnituseks koopia *Fast Pilot Craft* EVA–019 kohta **6. juulil 1999** väljastatud "Det Norske Veritase" sertifikaadist.

Toimetaja

Reisilaev pukseritööl

25. juuli õhtul kella 20 paiku, kui pühapäeval Stockholmi külastanud perekond Dollar luksuskruisilaeval "Radisson Diamond" õhtusööki ja saarestikuvaateid nautis, juhtus laeval *blackout* ja masinad seiskusid.

Laev oli siis kindlustatud kitsusest Oxdjupetist mööda jõudnud. Saarestikuelanik, kellega "Dagens Nyheteri" ajakirjanik Anders Hellberg oli vestelnud, oli märganud ka korstnast tõusnud suurt suitsupilve.

Veidi hiljem Stockholmist välja sõitnud "Regina Balticale" teatas loots, et "Radisson Diamond" on kitsal laevateel risti ees. Selle aja peale, kui merematkelaev paistma hakkas, oli see juba Logrundeti madalikule triivinud – seisva masinaga kõrge pardaga laev polnud juhitav. Kõige madalamas kohas on sellel madalikul sügavust vaid 2 m. "Regina Baltica" kapteni Alar Kase sõnul seisis "Radisson Diamond", millel süvist 8 m, parema pardaga vastu madalikku, 8 seeklit ankrut sees.

"Radisson Diamondilt" pöörduti otse "Regina Baltica" poole, et saada kiiresti abi madalikult vabanemiseks ja edasiste vigastuste ärahoidmiseks. Kohale ilmus ka Rootsi rannavalve kiire laev. Rannavalve peatas juba alustatud päästeoperatsiooni, kuid pärast mõneminutisi läbirääkimisi lubas jätkata. Asi selles, et oma riigi vetes päästab laevu riigi päästeteenistus, mitte välisriigi laev – sestap kaalutigi, kas mitte päästelaeva kutsuda. Võinuks ju olla veealune kerevigastus ning kütuselekke oht.

"Regina Baltical" kuulutati välja häire "Sinine. Mees üle parda". Häire tunnussõnadeks on värvid, et *mittesinised* laevapereliikmed saaksid rahulikult reisijate teenindamist jätkata. "Mees üle parda" pidi koguma meeskonna kiiresse valvepaati, mis ju selleks otstarbeks mõeldud. Käivitati kõik neli peamasinat, et kiiremini abivajaja juurde jõuda.

"Radisson Diamondi" otste pikkusest ei jätkunud, vette lasti ka "Regina Baltica" omad ning ühendati mõlema laeva otsad läbi oude. Tuult oli 10 m/s, puhanguti kuni 15 m/s.

Luksuslaeva merematkelised olid päästevestides laevatekil, valmis evakueeruma. Pärast teadet juhtunu kohta oli kohemaid tekil ka enamik "Regina Baltica" reisijaist. Alar Kask ütles, et polnud oma laeval veel niipalju reisijaid ühekorraga näinudki. Ümberringi oli hulk huvilisi paatidega, kes segasid töötegemist. Nii rannavalvelaev kui ka "Regina Baltica" valvepaat püüdsid neid kaugemale peletada.

"Regina Baltica" ligines sündmuskohale vööriga ning pukseeris tagasikäigul – tuul oli liiga kõva, et ahtriga nii lähedale minna. Laevad on ligikaudu ühesuurused: "Radisson Diamond" on lühem (131 m), laiem (32 m), kõrgema pardaga (15,5 m) ja suurema süvisega (8 m). "Regina Baltica" vastavad mõõtmed on 145 m, 25,5 m ja 13,3 m ning süvis 5,5 m. Masinavõimsus on ligikaudu sama, ehk kruisilaeval mõnevõrra väiksem.

"Radisson Diamondi" otsad olid peenemad, need purunesid tõmbel. Oli vaja anda uued otsad. Selle aja peale õnnestus merematkelaeval masinad tööle saada. "Regina Baltica" tõmbas "Radisson Diamondi" ahtri madalikust eemale (ankur oli sees), edasisega saadi seal ise hakkama. Pool tundi kulus veel otste kokkukorjamiseks, siis sai Eesti laev teekonda jätkata. Kiirpaat võeti pardale juba sõidu ajal.

Alar Kask oli oma meeskonnaga rahul: kõik tüürimehed olid pool minutit pärast häireteadet roolikambris, samuti oli kiiresti kohal paadimeeskond.

Anders Wehtje Estline AB–st selgitas, et sündmuskohal oli ka politsei, nagu iga niisuguse juhtumi puhul, ning tegi "Radisson Diamondi" laevajuhtide alkoholikontrolli. See osutus negatiivseks. Nagu ikka, otsustas õnnetuslaeva sõidu jätkamise meresõiduameti laevainspektor.

"Radisson Diamondil" olnud Stockholmi loots Hans Braf ütles, et ettepaneku lähedaloleva reisilaeva abi kasutada tegi tema. *Blackout*is oleval laeval olnud üsna sant olla – keegi midagi teha ei saa, ei tüüri ega ankruga. Masin ja raadio olid välja lülitunud, sidet peeti patareiraadiote ja mobiiltelefonidega.

"Radisson Diamond" sõitis Stockholmi tagasi. Perekond Dollar sai lisalinnaekskursiooni ning kaks päev hiljem jätkati sõitu Tallinna. Madalikule sõidul saadud mõlgiga võivat laev 2–3 kuud sõita, kuni korralise dokiülevaatuseni.

Madli Vitismann
Dorje Hellgreni fotod

Tavatu kujuga kahekerelisel "Radisson Diamondil" on suur süvis ja ka suur purjepind.

Veealuses kereosas mõlgi saanud laev jätkas reisi pärast ühepäevast viivitust.

Öösel ümber Aksi saare

Kiiresti kaitseriietuse selga tõmmanud, ajateenijad avavad tekiluuki...,

...et pääseda ahterpiigis suitsevat kartulisalve kustutama.

Kui mereväelaev "Kalev" Kunda merepäeva kaunistama suundus, polnud see üksnes sealpoolne huvi. Kasulik oli sõit ka meeskonnale: tutvuti sadamaga, kuhu vaevalt keegi varem sattunud. Teel õpiti ja harjutati.

Noored leitnandid, "Kalevi" komandör Annes Vainamäe ja komandöriabi Jüri Saska, üks Soomes ja teine Rootsis õppinud, kantseldasid oma meeskonda leebel, kuid kindlal toonil. Sõidul õhtuhämaras üle Tallinna lahe ja pimedas manööverdamisel Muuga lahes harjutasid vaatlejad, navigaatorid ja sidemehed meresõitu: tähelepanelikkust, liinitulede otsimist, laevade äratundmist, nende kauguse ja liikumissuuna kindlaksmääramist.

Kontrolliti, kui kiiresti saab selga tuletõrjevarustus ja tekil laiali veetud voolikud. Pootsmani juhtimisel kustutati tulekahju traaliruumi taga ahterpiigis. Ei kulunudki palju vett, kui tõsimeeli ette kanti: "Kartulisalv on kustutatud!"

Päästevestiga varustati üle parda kukutatud kollane poi, kuni laev tegi manöövri "mees üle parda". "Mees" püüti kiiresti kinni ja tõsteti tõstevõrguga hellalt välja, seejärel õngitseti pootshaagiga välja "mehe" päästevest, mille küljes liiniga päästepoi.

Rivistusel huumoriga tehtud õppuseanalüüsi lõpetas täiesti tõsieluline hoiatus, mis juhtub, kui ohutusnõudeid ei täideta. Sõidul koolipoisi rollis olnud mereväelased pidi Kundas juba ise seletama, näitama ja küsimustele vastama. Uhke mereväelasehoiak tuleb siis, kui teatakse ja osatakse.

Madli Vitismann

Rivistusel pärast õppusi andis tegijaile hinnangu ja luges õpetussõnu komandöri asetäitja Jüri Saska (paremal).

Juhtumeid merematkelaevadega

Printsessi tulekahju

8. juuli varahommikul puhkes tulekahju Norra merematkelaeva "Prinsesse Ragnhild" masinaruumis, kui laev sõitis Kielist Oslosse. Laeva kapten otsustas evakueerida 1 167 reisijat päästepaatide ja –parvedega.

Õnnekombel juhtus õnnetus kõigest mõne miili kaugusel Göteborgist. Selles piirkonnas on laevu tihedalt ning merematkelaevad "Stena Danica", "Queen of Scandinavia" ja Fred Olseni "Black Watch" jõudsid minutitega kohale. Neilt lasti välja lisapäästepaate ja –abi. Ükski "Prinsesse Ragnhildi" reisijaist viga ei saanud, kuid üks eakas naine suri pärastlõunal südameataki tõttu.

Üldiselt kiitsid reisijad samuti kui sõltumatud eksperdid laevapere professionaalsust evakueerimisel. Tulekahju põhjus oli katkine kütusetoru. Mingil põhjusel CO_2 tulekustutussüsteemist masinaruumis ei piisanud. Laev jäi liinilt ära vähemalt viieks nädalaks.

Printsi karilesõit

Nädal hiljem sõitis "Prinsesse Ragnhildi" sõsarlaev "Kronprins Harald" Oslofjordis madalikule, kui andis kaubalaevale teed.

Laev viidi Saksamaale Emdenisse, kus seda remontis "Thyssen Nordseewerke" laevatehas; laev jõudis liinile tagasi viie päeva pärast.

Tulekahju "Prinsesse Ragnhildil" oli esimene intsident Saksamaa–Norra liini peaaegu 40–aastases ajaloos. "Color Line'i" esindaja ütles selle kohta: "Absoluutselt mitte midagi ei juhtunud 1961. aastast peale, ja nüüd kahekordne ebaõnn. Nagu mingi haigus."

Pidulik äpardus

Kummaline ja suurejooneline õnnetus juhtus 10. juulil "Blohm & Vossi" laevatehases Hamburgis.

Laevatehas oli kutsunud ligikaudu 20 000 külalist lahtiste uste päevale, et tähistada niihästi tehase esimese pärastsõjaaegse reisilaeva, "Royal Olympic Cruises" esimese uue laeva "Olympic Voyageri" veeskamist kui ka selle sõsarlaeva kiilupanekut.

Kui laevatehase katusega ehitusdokk nr. 5 oli vees, murdus see äkki kaheks ja ahtrikolmandik tohutust ehitisest vajus. "Olympic Voyager" kiiluti dokipõhja ja katuse vahele ja sai viga.

Pole teada, millal laev vabastati ja millal sõsarlaeva ehitus algab.

* * *

"Olympic Voyager" saab maailma kiireimaks merematkelaevaks (kui pidada "Queen Elizabeth II" pigem Atlandi liinilaevaks kui merematkelaevaks). Mahutavusega ligikaudu 25 000 saab 180–meetrine laev töökiiruseks 28 sõlme. Uudne kerekuju lubab kütusesäästu kuni 20%. Neli masinat annavad 800 reisijaga laevale võimsust 52 000 hj. Nädalasi reise Kreeka saarte, Egiptuse ja Türgi vahet alustab "Olympic Voyager" juunis aastal 2000.

Skorpioni saun

17. juulil kogesid 1100 reisijat luupainajalikku sõitu Itaalia kiirlaeval. Tuliuus "Scorpio", mille Itaalia ajakirjandus ristis "tehnikapärliks", kui see neli nädalat varem liinile tuli, oli teel Sardiinialt Genuasse, kui õhukonditsioneer äkki töötamast lakkas.

"Meil polnud enam midagi hingata ja olime higist läbimärjad. See oli põrgu," kaebasid reisijad. "Scorpiol" ei ole avatekke, kus end veidigi jahutada. Üks reisijaist lisas: "Ruumid olid kui praeahjud."

Ujuja laevateel

Keegi ülientusiastlik ujuja põhjustas 19. juulil Läänemere reisilaeva riskantse peatumise Kielis.

Saksamaa Rannavalve ütles, et 21–aastane noormees oli tahtnud ületada Kieli lahte. Laevasõidukanali keskel märkas mahutavusega 38 772 merematkelaeva "Stena Germanica" kapten meest ja pidi tegema hädapidurdusmanöövri, et mitte mehele otsa sõita. Mehe korjas veest välja politseipaat ning tal seisab ees kohtuasi laevasõidu ohustamise pärast.

Kohe edasi

"Radisson Seven Seas Cruises" merematkelaev "Radisson Diamond" sõitis 26. juulil Stockholmi lähistel madalikule, kui ta masinad olid seisma jäänud.

Ükski 313 reisijast viga ei saanud. Tuukrid teatasid, et kere on vigastatud. Väga vähe on informatsiooni, kas ja millal laev juba reisi jätkas.

Ei uppunudki

27. juulil põrkas "Alaska Sightseeing/Cruise Westi" laev "Spirit of '98" vastu kaljut Juneau lähedal Alaskas. 94 reisijat tuli väikeselt kruisilaevalt evakueerida, sestpeale kui laev hakkas uppuma. Õnneks "Spirit of '98" stabiliseeriti hulga pumpade abil, ning on nüüd remondis.

Raoul Fiebig
"World of Cruising",
juuli–august 1999
www.stutt.com/wheel
Tõlkinud **Madli Vitismann**

EESTI MEREMEESTE LIIT
"Meremehe" lisa

EMSA suviseid toimetusi

Suvi on olnud kuum mitte ainult ilma, vaid ka toimetamiste poolest. Peale igapäevase rutiinse liikmete nõustamise on tulnud tegelda paljude otseselt EMSA liikmeskonda mitte puudutavate küsimustega.

Esmalt sellest, mida tehtud Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu liikmete hüvanguks.

Töötüli AS–iga Hansatee Grupp lõpetasime ilma riikliku lepitajata ja allkirjastasime 4. mail leppe, mille kohaselt alates 1. maist tõusis kõigi laevapereliikmete põhipalk selles ettevõttes 200 krooni võrra. Peale selle allkirjastati uued kohustusliku vormirõivastuse ning laevade minimaalse mehitatuse normid. Lepiti kokku katamaraanide töötajate summeeritud tööajas ja põhipalkade skaalas. Saavutati suusõnaline kokkulepe, et tööandja tasustab väärliselt peausaldusisiku ühiskondlikku tööd ja eraldab talle mobiilsidevahendi. Kahjuks ei ole viimasena ja suuliselt kokkulepitu realiseerunud.

Kohe pärast töörahu saavutamist "Hansatees" algasid kollektiivlepingu läbirääkimised Estline AS–iga. Pärast kolmekordseid läbirääkimisi ja allkirjastatud vaheprotokolle said 4. augustil allkirjad parandustele seni kehtinud kollektiivlepingu tekstis. Need andsid tööandjale võimaluse rakendada graafikujärgse tööaja arvestamisel summeerimisperioodi üks kalendriaasta ja tööpäeva pikkust vastavalt "Töö– ja puhkeaja seaduse" § 12 lg. 2. Sellega oli põhimõtteliselt kõrvaldatud vastuolu tegelikkuse ja kollektiivlepingus seni kehtestatu vahel.

Kokkuleppe tulemusena saavutati ka märkimisväärne töötasu lisa nii teenindavale kui ka osale tehnilisest personalist. Nimelt rakendatakse alates 1. augustist hotelli– ja köögipersonalile suuremat staažitasu, mille tulemusena kuupalk suureneb 280–420 krooni. Samuti makstakse alates 1. augustist tulemuspalka läbimüügilt kogu restoranipersonalile, v.a. köök. Rahas tähendaks see heade müügipäevade korral tuhandekroonist palgalisa. Nii hotelli– kui ka restoranipool jäid eelmise, 1998. a. alguse palgatõusu ajal vaeslapserolli. Tehnilise personali jaoks vähendati disproportsioone nii kahe laeva kui ka ametikohtade vahel, mis toob kaasa palgatõusu 250–2000 krooni. See rakendub kahes võrdses osas alates 1. septembrist ja 1. detsembrist.

Samal ajal viimaste läbirääkimistega toimus 3.–4. juunini Riias esimene Balti riikide merendusametiühingute ühisseminar. 14.–15. juunil asutas EMSA Brüsselis koos teiste Euroopa transpordiametiühingutega ETF–i – Euroopa Transpordiametiühingute Föderatsiooni. 1. juulil külastas EMSA esimees Rootsi Meremeeste Ametiühingu liidreid Stockholmis – teemaks Londonis arutusele tulev Eesti mugavuslipustaatus ja Läänemere reisiparvlaevandusega seotu.

Mai lõpu ja suurema osa juunist tegelesime m/l "Lanzardo" laevapere palkade väljavõitlemisega. Märtsi algusest praeguseni on EMSA esimees aktiivselt osalenud Eesti mereharidusega seotud komisjonide ja töörühmade töös.

27.–28. juulini ja 11.–12. augustini toimusid Väinameres asuval Kõinastu saarel tsiviliseerimata oludes tormilised EMSA suvepäevad. Parimaks seal toimunud võistluseks leiti olevat 50 m kotisjooks peoõhtule järgneval hommikul (peauhinnaks Siemensi lauatelefon).

EMSA juhatuse esimees
Jüri Lember

Alustati kanalisüvendamist

4. juulil vastu viiendat kuupäeva alustas AS–i "Hiiu Kalur" tütarfirma "Moonsund Shipping" süvenduskaravan eesotsas süvendajaga "Nasva" Pärnu muuli otstest pisut väljastpoolt laevatee süvendamist. Enne seda oli "Eestirand" natuke aega laevatehase juures pisiremondis.

Juba ammu oli muuli otste lähedal tekkinud üks madalam koht, kus rasked pargased kippusid kinni jääma või vaid suurte pingutustega sealt üle said. Parim näide selle kohta on rootsi "Mercuri" ja ta pargase maikuine "tõusuvee" ootamine, et Pärnust üldse välja pääseda. Tuul puhus noil nädalail aina kirdest ja vesi oli jões madal.

Ei mäletagi, millal viimati kanalit süvendati. Mälupilt näitab küll üht süvendajat koguni Vallikäärus tegutsevat – aastaid ja aastaid tagasi –, ent kuna ma siis ise sadamas ei töötanud, ei tea ütelda, mida ja kui palju muulide vahel tehti.

Nüüd tuleb laevade sõidukanal muuli otstes 117 meetri, jões ja kaugemal lahes 45 m laiune. Augusti alguseks oli "Eestirand" jõudnud süvendada 350 m pikkuse kõige laiema osa. Muulide vahelt süvendatakse 2000 m pikkune lõik. Lahe suunas ulatub tulevane kanal 6 km kaugusele. Senise vana kanali pikkus oli 1,5 km, laius 30 ja sügavus 4,9 m.

Kanal süvendatakse 6,5 m sügavuseni, nii et suuremadki, kuni 5000–tonnise veeväljasurvega laevad kaideni pääseksid.

"Eestirand" on ehitatud Kiievis ja praeguseks 11 aastat vana. Pikkust on tal 54 m, laiust 9 m; süvis on 1,5 m. Peamasina võimsus on 450 hj, abimasinal 230 hj. Võtab välja 600 m³ pinnast tunnis. See suunatakse renne pidi kahele poole külgedele veopargaste "Lauk" ja "Aul" trümmidesse. Need viivad põhjast ammutatu selleks määratud kohtadesse, peamiselt Liu suunas. Ehk moodustub niimoodi madalveeline kohakalade kudeala – selle liigiga on Pärnu lahes katastroofiline seis.

"Eestiranna" meeskonnas on kokku 20 meest ja naiskokk. Üks meeskond töötab laevas kaks nädalat, siis vahetatakse see välja. Maale ei minda, töö käib kahes vahetuses ööpäev läbi.

Varustaja "Zeus" võtab tankidesse kokku 9 t vett, veab provianti ja toob vahetusmeeskonna kohale. "Zeus" tassib ka "Eestiranna" 6 ankrut, ilma milleta ei püsitaks liinil ega saadaks laevade sisenemisel–väljumisel laevateelt ära.

Kui midagi tõsist vahele ei tule, loodetakse tööga aasta lõpuks, esimese jää tekkeks, valmis saada. Selleks on eraldatud eelarve järgi 12 miljonit kr.

Ott Taul

"Eestirand" oma mudapargaste ja "Zeusiga".

Ka väliseesti laevad olid boikotiohus

On üks tükike Eesti laevanduse möödunud ajaloost, üks ajajärk enese alalhoidmisest ja oma õiguste kaitsmisest, mida praegu tasub meenutada. Tänapäevalgi on ITF – Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon – end õigustamatult seganud Eesti laevanduse arengusse ja edasikestmisse.

Eesti Meremeeste Unioon (EMU) oli väliseestlaste suurim organisatsioon. Selle tegevus ulatus üle kogu maailma ja haaras väliseesti kaubalaevastikku kõigil mail ja riikides, kus oli väliseestlaste laevu. EMU oli Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) liige, mille liikmeskond ulatus 6 miljoni piirini. EMU võtmisega ITF–i tunnustati eesti kaubalaevastiku seost Eesti Vabariigi meremeeskonnaga ning et sõidetakse eesti meremeestena. Eesti meremehed ja laevandus kuulusid ainsatena idaaladelt ITF–i liikmeskonda ning ITF tunnustas eesti meremeeste järjepidevust.

Kord aastas pidas EMU oma peakoosolekut, kus anti aru oma koosseisust ja majandusest. EMU peasekretärina tegutses advokaat N. Metslov. Eesti välislaevandus oli vabas maailmas küllalt suur, sinna oli koondatud väliseestlaste suurim kapital ja varandus, mida püüti säilitada. 1950. aastal oli väliseestlaste kaubalaevastik 120 000 brt. Võrdluseks võib öelda, et 1939. aastal oli see number Eestis 190 000 brt. Kui pukserid ja väiksemad laevad juurde arvata, tõusis tonnaaž (1939. a. – *toim.*) 220 000 brt.

Suurem osa eesti merelaevandusest suudeti esimese nõukogude okupatsiooni ajal päästa; teise okupatsiooni ajal oli võõrsil 2000 eesti meremeest. Mitte kõik neist ei töötanud eesti laevadel, vaid ka oma asukohamaa laevanduses. Juba paguluse algusaegadel oli 500–600 eesti meremeest Rootsi laevades.

Vist oli see 1952. aastal, kui ITF–i meremajandussektsiooni juhatus püüdis eesti laevandust alla kugistada. N. Metslov oli juba varem valitud Stockholmis toiminud mereasjanduse sektsiooni juhatusse ning võttis Londonis toimuvast konverentsist osa. Ta kaitses suurepäraselt eesti meremeeste ja laevanduse huve.

Londoni konverentsil tõstatus Panama ja teiste mugavuslipu all sõitvate laevade küsimus. Eesti võõrsil viibivail laevadel oldi sunnitud kasutama Panama, Honduurase jt. lippe. Neid lippe kandvad laevad sattusid aga ITF–i põlu alla ning neile hakati survet avaldama. Nii ähvardas ka eesti laevu boikott ning need paigutati musta nimekirja. Ka kohustati mugavuslipu all sõitvate laevade eest iga kuu maksma raha erifondi; maksu suurus olenes laeva ja meeskonna suurusest.

Niisugune häiriv olukord mõjus halvasti eesti meremeestele ja kogu laevandusele. Olid ju eesti laevad vanad ning ei suutnud enam maksukoormusele vastu panna. Laevade sõidu lõpetamine oleks aga olnud raske löök väljaspool kodumaad asuvale rahvuslikule kapitalile.

EMU püüdis meie meremeeste ja laevanduse eriseisundit kaitsta ning selle eest seista, et EMU oleks iseseisva maa esindaja, kel on õigus eesti laevandust kaitsta, sest võõraid lippe pidid eesti laevad kasutama ju sellepärast, et muud võimalust polnud.

Pingutused kandsid ka mõnevõrra vilja. ITF kinnitas, et eesti laevanduse korraldamine jäetakse EMU tööülesannete hulka ning laevad kustutatakse mustast nimekirjast. Ent see seisukoht vajas ka mereasjanduse sektsiooni juhatuse ja rahvusvahelise aktsioonikomitee sanktsioneerimist. Viimane tegeles aga Panama lipu all sõitvatele laevadele surve avaldamise, eriti boikottide tarvituselevõtmisega. Just seal tehti vastavad otsused.

Et Londoni konverentsist ka Eesti esindaja osa võttis, siis kaaluti küsimust ja alustatud aktsiooni. Hulk mugavuslippude all sõitvaid laevu sunniti liituma ITF–iga ja sõlmima kollektiivlepingud, mis kindlustasid normaalsed palgatingimused.

Mereasjanduse sektsiooni juhatus ja aktsioonikomitee aktsepteerisid lõpuks üksmeelselt N. Metslovi seisukohta, et ainuke tee eesti laevadega õiguslikku vahekorda seada on EMU kaudu. Kui mõni laev ei tahtnud vahekordi kollektiivlepinguga korraldada, langes see musta nimekirja. EMU kohustati pidama eesti laevade nimekirja ja Londonisse teatama, missugused laevad ei ole kollektiivlepinguid teinud.

Saavutatud tulemused rahuldasid Eesti meremeeste Uniooni, ehkki eesti laevandusele seati märgatavaid kohustusi. Siiski olid eesti laevad ainukesed, mida ka mugavuslipu all tunnustati.

Mõnedki maad vaatasid seda kahjutundega pealt, näiteks Kreeka, kel oli hulk laevu Panama lipu all sõitmas. Kreeka nõudis, et nende laevade meeskondadele loodaks eraldi osakond ITF–i sektsiooni juurde. See ettepanek lükati otsekohe tagasi. ITF seadis nüüd eeskujuks eestlasi, kes EMU kaudu täidavad korralikult oma ametiühingulisi kohustusi ning peale selle veel omaalgatuslikult toetavad rahaga rahvusvahelist aktsioonikomiteed võitluses mugavuslippude all sõitvate laevade vastu.

Londoni konverentsil esitas EMU ka materjali meremeestega käitumise kohta kommunistlikes maades: meremeestel polnud nende riikide sadamais liikumise võimalust, neid (nähtavasti eestlasi – *toim.*) võidi alusetult vahistada ning kohtuotsuseta vangilaagreisse saata.

Eralt Art

Pärnu laevatehase kai edeneb jõudsalt

Augusti alguseks oli töö hästi edenenud. Peatöövõtja AS Savi on oma allettevõtjate AS–i Renet ja AS–i Magistraal töömeestega kaikehale andnud kuju. Pealisarmatuur ja pollarid on *vabas olekus* paigas, ootavad vaid betooni.

Vastavalt rahvusvahelistele ehitusnõuetele on kainurk ümar – et silduvad laevad vöörist viga ei saaks.

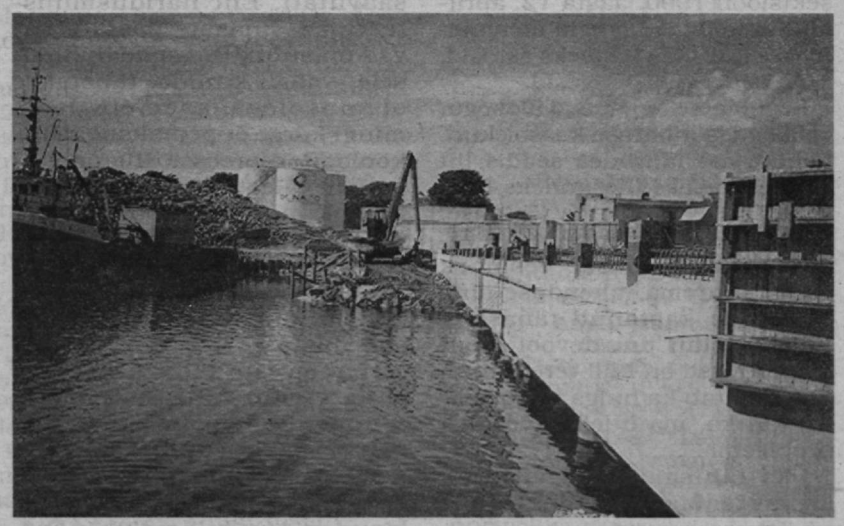
Kaisüvendeist väljatõstetud savikat muda veab "Magistraal" Sauga kolmnurga mootorrataste ja autode ringraja mürasummutavaks valliks, millele hiljem mullakamar peale pannakse.

Kai kogupikkuseks koos käänakuga tuleb 125 m ja laevade sildumiskoht süvendatakse võimsa ekskavaatoriga kuni 6,5 m sügavuseks, nii et päris süvendajat tarvis ei lähegi.

Ehitamata on veel pealesõidutee, kuhu kulub sadu tonne täidismuda või kruusa–liiva – mida parasjagu paremaks peetakse. Kogu pealesõit kaetakse betoonplaatidega.

Kui kõik hästi läheb, võib kai ääres 1. oktoobril esimese laeva vastu võtta. Sellest saab Pärnus ainuke kai, kus loots peab laeva jõega täisnurga all sildumisele juhtima.

Ott Taul



Võimas koppekskavaator süvendab sildumiskoha 6,5 m sügavuseks.

Põhjala rahvad ja (rahva)paadid

3.-8. augustini oli Admiraliteedi basseinis võimalik vaadata seilavat näitust "Inimesed ja paadid Põhjalas".

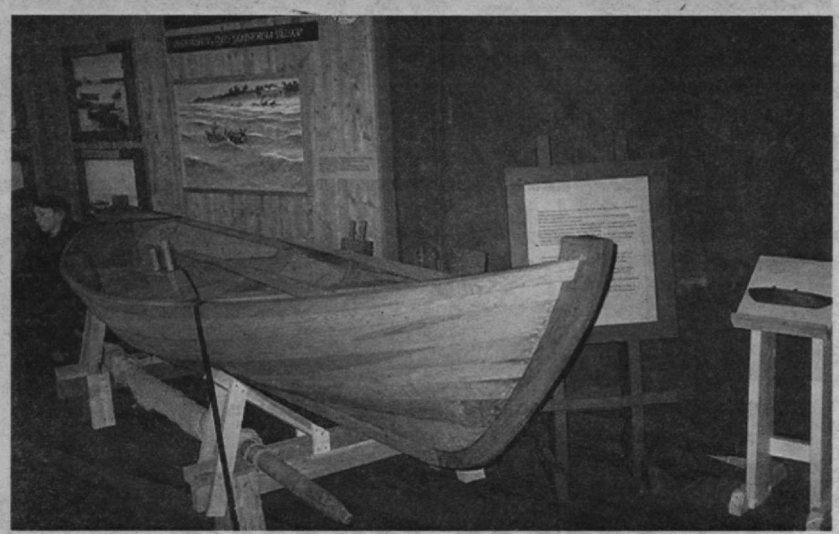
Rootsi Riiginäituste ja Stockholmi Meremuuseumi koostöös valminud näitus rändab mööda Põhjamaade sadamaid kuivlastilaeval "Nordwest". Erinevaid traditsioonilisi rannarahva paate, sinna juurde vastavalt rõivastatud-varustatud vahakujusid, mis rannaelanikke kehastavad, ja rikkalikku infot nii paatide kui ka randlaste elu kohta on saanud ja saab veel vaadata 6 riigi 17 sadamas. Tallinn on ainuke Läänemere lõunapoolsel rannikul asuv sadamalinn, kus seda huvitavat näitust eksponeeriti.

Paadid, mida vaadata toodi, on pärit kõigist Põhjamaadest, alates Shetlandi saarest ja lõpetades meie oma põgenikepaadiga – hindamatu võimalus merekultuurist ja paadiehitusest huvitatuile.

Aga näitust vaadates võis meie inimene eriti valusalt tunnetada seda, mida rannarahvale tähendas aeg, mil meie oma paadid, mis üle mere ei jõudnud või sealt ka väevõimuga tagasi toodi, pooleks saeti. Nagu inimhingki.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod

Nädal aega seisis Admiraliteedi basseinis näituselaev "Nordwest", tekil kohvik. Üksainus pühapäev kogus pooltuhat külastajat, samapalju kui nädal Shetlandi saarel.



Näituse avaeksponaat oli eesti põgenikepaadi koopia (originaal on Eesti Meremuuseumis).

"Suure Tõllu" lipp tuli koju

5. juuli palaval keskpäeval kogunesid "Suure Tõllu" salongi Soome mereväes teeninud eestlased. Üks neist, Paavo Loosberg, tõi kodumaale tagasi Vabadussõja–aegse "Suure Tõllu" lipu.

Gildi aastakokkutulek oli rahvarohke, kuigi praeguseks on liikmeid Eestis veel vaid 32. Peamine tegevus ongi saatuskaaslaste tegevuse uurimine, sest ... aeg ei oota. Soome mereväes teenis sõja–aastail 410 eestlast, neist 84 kohta puuduvad andmed. Juhatus peab sidet kõigi kodu– ja välismaiste gildiliikmetega, samuti Soome sõjaajaloo seltsidega.

Ent meenutati mitte üksnes 60, vaid ka 80 aasta taguseid sündmusi. Paavo Loosberg jutustas Eesti Vabariigi algusest Tallinna sadamas. Pärast Saksa okupatsiooni lõppu asusid sinna jäänud varustust – relvi, sidevahendeid, värvilist metalli jm., mida püüti laiali tassida – vastloodud vabariigi heaks rakendama head sõbrad, sadamakapten Oskar Toomara ja tema abi Johannes Loosberg.

Peatselt moodustatud mereväes määratigi Johannes Loosberg varade ülemaks. Vabadussõja ajaks laskis ta õmmelda "Suurele Tõllule" lipu. Esimest korda lehvis see võiduparaadil Tallinnas Vabaduse platsil ning heisati laeval siis, kui "Väinamöisest" sai 1922. a. "Suur Tõll".

Tallinnast 22. septembril 1944 lahkunud Johannes Loosberg võttis seljakotis muu vara hulgas kaasa ka "Suure Tõllu" lipu. See lipp on olnud Kanadas skauditõotuse andmisel ja katnud ka Johannes Loosbergi kirstu...

Nüüd tõi Paavo Loosberg selle kodumaale, ent ajaloolise lipu parema säilitamise huvides andis "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa selle üle Eesti Meremuuseumile.

Madli Vitismann

Paavo Loosberg (paremal) andis tagasitoodud lipu üle kapten Olaf Vaarmaale.

Eesti näitus Kotkas

Kotka merepäevade alguses, 29. juulil avati Kotkas Kymenlaakso Maakonnamuuseumis Eesti Meremuuseumi näitus "Purjelaev "Hioma" esimese Eesti laevana ümber Kap Hoorni 1848–1857", mille muuseum toimetas kohale oma uurimislaevaga "Mare".

Näitusel on püütud esitada nägemus ühe laeva saatusest alates vettelaskmisest, seilamisest ja hukkumisest koduvetes ning ka sellest ajastust, milles hiidlastest laevamehed toimetasid ja sadamalinnades meremeheelu elasid.

Näituse avasid Kotka linnavolikogu esimees Raimo Luoto ja Tallinna linnapea Peeter Lepp; see jääb avatuks 26. septembrini.

Eesti Meremuuseum

Lõppes näitus sajandi alguse reisilaevadest

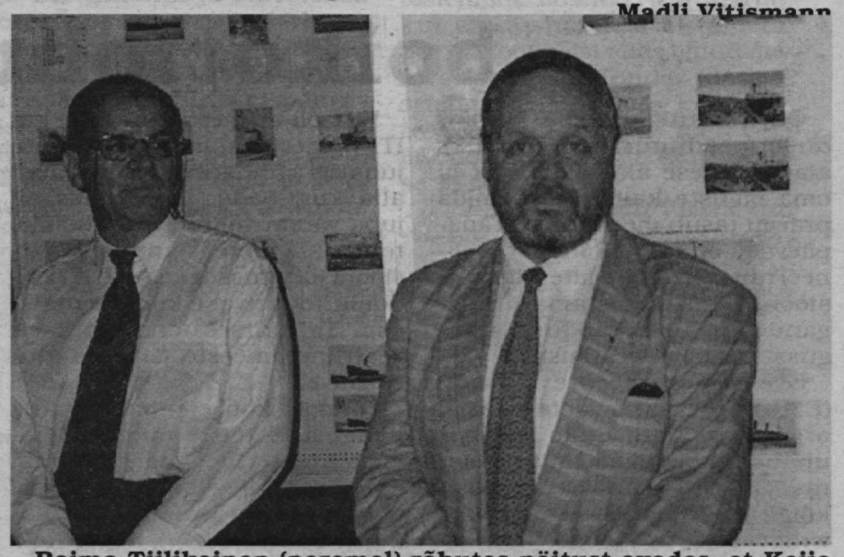
Terve juulikuu ja kolmveerand augustit takkapihta oli Eesti Meremuuseumis üleval näitus **"Põhja–Atlandi kuldsed aastad. 1893–1940"**, koostaja põhjanaabrite juurest – **Keijo Polon.** Näituse metseeniks oli meilegi pärast "Estonia" päästetöid hästi tuttavaks saanud kommodoor Raimo Tiilikainen.

See oli näitus peamiselt piltpostkaartidest, üks tervikvalik Keijo Poloni umbes 13 000 postkaardist koosnevast kogust teemal "Laeva areng muutuvas kaubanduse ja tehnika maailmas", millel on kujutatud umbes 6000 laeva.

Raimo Tiilikainen rõhutas, et tol ajal, mille laevu näidatakse, polnud lennukeid ja igale poole pääseti vaid vesitsi. Paljud meist pole ühtki neist laevadest näinud, sest suur osa neist on praeguseks lammutatud. Nii võibki tolleaegseid laevu vaid postkaartidel näha; neil kujutatud interjöörid aga annavad aimu sisustuse luksuslikkusest. Näituse teeb ainulaadseks, et mujal maailmas selliseid laevapostkaarte kuigi palju pole.

Interjöörifotod ja joonised aitasid näitusel välja tuua ligi poolesajandi kestel toimunud arengut Põhja–Atlandi reisilaevadel. Kasutatud trükised hõlbustasid arusaama laevafirmade pakutud teenindustasemest.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Raimo Tiilikainen (paremal) rõhutas näitust avades, et Keijo Polonil on laevapostkaarte paljude näituste jagu.

Kümme aastat Eesti Meremeeste Liitu

(Algus eelmises "Meremehes")

Pärast liidu asutamiskoosolekut hakati hoogsalt tegutsema. Tollane ENSV Transpordikomitee kinnitas põhikirja 24. augustil 1989. aastal.

1992. aasta 25. jaanuaril toimunud teisel üldkogu koosolekul võidi nentida, et Eesti Meremeeste Liidus on 581 liiget. Juba 1989. aastal loodi osakonnad Pärnus (30. augustil, 89 liiget), Saaremaal (16. oktoobril, 92 liiget) ja Haapsalus (28. septembril, 46 liiget). Uurimislaeval "Arnold Veimer" moodustati oma sektsioon 1990. aasta 12. aprillil. Kahjuks oli ka neid meremehi, kes küll liidu liikmeks astusid, kuid peagi välja langesid.

Regulaarselt toimusid üldkogu, volikogu ja juhatuse koosolekud. Põhikirjast lähtudes seadis liit oma esmaseks ülesandeks Eesti kui mereriigi maine tõstmise. Eesti lipu taasjõudmisel laevade ahtrisse sai see eesmärk veelgi suurema tähenduse ning pole seda kaotanud tänaseni. Väliskapitali juurdevool Eesti merendusse on küll teretulnud, kuid tekitab ka hulga nii juriidilisi kui ka, ma ütleksin, eetilisi probleeme.

Üks tähtsaid ülesandeid oli ka merealase kutsehariduse küsimuse lahendamine. 1990. aasta 11. aprilli volikogu koosolek oli tervenisti sellele pühendatud. Üldine arvamine oli, et Eestis peaks olema kõigile vajalikele merealadele kaadrit ette valmistav ühtne tehnilise kõrgkool. Eesti Merehariduskeskuse loomisega see saavutati. Ent haridusministeeriumi viimaste aastate kavad on suunatud selle nullimisele – nagu kuulda, tahetakse olemasoleva asemele luua mingi kõrge õppemaksuga erakool. Meremeeste liit on ses suhtes täiesti eitaval seisukohal. Arvame, et noori tuleks üha enam merele tõmmata, teha meremehe amet praegu sama populaarseks kui see oli 20.–30. ning ka otse sõjajärgseil aastail.

Meremeeste liidu üks soove oli ka tugeva ja ühtse meremeeste ametiühingu loomine. Mitmedki volikogu koosolekud olid tervenisti pühendatud sellele küsimusele. Nüüdseks on tekkinud uus tugev ja mõjukas Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, mis aktiivselt meremeeste õiguste eest välja astub. Ent paralleelselt tegutseb ikkagi veel mitu ametiühingut, kilustatus aga ainult nõrgendab meremehi. Meremeeste liit tahab ühtse ametiühingu sünnile endiselt igati kaasa aidata.

Kohe pärast liidu asutamist asuti koostama "Eesti meremeeste seaduse" eelnõu. Selle esitasime 1991. aasta 9. oktoobril tollasele ENSV Ülemnõukogule. Kahjuks sinna see seisma jäi. Tulutu oli ka eelnõu teistkordne esitamine – riigikogule 7. jaanuaril 1993.

Oleme osalenud aruteludes ja avaldanud arvamust nii "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" kui ka mitme muu merendusalase seaduseelnõu kohta. Suureks puuduseks on meremeeste esindaja(te) puudumine riigikogus. Arvestades merendusorganisatsioonide potentsiaali Eesti majanduses, oleks oma esindaja riigikogus hädavajalik.

1995. aastal tuli Eesti Meremeeste Liidu tegevuses aga mingi seisak. Osakonnad vajusid laiali. Volikogu liikmete hulgas arutati isegi liidu laialisaatmise võimalust. Möödunud aastal jõuti siiski arusaamisele, et liitu on veel vara maha kanda. Selle kateldes tuleb aur taas üles tõsta ning viia aktiivselt võitlema merenduse ja kalanduse huvide kaitseks.

1998. aasta 13. veebruari üldkogu koosolekul, milles osales küll vaid 29 liiget, võeti vastu põhikirja uus, parandatud variant. See on viidud kooskõlla mittetulundusühingute seadusega ning 29. aprillil kantud ka mittetulundusühingute ja sihtasutuste registrisse (registrikood 80035260). Endise suure volikogu ja juhatuse asemel on nüüd vaid neljaliikmeline juhatus koosseisus Ants Pärna (ühtlasi liidu vanem), Rein Raudsalu, Olaf Vaarmaa ja Leo Jaaksoo. Paljud endised liikmed on tasapisi oma liikmeksoleku taastanud.

Hulk inimesi lahkus ametiühingute tekkega. Oleme algusest peale deklareerinud, et liit ei ole ametiühing, vaid pigem kutseühing. Et välja astuda Eesti merendus– ja kalandustöötajate huvide eest, peame saavutama kõigepealt nende töötajate toetuse, peame taastama oma liikmeskonna. See on praegu peamine. Samal ajal tahame veel edukamalt tõstatada valusaid probleeme meremeeste liidu väljaannetes "Eesti laevanduse aastaraamat" ja "Meremees".

Merendus ja kalandus peavad ka tulevikus Eestis olemas olema. Meie majandust on raske nendeta ette kujutada. Merelt ei tohi kaduda meie meremees ega kalur. Eesti lippu kandvaid laevu tahaks näha kõigis maailma sadamates. Need soovid saavad täituda vaid siis, kui me ise aktiivselt kaasa lööme oma ametialade arendamisele siin riigis.

Lugupeetud meremehed, endised Eesti Meremeeste Liidu liikmed! Taastagem oma liikmeksolek ja asugem ühiselt arendama Eesti merendust ja kalandust.

Eesti Meremeeste Liidu vanem
Ants Pärna

Suvi 1999

Palun tehke sild lahti!

Stockholm reklaamib end kui linn vee peal. Vanalinn asub koguni kahe vee piiril: kuningaloss on mere ääres, Riigipäevahoone üle tänava vaatab Mälari järvele. Vanalinna vastasküljes Slussenis on silla all üle sajaaastane lüüs, millest pääsevad läbi väiksemad lõbusõidulaevad.

Et Mälari veetase on umbkaudu pool meetrit kõrgem kui merel, siis ei pääsegi ühelt poolt linna teisele poole, läbimata lüüsi. Suurem lüüs, mis seab piirid järvele siirduvate laevade mõõtmetele, on teisel pool Södermalmi Hammarby sadama taga silla all.

Täpsemini kolme silla all. Järvepoolseim uusim sild Johanneshovsbron on kõrge, sellel kulgev kiirtee Nynäsväg kaardub lõuna poole. Kõrval on raudteesild Skanstullsbron, merepoolseim sild Skansbron on aga nagu harilik tänav sõidu- ja kõnniteega. Kui lüüsi läbiva laeva mast Skansbro alt läbi ei mahu, tehakse sild lahti. Esmalt kostab läbilõikav kellahelin, siis laskuvad sõidutee ette tõkkepuud ja sillapooled hakkavad tõusma. Autod–jalgrattad peatuvad minutiks–paariks; seda tuleb ette mitu korda tunnis.

Silla all lüüsis võib kitsas kanalis kuumal suvepäeval näha peaaegu kõike, mis vee peal liikuda võib: iga kümne minuti tagant saab lüüsikanal veetõusu või –langust ootavaid laevukesi täis, et pärast väravate avamist teed jätkata. On ühed läinud, tulevad samalt poolt vastassuunda sõitjad asemele.

Lüüsi sissejõudnud jahidkaatrid peavad veetõusu või –langust oodates mootorid seiskama ning veekeerises kerevigastuste vältimiseks tuleb neid kanaliseintel rippuvate köite või suuremaid laevu ka otste abil paigal hoida. Seejärel tuleb pilet osta või kuupilet ette näidata. Kui kolmnurksed puidust lüüsiväravad avanevad, tuleb veidi veekeerise vaibumist oodata ning väljasõidu järjekorrast kinni pidada.

Võib näha, et seal, kus käterammu vaja läheb – lüüsiseinast kinnihoidmisel – on naised enamgi ametis kui mehed, sest noil on ju roolikeeraja austav roll. Nii on sageli naine see, kes värvilise varrega lühikese pootshaagiga lüüsiseinalt köit haarab. Aga uunikumpaadil üksi sõitev mees peab rooli lahti laskma ja roolikajutist välja tulema, et kuukaart ette näidata. Lakist läikivaid, ruumikaid ja elegantse kujuga vanapaate ongi silmatorkavalt palju liikvel. Et vanapaatide taastajad on sageli omavahel tuttavad, pasundavad nad vastamisi oma peenemate või jämedama häälega laevasignaalidega.

Tüüpiline paadiseltskond koosneb abielupaarist, ühtedel kaasas laps või kaks või kolm. Kõik ilusti päästevestides, enamasti ka vaikselt paigal. Teistel kaasas tüse supeltrikoos vanaema, kolmandail päästevestis, neljandail päästevestita koer. Suuremail jahtidelkaatritel on väikepaat slepis, selle kinnihoidmisega lüüsis saavad lapsedki hakkama.

Hammarby lüüsi kaudu sõidavad ka ekskursioonilaevad. Nii saavad turistid läbi klaaskatuse vaadata, kuidas nende madala "Aphrodite" vööriotsa viskab kaile kapten otse rooli tagant, ahtriotsaga askeldab vilunult aga seelikus kaunis blond stjuardess. Suure sinivalge vähemalt kolmetekilise rendilaeva "Swedish Islander" üürinud ameerika turistid panevad õllepurgid kõrvale ja püüavad aidata, sellega meeskonda pigem segades.

Eriti suur ja uhke korstnaga valge laev saabub mere poolt, annab vööriotsa kaile ja jääb millegipärast poolviltu seisma. Ilmneb, et polegi laev, üksnes laevakerele ehitatud laevaseadmete kauplus, millel pole masinat ega rooli. Selle varjus sildus kai äärde vähemalt kolm korda väiksem pukser "Holmen", mis "Mercorioni"–nimelist laevakeret tagant tõukas.

Pukseril seisis ees keeruline teekond ümber Södermalmi, et viia tehasest tulnud ujuvkauplus tulevasele kaikohale kesklinnas Mälari kaldal. Kapten nägi ainult vasakule, vaate paremale ja ette varjas roolita poolviltu edasi rühkiv laevakere. Otse ees olevaist süstadest, millega aerutajad pead tõstmata võidu ajasid, teatas raadio teel laevakere ülatekil olev vaatleja.

Peale Skansbro avati kaupluse läbisõiduks ka Liljeholmeni sild, ülepääsemist ootavad jalakäijad–jalgratturid uudistasid sillaäärel, kelle järele neil seekord oodata tuli. Kauplust kai äärde paigutades võis pukserikapten uhkusega vaadata kõrvalolevate laev–söögiasutuste rivi: enamiku neist oli tema kohale toonud. Vee peal kauplemine on nähtavasti edukas, sest vabu kaikohti ei paistnud.

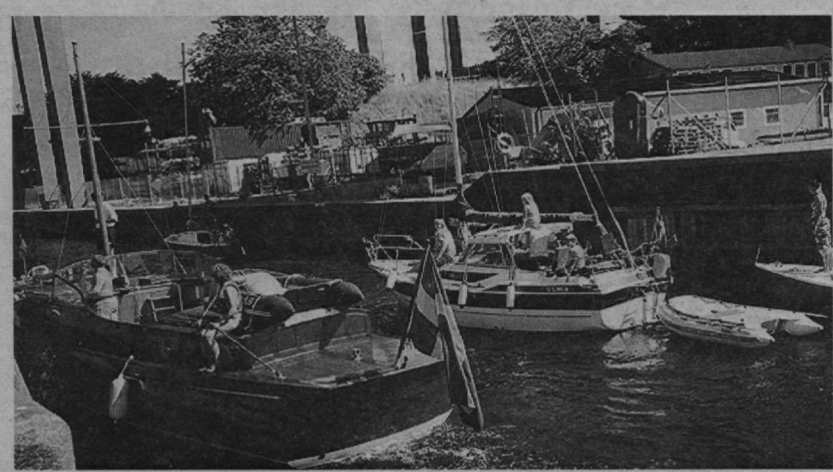
Pukseri kodusadam oli Långholmeni saarel asuv Stockholmi vanim laevatehas Mälarvarvet, mis ehitatud juba 1689. a. Praegu enam kesklinnas laevu mõistagi ei ehitata, pisemat remonti tehakse küll.

Hammarby lüüsist sõidavad läbi needki laevad, mis viivad Eesti briketti Hässelby katlamaja kütmiseks: ka Mälari kaldal asuval katlamajal on oma kai.

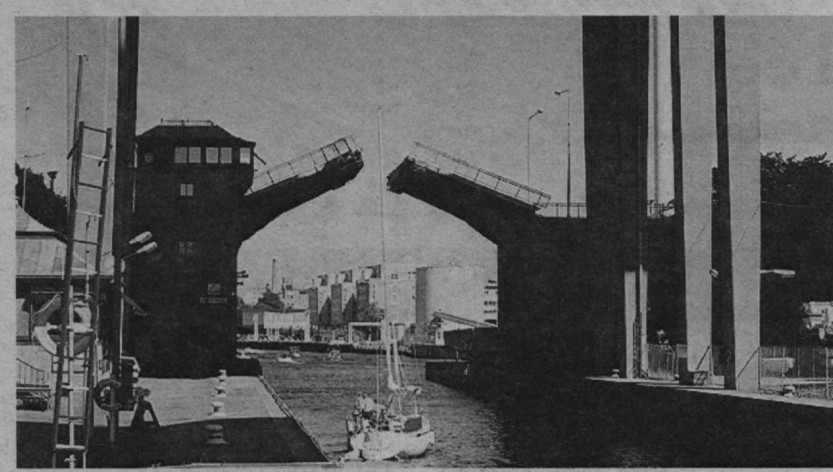
Madli Vitismann

Amatööre Hammarby lüüsist

Vesi on tõusnud, jahid pääsevad Mälarile. Lüüsivahi majake on raudteesilla samba kõrval, sillavahi majake autosilla otsas.

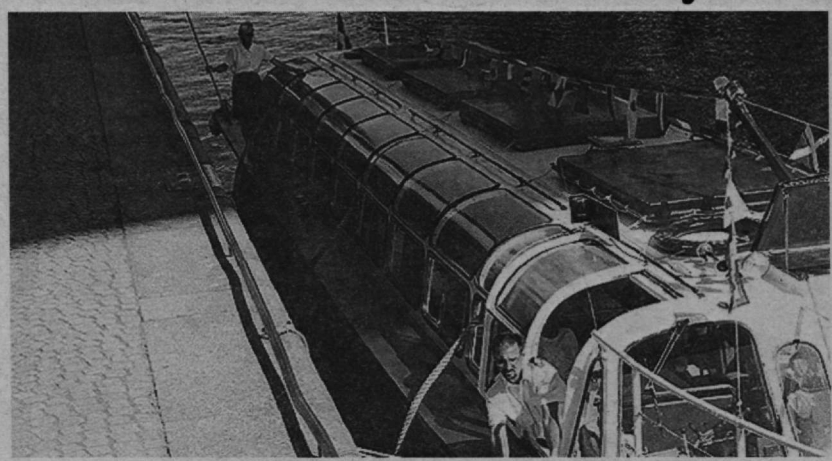


Vesi on langenud, Mälarilt tulijad sõidavad üksteise järel merele.



Et kõrgema mastiga jaht läbi pääseks, tuleb sillapooled avada.

Professionaale Hammarbyst



"Aphroditel" sirutas laevajuht otste järele rooli tagant, stjuardess askeldas ahtris pootshaagiga.

Lüüsiväravast sõitis sisse kõrge korstnaga uhke valge laev,...

... mis osutus pisikese pukseri tõugatud butafooriaks.

„Meremehe" ristsõna

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

PAREMALE: 1. Merede ja ookeanide põhja ökoloogiline sügavusvöönd. 8. Aegna saare saksa nimi. 12. Kiudbanaani lehtedest saadav kiudaine, millest tehtud trossid on vastupidavad soolase vee mõjule. 13. Pulk trosside kinnitamiseks. 14. Tugipuu. 15. Singular = ainsus (lühend). 16. Megatonni tähis. 17. Kolm rooma numbritega. 18. Kohalike asjade otsustaja ja korraldaja. 21. ...märk – omanditähis, Eestis viimati saartel ja rannikul. 22. Jalanõu (vähendussõna). 24. Võistlusvahend mudelismis. 25. Gramm-molekuli tähis. 26. Kreeka jumalanna, mitmete Olümpose jumalate ema. 28. Jaoti, väiksemas koguses. 30. Lõhi (soome keeles). 31. Arukalt, mõistlikult. 33. „... lapsed" – A. Rõbakovi romaan. 35. Pikk õngekonksudega selgnöör. 37. Liibanoni riigitähis. 39. Pillimängija. 40. Varandus. 42. Oidipuse tütar kreeka mütoloogias. 43. „... kaunitar" – P. Tšaikovski ballett. 45. Paraguai tee. 46. Päev (läti keeles).

ALLA: 1. Dokivari. 2. Peamasinaid ja laevaseadmeid teenindav vahend. 3. Väin Jaapani ja Ohhoota mere vahel. 4. Arv. 5. Silmusetaoline. 6. Inglismaale nime andnud germaani hõim. 7. Kihilisena valmistatud. 8. Leidur, kelle aurumasinat suudeti ka laeval rakendada. 9. Rahvusvaheline Geograafiaühing (prantsuse lühend). 10. Paik, kust leiti. 11. Paberiga sarnanev lausriie. 19. 1953. aastal alanud USA ekspeditsioon kolme ookeani uurimiseks. 20. Polüneeslane. 23. Gallon (lühend). 27. Eredalt hõõguma. 29. Rand Virumaal. 32. Prantsuse kirjanik, absurdi- ja julmuseteatri tähtsamaid autoreid (1910–1986). 34. „Basel Nomina Anatomica" = „Baseli anatoomianomenklatuur" (lühend). 35. Omanda teadmisi! 36. Teisteta. 38. Pruun (rootsi keeles). 41. Mitmelaadsete Eesti aluste tähis. 44. Kaks rooma numbritega.

Koostanud **Märt Kullo**

Eesti Meremuuseum (Pikk 70)
Põhiekspositsioon Eesti merenduse ajaloost
1. septembrist näitus "Teise Maailmasõja algus merel"
Avatud K - P kl. 10 -18
Infotelefon 6 411 408
Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"
Linnahalli sadamas
avatud K - P kell 10 - 18
Infotelefon 6 411 400
Allveelaev "Lembit"
Pirita sadamas
(Regati pst. 1)
avatud kell 10 - 18
Suletud esmaspäeval ja reedel
Infotelefon 6 398 024

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Abruka. 7. Aspar. 12. Bengali tuli. 13. Ontario järv. 16. RTM. 17. Liin. 18. Unar... 19. „Dana". 21. Input. 23. UA. 24. Aa. 25. Albee. 27. Aina. 29. Al. 30. Akvaarium. 33. Žiloi. 35. A.v. 36. „Dago". 39. Batüsfäär. 42. Rb. 43. Ula. 44. „Hai". 45. Räsa. 46. Taimtšarter. 49. Edasi... 50. Šveits.

ALLA: 1. Abordaaž. 2. Bentaalialad. 3. R.N. 4. „Ugala". 5. Kariib. 6. Aliinea. 7. Aion. 8. Stjuuard. 9. Puänt. 10. Alraun. 11. R.J. 14. tm. 15. V. Raam. 20. Naal. 22. Peavärav. 26. LK. 28. II. 31. Visati. 32. Ugra. 34. Oü. 35. Afišš. 37. Arsti... 38. Ob. 39. Bute. 40. Taia.41. Ääre... 44. H.M.S. 47. Et. 48. R.S.

1 A	2 B	3 R	4 U	5 K	6 A	7 A	8 S	9 P	10 A	11 R
12 B	E	N	G	A	L	I	T	U	L	I
13 O	N	14 T	A	R	I	O	J	Ä	R	15 V
16 R	T	M	17 L	I	I	N	18 U	N	A	R
19 D	A	20 N	A	21 I	N	22 P	U	T	23 U	A
24 A	A	25 A	26 L	B	E	E	27 A	28 I	N	A
29 A	L	30 A	K	31 V	A	A	R	I	32 U	M
33 Ž	I	L	34 O	I	35 A	V	36 D	37 A	G	38 O
39 B	A	40 T	Ü	S	F	Ä	41 Ä	R	42 R	B
43 U	L	A	44 H	A	I	45 R	Ä	S	A	
46 T	A	I	M	T	Š	A	R	T	47 E	48 R
49 E	D	A	S	I	50 Š	V	E	I	T	S

Mälestame head kolleegi

ALO TOOS'i

2. I 1948 — 21. VII 1999

ja avaldame kaastunnet lähedastele.

Veeteede Amet

Avaldame kaastunnet EVA–318 vanemehaanikule Veljo Kloppile

ISA

surma puhul.

Veeteede Amet

Tervislik kõhnumine, diagnostika, ravimine, alkoholisõltuvusest vabanemine

bioloogiadoktor proua Grossmanni kontrolli all.

Grossmann InimBioloogia Keskus
Tallinn, Regati pst. 1
tel. (2)639 8712, 250 63 304
http://www.gross.ee/

ADMIRAL
AVATUD 12-23
AURULAEV * STEAMSHIP

Laev-restoran

SUVETEKK ON AVATUD!

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

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

Kes meil käivad

23. augustil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Kalana" (Eesti) – laadib–lossib konteinereid
"Amazon" (Soome) – ro–ro
Peale parvlaevade seisab sadamas veel neli merematke– ja üks jahtlaev.

Muuga sadamas

"Yellow Star" (Norra) – laadib naftat
Pukser "Kari" "Pipra 1-ga" (Soome) – laadib masuuti
"Sulla" (Soome) – lossib petrooleumi
"Elf" (Kampuchea) – laadib puitu
"Panos" (Küpros) – laadib masuuti
"Maersk Arizona" (USA) – lossib teravilja
Gutbal" (Panama) – lossib nisu
"Transbaltica" (Eesti) – ro–ro

Paljassaare sadamas

"Volgoneft 247" (Vene) – lossib diislikütust
"Lassia" (Küpros) – laadib metalli
"Hera" (Saksamaa) – lossib linnaseid
"An Yue Jiang" (Hiina) – laadib laudu ja prusse

Paldiski Lõunasadamas

Laevu ei ole

"Meremehe" ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM
NTMarine Your Partner on the Blue Planet
ESCO AS Eesti Merelaevandus
HANSATEE TALLINK AS Hansatee Grupp
Esman
Linda Line
BALTI LAEVAREMONDITEHAS
EstLine
EMSA

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 23. augustil

"PAUL KERES" – teel Ventspilsist Itaquisse
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Jeddah'st Xiameni
"GUSTAV SULE" – teel Long Beachist Nahhodkasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Newport Newsist Soreli
"HAAPSALU" – teel Københavnist Helsinkisse
"VILJANDI" – Port au Prince'is
"RAKVERE" – teel Kaliningradist Kieli
"NARVA" – Baltimore'is
"VALGA" – teel Peterburist Baltimore'i
"SAKALA" – Ghentis
"HARJUMAA"/"DIDON" – Sousse'is
"KUIVASTU" – teel Doualast Takoradi
"RAKKE" – teel Dohast Kuveiti
"VALKLA" – teel Rouenist Doualasse
"VIIDU" – teel Antwerpenist Bandjuli
"LARISSA"/"PIHTLA" – Abidjanis
"NAISSAAR" – Port Saidis
"VAINDLO" – remondis Vene–Balti sadamas
"KASSARI" – teel Vajast Tallinna
"MUHU" – teel Tallinnast Mersinisse
"ABRUKA" – Casablancas
"VILSANDI" – teel Sfaxist Ghenti
"SOODLA" – teel Lagosest Rotterdami
"KLOOGA" – Hullis
"MUUGA" – teel Stockholmist Hamburgi
"VIRTSU" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KALANA" – Vanasadamas
"KURKSE" – teel Rotterdamist Grangemouth'i
"DIRHAMI" – teel Tallinnast Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" – remondis Riias
"KAPTEN VOOLENS" – Paljassaare sadamas
"MEHAANIK KRULL" – teel Raahest Alžiiri
"LEHOLA" – Marseille's
"LEMBITU"/"DART–7" – Dartfordis
"VARBOLA"/"DART–6" – Vlissingenis
"CALIBUR" – Klaipedas
"TRANSESTONIA" – teel Tallinnast Läänemerele
"TRANSBALTICA" – teel Rostockist Muuga sadamasse
"NEPTUNIA" – teel Riiast Helsinkisse
"DONATA" – Århusis

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub septembris

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Mobiiltelefon: 8-25-238 088
peiler 11454 (operaatorkeskus 8-25811 951)
"Printall"
Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR