

Ilmub alates  
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 8-10 (228-230) 2000

# MEREMEES

Hind 14 krooni



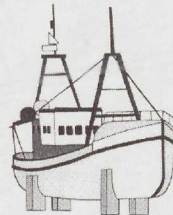
"Meremehe" ilmumist rahastavad:



**ESCO**  
AS Eesti Merelaevandus



**EstLine**



PÄRNU LAEVATEHAS



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

*Linda Line*



T&E ESCO TEENINDUSE AS **ESCO**



# MEREMEES

Nr. 8-10 (228-230)

2000

## PAKUME LUGEDA:

Laevad anti rendile	4
Kolmelt mättalt korraga vaadates	6
On oodata parvlaevaliikluse kasvu	7
<b>SADAM</b>	
Kruisihooaeg on lõppenud	8
"Alambra" seisab ikka veel Muugal	13
AS Eesti Loots	17
Jahte ja turiste Eesti väikesadamais	19
<b>REEDERIJUTT</b>	
...@eml.ee	10
<b>MEREHARIDUS</b>	
Peas tal istusid kompassid, roolid...	14
<b>AJALUGU</b>	
Veljeste sõjamängud	18
Hai lasti vette tagasi	20
<b>MUUSEUM</b>	
Aastalõpumõtisklus <i>upwellingust</i> ja muust	21
Vahtu vaatamas	22
<b>MEREPÄÄSTJA</b>	
Päästeparv nagu laev	24
Mis teha, kui ei avane	25
Koostöös lipuriigiga	26
Palju liine, ventiilid, balloonid...	27
Juhtumisi Eesti vetes	28
Kreenikatse jäigi tegemata	29
Sügistormid Läänemeres	30
Juhtumeid maailma meredelt	32
Saarestiku kiirreageerimisüksus	38
<b>MEREVÄGI</b>	
Laevast teeb laeva tema meeskond	34
"Sulev" ja "Wambola" on Eestis uued	35
"Wambola" Pärnus	37
<i>Scandinavian Sail &amp; Motorboat Show Stockholmis</i>	40
Eluviis	42
"Meremehe" ristsõna	45
<b>JÄRJEJUTT</b>	
Kirjad Taanimaalt V	46

Esikaanel: Ülal "Beskytteren" oma igapäevatööl. Tundmatu autori foto.  
All "Admiral Pitka" sissesõit kodusadamasse. Henry Mangi foto

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

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Esprint" Toimetuse lõpetas selle numbriga töö 11. detsembril

### Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann  
Postiaadress:  
Pikk 70, 10133 Tallinn  
Toimetuse aadress:  
Pärnu mnt. 67a-506, 10134 Tallinn

Ühendust saab võtta:  
Telefon/faks/automaatvastaja:  
6461 318  
Mobiiltelefon 050 38 088, 052 38 088  
e-mail: [meremees@online.ee](mailto:meremees@online.ee)  
Valvetoimetaja on kohal teisispäeviti  
kell 15-18

## Täname!

"Meremehe" sponsorid  
aastail 1992-2000

Tallinna Sadam  
Eesti Merelaevandus  
Tallink/Hansatee  
Estline  
Estma  
Inreko/Lindaliin  
Eesti Meremeeste  
Sõltumatu Ametiühing  
Scantrans  
Balti Laevaremonditehas  
Eesti Veeteede Amet  
N-Terminal/NT Marine  
Muuga Sadam  
Kunda Sadam  
Esagena  
Esman  
Pakterminal  
Refetra  
Pärnu Sadam  
Pärnu Laevatehas  
Eesti-Euroopa Liinid  
T&E ESCO Teenindus

## Hüvasti!

"Meremehe" toimetus

Madli Vitismann  
Kadi Jämsä  
Märt Kull  
Reet Maber  
M. Kulas  
AP Adama



## ESCO ja Hansatee Grupi läbirääkimised Estline'i liiniliiklusest Eesti ja Rootsi vahel

Viimased 12 kuud on ESCO otsinud Estline'le strateegilist partnerit. Sellega aja jooksul on ESCO pidanud mitmeid arutelusid Hansatee Grupiga antud küsimuses. Tänaise päeva seisuga on arutelud kujunenud läbirääkimisteks ESCO ja Hansatee Grupi vahel Estline'i liiniliikluse ja laevade suhtes.

Osapooled loodavad, et positiivsele kokkuleppele jõutakse järgmise kolme-nelja nädala jooksul. Läbirääkimiste eduka kulgemise korral jõustub kokkulepe Estline'i liiniliikluse ja laevade osas 2. jaanuaril 2001.

Nimetatud kokkuleppe sõlmimine võimaldab ESCO keskenduda põhitegevusele – kaubavedude arendamisele – ja Hansatee Grupil jätkata reisi-laevanduse edendamist Eesti, Soome ja Rootsi vahel.

7. november ESCO juhatusel nimel Hansatee Grupi juhatusel nimel  
Tom Stage Petersen Enn Pant

## Laevad anti rendile

8. detsembril prahtis "Eesti Mere-laevandus" peadirektori asetäitja Viktor Palmeti teatel laevapereta prah-timislepingu alusel kaks laeva "Hans-ateele". Pooled nõustusid sellega, et mõlemad laevad jäävad sõitma Eesti-Rootsi vahet. Viktor Palmeti sõnul on see "Hansatee" enda küsi-mus, sest "Hansatee" kasutab laevu oma nimel ja otsustab ise, kuidas ta neid kasutama hakkab, kas "Estline'i" abil või ise. "Hansatee" tegeleb laevade uute sõidugraafiku-

tega ning otsustab ise, millise lae-vaperega sõidab. Kõik, mis puudutab "Estline'i" kaldakontorit või laevape-resid, jääb "Eesti Merelaevanduse" kanda.

AS-i Hansatee Grupp tegevdiri-ktor Kalev Järvelille sõnul jääb üks lae-vadest kindlasti Tallinn-Stockholmi liinile, kuid kaldakontori kohta ütles ta: "Me ei osta "Estline'i" – see kau-bamärk on negatiivse väärtusega."

Madli Vitismann

## Hansatee meremeeste palk tõuseb

### Pressiteade

AS-i Hansatee Grupp ja Eesti Me-remeeste Sõltumatu Ametiühingu vahel kirjutati 20. novembril alla kokkuleppe, millega AS Hansatee Grupp tagas vahendid AS-ile HT Laevateenindus ja OÜ-le Hansaliinid töötajate ametipalkade tõstmiseks keskmiselt 6% võrra alates 1. maist 2001 kuni 1. maini 2002.

EMSA volikogu nõustus 13. no-vembri koosolekul vähendama esialgset palgatõusunõuet seoses uue laeva ehitamiseks vajalike suurte kapitalimahutuste ja keeru-ka majandusliku olukorraga.

Järgmiste palgaläbirääkimiste alustamise ajaks lepiti kokku 1. märts 2002.

**Eesti Meremeeste  
Sõltumatu  
Ametiühing**

## "Veeteede Ameti Teataja" nr.3

Tutvustatakse juunis kinnitatud uut laeva kontroll-lehe vormi ja lootsi kutsetunnistuse vormi. Üht-lasi pakutakse ka lugeda lootsi kvalifikatsiooninõudeid.

Vastavalt meresõiduohutuse sea-dusele on kinnitatud tegevusloa vorm. Muudetud on määrust "Lae-vapere liikmete kvalifikatsiooni-nõute kinnitamine" – seda jätkub kolmele leheküljele. Kümme le-hekülge võtab enda alla "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord" kolme lisaga. Ka määruses "Lae-vapileti andmed ja selle väljasta-mise kord" on tehtud muudatusi.

Kahe lehekülje jagu on infot 1999.-2000. aastal välissadamates kinni peetud Eesti laevade ja III kvartali laevaavariide kohta, lisaks üks kutsetunnistuse kinnitusle-he tühistamine.

Tutvustatakse ka IMO teateid, ringkirju ja trükiseid.

## Leedu Merelaevandus erastatud

Hollandi ettevõtte B.B. Bredo B.V., mis ostis 75% Leedu Merelaevan-duse aktsiaid 47,6 miljoni dollari eest, kohustus investeerima 76 mil-jonit dollarit, sellest 55 miljonit esimesel aastal. Nimetuse B.B. Bredo taga seisab konsortsium, mille eesotsas keemialaevade operaator Gadot Yam Ltd Iisraelist. DFDS Tor Line sõlmis samal ajal B.B. Bredoga kokkuleppe LISCO-lt ro-ro- ja ro-pax-liinide ostuks 25 miljoni USA dollari eest.

Peale ostuhinna kohustus Leedu Merelaevanduse ostja tagama 75% töökohtade säilimise. Müügileping, mis esialgu ostja esitatud doku-mentide puudulikkuse tõttu sõlmi-mata jäi, kirjutati alla 19. oktoobril, Leedu eelmise valitsuse viimasel tööpäeval.

Leedu Merelaevanduse laevad sõi-davad LISCO kaubamärgi all liini-del Klaipeda-Kiel, Klaipeda-Mukran, Klaipeda-Stockholm, Klaipeda-Åhus ning konteineroliinil Klai-pedast-Kaliningradist Hamburgi-Rotterdam-Antwerpenisse. LISCO opereerib 36 laevaga.

Leedu Merelaevanduse laevad on uuemad kui Eesti Merelaevanduse omad müügihetkel olid. 17 laeva on ehitatud 90-ndail, viimane neist val-minud 1998. a. 5 ro-ro- ja ro-pax-laeva on ehitatud aastail 1985-1989 ning üks, "Palanga", 1979. aastal, ja kümme aastat hiljem renovee-ritud. 10% laevu sõidab muude lip-pude all. 1346 Leedu Merelaevan-duse töötajast 1168 on meremehed.

Lepingu allakirjutamise järel aval-das Leedu Merelaevandus tänavu esimese 9 kuu kasumi. See oli 5,173 miljonit litti, käive 171,472 miljonit litti. Teate avaldamise järgsel ööl kukkus Leedu Merelaevanduse akt-sia Vilniuse börsil 12,4%.

Leedu Merelaevandust kaua juh-tinud ja viimati sealsamas nõuni-kuna töötanud Antanas Anilionis valiti oktoobris Balti Laevaomanike Assotsiatsiooni esimeheks. Tema sõnul on osa Leedu Merelaevandu-se kaubalaevu ehitatud Klaipeda laevatehases, mis pärast erasta-mist enam laevu ei ehita. 6 laeva on ehitatud Hispaanias ("ehitasime seal teiega kõrvuti", ütles ta) ja kaks, mis võivad peale võtta ka va-guneid, veel N. Liidus.

Leedu Merelaevanduse aktsiate koguhind on umbkaudu 10 miljonit dollarit vähem kui maksti 100% Ee-sti Merelaevanduse aktsiate eest. LISCO kaubalaevastik on tollasest ESCO omast väiksem, aga uuem.

Madli Vitismann

## Rootsi Meresõiduamet aitab Leedut

Euroopa Liitu kandideerijana soovib Leedu tõsta oma taseme meresõiduohutuse alal Euroopa Liidu nõuetele vastavaks. Leedu Transpordiministeriumi valik abi saamiseks niinimetatud *twinning*-projektiga langes Rootsi Meresõiduametile.

Projekti teostamiseks hakkab Rootsi Meresõiduamet tegema koostööd Soome Meresõidu-amenti ja Malmö *World Maritime University*ga. Maksumuseks tuleb umbes 8,5 miljonit Rootsi krooni, rahastab Euroopa Liit.

Võrreldes Rootsi Meresõiduameti praegu Rumeenias elluviidava projektiga on Leedu oma märksa tehnilisema suunitlusega. Vaja on tõhustada sadamakontrolli, parendada ohtlike kau-pade käsitlemist, merepäästet jpm. Korraldatakse ka vastava väljaõppe saamine.

Kohapeal Leedus algab poolteist aastat kestev töö 2001. aasta alguskvartalis. Klaipedasse läheb Rootsi Meresõiduameti esindaja koordineerima koostööd nii mõlema riigi transpordi-ministeriumide vahel kui ka Euroopa Liiduga.

"Sjörapporten" nr. 9

# Milline peaks olema hea merebinokkel?

**Korpus ja kuju** on vägagi olulised. Heast optikast pole suurt kasu, kui binoklit ei saa mugavalt hoida ja ootamatu löök või kukkumine, mida merel ikka juhtub, nihutab prisma paigalt. Firma "Steiner" valmistab binokliikorpusi lööke summutavast materjalist *Microlon*®. Et prisma ka tugevate löökide korral paigal püsiks, on need korpusega ühte valatud. Binokleil on täiskummikate, mis omakorda lööke pehmendab ja ka märjana tagab hea käespüsivuse.

**Veekindlus.** Enamikku müüdavaid binokleid reklaamitakse kui veekindlaid, ent see tähendab tavaliselt niiskuskindlust ja paremal juhul vihmakindlust, kuid mitte vastupidavust vee rõhule. Siiski on olemas binokleid, mis peavad vastu viie meetri sügavuses vee all. Nii et tähelepanu veekindla binokli ostmisel!

**Prismade vääristus** tähendab mitmesuguseid kihte metalloksiididest ja fluoriididest, millega prisma pinda töödeldakse, et vähendada peegeldust prisma pinnal ning suurendada valguse läbilaskvust, mis on oluline halvas nähtavuses (udus, vihmas, hämaruses). Erinevaid vääristusi märgitakse numbri- ja tähe kombinatsioonidega, nt. 3D, AC, MC. Levinuim kõrgkvaliteetne vääristus on MC. See annab kirka ning kolmemõõtmelise pildi objektidest, mida palja silmaga ei erista. Näiteks "Steineri" standardmudelitel on MC-vääristus, profibinoklitel AC- ja 3D-vääristused. Need annavad rasketes oludes veelgi kontrastsema ja puhtama pildi.

**Binoklite täide.** Temperatuuri muutumisel kondenseerub veeaur läätsedel ning pilt läheb uduseks. Selle vältimiseks täidetakse binoklid erilise gaasiga, mis ei lase udul tekkida. Näiteks "Steiner" kasutab täiteks kuiva nitrogeeni ning udu ei teki isegi temperatuuri muutustel  $-40^{\circ}\text{C}$  kuni  $+80^{\circ}\text{C}$ .

**Fookustamine.** Kui varem tuli vastavalt objekti kaugusele aina tegelda teravustamisega, siis tänapäeval kasutatakse ka autofookustamist. See on täiesti mehaaniline süsteem, mille puhul kord mõlema okulaariga teravustatud pilt püsib teravana lähedatest objektidest kuni lõpmatuseni. Näiteks ulatub "Steineri" merebinoklitel auto-maafookustamine 20 meetrist lõpmatusse.

**Peilingukompass** binoklis on vägagi otsustav, küll meremärkide otsimisel, küll uue kursi määramisel jms. Ka "Steineri" binoklite peilingukompassid on just selleks tehtud. Suurt, valgustatud ja erakordselt hästi stabiliseeritud kompassi on kerge kasutada ka tormisel merel.

**Lisavarustusest** peaks merebinokliil kindlasti olema ujuvrihm, mis hoiab vette kukkunud binoklit veepinnal.

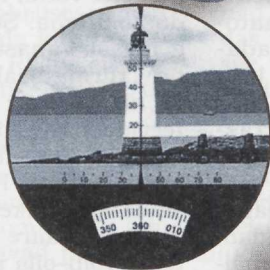
**Garantii** antakse enamikule meie turul pakutavatele binoklitele, mõnele pooleks, mõnele terveks aastaks, mõnele kauemakski. Garantii lisab kindlustunnet ja tihti on see seotud toote kvaliteediga – kas tootja julgeb anda garantiid või mitte. Näiteks "Steineri" profibinoklitel on 30-aastane ja harrastusbinoklitel 10-aastane garantiiaeg.

STEINERi binokleid toob maale ning esindab **NAVIGARE OÜ**

Regati puiestee 1/5VE, 11911 Tallinn,  
Telefon (+372) 6 398 021,  
[www.online.ee/~navigare](http://www.online.ee/~navigare), e-mail [navigare@online.ee](mailto:navigare@online.ee)



Alati ei pruugi kõige kallim olla kõige parem, kuid optikatoodete puhul tundub hind ja kvaliteet olevat tihedalt seotud



Enne ostuotsuse langetamist tuleks kindlasti uurida, kas hangitav binokkel ikka vastab merebinokliile esitatavatele nõudmistele



## Mis firma on "Steiner"?

Steiner-Optik GmbH on Saksamaal Bayreuthis asuv firma, mis on kõrgkvaliteetseid binokleid tootnud juba üle viiekümne aasta. Tänapäeval on "Steiner" ainus ainult kõrgvääristusega binoklite valmistaja. Umbes 70% toodangust eksporditakse 65 riiki.

Tuntuse töid "Steinerile" tugevad, spetsiaalselt sõjaliseks otstarbeks tehtud binoklid. Paljude riikide kaitsejõud, sealhulgas USA ja Saksamaa, kasutavad "Steineri" binokleid. Viimasel Whitebreadi regatil (*Whitbread Round the World Race*) olid "Steineri" merebinoklid neljal jahil, teiste seas "Toshiba" ja "Kværner Innovationil". Ajakirja "Yachting Monthly" 1999. a. aprillinumbris avaldatud test andis "Steineri" *Commander III* kompassiga 7x50 binokliile maailma parima merebinokli tiitli. "Steineri" binoklivalkust võib leida lisaks merebinoklitele veel jahil-, vabaaja- ja linnuvaatlus-binokleid.

# Kolmelt mättalt korraga

"Meremehe" küsimustele vastab **Toivo Ninnas**

**Teil on viimastel aastatel nii võimalus kui ka huvi vaadata, mis sünnib merenduses laiemalt. Seepärast on "Meremehe" küsimusedki väga mitmest merenduse valdkonnast.**

**Kas näiteks peate otstarbekaks Tallinna Sadama tükeldamist eraldiseisvaks ettevõtteks, nagu viimase ajal ajakirjanduses on spekulieritud?**

Omal ajal, kui IME programm oli aktuaalne, arutasid mõned tegeledad: kuidas siis saab, kui suur Liit ära laguneb – kes toorainet annab, kuhu toodangu panete jne. Meil on tollest Liidust jäänud kompleks, et kõik peab olema suur ja võimas tervik, siis läheb ka hästi.

Olen sadama nõukogus juba aastat viis olnud. Sadam pole enam niisugune nagu vanasti: on läinud selleks paljuräägitud *landlord*iks, kus otsest tööd teevad – tegelevad nõ. superstruktuuriga – eranditult omavahel konkureerivad operaatorid. Vähihmatki mõtet ei ole sadama direktorilt küsida, millal laev tühjaks saab või kaup peale. Sadam tegeleb infrastruktuuri korrashoiuga: kaid, mõned kraanad, laod, reisiterminalid jne.

Laevaomanikele oleks sadama jagunemine kasulik: praegu võib sadam reguleerida, kas laseb laeval tulla näiteks Paldiskisse või Muugale, paneb hinnaga selle asja paika. Praegu kokku kuuluvad sadamad on oma iseloomult väga erinevad ega konkureeri omavahel. Aga laevaomaniku seisukohast on parem, kui nende vahel oleks konkurents. Näiteks küsitakse iga reisija pealt sadamale 20 krooni. Kui küsitaks 25 krooni, siis võidaks seda küll kiruda, aga tuldaks oma laeva ja reisijatega ikka samasse sadamasse, sest mujale pole minna – konkurentsi ei ole. Arengu mõttes ei ole niisugune üks ühine õnnelik tervik mu meelest mitte kõige parem asi.

Tallinna linna seisukohalt – olen ka linnavolinik – on täiesti vale, et sadamal ei ole linnaga mingit sisulist suhet, lihtsalt maa- ja osa tulumaksu tuleb linnale. Aga igasuguseid asju oleks vaja lahendada. Näiteks Põhjaväila küsimus: sadamale annaks palju võimalusi juurde, kui kaup sealt ära läheks, saaks kiiremini, mugavamalt ja linn ei läheks umbseks. Või: linnal oleks vaja nn. Sitsi tõusule ehitada tee põhiliselt selleks, et sadam normaalselt funktsioneeriks, aga linn otse kasu ei saaks. Nii et normaalne oleks, kui linn osaleks sadama haldamises ja arengus, nagu seda tehakse Helsingis, Kot-

kas, Haminas, Stockholmis ja mujal. Rostockis jälle on nii, et suurem osa sadama aktsiaist kuulub linnale, ja liidumaale ka paarkümmend protsenti. Normaalne ei ole, et linnal pole sadamaga mingit pistmist. Ometi tuleb inimene eelkõige ikka linna, mitte sadamat vaatama.

Sadama nõukogu liikme seisukohast vaadates paistab asi nii. Vanasadam on reisisadamana välja arendatud, suurt enam teha ei ole. Annab tunduvalt rohkem raha kui sellele sadamale vaja, ja seda saab kasutada teiste sadamate arendamiseks. Näiteks Paljassaare sadama asjus võitis Tallinna Sadam äsja kohtuvaidluse, ja nüüd on seal vaja paljugi ette võtta, näiteks kalleid süvendustöid teha. See raha ei tule kunagi tagasi. Vanasadama tulu saab suur tervikfirma seal kasutada. Aga võib ka nii vaadata: on's meil vaja investeerida projekti, mis raha tagasi ei too? Ainult selleks, et Paljassaare oleks sadam? Kas siis tuleb Eestise kaupa rohkem sisse? Kas on mõtet Paljassaare sadamat suuremaks teha, võib-olla peaks hoopis Muugat arendama?

**Omal ajal oli Peeter Palu tees, selgitamaks ühinemist: miks peaks meie sadamad omavahel konkureerima, meil on vaja ühise rusikana konkureerida välissadamatega.**

Konkurentsi vältides lööme rusikaga järsku iseenda pihta. Kas me ei ole selle etapi suures mastaabis juba üle elanud – siis, kui oli olemas näiteks üks suur *morflot*, kus ma 30 aastat töötasin? Siis ka arvati, et miks peaksid laevandused konkureerima omavahel, parem mingu üks Lääne-Aafrikasse, teine Norrasse ja Rootsi, kolmas pidagu tankereid ja kõik on korras. Ei olnud korras. Elu edasivijaks on ikkagi konkurents.

Muidugi on Eestis ka praegu sadamatevahelist konkurentsi: Pärnu sadamaga, Kunda sadamaga.

Veel eelmise teema juurde tagasi tulles: olgu kahe, kolme või kümne aasta pärast, aga minu meelest linn ja sadam peavad olema koos, pole võimalik, et linn elaks oma ja sadam oma elu. Nad peavad koos arenema. Praegu on probleem ka selles, et tänu monopoolsel seisundile toodab sadam palju raha. Seal on laevafirma ca 7% võrreldes tohtu rentaablus, oma 50%-60%. Ja sellepärast tahavad kõik seda endale saada.

**Leedu Merelaevanduse erastamine on just mööda saanud, Läti oma tulemas. Teil on kindlasti parallele meie mitme aasta taguse erastamisega.**

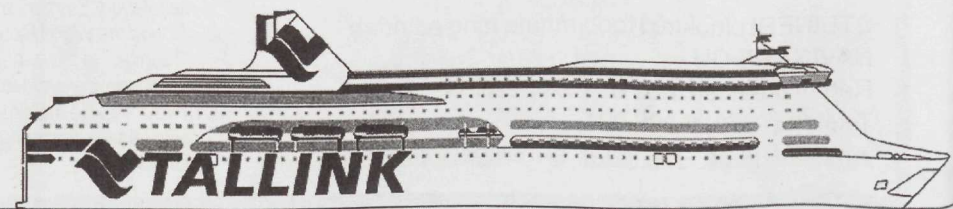
Olen Lätis toimuvat palju aastaid jälginud. Korduvalt on laevandus olnud erastamisel ja korduvalt erastamiselt maha võetud. Igal uuel valitsusel on omad huvid. Tuleb investor, saab kõik andmed, ja siis muudetakse erastamine ära... See on võimas laevandus ja hästi juhitud laevandus, seetõttu ta selle kõige juures veel üldse elus ongi. Austan väga lätlasi, muu hulgas ka sellepärast, et tegelevad merenduses väga tõsiselt seadusloomega. Aga viimatisel iseseisvuspäeval protestisid Läti kõrged vaimulikud just riigis valitseva korrupsiooni vastu, ja laevandusega toimuv on ka ilmselt sellest vallast.

Leedu laevandust on ka mitu korda erastatud, nüüd on see ära erastatud. Pärast erastamislepingu allakirjutamispäeva oktoobrikuus pole ühtki leedulast näinud ja ei tea, kuidas nüüd läheb.

**Ja kohe kukkusid Leedu Merelaevanduse aktsiad börsil 12,4%!**

Me siin oleme sellest va näinud, et nõukogude ajast ehk niimoodi rikutud, et mõtleme: kui firma ostan, siis pean tingimata seda edasi arendama. Tegelikult ostetakse firma selleks, et sealt saada rohkem raha kui sisse sai pandud, rääkimata huvi puudumisest firma tuleviku vastu. Erastamisest on

**Esimene uus Eesti reisilaev tuleb aastal 2002.**



# vaadates

muidugi tingimused, mida investor täitma peab, aga kahjuks on neist väga hästi võimalik mööda minna.

**Kui kõik ära erastatakse, siis mis roll on üldse Balti Laevaomanike Assotsiatsioonil?**

On tunduvalt muutunud – muutis oma välimust veebruarikuus. See organisatsioon kujutab endast nüüd rahvuslike laevaomanike liitude ühendust. Peale Balti riikide kuulub sinna ka Venemaa looderajoon. Töötav konverentsi põhimõttel: kaks korda aastas on konverents. Sügis-konverentsi teema oli mereharidus meie regioonis. Iga aasta muutub eesistujamaa. Oli Läti, nüüd on Leedu. Tahtsime selle nõ. pealinna jätta Riiga, aga lätlased polnud ideest just vaimustatud.

Nii et assotsiatsioon ei ole kadunud ja on vajalik kasvõi informatsiooni pärast. Aga ajad on hoopis teised. Ega pole muud võimalust kui kas kohaneda või ära surra. Dinosaured ei saanud omal ajal aega kohaneda.

**Kui nüüd Hansatee ostab Estline'i, siis saate sedagi nagu ka eelpool sadamat, oma erinevate rollide positsioonilt vaadelda.**

Tahan selgelt välja öelda: ma ei ole kunagi kuulnud, et Hansatee ostab Estline'i. Läbirääkimisi peetakse küll, aga mitte selle üle. Kui need peetud on, siis saab öelda, mida osteti.

**Aga kas teie uus laev on plaanitud Rootsi-liinile?**

Las see jääb praegu üllatuseks, kuhu ta läheb.

**Seniste laevade väärtus on Hansateel ligi miljard. Kuidas nende tervis on? Mis alles jääb, mis ära läheb?**

Kindel on, et ära läheb "Georg Ots". "Meloodia" leping on kaheks aastaks pikendatud. Kiirlaevade äri ei too küll palju raha sisse, aga on vajalik. Sel alal on siin konkurents tohtu.

**Kas teie firma ootab eurot?**

Meie juba töötame euroga: kõik, mis Euroopast, on euro peal. Kütus on küll dollari peal nagu kogu maailmas, seda ei anna kuidagi ümber mängida. Aga uue laeva finantseerimine käib ka euroga. Teenime Soome markades, mis on seotud euroga.

**Kui palju makse maksate?**

Suurusjärg on üle 200 miljoni, töötajamakse vähem kui 100 miljonit. Käive on 1,8 miljardit. Emaettevõtte kasum on 168 miljonit.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

## On oodata parvlaevaliikluse kasvu

Peter Wildi analüüsi järgi on Euroopas lähematel aastatel oodata parvlaevaliikluse elavnemist. Järgmised viis aastat kasvatavad reisijate arvu 14% võrra, hoolimata reisijate ja sõidukite veo hindade tõusust *tax-free*-kaubanduse kaotamise tagajärjel.

Eriti kasvab liiklemine Skandinaavias ja Inglise kanalis, kuid üle Põhjamere rohkem sõitma ei hakata. Mõnevõrra suureneb liiklus Vahemerele ja üle Iiri mere. Analüüsis mainitakse 47 uue parvlaeva ehitamist.



"Svensk Sjöfarts Tidning"  
teatab:

Arvestused näitavad vedusid nõnda:

	veeti 1999. a.	veetakse 2005. a.
reisijaid	137 000 000	156 000 000
autosid	23 300 000	30 500 000
busse	5 500 000	5 500 000

Analüüsisist ilmneb, et Euroopa parvlaevareederite puhastulu väheneb *tax-free*-kaubanduse kaotamise tõttu ca ühe miljardi Rootsi krooni võrra.

## Rootsis nõutakse parvlaevanduse toetamist

Rootsi Riigipäeva liikluskomisjon nõuab valitsuselt Rootsi parvlaevandusele eritoetust aastaks 2001. Seni pole meresõidutoetus parvlaevu hõlmanud. Vajadus selleks ilmnes 1999. aastal, kui esiteks kaotati *tax-free*-kaubandus ja teiseks said Taani konkurendid võimaluse registreerida laevu Taani rahvusvahelises registris ning nõnda vähendada kulutusi laevapere peale ca 30%. Riigipäeva järgmise aasta tööplaan näeb ette aruta-

da parvlaevandustki hõlmava toetuse kehtestamist alates 2002. aastast. "Olukord on parvlaevade jaoks siiski nii kriitiline, et aastane viivitamine võib kaasa tuua nende väljalipustamise," nentis meremeeste ametiühingu SEKO Sjöfolk esimees Thomas Abrahamsson 14. novembril Göteborgis pressikonverentsil. Peale moderaatide toetavad kõik erakonnad liikluskomisjoni nõudmist. Kuidas toetust organiseerida ja kui suur see peaks olema, jääb valitsuse otsustada.

## Liigutakse kulude vähendamise suunas

Soome Meremeeste Unioon nõustub personalikulude vähendamisega Soome parvlaeval. Uniooni juhatus kiitis heaks Soome Laevaomanike Liidu ja Ahvenamaa Laevaomanike Liiduga peetud varasemate läbirääkimiste tulemused. Liidud võtavad meetmeid kulude viimiseks praegusele Rootsi tasemele. Pikemas perspektiivis oleneb palju sellest, kuidas Rootsi hakkab oma parvlaevandust toetama.

## Andke meile Stena töandjaks!

Taani-Saksa reederifirma Scandlines AG müüakse peagi. Jäänud on kaks reaalsed ettepanekud teinud ostjakandidaati, Stena Line ja Deutsche Seereederei rahatuusa Horst Rahega, muud ostasoovijad on mitmesugustel põhjustel välja langenud. Nii sakslaste Deutsche Bahnile kui ka Taani riigile kuulub Scandlines AG-st 50%. Firma taanlastest töötajad lähevad rahandusminister Mogens Lykketofti juurde sooviga saada tulevaseks töandjaks Stena Line. "Stena Line sobib kultuuriliselt meile paremini. Ja ilmselt on Stenal paremad eeldused Scandlinesi arendamiseks," ütleb Scandlines AG töötajate ametiühingu esindaja Kurt Bentsen. Ka osa sakslastest töötajaid pidavat eelistama Stena Line'i. Põhjuseks võib olla Dan Sten Olssoni intervjuu "Børsenisen", milles ta teatas, et pärast Scandlines AG ülevõtmist tahab ta seda kontserni sees arendama hakata. Selge, et eelseisev müük löi löhe Scandlinesi töötajate vahele – sakslased soovivad Saksa ostjat, taanlased eelistavad Rootsi oma. 6. detsember on tähtis päev, siis esitab Deutsche Bahn asja kohta oma otsuse.

## Kultuuride kokkupõrge

Det Norske Veritas ja Germanischer Lloyd katkestasid omavahelist tihedamat koostööd taotlenud läbirääkimised, põhjuseks kummagi ettevõtte sise-mise kultuuri säilitamise soov. Klassifikatsiooniühingute vaheliste sidemetete püsivaks muutmist peavad mõlemad siiski vajalikuks.

## Ahvenamaa järgib Rootsit

Rootsi otsus muuta veeteede kasutustasu keskkonnasõbralikke aluseid soosivaks leiab nüüd järgijaid. Peatselt kehtestatakse selline maksustamiskord Ahvenamaal.

Mariehamni sadamakapteni Jan Sundströmi sõnul on uute eristusmaksude kasutuselevõtt juba otsustatud ja võimalik oleks need kehtima panna alates aastavahetusest.

Sarnast süsteemi katvab proovi-da ka Hamburgi sadam.

## Kruisihooaeg on lõppenud

Turismihoogaeg on selleks aastaks möödunud ja enam ei ole Vanasadamas näha mereiludusi matkelaevu. Käesoleval aastal külastas sadamat 180 merematkelaeva, tuues Tallinna enam kui 112 500 turisti.

Peaaegu veerand laevadest, täpselt 39, olid pikemad kui 200 meetrit. Nende hulgas olid sellised mereiludused, nagu "Splendour of the Seas", "Crown Princess" ja muidugi "Millennium", mis igas mõttes ja möödus oli suurim – pikkus 294 meetrit – ja pikim laev, mis Vanasadamas eales sildunud. Ega vist palju pikemat laeva vastu võtta saagi.

Merematkelaeva "Millennium" kogumahutavus on 90 228 (senini suurim) ja mahutab kuni 2168 reisijat. Sadamas oli raske sellise arvu reisijate jaoks tellitud bussidele kohta leida. Sellise laeva sisenedmine meie vanasse ja küllaltki kitsasse sadamasse nõuab asjaosalistelt asutustelt (turismifirmadelt, laevaagentidelt, lootsidelt jt.) läbimõeldud ja kooskõlastatud tegevust. Kahju on sellest, et seda laeva enam järgmise aasta graafikus ei ole. Tuleval aastal seilab ta Kariibi merel.

Kui vaadata matkelaevade lähte- ja sihtsadamaid, siis ainult kahekümnel korral ei figureeri sellena meie idanaaber ja konkurent kaubakäitlemises – Peterburi. Sealed muuseumid ja muud kultuuriväärtused on turismiäris tõmbenumbriks ja meie sadama mugav lähedus, öine ülesõit on ka sellele omalt poolt kaasa aidanud.

Huvi on viimasel ajal äratanud Paldiski. "Caroline Samso" ja "Rapid" on küll väikesed laevad ja vähese arvu turistidega, kuid algus turismi edendamiseks on tehtud. Kahju on sellest, et Helsingi sadam meist mööda läks – neid külastas lõppenud kruisihooajal 200 kruisilaeva.

Tuleva-aastane laevaliikluse graafik on kooskõlastatud. Kõik, kes on soovinud järgmisel aastal Vanasadamat külastada, võtame me ka vastu. Graafikus on 175 laeva, aga hilinejaid on alati olnud, sest hooaeg on veel kaugel. Uued nimed saabuvate laevade nimistus on "Legend of the Seas" ja "Galaxy" – mõlemad üle 260 meetri pikad ja võtavad pardale rohkem kui 1800 turisti.

Eduard Hunt

## Merematkelaevu Tallinnas

182 laevaga toodi tänavusel merematkehoogaajal Tallinna 112 887 turisti. Sh. oli 163 traditsioonilist kruisilaeva 107 326 reisijaga, 8 jahti 32 reisijaga ja 13 muud kruisilaeva (näiteks "Kristina Regina") umbes 5 529 turistiga.

Vanasadam

Tallinnas käinud "Millennium" on üks paljudest sellenimelistest.



Kaheksateist "Millenniumi"

Laeva nimi	Lipp	Ehitusaasta	Kogumahutavus	Otstarve
"Millennium"	Norra	1978	6 355	kuivlastilaev
"Millennium"	Belize	1979	697	tanker
"Millennium"	Itaalia	1992	250	spetsialiseerimata
"Millennium"	Panama	1998	156 692	tanker
"Millennium"	Saksa	2000	2 990	konteinerlaev
"Millennium"	Libeeria	2000	90 228	reisilaev
"Millennium Dragon"	Filipiinid	1996	7 249	kuivlastilaev
"Millennium Dragon"	Panama	2000	5 007	kuivlastilaev
"Millennium Eagle"	Filipiinid	1994	7 249	kuivlastilaev
"Millennium Explorer"	Panama	1999	56 693	kemikaalitankeer
"Millennium Express"	Küpros	1974	9 542	ro-ro-reisilaev
"Millennium Express II"	Küpros	1967	8 888	ro-ro-reisilaev
"Millennium Falcon"	Panama	1996	9 999	ro-ro-reisilaev
"Millennium Falcon"	USA	2000	160	spetsialiseerimata
"Millennium I"	Singapur	1980	314	tanker
"Millennium Oak"	Panama	2000	4 724	kuivlastilaev
"Millennium Star"	Küpros	1983	72 160	puistlastilaev
"Millennium Tiger"	Filipiinid	1995	7 249	kuivlastilaev

Rohkem fantaasiat, härrased!

## Maersk Sealand alustas regulaarvedusid Tallinna sadamasse

Pressiteade

27. oktoobril sisenes esimest korda Muuga sadamasse **Maersk Sealandi** alus "Sea Nordica", mis on üks kolmest Tallinna teenindama asuvast laevast. "Sea Nordica", "Sea Baltica" ja "Maersk Helsinki" mahutavusega 950-1050 TEU-d külastavad edaspidi Muuga sadamat regulaarselt kord nädalas. Need alused on praegu suurimad Tallinna sadamatesse sisenevad konteinerlaevad.

Uus liin on eelkõige mõeldud pikenduseks Bremerhaveni sadamasse sisenevatele ning seal väljuvatele ookeaniliinidele, kuid seda saab kasutada ka konteinerite veoks Euroopa sadamatesse. **Maersk Sealand** loodab, et uus liin parandab pakutava transporditeenuse kvaliteeti ning lubab paremini teenindada Eestis asuvate eksportööride-impordööride logistikaalaseid vajadusi.

**Maersk Sealand** kuulub **A.P.Møller** ettevõtete gruppi ning on hetkel maailma juhtiv konteinervedaja, opereerides enam kui 250 laeva ning 800 000 TEU suurust konteineriparki. **Maersk Sealand** teenindab valdavalt enamikku maailma olulisematest sadamatest ning tal on 325 esindust enam kui 100 riigis.

Alates 16. oktoobrist on **Maersk Sealandi** esindaja Eestis nii laevaliini agenteerimise kui ka transpordikorraldusega tegelev **Maersk Eesti AS**.

**A.P.Møller Group** on lisaks laevandusele tegev ka naftatootmise, laevaehituse, lennunduse jms. vallas. Ettevõtete grupi teistest harufirmadest on Eestis tuntumad **Estonian Air**, **Loksa Laevaremonditehas**, **Balti ES** ning **Maersk Logistics Estonia**.

**Maersk Eesti AS**

**Toimetusel.** Muuga sadamas käivad reedeti kordamööda 145,6 m pikkused 8,8 meetrise süvisega sõsarlaevad "Sea Nordica" ja "Sea Baltica" (GT 9191), mis kannavad Hollandi lippu, ja Saksa lipu all sõitev 139 m pikkune 9,2 meetrise süvisega "Maersk Helsinki" (GT 9962). Esimesel korral tulid kõik kolm Kotkast, lossisid ja laadsid Muugal ning suundusid kahel korral Bremerhavenisse ja korra Århusi.



# VEETEED AMET

Lasnamäe 48, 11413, TALLINN

e-mail: [eva@enmb.ee](mailto:eva@enmb.ee)

http: [www.enmb.ee](http://www.enmb.ee)

faks: (0) 620 5506



peadirektor	Andrus Maide	(0) 620 5500
peadirektori I asetäitja	Arvo Veskimets	(0) 620 5500
pearaamatupidaja	Ülle Kallas	(0) 620 5510
juriidiline osakond, juhataja	Jüri Nuut	(0) 620 5530
ökonomika osakond, juhataja	Vambo Veer	(0) 620 5520
välissuhete ja infoosakond, juhataja	Heino Jaakula	(0) 620 5525
koordinatsioonikeskus, juhataja	Rein Einberg	(0) 620 5668
koordinatsioonikeskuse häiretelefon		(0) 620 5665, GSM 052 43 836

## Meresõiduohutuse teenistus

Lume 9, 10416, TALLINN

faks		(0) 620 5706
teenistuse juhataja	Rene Sirol	(0) 620 5700
teenistuse juhataja asetäitja	Taidus Linikoja	(0) 620 5775
laevade järelevalve osakond, juhataja	Aarne Valgma	(0) 620 5703
laevakontrolli talitus, juhataja	Arvi Buddell	(0) 620 5735
tehniline talitus, juhataja	Jevgeni Kerov	(0) 620 5710
ohtliku lasti talitus, juhataja	Jaak Arro	(0) 620 5715
laevajuhtimise ja side talitus, juhataja	Kaarel Aare	(0) 620 5725
Eesti laevaregistri osakond, juhataja	Ants Läänesaar	(0) 620 5540
väikelaevaregistri büroo, juhataja	Rein Promet	(0) 620 5755
väikelaevade osakond, juhataja	Hans Nukki	(0) 620 5750
merenduspersonali osakond, juhataja	Eino Ots	(0) 620 5545

## Hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus

Lasnamäe 48, 11413, TALLINN

faks		(0) 620 5606
teenistuse juhataja	Toivo Prela	(0) 620 5600
majandusosakond, juhataja	Jaan Oll	(0) 620 5550
hüdrograafia osakond, juhataja	Kaido Karu	(0) 620 5604
kartograafia talitus, juhataja	Tõnis Siilanmarusk	(0) 620 5620
navigatsiooniteabe talitus, juhataja	Enn Sepp	(0) 620 5640
mereuuringute talitus, juhataja	Jaan Lutt	(0) 620 5610
teatmeteoste talitus, juhataja	Malle Hunt	(0) 620 5645
arendusosakond, juhataja	Alar Siht	(0) 620 5580
laevastiku osakond, juhataja	Leo Palumäe	(0) 620 5780
navigatsioonimärgistuse osakond, juhataja	Tarmo Sööt	(0) 620 5651
navigatsioonisüsteemide talitus, juhataja	Jüri Taal	(0) 620 5690
Põhja-Eesti navigatsioonimärgistuse talitus Lume 9, 10416, Tallinn		
juhataja	Aleksandr Kamilov	(0) 620 5650
faks		(0) 620 5656
Saaremaa navigatsioonimärgistuse talitus Pärna 6, 93814, Kuressaare		
juhataja	Jüri Kuusk	(045) 33 453
faks		(045) 33 347
Läänemaa navigatsioonimärgistuse talitus Uus-Sadama 2, 90502, Haapsalu		
juhataja	Heino Kuusk	(047) 37 153
faks		(047) 37 151
Tartu navigatsioonimärgistuse talitus Väike-Turu 4, 51011, Tartu		
juhataja	Eino Martihhin	(07) 441 145
faks		(07) 441 146

...@eml.ee  
 ...@eml.ee  
 ...@eml.ee  
 ...@eml.ee

## "Meremehe" küsimustele vastab Eesti Merelaevanduse juhatuse esimees Tom Stage Petersen

**Kaks aastat tagasi ütlesite intervjuus "Meremehele", et merenduses pole vahet, kas töötada Eestis või mõnes muus riigis. Kas jääte oma arvamuse juurde?**

Laevaäri või õigemini rahvusvahelise kaubaveo põhijooned on sarnased nii erinevates firmades kui ka maailma erinevates regioonides. Seetõttu võin kinnitada, et ka uues asutuses tööle asudes, isegi kui see asub teises riigis, ei võta kohanemine kaua aega.

Ka Eestis ei ole olulisi erinevusi äri juhtimise kommerts- ja tehnilistes aspektides. Samas kultuurilised ja seadusandluses esinevad erinevused on tavaliselt suuremad ja nõuavad pikemat kohanemisaega.

ESCO oli omal ajal riigiettevõtte. Sellist omandivormi tänapäeval enam sageli ei kohta. Samas aga pakus see omandivorm võimalusi muuta ja täiendada tihedas koostöös juhatuse ja nõukoguga mõningaid organisatsioonilise ja juhtkonna aruandluse süsteeme. ESCO on teinud suure sammu produktiivsuse suurendamiseks nii merel kui ka maal. Peab aga märkima, et see on üha muutuv protsess, kuna ainult need kompaniid, mis on suutelnud kohanema pidevate muutustega, jäädes samas väheste kulutuste piiresse ning äärmiselt produktiivseks, löövad tulevikus läbi.

**Tookord kurtsite siinsete inimeste ebapiisavat inglise keele oskust; ühtlasi lubasite eesti keele ära õppida.**

Mis puutub eesti keele õppimisse, siis pean märkima, et seda oli kergem lubada kui teha ning loomulikult ei naeruvääristanud ma kunagi ka ESCO töötajate inglise keele oskust, kuna keelt ei saagi osata kunagi piisavalt. Seetõttu ESCO alati julgustab ja ka finantseerib oma töötajate keeleõpet. See on vajalik keeleoskuse arendamiseks, mille tulemusi juba ka märgata on.

**Kas Eesti on mereriik - seaduste ja merenduse suhtumise poolest?**

Eesti on kahtlemata mereriik. Lisaks ESCO-le on Eestis veel ka teisi väga professionaalseid laevaomanikke. Eesti sadamatel on tohtu potentsiaal. Ning märkimist väärib ka fakt, et nii väikes riigis on oma mereakadeemia. Rahvusvahelistes reorganisatsioonides tuntakse Eestit hästi. Eesti on mereriik, mis areneb väga kiiresti.

Samas on arenemiseks veel palju ruumi. Ja arengut tuleb kiirendada, sest vastasel korral võib tekkida oht, et teisi riike ja nende sadamaid hakatakse eelistama Eesti omadele. See puudutab põhiliselt seadusandlust. Mitmed seadusaktid, mis reguleerivad äritegevust ja sotsiaalkindlustust, ei arvesta merekaubanduse ja meretöö iseärasusi. Euroopas on see staadium juba ammu läbitud ja põhimõtteid on ka muudetud. Eestis aga ei ole mitmed tähtsad süsteemid - nagu näiteks maksustamissüsteem - reguleeritud.

**Kuidas hindate (tulevikus võimalikku) tonnaazimaksu? Kas loobytööl näiteks sotsiaalmaksu muutmiseks on olnud mingit mõju?**

Praegust Eesti olukorda silmas pidades ei ole tonnaazimaks minu arvates enam asjakohane, kui ettevõtete tulumaksumäär on 0. Tonnaazimaks on laevanduses tegelikult tulumaksu eriliik. Enam reguleerivad äritegevust sotsiaalmaks ja üksikisiku tulumaks. Meretöö iseärasusi ei ole arvestatud, kuna meremees ei saa isegi parimal tahtmisel kasutada sotsiaalteenuseid samal määral maal töötavate inimestega. Minu teada valmistab justiitsministeerium praegu ette "Kaubandusliku meresõidu seadust". Sooviksime seda analüüsida enne nimetatud seadusakti kohaldamist. Mereäri iseärasused peaksid nimetatud seadusaktis olema arvesse võetud.

**Sel kuul, kui teie ESCOsse le asusite, oli "Meremehe" tagaküljel 41 laeva, viimases numbris aga kõigest 33. Millise laeva-**

**de arvu juures lõpeb laevade müük?**

Erastamisjärgsetel aastatel on ESCO saanud oma valdusesse uusi laevu ja mõned vanemad laevad on ka maha müüdnud. Vana tonnaaži müümine ei ole ESCO jaoks uudis. Üle 30 laeva müüdi vahetult enne ettevõtte erastamist.

Laeva ostmisel tuleb arvesse võtta finantskoormust ja vara pikaajalist teenimispotentsiaali. See peab ühtima turul valitsevate pikajaliste trendide ennustuste ning klientide vajadustega.

Näiteks 1998. aastal võttis ESCO ametlikult vastu 4 laeva ja 5 müüdi ära. 1999. aastal toodi 2 uut laeva ja 4 müüdi maha. Muide, olen märganud, et paljud inimesed peavad bareboat chartering'i samaks mis laevade müüki. See ei ole nii.

**Miks loobusite näiteks "Caliburist", mis oli kõigi hinnangul hea laev?**

"Calibur" ei vastanud sel liinil, millele ESCO pakub oma teenuseid, nõuetele, kuna tal ei olnud jääklassi. See probleem ei ole kerkinud mitte ainult Soome ametiühingu korraldatud boikoti tõttu, kuigi ka see jättis oma jälje. Laeva tehniline olukord oli lõpuks sel määral halvenenud, et vajaks töökõlblikkuse tagamiseks põhjalikke investeeringuid. "Calibur" alustas uuel marsruudil uut opererimishooaega tänavu 21. novembril ning me oleme kindlad, et ta on oma ülesannete kõrgusel.

Peab lisama, et laevaäris on laevade väljavahetamine või nende liinilt kõrvaldamine sagedane nähtus.

**Missugune on ESCO praegune positsioon ITF-i ja Soome Meremeeste Uniooniga suhtes?**

ESCO ei suhtle otse ITF-i või Soome ametiühinguga. Meil on kollektiivleping Eesti Meremeeste Ametiühinguga. Läbirääkimised lepingu uuendamiseks on juba alanud - ma olen kirjutanud alla otsusele komisjoni loomiseks, mis hakkab ametiühingu esindajatega kõnelusi pidama.

**Kas mugavuslipuohut kummitab Eestit ikka veel?**

Eesti ei ole mugavuslipuriik. Selle teema on üles tõstnud vaid meie konkurendid ja ITF. Parim viis mugavuslipu teemal tekitatud kära summutamiseks on Eesti merepoliitika laialdasem tutvustamine. Tean, et merenduspoliitika kujundamisel on palju ära tehtud ja edu saavutatud. Miks mitte sellest ka siis rääkida.

**Olete tõmbunud Euroopa vedudele ja laevad käivad kaugemal harvemini. Mida ette võtate, kui keskkonnanõuded Läänemerel**

## sõiduks muutuvad tunduvalt karmimaks?

Arvestades praegust turul valitsevat olukorda ja võttes arvesse meie firma kompetentsi Eesti turul, ei ole ettevõtte tegevuste tükeldamine kasulik. Me oleme oma firma tegevuses orienteerunud Läänemere ja Põhjamere regioonidele, võiks isegi öelda, et transiitkaubandusele ning eriti ühtsete transporditeenuste osutamisele. Praegune poliitika on transporditeenuste pakkumine "uksest ukseni". Meie laevaliinid on ka sel põhimõttel üles ehitatud. Tänapäeva liinilaevanduse eesmärk ei ole mitte vedu ainult ühest sadamast teise, vaid samuti regioonist regiooni. Ka meie kliendid on sellest huvitatud.

Mis aga puutub rangemate keskkonnakaitse nõuete võimalikule kehtestamisele Läänemeres, siis see ei takista meie plaanide elluviimist.

## Millise hinde paneksite Eesti kaubalaevade, ka ESCO laevade tehnilisele seisukorrale?

Mul on olnud võimalus tutvuda laevadega erinevates paikades. Eesti kaubalaevad vastavad üldjuhul Euroopa tasemele. ESCO laevade tase on minu hinnangul hea. Laevade kinnipidamine *Port State Control* i tulemusena on viimastel aastatel vähenenud. Eesti ei ole enam Pariisi Memorandumi mustas nimekirjas. Olen kuulnud, et Eestit on kutsutud Pariisi Memorandumi liikmeks. See on suur tunnustus Eesti laevadele. Ka ESCO kui Eesti suurim laevakompanii on andnud siin oma panuse. Olen uhke selle üle, et ESCO tänu oma personali ennastsalgavale tööle nii merel kui ka kaldal on saavutanud märkimisväärseid tulemusi, kui 18 kuu jooksul läbiviidud 110 riikliku sadamakontrolli inspeksiooni tulemusena ei ole ühtegi laeva kinni peetud ja tehtud on vaid vähe märkusi.

## Kas tänava on mingi eriline sügis, et Läänemerel on lühikese aja vältel olnud nii palju laevaõnnetusi? Ka ESCO ei jäänud sellest puutumata, juhtus "Kapten Konga". Mida saab veel teha, et ei juhtuks?

Navigeerimine jääb alati suure riskiga seotud tegevuseks. Ma ei usu, et mistahes meetmed võimaldavad täielikult välistada inimlike vigade tegemist, laevamasinate ebatäpsust ja rikkeid ning muude elementide mõjusid. Kuigi intsidente aegajalt ka esineb, teeme me ometi, nagu see vastutustundlikule kompaniile omane, kõik selleks, et nende õnnetuste arv oleks minimaalne.

Laevandus on ärina väga reguleeritud. Laevakompanii eesmärk on rahvusvaheliste ja riiklike nõuete täitmine. Nõuete täitmise tagab nii ISM

tunnistus kui ka kompanii ohutuse auditeerimine. Ohutuse inspekteerimine ja praktiline kogemus on olnud ka abiks uute normatiivdokumentide koostamisel. Niimoodi edenebki ohutuse tagamine.

## Kas olete "Estline'i" täiesti ära müües otsustanud reisilaevandusest üldse loobuda, kuigi ESCO on mitme reisilaeva omanik? Kas ESCO omanikel ei tekkinud mõtet osaleda Leedu Merelaevanduse hiljutises erastamises - seal on uuemad laevad, hind aga oli umbes sama suur kui ESCO-i?

ESCO peab "Estline'i" äri ja selle laevade üle läbirääkimisi, seetõttu ei saa ma praegusel hetkel meie kompanii tulevikuplaanidest veel rääkida. Kuigi meie omanduses on ka mitmeid reisilaevu, siis põhiline sissetulek tuleb siiski prahtimistuludest. Laeva prahtimine on laevakompaniide jaoks muide kaubavedude järel tähtsusetult teine tuluallikas.

Olen jälginud koos ESCO omanikega LISCO erastamist, kuid ainult ESCO omanikele teada olevatel põhjustel otsustasid nad sellest protsessist tagasi tõmbuda.

## Missuguseid suundi (mere)majanduses prognoosite tulevaks aastaks?

Ennustan laevanduses järgmisel aastal tugeva majanduskasvu jätkumist Läänemere-äärsetes riikides. Majanduskasvu on oodata ka Venemaal. Need ennustused annavad põhjust loota kaubavedude suurenemist nii kodu- kui ka transiiturgudel, mis omakorda tähendab suuremaid tulusid. Need on siiski ainult ennustused, kuna äritegevus on just alles hakanud näitama elavnemise märke. 1998. ja 1999. aasta olid äärmiselt rasked ajad nii laevanduse kui ka transpordisektori jaoks. ESCO ületas edukalt raskused, suurendades tootlikkust ja kontrollides kulusid varade parema kasutamise tulemusena nii laevadel kui ka kaldal. ESCO on nüüd valmis suurendama oma tegevust transpordialal.

## Kui suur on ESCO käive?

ESCO käive suurenes eelmisel aastal. Arvan, et ümardatult 1 miljard EEKi ei ole üle pakutud. Ma ei nimeleta eeldatavaid tulusid enne, kui finantsaasta on läbi ja raamatupidamise aruanded avaldatud.

## Kui palju on töötajaid laevadel ja kaldal?

ESCO kaldapersonal koosneb praegu 130 töötajast ning meremehi on 813.

## Kui suur maksumaksja on Eesti Merelaevandus?

Me maksame riigile aastas umbes 60 miljonit EEK-i baasmakse.

Inglise keelest tõlkinud  
**Merrit Meeksa**

## Teede- ja sideministeerium tellib audit-uuringu riikliku dotatsiooni kasutamise kohta

Pressiteade

### Teede- ja sideministeerium valis AS-is Saaremaa Laevakompanii läbiviidava audit-uuringu teostajaks audiitorfirma Price-Waterhouse Coopers.

Audiitor peab andma sõltumatu hinnangu, kas riigieelarvest eraldatavat dotatsiooni kasutatakse sihtotstarbeliselt ja vastavuses ministeeriumi ning Saaremaa Laevakompanii vahel sõlmitud liinilepinguga.

Audiitor hindab laevakompanii esitatud hinnakalkulatsioone, kuulubasi elementide põhjendatust liinide kaupa, laevakompanii hanke- ja müügiprotseduuride vastavust ühetaolise ja võrdse kohtlemise printsiibile, põhjendamatute erandite ja turuhindadest kõrvalekallete olemasolu, laevakompanii kapitali kasutamise otstarbekust, sh. laenu-, liising- ja rendilepingute ning väljaantud laenude suhtes, nende otstarbekust majandustegevuse huvides.

Audiitor võrdleb laevakompanii majandustegevust raamatupidamise andmetega, eriti tulu kajastamist pileti- ja kaubamüügist praamidest ning äritegevuse headest tavadest kinnipidamist, sh. tehinguid *off-shore* äriühingutega, põhjendamatuid teenusi jms.

Audit-uuringu teostamise lõpptähtaeg on 11. detsember. Teede- ja sideministeerium küsis pakkumisi ka audiitorfirmadelt *Delotte & Touche*, *Ernst & Young* ning *KPMG*. Teede- ja sideministeerium ning AS Saaremaa Laevakompanii leppisid kokku, et sõltumatu audiitor teostab laevakompaniis auditi, mis analüüsib, kuivõrd efektiivselt on ettevõtte kasutanud riigi eelarvest igal aastal eraldatavat dotatsiooni parvalaevaühenduse korraldamiseks mandri ja Lääne-Eesti saarte vahel.

"Eesmärk on saada sõltumatu ekspertarvamus, mis annaks hinnangu süüdistustele, nagu kasutaks laevakompanii raha ebaotstarbekalt ja tegelikult saaks parvlaevaliiklust organiseerida odavamalt. Uuringu tulemusi kasutatakse 2001. aastal riigi poolt parvlaevaliikluse korraldamiseks eraldatava dotatsiooni suuruse ja praampileti hindade määramisel," ütles teede- ja sideminister Toivo Jürgenson.

Käesoleval aastal sai Saaremaa Laevakompanii riigieelarvest eraldatavat dotatsiooni 55,1 miljonit krooni.

20. november

Teede- ja sideministeerium

# SJÖFARTS TIDNING

## Püsi pidevalt kursil!

**Telli Skandinaavia ja Läänemere mereajakiri  
– kümme ingliskeelset numbrit aastas +  
iganädalane uudistemeil**

Alates 2001. aastast hakkab meie ajakiri ilmuma ka inglise keeles, selleks et kvaliteetne kogu Põhjala ja Läänemere merendust kajastav informatsioon saaks laiemas rahvusvahelise leviku, et rohkem teataks meretehnikast, mereohutusest ja merekeskkonna olukorrast selles regioonis, et leviks teave messidest (SMM, Nor-Shipping jpt.).

Tutvumishind Eestis on 500 krooni.

Ajakirja kohta saab lisaks teada "Meremehe" peatoimetajalt Madli Vitismannilt.

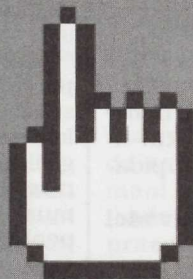
*The Scandinavian Shipping Gazette, P.O. Box 370, SE-401 25 Göteborg, Sweden.*

*Telefon +46-(0)31-62 95 70, faks +46-(0)31-80 27 50*

*e-mail: info@shipgaz.com, kodulehekülg: www.shipgaz.com*

**Buyers and Suppliers get it at...**

**maritimedirect.com**



- ❖ 20+ Headline News Stories Daily
- ❖ 13 Topics of News Daily
- ❖ Daily Tanker and Dry Bulk Fixtures
- ❖ S&P Database Transactions
- ❖ Demolition Transactions
- ❖ Daily Bunker Prices
- ❖ Maritime Job Center
- ❖ Ports Database (over 3,300 ports)
- ❖ Port News and Information
- ❖ E-commerce with 35,000+ suppliers
- ❖ Port Layout and Disbursements
- ❖ Port Weather and Holidays
- ❖ Industry Events
- ❖ And Much More...

Maritime Direct delivers real customer power. From technical, commercial and real time news and information, to invaluable e-commerce services, buyers and suppliers get it all at MaritimeDirekt, your maritime marketplace.



**The maritime marketplace**

**Become a member today at  
www.maritimedirect.com  
Free 7 day-trial**

# "Alambra" seisab ikka veel Muugal

Päeval, mil eelmine "Meremees" trükkikotta jõudis, alustas rootsikeelne ajakirjandus Göteborgist Helsingini "Alambra" tulistamist kõigist kahu-reist.

Esmajoones pandi süüks reostuse tekitamist Gotska Sandöst Svenska Högarnani, ja juba siis, kui keegi polnud proovinudki sobitada "Alambra" võetud kütuseproove Rootsi rannast leitud reostusega. Ent süüdlane oli leitud: tolle päeva "Dagens Nyheter" kirjutab, et Eesti sadamad võtavad vastu vanu roostehunnikuid, mida Rootsi ja Soome sadamaisse ei lubataks.

Agar ajakirjanik kirjeldas näiteks värvikalt laeva parrastel mädapaisetena õitsvat roostet, jõudes teemat edasi arendades küllap selleni, milles asi oligi: Muugal käib kaks korda rohkem laevu kui Soome lõunaranniku naftasadamas Sköldvikis. Sellest tuli omakorda järeldus: Eesti (merendus)võim ei esita mingeid nõudeid Eesti sadamaisse sisenevatele laevadele, mistõttu on võimalik vastu võtta ühekere-lisi tankereid.

"Alambra" on tõepoolest kirju ajalugu: ehitatud 1977. a. Arendalis kui "Thalassini Doxa", sai laevast 1985. a. "Zenit Elektra", järgmisel aastal "Elektra", 1988. a. "Vesta", hiljem "Endo Star" ja 1997. a. "Alambra". Ent Muuga sadamakapteni Rein Raudsalu hinnangul oli laev oma vanuse kohta küllaltki heas korras ning tal tekkis küsimus, missugusele seadusele tuginedes saab keelduda vastu võtmast laeva, mille (tulles) paberid korras ja parim võimalik kindlustus.

Kui Gotska Sandöl 3. oktoobril reostus leiti, oli ka süüdlane kohe teada: muidugi "Alambra", kuigi see oli saabunud Muugale juba 4. septembril. Asjaolu, et teel Eestist Rootsini reostust polnud märgatud, pani keskkonnainspektsiooni tehnikabüroo juhataja Tiit Tuhkla irooniliselt küsima: kuidas on võimalik, et nii suurt reostust nii pikal teekonnal keegi ei näinud, kui muidu raporteeritakse usinasti igast pilsivee laigust?

Jäi mulje, et keegi Rootsi rannavalvest on väga huvitatud sellest, et tähelepanu kaugemale suunata. Et ennetada süüdis-tusi reostuse mittemärkamise pärast, võis lugeda koguni sellest, kuidas reostus vee all Rootsi randa ujus. Selles asjas oli toona parim tegu Rootsi rannavalve esindajate kutsumine "Alambrale" proove võtma. Asjaga lähemalt tutvunud, mõõnsid nad seda kui vaid üht võimalust paljudest. Ning kümme päeva pärast lahingu algust suur-tükutuli vaibus: "Svenska Dagbladet" selgitas põhjalikult, et süüdlast saab leida hoolika detektiivitöö järel.

Juba siis, kui alustati värske keevitusjäljega tanki puhastamist, nägi meeskond ette, et aega võib kuluda jõuluni. Kapten rääkinudki, et lõunamaa meremehed rõõmustavat: tahaksid lund näha. Ent kogu sügise laevas veetnud kreeklasest kapten ja vanemtüürimees ning 25 filipiini meremeest lahkusid novembri lõpupäevil, nägematagi Eesti talve. Seda näeb Muugal "Postimehe" teatel tankeri Novorossiiskist tulnud vahetusmeeskond. Näeb võib-olla kevadetki.

**Madli Vitismann**

Lõunamaa meremehed lund ära ei oodanud



Muuga Sadama "Vares" on hiigellaeva kõrval kui mänguaasi.



Kuidagi ei jõutud nii suurel laeval ainustki tanki ära puhastada.



Tekil askeldasid sipelgatena kohapealt palgatud töölised, et puhast absorbenti juurde tuua ja must kottides kraananokka sokutada.

## Peas tal istusid kompassid, roolid, logid, sekstandid, troopikasood...

Tänavu algas mereakadeemia imatrikuleerimisaktus Juhan Smuuli värssidega ... rektori esituses. Rektor Jüri Lember kutsus noori üles hindama võimalust omandada mere-mehekutse tasuta ja pealegi emakeelses.

17. oktoobril anti "Regina Baltica" õpinguraamatud kätte kolme teaduskonna õppureile, kes nüüd jagune-

vad kadettideks (laevajuhtimis- ja mehaanikateaduskondades) ning tudengeiks (meremajandusteaduskonnas). Kadettide esimene õppeaasta möödub kasarmurežiimis.

Kaasaõeldud heades soovides jäi kõlrama see, et igast õppimatulnust meremeest ei pruugi saada ning et merekoolis pole sugugi kerge. Kuid tööpuudust pole karta, nagu rõhutas

Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu. "Regina Baltica" kapten Alar Kask lisas, et esimese valiku teeb merekool, seejärel teeb meremeheks meri. Veeteede ameti peadirektor Andrus Maide lisas patriootlikku vaimu, öeldes, et Eesti meremees ei tee endale häbi, ükskõik kus maailmajaos, mis laevas või mis lipu all ta sõidab.

Aktus lõppes ekskursiooniga suure laeva eri osadesse ja pidulõunaga koolis.

**Madli Vitismann**

## "Tormilinnu" regatt

9. septembril peeti Tallinna lähel järjekordne "Tormilinnu" regatt. Möödunud aastal tähistati selle ettevõtmisega Eesti Mereakadeemia 80. aastapäeva. Tänavu anti välja rändkarikad, seega loodame, et alguse on saanud üks traditsiooniks muutuv üritus.

Oli tugevat tuult ja lainet. Pilvede vahelt ergutas osavõtjaid mõnusalt soe sügisene päike. Starti asus 15 jahti, kõigil teada finišijoon – Naissaar.

Rahvusvahelise kategooria peakohtunik Avram Aašini valvas pilk saatis seilajaid stardist finišini. Naissaarel tervitas kõiki osalejaid rektori kt. Jüri Lember. Mereakadeemia rändkarika viis aastaks hoiule "Zarah May", kapten Aare Kööp.

**Mare Pihlapuu**



## Eesti Kaptenite Klubis käis Eesti Vabariigi president

Kuulõpu teispäevakoosolekul Pirital "Captain's Clubis" on Eesti Kaptenite Klubi presidendi Erich Moiki sõnul olnud huvitavaid ja asjalikke. Septembris käis külas Lennart Meri. Aruteluteema oli tookord reostus "Alamb-ralt", sadamakaptenite põhjalikele ettekannetele järgnesid klubiliikmete seisukohavõtted. President kinkis klubile fotomosaigi Eesti Vabariigi laevadest, mis jäid Teise maailmasõja ajal välismaale.

Oktoobri lõpus peeti "Fantasial" iga-aastast balli piduliku õhtusöögi, eeskava ja tantsuga. Hoogne kloun Igor Stefanovski suutis seltskonna kaasa mängima tõmmata, ansambel "Festland" esitas klubi kolmes tegevuskeeles kaptenite igihaljaid lemmiklaule.

Novembrilõpu koosolekul oli kõneks "Eesti Päevalehe" artikkel Eesti veeteede ohutusest, külalised teede- ja sideministeeriumist ning veeteede ametist selgitasid omi vaatepunkte.

Detsembrikuisel juhatusel koosolekul kustutati klubi nimekirjast 50 kaptenit, kel liikmemaks maksmata. Kompaktsemaks muutunud klubi koguneb uuesti jaanuari viimasel teisipäeval kell 6 õhtul "Captain's Clubis".

**Madli Vitismann**

## Ettevalmistuskursus e-posti kaudu

Laevajuhtide kool Kalmaris pakub kaugõppevormis ettevalmistuskursust, mis mõeldud kõrghariduseta kaubalaevastiku ohvitseridele täiendusõppena või ohvitseriks pürgijaile. Selle kursuse lõpetamise järel võib asuda õppima kooli põhikursusel kas kapteni või

mereinseneri programmi järgi. Õppur saab õppida talle sobival ajal, vabal ajal pardal või maal viibides. Õppejõududega suheldakse e-posti kaudu, enamasti on laevadel selline võimalus olemas. Kooli juhtkonna arvates kaob vajadus taoliseks õppeks üsna pea, kuna Rootsi lipuga kaubalaevadele jääb aina vähem rootslasi.

"Svensk Sjöfarts Tidning"



# EESTI MEREAKADEEMIA

## TÄIENDÕPPE OSAKOND



### Täienduskursused 2001. a. I poolaastal

Jrk	Õppekursuse nimetus	Algus	Lõpp	Sihtgrupp	Hind	Kontrolli meetod	Märkused
1.	Laevajuhtide erialane täiendõpe vastavalt STCW 95 A-I/II	08.01 05.02 05.03 09.04 07.05 04.06	16.01 13.02 13.03 18.04 15.05 12.06	laevajuhid	2300	eksam	
2.	Laevamehaanikute erialane täiendõpe vastavalt STCW 95 A-III	08.01 05.02 05.03 09.04 07.05 04.06	18.01 15.02 15.03 20.04 17.05 14.06	laevamehaanikud	2800	eksam	
3.	Elektromehaanikute erialane täiendõpe	05.02 07.05	15.02 17.05	elektromehaanikud	2500	arvestus	
4.	Meresõidualane inglise keel vastavalt STCW 95 A-II/1 ja A-III/1	vastavalt vajadusele		laevajuhid, laevamehaanikud	kursus 1000, eksam 300	eksam	kursus kestab 3 päeva
5.	Elektronkaartide (ECDIS) kasutamine STCW 95 A-II/1	22.01 19.02 19.03 23.04 21.05	26.01 23.02 23.03 27.04 25.05	laevajuhid	2400	eksam	
6.	GMDSS GOC kursus STCW 95 A-IV/2 ja B-I/12	05.02 11.06	23.02 29.06	laevajuhid	7900	eksam	
7.	GMDSS ROC kursus STCW 95 A-IV/2 ja B-I/2	22.01 05.03 02.04	26.01 09.03 06.04	laevajuhid	2950	eksam	
8.	GMDSS täienduskursus STCW 95 A-IV/2 ja B-I/12	19.03 30.04	23.03 04.05	laevajuhid	2900	eksam	
9.	Radarvaatleja ja ARPA kasutamine STCW 95 A-II/1	igal nädalal grupi kogunemisel		kuni 500 GT laevajuhid üle 500 GT	1900 3800 2900	eksam	5 päeva 8 päeva (esmane) (korduv) 5 päeva
10.	Radarvaatleja automaatseadme kasutamine (ARPA) STCW 95 A-II/2	grupi kogunemisel		vanemtüürimehed, kaptenid	3100	eksam	5 päeva
11.	AMOS-D operaatori kursus	vastavalt vajadusele			2880	test	
12.	Meditsiiniline esmaabi laevas STCW 95 A-VI/4-1	03.01 29.01 19.02 26.02 26.03 23.04 28.05 18.06	05.01 31.01 21.02 28.02 28.03 25.04 30.05 20.06	laevajuhid, laevamehaanikud	1900	eksam	eestikeelne eestikeelne eestikeelne
13.	Meditsiiniline esmaabi ja haige hooldus laevas STCW 95 A-VI/4-2	17.01 14.03 16.05	25.01 22.03 24.05	kaptenid, vanemtüürimehed	3500	eksam	eestikeelne
14.	Väikelaevajuhtide kursus	22.01 26.03	8 nädalat a'3 korda	kõik soovijad	2000 3000	eksam	paadijuht, roolimees kaatrijuht

**NB! Soodustused:** - Kolme erineva kursuse läbimisel Eesti Mereakadeemia täiendõppe osakonnas ühe kalendriaasta jooksul lisasoodustus 10%;  
- Kursuse korduval läbimisel Eesti Mereakadeemia täiendõppe osakonnas lisasoodustus 15% maksumusest;  
**Märkus:** Eesti Mereakadeemias läbitud kursuste maksumusest tagastab maksuamet 26% tuludeklaratsiooni esitamisel.  
Informatsioon ja registreerimine tel. 66 20 378, faks 64 60 328

Kiirlaevadest lõpetasid esimesena hooaja "Lindaliini" tiiburid. "Laura" tõsteti "Jaanika" kõrvale 2. novembril.



## Balti Laevaremonditehase käive kasvas viiendiku võrra

Esialgsetel andmetel oli Balti Laevaremonditehase üheksa kuu käive 653 miljonit krooni, mullu samal ajal 550 miljonit, kasv seega 18,7%. Aasta lõpuks prognoosib kontsern ligi miljardilist käivet. Arvestades praegusi majandustulemusi, on see eesmärk ka saavutatav.

Kontserni üheksa kuu kasum ulatus 72 miljoni kroonini, mis on enam-vähem samal tasemel eelmise aasta sama ajaga, mil kasum oli 79 miljonit krooni. Aasta lõpuks kavandab Balti Laevaremonditehas 100 miljoni krooni suurust kasumit.

Investeeringuid on Balti Laevaremonditehas tänava kolmveerand aastaga teinud 32 miljoni krooni eest, aasta lõpuks kasvab investeeringu-

Pressiteade

te summa plaanide järgi vähemalt 68 miljonile.

### Käibe jaotus tegevusalati (milj. kr.)

laevaremont	150
laevaehitus	38
sadamateenused	45
metalltarindite tootmine	100
vanametalli kokkuost ja töötlemine	35
raudteeveeremi remont	15
metallide müük ja energaetika-ala teenused	150
muud teenused	120
<b>Kogukäive</b>	<b>653</b>

19. oktoober

BLRT pressiesindaja  
**Urmus Tooming**

## Stockholmi Sadama 9 kuud

Reisijaid rohkem kui mullu

Kaubaliik	1999 (t)	2000 (t)	Muutus (%)
Parvlaevadelt vedellast	3 555 000	<b>3 873 000</b>	109
puistlast	864 000	<b>664 000</b>	77
segakaup	1 034 000	<b>806 000</b>	76
	166 000	<b>164 000</b>	99
<b>Kokku</b>	<b>6 619 000</b>	<b>5 507 000</b>	<b>98</b>
Reisijaid	7 428 994	<b>7 587 457</b>	102
Sõidukeid	884 102	<b>918 303</b>	104

Stockholmi Sadama koosseisus on Stockholm, Kappelskäri ja Nynäshamni sadam. "Via the Ports of Stockholm" nr. 5 teatab, et kaubaliikide sees on eri kaupade veomaht suurenenud ja vähenenud märksa enam: näiteks kütteõli katlamajadele on tublisti vähem kui mullu, seevastu lennukikutust ligi 25% rohkem.

Eesti-Rootsi vahet on 9 kuuga veetud 400 000 t kaupa, vähemalt 37% rohkem kui mullu.

180 merematkelaeva töid Stockholmis 156 200 turisti. Neist 37 602 alustasid või lõpetasid oma reisi Stockholmis.

## Piirivalvel aastapäev

Eesti piirivalve loomise 78. ja taasloomise 10. aastapäeva puhul korraldas piirivalveamet 31. oktoobril pressikonverentsi.

Tutvustati uut peadirektorit Harry Heina, anti talle lilli ning võimalus veel ettekannet mitte pidada. Organisatsiooni senisest tööst ning edaspidistest kavadest kõneles staabiülem Aare Evisalu. Muuhulgas rõhutas ta ühe saavutusena toimiva merepäästeorganisatsiooni loomist, olulise tegevusena ühtse integreeritud mereseiresüsteemi loomise jätkamist ning uue ülesandena mere-reostuse tõrjeks valmistumist.

1. oktoobri seisuga töötas piirivalves 2841 inimest, neist kutselisi piirivalvureid üle 2000. Ajateenijaid on praegu 289. Kolonel Evisalu sõnul ei olda kindel, kas tuleval aastal üldse enam ajateenijaid võetakse: piirivalvur peab kutseks muutuma.

Aastapäevaks ilmutas piirivalveamet ilusa suurekausalise raamatu pealkirjaga "Piirivalve päevik" (koostaja Tiiu Leis, kujundaja Raido Laasi). Kuude ja aastate kaupa kajastatakse kümne viimase aasta sündmusi, lisaks väljavõtteid ajalehtedes ilmunust ning ka üsna palju fotosid.

Mari Vamba

## Uus ekspordiartikkel

Pärnu kesklinna sadamast on viimasel ajal Inglismaale viidud kaks laevatäit puukoort. Seal tehtavat puukoorest parkide jaoks huumusväetist.

Vedajaks on olnud Tallinna laev "Irina Trader", tarnijaks Paikuse saeveski. Et puukoortes käib soojuse mõjul pidev käärimisprotsess, siis aurab säärane hunnik pidevalt. Too auramine ja nahaparkimistöökodadele iseloomulik lõhn on tekitanud Pärnu linnas mitmesuguseid arvamusi. Keskkonnakaitsjad ei näe selles küll mingit ohtu. AS-i Pärnu Sadam mehed tahavad uue ekspordiartikli laadimise siiski Vana-Pärnu karjamaale, nr.1 kaile üle viia.

Ott Taul





## AS Eesti Loots

Valitsuse 20. novembri 2000. a. korraldusega nr. 921-k asutati riigi äriühing AS Eesti Loots.

Uue aktsiaseltsi aktsiakapital on üle 28 miljoni krooni, tuhandekrooniste aktsiate omanik on riik ja neid valitseb teede- ja sideministeerium. Nende aktsiate taga on mitterahaline sissemakse ehk Laevaliikluse Juhtimise Keskuse valduses olev riigivara:

15 lootsilaeva kogumaksumusega 28 120 000 krooni,

inventari veidi üle poole miljoni eest ning

varusid 600 000 krooni eest.

Aktsiaselts sai kaasavaraks ka üle miljoni krooni kohustusi.

Lootsitenuste lepingud loetakse alates Laevaliikluse Juhtimise Kes-

kuse lõpetamise hetkest sõlmituks aktsiaseltsiga, selle asutamiskuludeks tuleb raha ümber jagada teede- ja sideministeeriumi valitsemisala eelarves.

Valitsusistungi protokolliväljavõttes on muutusi põhjendatud sellega, et siis läheb lootsimisega teenitud raha samasse valdkonda tagasi. Ilmselt võivad lootsid loota paremaid lootsikaatreid, aga ka palku. Seda sama ootavad kindlasti lootsikaatrite meeskonnadki.

Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktori Ants Põlluaasa arvates on lootse ka tublisti juurde vaja: praeguse 48 asemel kuni 70. Sadamad laienevad, juurde tekib uusi sadamaid ning lootside keskmine vanus 56-57 a. võiks ka väiksem olla.

**Madli Vitismann**

## Raporteerib eesti keeles

Tallinnas pole lootsieksamit teinud ükski välismaa kapten

Viimases "Eesti Veeteede Ameti Teatajas" ilmusid lootsi kvalifikatsiooninõuded. Teede- ja sideministri 15. juuni 2000. a. määruse nr. 44 lisa p. 3.1. nõuab, et lootsikandidaat peab "valdama eesti ja inglise keelt kesktasandil" ning seda kinnitab

- tõend inglise keele valdamise kohta kesktasemel Mereakadeemiast, kui komisjonil tekib kahtlusi eksamineeritava inglise keele oskuses;

- Riikliku Eksami- ja Kvalifikatsiooni-keskuse tunnistus eesti keele valdamise kohta vähemalt kesktasemel isikutel, kes ei ole saanud üld-, kesk-, kesk-eri- või kõrgharidust eesti keeles.

Viimast määrapunkti kasutatakse ka välislaevade kaptenitele ja va-

neamtüürimeestele lootsitasõidu lubade väljastamiseks. Peaaegu kõigil Eesti liinilaevade kaptenil ja vanemtüürimeestel on lootsitasõidu luba Helsingisse ja Stockholmi sõiduks, kuid enamasti kinnitavad nad, et keeleksam pole olnud eesmärk omaette, rõhk on ikka asjatundmisel ja praktilisel sõidueksamil.

Eestis kinnitab keeleinspeksioon, et olevat suur järeleandmine mitte nõuda välislaevade kaptenilt eesti keele oskust kõrgtasemel ning kesktase nõudvat vaid 280-tunnise kursuse läbimist.

Teede- ja sideminister pole aga märganud üks päev varem vastu võetud "Keeleseaduse muutmise



seadust", mis täiendas seadust §-ga 2<sup>1</sup>. Lg. 2 sisaldab lauset: "Eesti keele oskuse ja kasutamise nõude kehtestamine peab olema põhjendatud ning proportsionaalne taotleva eesmärgiga ega tohi moonutada piiratavate õiguste olemust."

Sama seaduse § 5 lg. 6 uus sõnastus aga kõlab: "Eesti keele oskuse nõudeid ei kohaldata isikule, kes töötab Eestis tähtajaliselt või vältiseksperdina."

Niisiis, lootsitasu kogumiseks kõlab ka eelmine keeleseaduse redaktsioon. Õigus paistab aga olevat pigem merendustegelasel, kes prioriteetide järjestust Eestis kommenteeris nii: "Mis sest kasu, kui ta sõidab Russalka juures randa kinni ja raporteerib sellest puhtas eesti keeles."

**Madli Vitismann**

## Kiired lootsikaatrid

Rootsi Meresõiduamet ostis Soome Marine Alutechilt välja optsiooniga tellitud viis 22-sõlmelise kiirusega lootsikaatrit. Koguhinnaks nimetati 18 miljonit Rootsi krooni. Kaatrid on ehitatud sõiduks õhukeses jääs ning on pälvitud meresõiduametite huvi peale Soome, kus üks selline juba tellitud, veel Hollandis ja Eestis.

Tulevikule mõeldes otsustasid Rootsi Meresõiduamet ja Rootsi Merepääs-teselts teha süvendatud koostööd, muuhulgas uute kaatrite väljaarendamiseks.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Lootsikaatrit näeb laevu tavatust vaatevinklist. "Radisson Diamondi" pildistas Stockholmi loots Dorje Hellgren.



## "Jäneste" asjast Norras

Alates selle aasta 1. juulist lubatakse Norras maale lisaks asiüli taotlevatele piletita reisijatele ka muud "jäneseid". Norra Laevaomanike Liit oli varem mitmel puhul võimudele osutanud, et "jäneseid" on ohuks laevale, meeskonnale ja iseendalegi. Nüüd võivad asiüli mitetaotlejad saada maaleminekuloo "humaansetel kaalutlustel, austusest teiste rahvaste või rahvusvaheliste kohustuste vastu." Esimeses sadamas saadetakse nad maale.

Siduvaid rahvusvahelisi reegleid pole, ent Norra on koos kuue riigiga kirjutanud alla konventsioonile piletita reisijate kohta. Selles sätestatakse, et riigid võtavad piletita reisijad maale ja saadavad nad siis päritoluriiki. Sinna tagasi võtmisest keeldumise korral võivad nad jääda riiki, kuhu saabuti. Konventsioon saab kohustava jõu, kui see ratifitseeritakse üheksas riigis.

Norra toetub ka IMO juhtnööridele, mis annavad selge soovitusel lubada "jäneseid" esimeses sadamas maale, et nad seejärel saata kodumaale või mõnesse neid vastu võtma nõustuvasse riiki.

Piletita sõitjad on suur meresõiduprobleem. Nad tulevad enamasti pardale kolmandate maade sadamais ja avastatakse, kui laev on kaugel merel. Paljud Norra laevad silduvad harva või üldse mitte Norra sadamais ja on seetõttu sõltuvad teiste maade suvast "jäneste" maale laskmisel. Sellepärast tervitab Norra Laevaomanike Liit leevendusi. "Nautisk Tidskrift" nr. 7

# Veljeste sõjamängud

Soome ja Eesti salajane sõjaline koostöö  
kaitseks Nõukogude rünnaku vastu aastail 1918-1940.

Jari Leskinen

**Veljien  
valtiosalaisuus.**

Helsinki, WSOY 1999.

Helsingi ülikooli poliitilise ajaloo dotsent doktor **Jari Leskinen** on aastaid uurinud Eesti ja Soome sõjalist koostööd. 1997. aastal kaitstud doktoritöö "Mahavaikitud Soome sild. Soome ja Eesti salajane koostöö Nõukogude rünnaku puhuks aastail 1930-1939" leidis tähelepanelikke lugejaid nii Soomes, Rootsis, Eestis kui ka Venemaal. Selle uurimusega sai Jari Leskise (sünd. 1965. a. Helsingis) *President Kekkonen 70. sünniaastapäeva sihtasutuse* väljaantava auhinna noorim laureaat.

Nagu autor ise kinnitas, on tema uurimisteema kohta käivat materjali üllatuslikult kõige rikkalikumalt just Eesti arhiivides, põhiosa Rahvusarhiivi fondides. Peale Jätkusõja lõppu hävitati Soome arhiividest võimalikult kogu dokumentaalmaterjal, et päästa seda venelaste kontrollkomisjonini kätte sattumast. Kasutada olevat vaid see osa, mis suudeti salaja Rootsi toimetada. Eesti arhiivis on aga kasutada rikkalik materjal, mis kahe riigi koostööd valgustab. Mis puudutab kirjapandud mälestusi sest perioodist, siis Eesti-poolse mäletada võinud ei saanud seda teha, sest "Venemaa avarused" ehk vanglad ja sunnitöölaagrid sulgesid kiiresti inimeste suud (enamasti igaveseks) ja Soomeski ei olnud ohutu seda perioodi mäletada.

Autor on lisaks Eesti ja Soome materjalidele kasutanud ka Rootsi, Inglise ja Venemaa arhiivide dokumente. Just viimased on välisuurijatele avatumaks saanud alles lähiminevikus.

Töö tulemusena on kaante vahele saanud kaks huvitavat ja kasulikku lugemisvara sisaldavat raamatut. Vaataks lähemalt seda viimast.

"**Vennaste riigisaladus**" teeb ligi 400-leheküljelise kokkuvõtte kahe naaberriigi sõjalisest koostööst alates 1918. aastast ja lõpetades aastatega 1943-44. Esimese peatüki pealkiri "*Eesti on Soome väliskindlustus*" annab tegelikult kogu seletuse Soome suundumuste koostöökäitumise lõunapoolse hõimurahvaga. Sisuliselt on käsitletud Soome lahe suudme sulgemise kavandamist ja ettevalmistamist Porkkala-Naissaare ja lisaks ka Hanko-Osmussaare liinil. See on venelaste Peeter Suure Merekindluse kavade ärakasutamine teatava väikese nihkega: rannakaitsepataride suurtükid suunata lääne asemel itta, sulgemaks Vene sõjalaevastik Soome lahe soppi.

Kogu teos läbib kaks põhjoont: sõjaväelaste ja poliitikutute tegevus. Kuigi Konstantin Päts tuli juba 1917. a. välja liidu ideega, ei saanud see ametlikult kunagi teoks. Tegid sõjaväelased mis nad tegid, valmistasid ette mõlema kalda kindlustused, ühtlustasid relvastust, koostasid operatiivplaanid ja viisid läbi nii staabi- kui ka välilõppusi, vahetasid otseliine pidi luureinformatsiooni – otsustavaks sai poliitilise otsuse puudumine ja kogu tehtud eeltöö lõpuks vaid (sala)plaanideks jäigi.

Algusperioodist on vaatluse alla võetud peamiselt Eesti ja Soome poliitikutute kontaktivõtmised ning Soome vabatahtlike- ja relvaabi Vabadussõjas. Pärast sõja lõppu alustatud salakonsultatsioone koostöökäitumise riigikaitsele peeti alguses isegi olukorras, kui Eesti pidas oma ainukeseks võimalikuks vastaseks vaid Venemaad, Soome poliitikut aga vaatasid parasjagu kõõrdi ka Rootsi poole. See viimane sai küll pea lõpu ja siis pidas Soome pool kõiki koostööplaanid järele Eestiga, neid enamasti eelnevalt Rootsiiga kooskõlastades. Soomlaste 1920-ndate aastate plaanidest käis läbi soov kaasata Soome lahe kontrollimiseks ka Läti, kellel sellal olid, erinevalt eestlastest, ka oma allveelaevad, aga meie lõunanaabrid ei soostunud.

Soome sõjaväelaste suundumus käsitledes tõmbab Jari Leskinen kindla piiri erinevate põlvkondade ohvitserkoosseisu vahele: "**ryssänupseerit**" ja "**jääkärit**". Nende esimeste, venkuohvitseride ajal ei aidanud mingid pingutused koostööd alustada. Kui aga juhtivohvitserid vahetati 1924. aastal välja Saksamaal koolitatud noorte jäägritega, kes olid sügavalt umbusklikud vanade tegijate suhtes, eriti veel, kui nood rootsikeelsed olid,

hakati plaanide tegemisel tõsisemalt kaaluma ülelahekoostööd.

Siia sobiks vahelduseks üks anekdootlik lugu 20. aastate alguse Soome peastaabi tegevuse kohta: "Kui kindral Enckell oli kindralstaabi ülemaks, (kuni aastani 1924. - R.N.), oli ta kutsunud Soome asjatundjana kaitsepolitika alal ühe prantsuse kapteni. Koostöö lõppes sellega, et kirja pandi Soome kaitse strateegia: "*Kõigepealt taganetakse Kymi jõe ja seal pannakse vastu nii kaua, et suudetakse kindlustada sillapea Turus ning sinna tulevad prantslased appi*". Kui 1925. aastal staabiülemaks saanud 32-aastane kolonelleitnant Wallenius selle spetsialisti kiiresti minema saatis, polevat teda kodumail enam armee teenistusse võetudki, vaid ta leidis eneseteostuse mütsipoodnikuna.

Englilised ja ofensiivi pooldavad jäägriohvitserid käisid juba 1926. aastal välja idee ehitada ühine relvatehas. Mis jäi tegemata, nagu teada.

Huvitav on lugeda nn. õhusillast, mis kajastab kõrgemate ohvitseride, ka luureohvitseride, vastastikusisest kiirvisiite erariideis ja vesilennukeid kasutades. Ja pidevalt on sealjuures olnud lennumasinatega õnnetusi. Lugeses raamatu lõpus olevat nimekirja Eesti võtmesõjaväelastest ja nende saatusest pärast 1940. aastat, leiame, et aastail 1926-1930 operatiivosakonna ning 1930-1940 õhutõrje ülem olnud kindralmajor Tomberg jätkas oma karjääri Frunze-akadeemias ja KGB-s.

Küllalt palju on vaadeldud **sidesüsteemide väljaehitamist ja informatsiooni kogumist** ning vahetamist. 1920-ndatel saadi kokkulepe Soome, Eesti, Läti ja Poola peastaapide vahel luureandmete kogumiseks ja vahetamiseks. Kokkulepped paraku kehtivad niikaua, kuni poliitika oma korrektuurid teeb. Nii ka sel puhul. Muidugi liitusid suurriigid (Jaapanini välja) andmehuvilistena, kellele ei saanud ära öelda. Eesti ja Soome andmevahetus jäi toimima ka siis, kui Vene baasid ja laevastik juba sees olid.

Kasutusele võeti juba tsaariajal paigaldatud veelaevad kaablid Tallinna ja Helsingi vahel ja aja jooksul täiusitati erinevaid sidepidamiskanaleid veelgi. Erilist esiletõstmist on väärinud eestlaste nutikus Nõukogude sõjaväelaste sidekoodide lahtimuukimisel.

Põhiline osa raamatust käsitleb **rannakaitse süsteemi** väljaarendamist, eriti rannakaitsepataride ehitamist ja varustamist. Lisaks oli plaanitud ka laevastiku ja miiniväljade osa, et ükski vene sõjalaev ei pääseks Läänemerele, takistama Soome varustamist lääne poolt.

Siin võib mainida hinnangut kontradmiral Salza 1930. aastal esitatud plaanile rünnata meie hävitajatega ("Lennuki" ja "Wambolaga") Kronlinna venelaste laevu, et need baasis uputada, olles enne mineerinud merealad ja jätnud vaid kitsa läbipääsu omadele tagasipääsemiseks. Seda Salza plaani hindab Jari Leskinen samaväärseks jaapanlaste 1941. a. Pearl Harbouri ründamisega. Võib öelda, et kuni nende kahe laeva müüginägi oli sõja- ja laevastike nende osatähtsus suur, sest nad olid kiired, miiniveeskamiseks ja torpedorünnakuks efektiivsed.

Ei saa autor mööda ei "**Metallistist**" ja "**Orzelist**" ega **Mainila** külast. Vene arhiividest leitud dokumendid tõendavad, et 1939. aastal läbi viidud provokatsioonid olid juba aastaid varem hoolikalt ette valmistatud ja sama aasta alguses staabiõppustel läbi mängitud. Andmed salajaseks pidada tahetud koostöö pea iga üksikasja kohta olid Nõukogude ülemjuhatusel olemas ja neid kaasajastati pidevalt. Alates sellest, et Soome kindralstaabis töötas fotograafina leitnant Pentikäinen, kes rahulikult aastaid (1929-33) kogu salajase dokumentatsiooni ümber pildistas ning venelaste üle andis.

On kuulda, et üsna varsti peaks saama valmis ka eestikeelne tõlge.

Reet Naber

## Jahte ja turiste Eesti väikesadamais

Sadam	1998		1999		2000	
	Aluseid	Inimesi	Aluseid	Inimesi	Aluseid	Inimesi
TOP Pirit	3 047	11 204	3 141	11 204	2 784	9 950
Naiisaar	203	805			1 228	12 828
Haapsalu Jahtklubi*	706	2 418	663	1 921	718	1 927
Vergi*	434	1 627	557	1 887	571	1 934
Roomassaare*	283	1 079	331	833	370	1 388
Lehtma	433	1 474	486	1 786	329	1 302
Virtsu	140	621	184	694	285	830
Lohusalu	340	1 002	308	1 108	276	966
Kihnu	264	1 368	358	2 184	270	1 323
Pärnu Jahtsadam*	201	578	205	650	220	744
Dirhami	164	513	142	409	160	521
Ruhnu	45	397	22	83	153	963
ESS Kalev Jahtklubi*	498	1 510	613	1 532	112	392
Paldiski	18	62	42	138	109	381
Orissaare Jahtklubi	108	397	112	437	105	342
Triigi	49	87	29	102	105	208
Kõiguste	73	209	83	220	87	313
Rohuküla	42	157	32	91	47	165
Sviby	49	186	57	185	44	161
Nasva Jahtklubi	95	369	71	237	44	117
Veere	52	205	43	147	36	126
Tapurla	22	54			32	116
Narva			10	47	31	168
Orjaku	26	90	43	177	20	69
Heltermaa			32	84	20	68
Kuivastu	3	6	13	41	15	60
Sõru	8	36	10	30	13	38
Suursadam	27	60	13	25	12	26
Loksa	4	13			9	32
Prangli	72	314			7	39
Kaberneeme	21	76	7		7	25
Kurkse			10	34	3	14
Kunda	18	47	4	16	3	8
Narva-Jõesuu	34	94	8	23		
Mahu			13	25		
Seanina	15	61				
Nõva	11	39				
Võsu	3	62				
Mõntu	3	16				
Kalana	3	11				
Hara	2	4				
Käsmu	1	5				
<b>Kokku</b>	<b>7 517</b>	<b>27 256</b>	<b>7 635</b>	<b>26 350</b>	<b>8 225</b>	<b>37 544</b>

\* tähistab 2000. aasta *Sinilipu* sadamat.

2000. a. parimaks väikesadamaks hinnati Roomassaare.

Vabariiklik Ühendus "Hoiu Eesti merd!"

## Sadamapomm Kniff



Kus on sadamaid, seal leidub alati koeri ja kassegi. Meie Pärnu kesklinna sadam kassidest just ei kubise, aga nii 4–5 isendit, pärit lähemaist majadest, luusib siin alati: meil lõhnab küllalt sageli kala järele.

Koeri seevastu on ainult üks, ja see on *sadamapomm Kniff*. Karvane, intelligentne, vanuseta, isane, ei hamusta, haugub ainult vareste peale; leiva ja suuremad kondid peidab ära, pahatihti sadamasse toodud puukoorehunniku alla, kust seda enam ise kätte ei saa ega teisedki leia. Kodu, kui seda üldse on, asub kusagil Vana-Pärnu kandis. Kas hommikul või siis lihtsalt nii, nagu jumal juhatab, jalutab tules üle silla, käib kõnniteid kaudu ning autode alla ei jää.

Üks versioon on hoopis, et ta olla ühelt "Pärnu Kaluri" suuremalt traalerilt maha jäänud või jäetud. Ei tea, aga igatahes paistab, et temalgi on meri veres. Ja igalt laevalt antakse talle midagi. Ka koristajatädi toob, tollimehed pakuvad. Torni, tuisu ja vihmaga kutsume ta enda juurde sooja. Niimoodi Kniff elabki. Vahel tuleb ka, nagu sel pildil näha, täitsa jommis-põhmellis näoga, silmad räämas ja puha. Aga ruumis sees vaadata – päris normaalne vana koer.

Ott Taul

## Kiri teiselt poolt suurt vett

Tere, Madli!

Sellest on juba hulk aega möödunud, kui Sulle viimati kirjutasin. Viibisin pikemalt Lõuna-Ameerika randadel, kust tegin käike kaugemale sisse- maalegi. Oli väga huvitav ja õpetlik. Üsna kaua elasin ühe indiaanihõimu juures Venetsueela vihmametsades. Hõim püüab säilitada oma ürgset elulaadi, aga tsivilisatsioon ronib sellele igast kandist aina lähemale. Nende indiaanlaste meelest olene meie, "tsiviliseeritud", hävitanud meie Maa. Neil on säilinud teadmised taimede tervistavaist omadusist ja oskus neid kasutada. Enamiku haiguste vastu saavat abi taimedest – rohust või puudest. Ka psüühikahädade vastu. Nad arvad, et on olemas taimede jumal, samuti loomade, maa, vee, kalade, õhu, päikese, vihma, taeva, lõpuks inimestegi jumal. Meil aga on kõik ühes pajas ühe käes. Sellega oleme üle pingutanud.

Siis lahkusin ma Lõuna-Ameerika mannermaalt ja jõudsin saarele, mille nimi Aruba. See on oma valuutaga Hollandi Antillide omavalitsusega territoorium, endine Hollandi asumaa.

Tohutu kontrast varem nähtuga. Aruba on Kariibia Las Vegas. Saar kubiseb kasiinodest ja tehakse kõik, et neisse võimalikult palju dollarituriste meelitada.

Elasin külalissadamast 25 meetri kaugusel ühest mängupõrgust. Sadam oli kallis, terve dollar ühe ruutjala kohta ehk kokku 37\$ ööpäevas, aga kauaks ma sinna ei jäänud. Õhtuti käisin kasiinos vaatamas ja tarkust saamas. Nägin seal eakaid sinipäiseid ameerika leski mängimas "ühekäelise bandiidiga" ja katsumas "black jacki", justkui oleks korraks välja mindud kommi ostma. Neil olid suured sajadollariliste puntrad, kummipael ümber. Nägin seal istumas üht tantat, kes veerand tunniga 35 000 Rootsi krooni jagu maha mängis, seepeale naeris, mängulauda vahetas ja mängimist jätkas. Selliste kadunud mehed keerutaksid hauas karussellina külge, kui näeksid, kuidas proud teenitud rahaga ümber käivad.

Arubalt läksime kahjutundeta Haiiti poole, kus pidi juba olema üks Rootsi paat, ning meie raadioühendus soovitas väga väärt minekut üle à Vache'ile.

Haiitile sõit oli kõva meresõit. See kestis neli ööpäeva ja alles viimasel leebus meri sedavõrd, et sai sooja toitu teha. Sõidu ajal saime raadio kaudu teada, et kaldale läheneda on soovitatav alles peale hommikust valgenemist. Aeglustasime käiku ja sobitasime end aeg kohale jõudma.

Fantastiline oli vaatepilt, kui päikesetõusul õrnas tuules lähenesime sealsetele põuavines mägedele, osa neist ligi 3000 meetri kõrgused; ja kõik need kalapaadid ümberringi – igas suuruses ja kõikvõimaliku ehitusega – teel kalastama, ühtedel purjete, teistel aerude jõud, sekka ühemehe mõlapaate, mõalabaks sageli palmileht.

Heitsime ankrusse üle à Vache'i ühe küla juures varjulises abajas. üle à Vache tähendab Leh-mašart.

üle à Vache on üks viimaseid maailma paiku, kus inimeste sõiduvahendeiks vaid paadid ja hobud ning pole seal ei elektrit ega telefoni, ei kraani- ega vetsuvett. Pole korralikke teid – milleks, kui pole autosid? – vaid kapjadest sissetallatud rajad...

Sel kohal ümberilmapurjetaja **Rolf Bergströmi** Marina Puerto Sol Cienfuegosest saadatud elektrooniline kiri katkes. No mis ime siis, mõeldes tekstile katkemiskohas. Ja edasist ei saa "Meremehe" lugetjad enam iial teada.

# Hai lasti vette tagasi

**7. oktoobril lasti Haapsalu Jahtklubi sadamas vette restaureeritud "Hai"-klassi jahti. Esialgu oli tegemist vaid sõjaeelse kerega. Aga paadi vetteajamine on alati isemoodi elamuslik sündmus.**

Nii ka seekord. Ilm oli ilus, päike paistis, kaile kogunenud huvilised-asjaosalised pidulikult evelil ja põnevil – kas ikka vett ka peab? Praegu "Lennuki" ümbermaailmareisi tähelepanelikult jälgiv Glen-Airiin Saarso oli valitud uut jahti "Hailiks" ristima. Tõsise Eesti valge viina pritsmed peaksid jahil ta tulevastel seilamistel eba-meeldivused eemale ja neptunivõimuga head suhted hoidma.

Paadi korda teinud Haapsalu OÜ KT Jahid esindaja Arne Tuisk andis kingitusena üle paadi vana roolilehe, mida enam parandada ei olnud võimalik. Jahi üle-eelmine peremees Valdo Rohi oli leidnud ka mõned joonised, Käppade purjetajapere esindaja Ester head soovid kaasa toonud, Ülo Seeman, Haapsalu Jahtklubi liige 1936. aastast menutas oma jahiretki "Haidel".

Jahtklubi hoones olid Eesti Meremuuseumi perenaised katnud väikese laua, mille ümber omavahel mereasju arutati, meenutati möödunut ja sooviti meremuuseumi jahile ka taglast ja purjeid (üks unikaalne 30-ndate aastate purjekomplekt on olemas küll, kuid vaevalt oleks kõige õigem tegu sellega seilama minna) ning tuult purjedesse, kui kord tegelik seilamine ette võetakse.

Eesti Meremuuseumi direktori Urmas Dreseni sõnul oli "Lembitu" ja "Suure Tõllu" kõrval just purjealus veel puudu ning ta käis välja kindla lubaduse muuseumirahva "merehaigete jahimeeste" (nagu Heino Kuivjõgi kunagi purjetajaid nimetas – R.N.) vennaskonda kaasata.

Neile, kes *Haidest* ja "Hailist" rohkem teada tahtsid, oli Tiit Einberg kaasa võtnud kaustatäied fotosid, dokumentide ja jooniste koopiaid. "Haili" viimaste aastate tähtsamad hetked, tema restaureerimise käik – see kõik oli dokumenteeritud.

Üle hulga aja oli koosolemine, kus üks mees mängis pilli (purjetamisveteran Henn Luks) ja teised kõik rõõmsalt kaasa laulsid. Omaperepidu.

"Soov ehitada endale maja koos lihtsa ankruplatsiga on väsinud mehe igipõline unistus, soov ehitada endale paat on noore inimese ihaldus, kes ei taha veel omaks võtta viimase puhkepaiga ideed," kirjutab oma raamatus "Racundra esimene merereis" inglise kirjanik Arthur Ransome, kes muuhulgas aitas kaasa Tartu rahu sõlmimise ettevalmistamisele.

Taastatud purjekas võiks olla märgiks, et meresõidu- ja merekultuuritraditsioonid ei ole ikka veel lootusetult hääbunud. Ja vähemalt Eesti Meremuuseum ei ole vaid paik, kus vanad asjad hunnikus, töötajad neilt tolmu pühivad ning kuhu vaid vanad ja väga parkunud nahaga meremehed passivad, nagu kadunud Konga Juss oma nalja viskas.

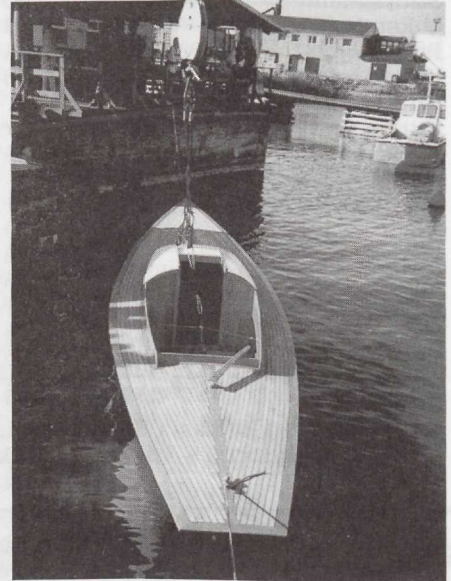
Reet Naber



Arne Tuisk vana roolilehega.



Glen-Airiin Saarso hoiab ristimiskarikat.



Ongi vees. Ilus.

Madli Vitismanni fotod

## Kotka mereraamatukogu

Juba paar aastat tegutseb Kotka mereraamatukogu *Merikirjasto*. Sel aastal kasvas selle külastajate arv varasemaga võrreldes tunduvalt. Läänud suvel korraldati *Merikirjastos* mitmesuguseid mereteemalisi üritusi ja inimesi käis neil sadade kau-pa.

Kotka mereraamatukogu on Soomes ainulaadne, ühendades kõrgkooli- ja rahvaraamatukogu. Sisse

pääsevad kõik huvilised. Kogust leiavad vajalikku nii erialainimesed kui ka üliõpilased ja asjaarmastajad. Ettevõtluse tarbeks on raamatukogus merendusala teabeteenistus, töötab ka informaatik. Kogus on praeguseks ligikaudu 6000 köidet.

Kotka mereraamatukogus on ka merenduse virtuaalraamatukogu MAJAKKA, aadress <http://www.kotka.fi/merikirjasto/>, kust

saab linkida mitmesugustesse teabeallikasse ja organisatsioonidesse.

Läänemere teabekeskuse tööd korraldab *Merikirjasto*. Aadressil <http://itameri.kyamk.fi/> võib teha tutvust ettevõtmise rahastajatega, kunstiga, vaatamisväärsustega, tölketeenustega, õppimisvõimalustega välismaal jm. Keskuse teave hõlmab Soomet, Eestit, Lätit, Leedut, Poolat, Saksamaad ja Venemaad.

"Navigator" nr. 6

Kaido Peremehe autoportree fajansstassiga paremas käes.



## Aastalõpumõtisklus

### upwellingust ja muust

Juba mitmendat suve on Neugrundi veetalusel meteoriidikraatril töötavad sukeldujad ja meregeoloogid pikisilmi oodanud seal oma pärase loodusnähtuse – *upwellingu* – teket. Nimelt kerkivad vahel soodsate ilmastikutingimuste puhul suurest sügavusest üles värsked, jääkülmad ja eriti selged veemassid ning tõrjuvad allveetöid häirivad ja veelust nähtavust rikkuvad soojad ja sogased pinnaveed kaugele. Paraku tekib nii soodsaid tingimusi harva, kuid oodata tab neid sellegipoolest.

Paari aasta eest avastas sonari abil kraatri nõlvu seirav uurimislaev "Mare" sügaval merepõhjal, otse järsaku all, väikese laeva vraki, mille ülevaatus tol korral kaugemasse tulevikku lükkus. Käesoleva aasta suvel tegid sinna põgusa laskumise tuukrid Kaido Peremees ja Avo Jüris. 54 meetri sügavusel nägid nad tuukrilampide valgel erutavat leidu. Kraatri keskplatoo vahetus läheduses lebab väikese purjelaeva, ilmselt *bojeri* vrakk.

Selle Hollandi päritolu, kunagise Põhja- ja Läänemere populaarse kaubaaluse nii puutumatu vraki ei ole meil varem leitud. Laeva dateerimise eesmärgil toodi üles vaid üks sinise maalinguga valge alustass, mille kunstiajaloolane Jüri Kuuskemaa 18. sajandi algusaastate Delfti fajansiks hindas. Laev väärrib kindlasti lähemat vaatlemist, uurimist ja videolindile jäädvustamist, ent tuukri töötamist nii suures sügavuses limiteerib väga piiratud ajavaru.

Ajaliselt toimus Neugrundi *bojerile* sukeldumine pea samaaegselt Gregg Bemise ettevõtmisega "Estonia" vrakil. Ise samal ajal merel viibides oli lausa piinlik vaadata, kuidas üks Ameerika ärimees Eesti, Soome ja Rootsi võimude ummikusse ning kodanikud kahte leeri ajada jõudis. Ehkki suur osa eestlasi ja rootslasi Bemise näol Läänemerele tõekuulujat ootas, suhtus enamik soomla-

si, eriti randlased, temasse hoopis leigemalt, et mitte öelda vaenulikult.

Veelgi pentsikum oli näha, et kolm ülalnimetatud riiki polnud võimelised end vähimalgi määral kaitsma. Vee alla läksid hästivarustatud sakslased ja tšehhid, meie võimalused piirdusid vaid eemalt jälgimise ja ajakirjanik Jutta Rabelt ostetud väheütlivate videokaadrite vaatamise ning teravate süüdistuste tõrjumisega.

Väga sarnane olukord tekkis mõni kuu hiljem ka Barentsi merel, kus hiigelsuur Vene riik ei olnud oma hukkunud superallveelaeva juures Norra tuukrite abita võimeline mitte kui midagi ette võtma. Ja seda ainult 100 meetri sügavusel! Suvist fiaskot "Estonia" juures ei ole selle operatsiooni rahastajad siiski veel alla neelanud. Tuleval suvel on Gregg Bemis jälle kohal, kus siis laevaehitusinsener Jaan Metsaveeri sõnul uuesti "kivist vett välja pigistama" asutakse. Augu versioon näib nüüd päevakorrast maas olevat. Jutt on plahvatusel visiiri ja rambi juures.

Eestis on Tuukritööde OÜ direktor Kaido Peremees teinud investeerimist moodsat ja kallite hingamisaparaatide soetamiseks oma firmale. Ostetud on tehnikat, mis Bemise kasutatust oluliselt tänapäevasem on. Ilma suletud süsteemiga aparaatideta, kus suruõhu asemel gaaside segusid hingatakse, ei saa teha süvavee-allveetöid, ei pääse *bojerile* ega

teistelegi juba avastatud sügaval vee all olevatele vrakkidele. Ei näe reisi-laev "Vironiati", mille arvatavat vrakki sõjaaegsel Juminda miiniväljal "Mare" oma kajaloodiga üsna hiljuti kompis.

Ehkki seda ei peeta otseselt silmas, näib tekkivat reaalne võimalus kolme alandavasse olukorda sattunud riigi kaitsmiseks jätkuva psühholoogilise surve ja kooskõlastamata aktsioonide vastu "Estonia" vraki juures. Lisaks Tuukritööde OÜ soetatavale allveetehnikale on Eesti Mere-muuseumil olemas sobilik videorobot merepõhja vaatluseks vraki ümbruskonnas. Näib tekkivat võimalus sõltumatuid eksperte kaasa kutsudes ise vaadelda kahtlusi esile kutsuvaid kohti vraki juures ja selle lähikonnas.

Kõik see eeldab loomulikult rahvusvahelisi kokkuleppeid ja asjaosaliste riikide head koostööd, kuid rahu "Estonia" vraki juures ei tule vist enne, kui on olemas potentsiaal sinna alternatiivsete, inspekteerivat laadi sukeldumiste korraldamiseks.

Suure tõenäosusega ei teki nende järele vajadustki, kui laevahuku järjest uute versioonide autorite jalge alt kaob kontrollimatuse pind ja merenduses vähekompetentsete inimeste intrigeerimise võimalus.

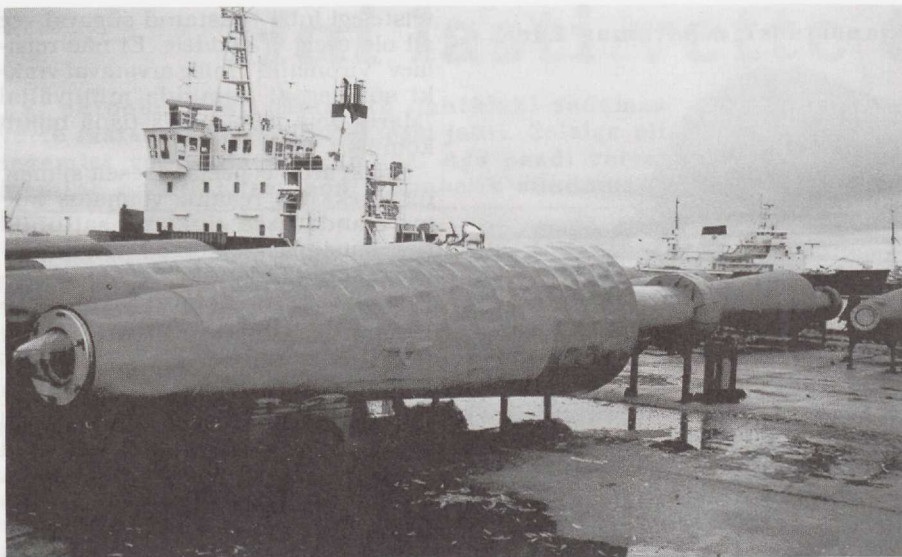
Ehkki tänavusvised välitööd on lõppenud, ei saa "Mare" meeskond laeva veel talvekorterisse seada. Koos ostetud allveearustusega jõuavad peagi Inglismaalt kohale ka instruktorigi, kelle käe all sukeldujad nii teoreetilise kui ka praktilise väljaõppe saama peavad. Võimalik, et tuleb veel merele minna, sest Eesti tuukriasjandusse on ilmselgelt saabus kauaoodatud *upwelling*.

Vello Mäss

## Õnnitleme!



Vello Mäss – 60



Algselt siledad meremärgid on meres üpris kortsu tõmbunud.



Hundipea sissesõidutuli ähvardab merre kukkuda,...



...seda enam mõjutab lainetus õrnu liivaluited ja ...randu.



Muidu vaikses vees jätab heatahtlikum kiirlaev, ise saare nurga taha kadunud, vahuseid jälgi.

## Vahtu vaatamas

Oktoobri keskel, kui Viimsi ka-  
lurid hakkasid kiirlaevade vastu  
protestima, teadis peatselt ka 22.  
oktoobri "Helsingin Sanomat", et  
Tallinna väikelaevade kiirust tu-  
leb piirata. Kõige enam olevat ohus  
Aegna liivarand. "Postimehe" ja  
"Meremehe" ajakirjanikud tänavad  
Laevaliikluse Juhtimiskeskust  
ning "Ahto-15" meeskonda või-  
maluse eest sel liivarannal üles-  
löödud vahtu oma silmaga näha.

Esimesed kiirlaevad tulid Tallinn-  
Helsingi liinile kümme aastat taga-  
si. Juba siis kardeti neist igasugust  
häda. Sel liinil on eri kuju ja suuru-  
sega kiirlaevu pidanud "Helta", "Fes-  
ta", "Inreko", "Viking Line", "Sinine  
Vesi", "Hansatee", "Lindaliin", "Nor-  
dic Jetline" ja "Silja Line" kokku 15  
laevaga. Tuleval aastal võib oodata  
lisaks Kreeka päritolu suuri Saksa-  
maale sõitvaid kiirlaevu.

Meenutades visiiriuringuid (vt.  
"Meremees" nr. 6), mis näitasid sel-  
gelt laeva vööri kuju mõju lainelöö-  
kide tugevusele, võis arvata, et ka  
ühtne kiirusepiirang pole õige, sest  
iga eri kerekuju läbib vett erine-  
val viisil. Sellest siis huvi vaadata,  
kas liiva uhuvad tõesti kõik kiirlae-  
vad ühtviisi.

Valinud välja kaks vaatluseks olu-  
list asja, aja ja koha, seadsime end  
kella vaadates paigale. Aja määras  
päevane tipptund suvises sõiduplaan-  
nis, mil kahe ja poole tunni jooksul  
võis näha üheksat möödumist, kok-  
ku aga viit kiirlaevatüüpi. Koha Tal-  
neemel soovitas kaudselt Aegnat  
haldav Kesklinna valitsus.

26. oktoobri keskmiselt vaikse som-  
buse ilmaga võis kiirlaevu saarelt pä-  
ris hästi näha ja eristada, kuigi need  
sõitsid mööda enam kui miili kaugu-  
selt. Peaaegu sama hästi võis erista-  
da lainete kuju ja suurust, kui need  
randa kohisesid või veeresid. Laine  
tuli tingimata siis, kui laev juba sil-  
mist saarenuka taha kadunud. Ühe  
laeva järel ümaram ja madalam ning  
vaibus kiiresti, teise järel teravalt va-  
hune, mis kaua randa peksles. Pea-  
aegu märkamatu oli tiiburite mööda-  
sõit, aga ka "Finnjet", mis merel kiir-  
rustades kõrge laine tõstas, möödus  
saarest üsna vaikselt.

Päris kindlasti võib öelda, et üht-  
ne kiiruspiirang kõigile laevatüüpide-  
le on ebaõiglane – niivõrd erinev oli  
randa saabuvate lainete kuju ja kõr-  
gus. See aga tähendab, et vähikute  
vaatlusest oleks ennatlik muid jä-  
reldusi teha, ajakirjanikud püüdsid  
vaid saada muljet, millega eri allika-  
te ütlusi kontrollida.



Kividest puhastatud rannas puudub looduslik kaitsevall,...

Seesama vaatlus, kui seda teinuksid asjatundjad, ja mitte vaid ühel korral, andnuks kindlasti paremaid tulemusi. Seepärast võib soovitada, et kiiruspiirangute rakendamine tugineks asjatundjate vaatlustele ja katsetele. Võib-olla annaks paremaid tagajärgi mitte just kiiruse vähendamine, vaid hoopis kursinurga väike muutmine, et laine nii otse randa ei lõhuks, võib-olla on optimaalne kiirus eri laevatüüpidel erinev jms.

On leidunud huvilisi, kes küsisid, kas majad merre ei kuku. Veel mitte. Kuid konkreetne maja ja rannalõik, mille omanik kiiralaevade üle on kaevanud, on leidnud tuntud ranniku-uurija dr. Kaarel Orviku tähelepanu. Oma ekspertarvamuses suudab ta konkreetse juhtumi paigutada laiemale taustale ja siis ilmneb, et oma osa on ka kliimamuutustel. Nimelt ei lase möödunud jääta talved rannal puhata: "Intensiivsed rannapurustused Läänemeresel esinevad (on esinenud) tugevate tormituultega erakordselt kõrge veetase tingimustes, eriti viimastel soojadel talvedel, kui puudub randa kaitsev jääkate ja rannasetted pole külmunud. Sellistes tingimustes kujunenud muutused randade ehituses ja arengus võivad olla

pöördumatud ja kujunenud muutusi ei taasta ka vahepealsetel perioodidel esinevad nn. tavalised tormilained."

Kaarel Orviku on juhtinud tähelepanu ka sellele, kui oskuslikult on Esimese maailmasõja aegsed insenerid, kes Aegnale ja mujalegi rannakaitsepatarreisid rajasid, ära kasutanud saarte randade ja maastike looduslikke iseärasusi rannikut oluliselt kahjustamata.

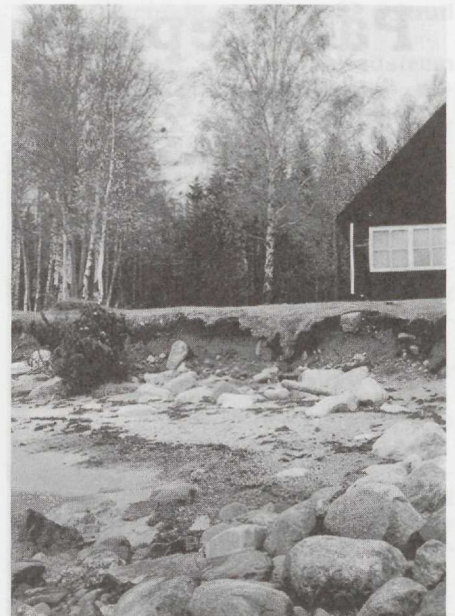
Fotodel olev lõhutud rand on aga inimtegevuse tagajärg; ilmselt on keegi soovinud plaaži ja kivid eest ära kandnud, nüüd aga pahandab, kui laine kaitsva kivivalli puudumisel liivaranda ära kannab. Siit tuleneb maastiku kaitsmise vajadus, ehk: kui ei oska, ära tee. Dr. Orviku sõnastuses kõlab see leebemalt: "Randade loodusliku arengu käiku muuta ilma eelneva põhjaliku uurimise ja ekspertiisideta tänapäeval ei soovitata..."

Pikemaajalisi vaatlusi on aga teinud Aegnal viiekümnendaist peale elav abielupaar. Proua sõnul näinud rannik tema noorpõlves hoopis teisiti välja, ja tal võib õigus olla. Süüdlasele on aga praeguste teadmiste põhjal raske näidata.

**Madli Vitismann**

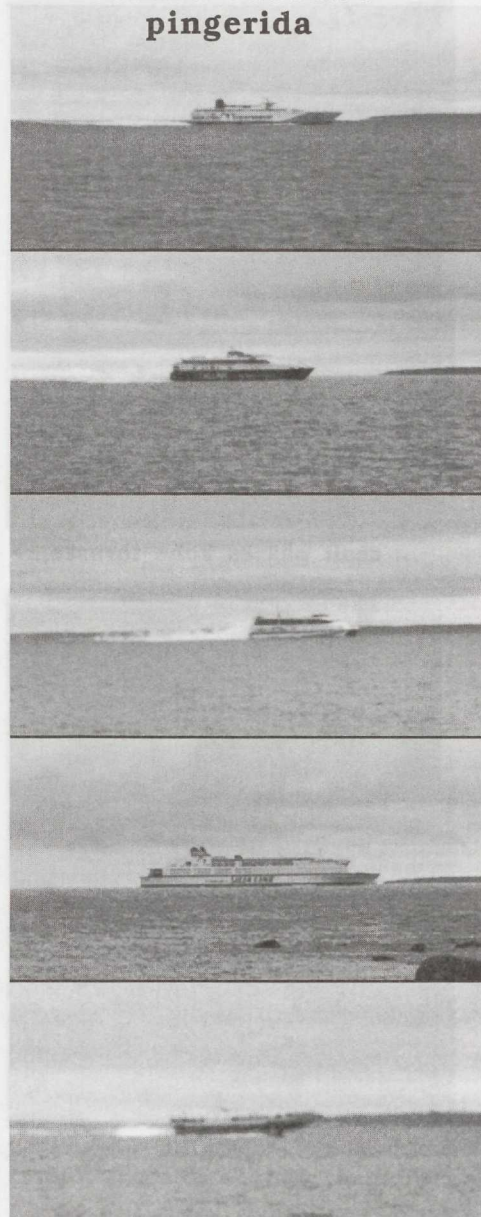


Laev ise on silmist kadunud, kui vahused murdlained kaldale kohisevad.

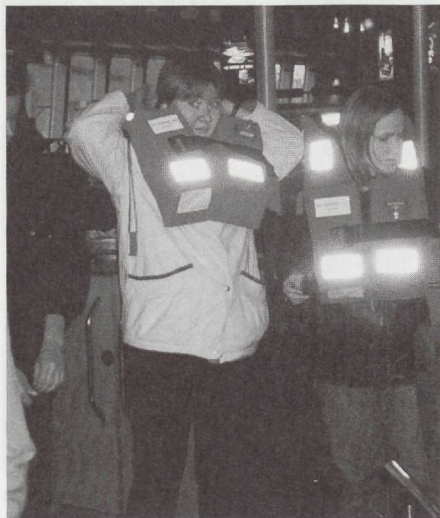


...nii võib majagi peatselt merre kukkuda.

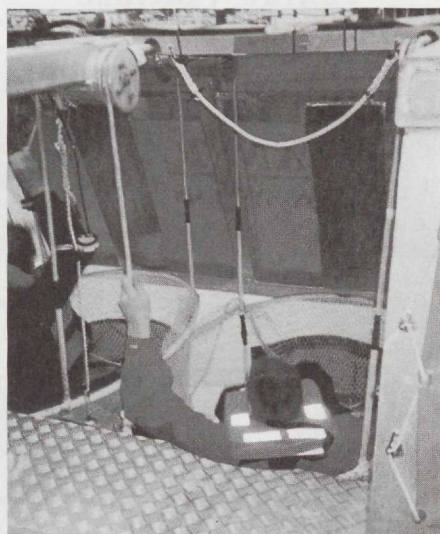
## Võhiku vaatluse pingerida



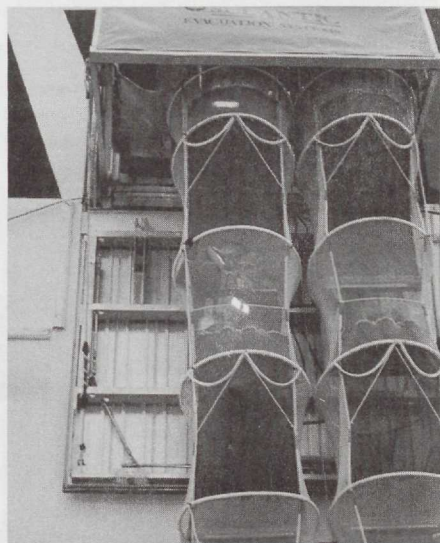
## Päästeparv nagu laev



Salongis pandi vestid selga,...



... sealt pääses kohe torusse,...



... need, kes juba all, nägid teisi tulemas.

"Nordic Jet Line" alustas liiniliiklust kaks ja pool aastat tagasi, kevadel 1998. Tallinn-Helsingi liinile tuli uus firma esialgu ühe uhiuue laevaga, millele mullu lisandus teine samasugune. Juba toona kiitsid laevaperelised oma laeva evakueerimissüsteemi, mis võimaldab libedasti ja nobedasti laevataäie rahvast evakueerida.

Jutt oli seadisest, mida nad nimetasid "päästesukaks", kui paljudel teistel siitkandi reisilaevadel oli liugtee ehk *slaid*. Toodet tutvustati Norra tootjafirma "Selantic" koduleheküljel just "Nordic Jet Line'i" katamaraani fotoga. Otse katamaraani reisijate-salongist avaneva ukse all on kollakas võrgutaoline paaristoru, millel omakorda tumedamad poolläbipaistvast tekstiilist kaldvaheseinad, mis pidurdavad ega lase otse alla libeseda. Nii demonstreerisid osavamad laevapereliikmed, kuidas külg ees, jalgadega vajaduse korral pidurdades ja käed üle pea, kandilisest päästevestist hoolimata kiiresti siksakitades alla parve saab sõita.

Vähem osaval "reisijal" ei läinud allalibisemine nii harjunult ja libedasti, aga toru kinni ka ei jäänud. Arvati, et selleks peaks ikka väga-väga paks olema. Toru all ootab hügelsuur, 135 inimesele mõeldud piklik päästeparv. Kahekordsete kõrgete parraste ja jämedate vahepostidega parv on keskmisest lõbusõidulaevast tublisti suurem ja jätab turvalise mulje. Üle postide käib katus, mida on võimalik külgedelt kinnitada. Neid parvi on toru all kaks – kes alla saab, see teise parve astub, kuni see reisijaid täis saab. Siis päästetakse see lahti (õppusel pukseeritakse) ja ülejäänud reisijad libisevad parve, mis on laeva kõrval otse toru all, nn. emaparve.

Selline evakueerimissüsteem on katamaraani mõlemas pardas ja nagu "Nordic Jeti" laevapereliikmed kinnitasid, õnnestus katsetustel Norras sel kombel 300-liikmeline "reisijapere" evakueerida 17 minutiga. Umbes selles suurusjärgus on ka ajanorm, mis "Nordic Jet Line'i" laevade evakueerimiseks sätestatud.

Evakueerimissüsteem avaneb automaatselt kolmel eri viisil. Seda võib lahti päästa nii roolikambri kui ka "toru" juurest salongiukse kõrvalt. Kolmas avanemisviis on mõeldud juhuks, kui autotekil on vesi. "Det Norske Veritase" *surveyori* Jaanus Peetsalu sõnul avaneb süsteem siis, kui katamaraani autotekil on vähemalt kahe anduri all vähemalt 20 cm vett. Testitud on niiviisi, et pannakse kumagi anduri alla veeämber ja vaadatakse, kuidas andurid reageerivad.

Siinmail seninähtamatu "Selanticu" evakueerimissüsteem on vaid Norra lipuga "Nordic Jet Line'i" katamaraanidel, teistel Tallinnast lähtuvatel kiiralaevadel on "Vikingi" parved ning "AutoExpressil" kaks ja "SuperSeacat Fouril" neli liugteed, samuti "Vikingi" toode.

Madli Vitismann



Kõrge reeling ja jämedad tugipostid jätavad suurest parvest turvalise mulje.



Parda äärde on jäänud nn. emaparv.



Õppus läbi, aitavad abivalmis käed "hädalisi" kaldale.



# Mis teha, kui ei avane?



Luuk paiskus lahti,...



... Admiraliteedi basseini 6 m sügavusse vette kukkus raskus,...



... seejärel kukkusid vette pääsperved.

**Evakueerimissüsteemi kontrollimisel ei avanenud see "Baltic Jeti" kummaski pardas automaatselt, katsed tehti 30. ja 31. oktoobril.**

Seepeale pakiti evakueerimissüsteemid ümber ja paigaldati 6. novembril laevale. Jäädi ootama, mis tulemusi annab süsteemi katsetamine "Nordic Jetil" 7. novembril.

Kui määratud kellaajal, päeval pool üks, lõi luuk laevaküljel valla, välja paiskusid parved ja "päästesukk" ning parved hakkasid kohinal suruõhuga täituma, ei olnud veel aru saada, et midagi on viga. Alles siis, kui üks parv jäi imelikult kääras vastu laevakülge ja toru vaid pooleldi rippu, vangutasid huvilised vaatlejad Admiraliteedi basseini ümber pead. "Jälle ei tule neil midagi välja!" pöördus minekule ühe reisilaeva vandenõuimees.

Saabunud oli reisilaevafirma "Nordic Jet Line" must päev. Ära jäeti "Baltic Jeti" kella ühene reis ja pärast õppust hakati palavikuliselt helistama-faksima-meilima.

Õppuseks päästis "päästesuka" lahti seda mööda oma firma au päästes alla roninud "Selanticu" esindaja, kes löikas noaga läbi avanemist takistanud liinid. Kärgardunud parv tõmmati sirgeks laeva mootorpaadiga, seejärel täitus parv õhuga ja õppus sai alata. See oli siis "päästesuka" avamise neljas, mitteautomaatne moodus.

Õhtul pärast arupidamist saatis "Nordic Jet Line" operatsioonidirektor Janne Aho "Meremehele" järgmise pressiteate:

*Vastavalt eeskirjadele ja kokkuleppel lipuriitigiga korraldas "Nordic Jet Line" oma laevade pardal evakueerimissüsteemi avamistesti. Testi jooksul ilmnis probleem ühe parvega madalas vees.*

*Sellest tingitult tegi "Nordic Jet Line" mõned muutused evakueerimisprotseduuris. Muutused on valmis ja "Nordic Jet Line" alustab liiklust ühe laevaga 8. novembril 2000. Teine laev alustab liiklust siis, kui kontrollitud ohutusüsteemid on uuesti paigaldatud.*

Neljas katse "Nordic Jetil" määrati 8. novembriks, seekord juba avamerel, sügavamas vees. Et kolmel eelnenud katsel ei õnnestunud evakueerimissüsteemi automaatne avamine, siis võis arvata, et kokkuleppel lipuriitigiga lisatud protseduur oli eelkirjeldatud neljas, käsitsi avamine, mida oli demonstreerinud tootja esindaja: mööda "päästesukka" alla ronides ja nõõre läbi löigates.

Enne kui "Nordic Jet" katsetuseks merele sõitis, valmistus liinile minema "Baltic Jet". 8. novembril kell 8 algama pidanud reisi peatas Eesti Veeteede Ameti laevainspektor Tõnu Hinno, kes leidis, et "Baltic Jetile" vastapaigaldatud "Selanticu" evakuee-

rimisüsteemide sertifikaadil polnud kuupäevi.

"Nordic Jeti" evakueerimissüsteem ei avanenud automaatselt ka 8. novembril 25 meetri sügavuses vees. Tõnu Hinno sõnul rakendati seal neljandat, käsitsi avamismoodust. Seejärel teatas laevafirma:

*... Testimise ajal selgus, et evakueerimissüsteem ei tööta vastavalt nõuetele. Ilmnesid vead, mis olid tingitud evakueerimissüsteemide tootja poolsest süüist, mis tehti süsteemide ümberpakkimisel peale eelmist testimist.*

*Tulenevalt sellest ostustas "Nordic Jet Line" koostöös Norra, Eesti ja Soome Veeteede Ametitega katkestada oma katamaraanide reiseid seniks, kuni evakueerimissüsteemide tootja on puudused kõrvaldanud ja võime taas kindlad olla selles, et evakueerimissüsteemide olukord tagab nii reisijatele kui ka meeskonnale täieliku turvalisuse. ...*



Parved hakkasid õhuga täituma,...



... toru pidanuks aga raskuse mõjul sirgu tõmbuma.

# Koostöös lipuriigiga...

## Kommentaar

Kui oleks teada, et reisilaeval on evakueerimissüsteemi avanemise tõenäosus 25%, ei julgeks vist keegi selle laevaga sõita. 75%-list mitte-avanemise tõenäosust oli "Nordic Jet Line" 8. novembri hommikuks juba näidanud, kui neljast olemasolevast evakueerimissüsteemist kolm polnud automaatselt avanenud. Sellest hoolimata asutas laevafirma sel hommikul "Baltic Jetiga" liinileminekut.

Judinaid tekitab ka mõte, et laevale on projekteeritud evakueerimissüsteem, millele 6 m sügavune vesi Admiraliteedi basseinis on liiga madal. Ehk, nagu üks asjatundja soovitas: "Siis peaks tootja andma kaasa sertifikaadi, et kasutada võib vaid seal, kus kogu teekonna ulatuses on tagatud enam kui 10 m vett kiilu all."

Usaldamatust nii evakueerimissüsteemi tootja kui ka "Nordic Jet Line'i" katamaraanide Norra lipu vastu lisas tõik, et just samal päeval, 8. novembril Norras avaldatud katamaraani "Sleipner" huku uurimiskomisjoni aruandest võib lugeda karmi kriitikat nii "Sleipneri" evakueerimissüsteemi tootja "Selanticu" kui ka Norra meresõiduameti kohta. Kuigi "Sleipneril" polnud "päästesukka" ja laevahuku põhjuseks oli navigeerimisviga, kirjeldati aruandes samalaadset protseduurimuutust: kui päästeparved automaatselt ei avanenud, näitas "Selanticu" töötaja, kuidas neid käsitsi avada. Seejärel aga kirjutati 24-punktiline käsitsi avamise protseduur ohutusjuhendisse juba laevaperele kohustuslikuna.

Kui siinses protseduuris olekski mitte 24, vaid näiteks 4 punkti, tuleks seejuures kaaluda, kuidas protseduur, mis võib-olla hädaolukorras kõlbaks, tavapäevil laevaperele selgeks õpetada. Siis peaks esmalt tõestama, et "päästesukal" turnimine on täiesti ohutu, nagu nõuab IMO resolutsioon MSC.48.(66) (LSA Code) p. 6.1.2.3.2., mille kohaselt ei tohi õppustel kedagi ohtu seada.

Kurb on aga see, et lipuriigil on koostöö vaid omamaise reederiga, mitte aga sadamariikidega. Muidu ei juhtuks nii, et mõlemale sadamariigile, nii Eestile kui ka Soomele, edastab lipuriigi teated mit-

te Norra mereadministratsioon, vaid Norra reederfirma Eesti või Soome filiaali esindaja.

Säärane asjakäik jääb kuidagi kaugelt sellisest Põhjamaade kvaliteetmerendusest, millest nelja Põhjamaa meresõiduametite ohutusdirektorid septembris Malmö kokkusaamisel rääkisid. Kui selline ongi ühine põhjamaine ohutusmõtlemine, siis ohutust laeva pardal see ei

taga ning puudub ka tasakaal ohutuse ja majanduslike huvide vahel.

Kuigi laevafirma pole evakuaatsioonisüsteeme ise teinud ega ise laevale pannud, on nüüd just laevafirmal raske reisijate usaldust tagasi võita. Eriti pärast 8. novembri hommikul kell 8 tehtud katset kõigest hoolimata liini pidada. Ei ole ju konkurentfirmad "päästesuka" lahtipäästmise liine sõlminud ega kuidagi teisiti "Nordic Jet Line'i" mainet rikkunud. Mainet saanuks säästa ka ebaõnnestumiste korral.

**Madli Vitismann**



**Juba siis, kui parved alles hakkasid õhuga täituma, jäi üks, nn. emaparv, volti vastu parrast...**



**... ega avanenudki rohkem. Ka toru rippus poolel kõrgusel.**

## Internet, aita!

Septembris-oktoobris otsis internetist abi "Seawind Crowni" laevapere. Üks dokumente laevapere oma koduleheküljel [www.help260seawindcrew.com](http://www.help260seawindcrew.com) on 17. oktoobriga dateeritud abipalve: pöördumine laevapere liikmete 28 kodukohariigi saatkondade poole kolmes maailmajaos.

"Premier Cruise Lines'i" kruisilaevalaevapere 260 liiget, sh. 28 naist, jäid eesotsas *staff*-

kapteniga laevale, kui see Barcelonas firma pankroti tõttu arestiti. Ärajäänud palgapäev oli olnud 30. septembril ja laevapere tundis, et nii omanikud, operaator, juhid kui ka pangad on neid hüljanud.

Kojusõiduks lennupiletiraha lubanud operaator ja New Yorgi pank polnud lubadust täitnud ning meeskond teatab, et nad on oodanud kannatlikult ja distsiplineeritult, hoides laeva korras, kuigi kasutavad minimaalselt kütust ja elektrit, toit ja joogivesi on otsakorral.

Laevapere ei saanud aru, miks sama reederi teistel laevadel maksti kõigile laevapere liikmeile kinni niihästi palk ja puhkusekompensatsioon kui ka lennupiletid: laevapere pole süüdi kompanii makseraskustes, paljude pered sõltuvad ainsast meremehepalgast. Viimastena pakkisid 20. novembril kojusõiduks asju 85 filipiinlast.

Samalaadseid probleeme on olnud mujalgi ning rahvusvahelised organisatsioonid arutavad võimalusi, kuidas korraldada laevapere repatrieerimist.

**Madli Vitismann**

# Palju liine, ventiilid, balloonid...

Kui "Nordic Jetil" viimasena proovitud evakueerimissüsteemi ei avanenud, arvas Eesti Veeteede Ameti laevainspektor Tõnu Hinno, et süüdi võib olla süsteemi tehniline lahendus. Et ehk on liiga keeruline: kõik osad peavad avanema koos ja seal on nii mehaanikat, elektrit kui hüdraulikat.

"Nordic Jeti" kapten Urmas Karmining oli aga just päev enne õppust kirjeldanud evakueerimissüsteemi veeskamiskatseid Norras ja tänava kevadel Tallinnas ega osanud kindlasti karta, et midagi niisugust juhtuda võiks. Vastupidi, mõlema vahetuse laevapere pidi kasutama õppusevõimalust.

"Det Norske Veritase" surveyor Jaanus Peetsalu polnud näinud äpardunud süsteemiavamist, tema kirjelduse kohaselt töötas see kevadel "Nordic Jet Line'i" laevadel kui kellavärk. Pakkimise järelevalve on Norra meredirektsioon usaldanud "Det Norske Veritasele". See tähendab, et tuleb olla juures, kui skeemide ja

fotoodega paksude käsiraamatute ning üksikasjalike kontroll-lehtedega varustatud "Selanticu" esindajad evakueerimissüsteeme pakivad, ning nende tehtu omakorda üle kontrollida. Seetõttu kaldub Jaanus Peetsalu uskuma, et kõnesolevat konstruktsiooni avav raskus on ehk tõesti mõeldud sügavasse vette kukkuma, kuid see polevat mingi vabandus.

Nädal pärast ebaõnnestumisi selgitas AS-i Mereabi projektijuht Ardo Kalle, et enne evakueerimissüsteemi kokkupanekut kuivatatakse parved, proovitakse neid täispuhutult ja lastakse taas tühjaks. Kogu töö teevad "Selanticu" esindajad, kes kasutavad "Mereabi" ruume. Üks teeb ja teine kontrollib tehtut. "Nordic Jetil" mitte avanenud evakueerimissüsteemidest saadeti üks Norrasse valmistajatehasesse uurimiseks, teine ootas tootja instruksiooni.

Tootja optimistlikult väljareklaamitud mitmesugused evakueerimissüsteemid olid aga "Selanticu" kodu-

leheküljelt nädal pärast "Sleipneri" huku aruannet kadunud. Seevastu teatas "Det Norske Veritas" otsekohe oma koduleheküljel, et on uurinud päästeaparvi puudutatavat osa "Sleipneri" hukujuhtumis ja tuvas-tanud:

*Neljast päästeaparvest üks leiti veepinnalt, põhi ülespidi, kolm ülejäänut läk-sid põhja koos laevaga.*

*Kaks parema parda päästeaparve leiti oma konteinerreis. Liinid olid puutuma-ta, liine läbilõikavad seadised aktiveeri-mata.*

*Parvesid lahtipäästvate liinide juurde olid monteeritud vaid kaugjuhitavad, "käsi" liine läbilõikavad seadised.*

Kuigi "Nordic Jet Line'i" katamaraanidel tundus evakueerimissüsteem olevat otstarbekas kohas ja võimaldas kuiva jalaga laevast parve pääseda, ei ole sest kasu, kui ei või kindel olla, et süsteem avaneb.

Lõpuks otsustas reeder "Selanticu" päästesüsteemi "Vikingi" vastu vahetada.

**Madli Vitismann**



"Baltic Jetile" pakiti evakueerimissüsteem 6. novembril. Kes teab, kas see ikka avaneb?

SES S/T FF 140 on mudel, milles 145 inimese parved on paigutatud evakueerimissüsteemi sisse (MES-box) ning avatakse ja puhutakse täis ühe pakina. See võimaldab vähem tegelda parvega veepinnal ja kasutada vähem meeskonnaliikmeid süsteemi käsitsemiseks. Mudel kaalub vaid 750 kg, v.a. parved, ja on kõige kergem vertikaalne evakueerimissüsteem neist, mis täna turul saadaval. Süsteem on heaks kiidetud vastavalt IMO regulatsioonile A689, et evakueerida kokku 560 inimest, kasutades nelja 145-inimese-parve, mis on pakitud kahekaupa koos evakueerimissüsteemiga (inside the MES box).

[www.selantic.com](http://www.selantic.com), 8. november



Parvede õhupidavus proovitud, lasti nad tühjaks.



"Pääste-sukk" ripus AS-i Mereabi pakimishallis.

## "Sleipneri" huku järel

**Meresõiduameti kompetentsus on kahtluse all**

Norra riiklik laevahuku uurimiskomisjon avaldas 8. novembril aruande Norra kiirparvlaeva "Sleipner" madalikule sõidu ja ohvriterohke huku kohta. Kõrveta- vat kriitikat pälvivad reeder, meresõiduamet ja laevapere.

Reederfirma HSD ei olnud hoolitsenud, et "Sleipneril" täidetaks rahvusvahelisi kiirlaevadele esitatavaid nõudeid ja "Ohutu korraldamise koodeksit". Laevapere ei olnud piisavat väljaõpet navigeerimis- ja evakueerimissüsteemide kasutamiseks ning reederipoolne kvaliteedi tagamine ses vallas oli puudulik.

Meresõiduamet pälvib teravat kriitikat selle eest, et laevainspeksioon andis sõiduloa, kuigi laevapere oli välja õpetamata ja ettenähtud päästeõppused evakueerimissüsteemiga tegemata. Laevainspeksioon polnud küllalt tähelepanelikult kontrollinud evakueerimissüsteemi tehnilist lahendust. Uurimiskomisjon seab kahtluse alla meresõiduameti pädevuse kontrollida reeglite toimimist.

Õnnetuse põhjustas navigeerimisviga. Kapten ja laevapere ei toiminud rahuldavalt. Komisjon "Sleipneril" konstruktsioonivigu ei leidnud.

**HSD juht lahkus kriitika tõttu**

Reederfirma HSD tegevdirektor Arne Dvergsdal (59) lahkus järgmisel päeval ametist "Sleipneri" huku uurimiskomisjoni aruandes leiduva tugeva kriitika tõttu. Komisjon on kriitiline puuduliku meresõiduohutuse suhtes reederfirmas, kus on viimaseil aastail ette tulnud mitu õnnetusjuhtumit. Dvergsdal on siiski tuntud tugeva juhina reederfirmale raskel ajal.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

### Kakumäe lahel sõitsid kalalaevad karile

18. oktoobril kell 3.58 võttis piirivalve merevalvekeskus vastu venekeelse teate: oleme Kakumäe karil, upume, aidake, on haavatuid. Aluse nime ei nimetatud ja jutt katkes. Hääle järgi võis oletada, et teate andja on tarvitanud alkoholi. Kell 4.06 said piirivalvurid ühenduse kalalaevaga "Vika", mille meeskonnaliikme sõnul läksid nad appi madalikule sõitnud kalalaevale "Siig" ja sõitsid ka ise karile. Vähem kui kümne minutiga kohale kihutanud piirivalvekaater tegi kell 4.07 kindlaks, et mõlemad laevad on poole miili kaugusel Kakumäe ninast, vigastatud ning ühe aluse masinaruumi ja teise trümmi on tunginud vesi.

Alustel viibinud neli meremeest võeti kaatri pardale ja toimetati piirivalve Kopli merebaasi. Arstiabi ilmsete joobetunnustega mehed ei vajanud, mistõttu nad paigutati kainenema merebaasi arestikambrisse. Vigastatud kalalaevalde juurde jäi valvesse piirivalvekaater, esialgu reostuse ohtu ei ole. Päästetud meremeesteks osutusid Aleksandr (1953), Aleksandr (1957), Anatoli (1956) ja Ivan (1962).

Mõlemad kalatraallaevad kuuluvad AS-ile Eemar ja väljusid varahommikul Meeruse sadamast, et suunduda püügiretkele. Esialgsel andmetel keeras kalalaev "Siig" teekonnal ümber Kakumäe poolsaare ülemäärä järsul pöördel kividele ning talle appi suundunud "Vika" sattus samuti madalikule. Mõlemad laevukesed on nõukogudeaegsed puitkeregaga 10–12 m pikad TRP-tüüpi kalatraallaevad. Püügil ahtritraali kasutatavate laevade tekil asub väike roolimaja, selle all masinaruum ja trümm.

### Kalurid taskulambiga paadis

22. novembri õhtupoolikul helistas mobiiltelefonilt piirivalvesse kalapaadi omanik ja juht Jüri (1965), kes teatas, et on kahe kaaslasega merehädas Vana-Pärnu poolse muuliot-sa ligiduses 2–3 km kaugusel rannast. Kohe väljus Pärnu sadamast viimasajus otsingutele piirivalvekaater. Poole tunni pärast leidsid piirivalvurid, hoolimata halvast nähtavusest, merehädaliste paadi, kuna kalurid vilgutasi taskulampi. Seejärel võtsid päästjad kalurite paadi pukiiri ja jõudsid sellega tund aega hiljem Pärnu sadamasse. Paadijuht Jüri sõnade kohaselt väljusid tema ja ta kaks kaaslast Roman ja Kalev paadiga Pärnu sadamast kell 15. Püügiretkele suundunud kalurite paadimootor seiskus kella 16–17 vahel. Viinalõhnu seletasid kalurid asjaoluga, et joid päästjaid oodates üheskoos ära pool pudelit viina. Piirivalvurid andsid päästetud üle Veeteede Ametile haldusõigusrikkumise asjaolude selgitamiseks. Tõenäoliselt ähvardab eeskirjade vastu eksinud kalureid rahatrahv. **Urmo Kohv**

# Juhtumisi Eesti vetes



### Pukser kaevati savist välja

Õöl vastu laupäeva, 21. oktoobril kell 1.45 sõitis Pärnu muuli lähedal madalikule puidulastiga praami vedanud pukser "Saturn" (kodusadam Batumi). Pukser jäi savipõhja kinni ja praam rammis ta tugevamini savisse. Armeenlasest kapten Gruusia lipuga pukseril olla öelnud, et tegu roolirikkega.

AS-i Pärnu Sadam nõukogu liige Arno Kask selgitas järgmisel päeval pukseri päästmise võimalusi: et aluse 3,5 meetrisest süvisest on 0,6 m savis kinni, ei jää üle muud, kui too süvendaja abil välja kaevata. Laupäeva pärastlõunaks see õnnestuski.

Sadamakapten Riho Prints arvas, et Läti operaatori "Saturni" 7-liikmeline meeskond on ebapädev ja saamatu. Neil seiskus ka peamasin, nii et lõpuks tuli pukser sadamasse pukseerida ning Vene Registrilt nõuti 1961. a. chitatud laeva merekõlblikkuse tõendamist.

### "Zenitase" huku uurimine läbi

Valitsuse 21. novembri istungil lõpetati laevaavarii juurduse korraldamiseks moodustatud komisjoni töö. Komisjon uuris "Zenitase" äkilist kaatumist ja uppumist 6. juunil Tallinna lahel, kui hukkuv laev viis kaasa vanemtüürimehe.

Juurdluskokkuvõtte kohaselt oli "Zenitase" huku põhjuseks laeva väärast lastimisest tulenenud püstivuse kaotus. Komisjon esitas järgmised ettepanekud:

- viia "Sadamaseadusesse" parandused, mis konkretiseerivad sadama administratsiooni kohustusi laevade väljaklaarimisel;

- viia "Meresõiduohutuse seadusesse" parandus, mis kohustab lootsi keelduma ülelaaditud laeva lootsimisest ja informeerima laeva ülelaadimise juhtumist Eesti Veeteede Ametit;

- et "Zenitas" uppus laevateel ja ühtlasi ähvardab keskkonda saastada, nõuda vastavalt "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" §-le 112 laevaomanikult laeva ülestõstmist.

Komisjoni liikme Jüri Kreegi sõnul on sügavus laevahukupaigas üle 60 m. Kui laevaomanik "Baltnauc Shipping" loobub oma merepõhjas asuvast varast, jääb "Zenitase" vrakk laevateel Eesti riigi probleemiks.

**Madli Vitismann**

### Kaotas palgid merre

Kaks nädalat hiljem pääses "Saturn" jälle uudistesse: õöl vastu laupäeva, 4. novembrit kaotas praamilt "Geo" ligi 1000 m<sup>3</sup> puidulasti (4–5-meetriseid palke) teel Paldiskist Kalmarisse. Tahkunast põhja pool, kus kolmandiku lasti kadumist kell 2.20 märgati, puhus edelatuul 20 m/s.

### Palgid meres

Õöl vastu 31. oktoobrit kukkus Soome pukseri "Ajax" veetud praamilt Kihnu ja mandri vahel merre umbes 800–1000 m<sup>3</sup> palke. "Ajax" oli teel Pärnust Soome, kui kella 3 paiku öösel osa lasti kadumine avastati. Merevalvekeskuse teatel kukkusid 3-meetrised palgid merre 10–12 m/s puhunud taganttuulega. Laevadele on see ohtlik: pimedas palke ei näe ja radargi ei aita, aga need võivad laevakruvi vahele jääda. Seetõttu antakse niisuguste juhtumite puhul alati lähiriikidele navigatsioonihoiatus.

**Madli Vitismann**

# Kreenikatse jäigi tegemata

## Lõppes "Vegase" kohtuprotsess

11. oktoobril tegi Tallinna Linnakohtus otsuse:

*Aleksander Hendsel KrK § 162 järgi õigeks mõista.*

*Tsviülhagi jätta rahuldamata.*

Neile kahele lausele eelnev kümneleheküljeline kohtuotsuse konstateeriv osa kinnitab seda, mis "Meremehes" viimasel kolmel aastal varemgi kirjutatud: Eestisse saabus põhimõtteliselt teist tüüpi püstivusega laev, mille kasutamiseks puudus siinmail kogemus ning kui see polnuks "Vegas", võinuks samal viisil uppuda mõni teine samalaadne laev.

Kindlustusfirma "Leks", mis lootis veeteede ameti laevainspektorit kohtusse kaevates tagasi saada laeva eest makstud 6,5 miljonit krooni kindlustusraha, tõi kohtuelse uurimise ja kohtuprotsessi abil mõnevõrra selgust, miks "Vegas" õieti hukkus.

1961. a. Norras ehitatud "Böljaren" sai "Det Norske Veritaselt" pii-

ranguteta klassitunnistuse kaplapüügiks Põhjamerel ja Läänemerel. Laeva ehitati ümber Rootsis 1967., 1978. ja 1983. a. ning ta kandis seal nime "Wailett av Glommen". "Det Norske Veritase" kontrolli all oli laev kuni 1982. aastani, seejärel läks tehniline kontroll üle Rootsi Meresõiduametile. Kuid "Det Norske Veritase" aegunud dokumentidest juhinduti ilmselt hiljemgi, sest siis, kui "Vegase" järelevaatust tehti sügisel 1997 Eestis, olid need veel pardal olemas.

Juulis 1997, kui ostja esindaja käis laeva Rootsis vaatamas, andis Rootsi Meresõiduamet Oxelösundis laevale kontrolldokumendi, merekõlblikustunnistus kehtis aastani 2001, liiputunnistus pärines juunist 1997. Püstivusarvutusel ja kvaliteetne kreenikatse olid tehtud 28. mail 1982, aasta enne viimast ümberehitust. Kohulik uurimisel tuvastati, et laeva

püstivus oli väga halb, see ei kannatanud tormi, traalimisel kiskus kreeni ning käitus üldlaine imelikult, kõikides aeglaselt pardast pardasse.

Endine omanik pidanuks korraldama kreenikatse, aga kindlasti oli seda vaja veelgi varem, pärast viimast ümberehitust. Et Eesti Veeteede Amet pidanuks kreenikatset nõudma, selle kohta puudus toona selge ja üheselt mõistetav eeskiri. Vene Mereregistri esindaja tunnistusest ilmneb, et laeval, mil on kehtivad dokumendid, ei nõuta kreenikatset.

Et Rootsi Meresõiduamet lootis nähtavasti "Det Norske Veritase" peale, Eesti Veeteede Amet omakorda Rootsi Meresõiduameti peale, ei tehtud aastail 1982–1998 "Vegasele" mingit kreenikatset. Niisiis võib öelda, et "Vegase" uputas toona kogemuse puudumine selle kohta, et niisugusel Läänes ehitatud kalalaeval on hoopis teistsugune püstivus kui kalameestele hästi tuntud vene laeval ning niihästi Rootsi kui ka Eesti meresõiduametitel on selles oma osa.

**Madli Vitismann**

## Hiiumaa lähedal uppus Eesti kalalaev

**Õöl vastu 21. novembrit uppus Hiiumaa lähedal 10 miili Ristna tuletornist loodes Eesti kalatraallaev "Katrin", aluse neli meeskonnaliiget pääsesid õnnetusest eluga.**

Seni teadmata põhjusel ligi 45° kreeni vajunud kalalaeva kapten andis meeskonnale käsu laev maha jätta pärast seda, kui laevalt kadus elekter ja masinaruumi oli tunginud vesi. Umbes kell 2.15 asusid seiskunud masinaga külglainetusse sattunud laeva meeskonnaliikmed päästeparve ja helistasid mehaaniku mobiiltelefonilt hädaabinumbri Hiiumaa häirekeskusele, kust omakorda informeeriti Hiiumaa piirivalvureid.

Piirivalve sai juhtunust teate kell 2.50 ja andis kell 3.05 eetrisse *pan-pan*-hädakutsungi. Päästeoperatsiooni asus koordineerima piirivalve Kärkla merepäästeallkeskus. Sündmuskohale alustas teekonda Lehtma sadamast väljunud piirivalvelaev "Maru" ja Tallinna lennuväljalt valmistus ohupiirkonda lendama piirivalve lennusalga kopter. Katsed meestega päästeparves ühendust saada lõppesid halva levi tõttu tulemusteta. Läheduses olnud ja hädakutsungit kuulnud laevadest suundusid otsingutele Malta tanker "Cardenia", Vene laev "Ladoga 17" ja Soome "Finn carriersi" ro-ro-laev "Finnreel".

Kell 5.02 õnnestus merehädalisteni jõudnud "Finnreelil" heita viskeliini päästeparvele ja 12 minutit hiljem võeti Eesti meremehed pardale. 8 minutit hiljem jõudis kohale kopter, kuid sündmuskohal valitsenud raskete ilmastikuolude (lumelõrts, madal pilvisus, halb nähtavus) ja "Finnreeli"

tekilaadungi tõttu ei olnud kopteril võimalik laevale maanduda või päästetud mehi pardale vintsida. Halbadele ilmastikuoludele viidates soovitas "Finnreeli" kapten tuua päästetud laevalt ära paar tundi hiljem, kui Helsingis teel olnud laev on jõudnud kokkulepitud koordinaatidesse Naissaare taga. Õnnetuspiirkonnas puhus sel hetkel idatuul kiirusega 12–15 m/s, lainekõrgus oli 2–3 m.

Uuesti lendas kopter päästetud meeste järele kell 10.05, mil "Finnreel" paiknes Naissaarest 12 miili läänes. Laeva kohale jõudnud kopteri pinnaltpäästjad võtsid pardale uppunud kalalaeva kapteni Petriku, tüürimehe Viktori, teise mehhaaniku Villemi ja vanemmehhaanik Andrei ning kell 11.12 jõuti päästetutega Tallinna piirivalve merebaasi.

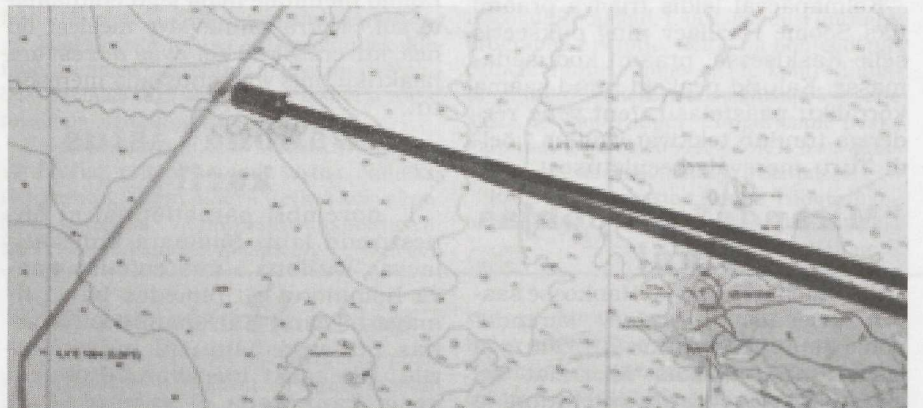
OÜ Missertonile kuuluva kalalaeva kapteni seletuse kohaselt väljus "Katrin" kell 17.30 Veere sadamast. Pärast keskööd, kui oli jõutud 10 miili

kaugusele Hiiumaa rannikust, läbis laeva vabin. Olukorda kontrollides ei avastatud midagi kahtlast ja laev jätkas teekonda. Kapteni hinnangul olid sel hetkel kõik pardanaäiturid normis. Umbes 25 minutit hiljem kadus äkki elekter ja masinad seiskusid. Häirekorras olukorda kontrollinud meeskond avastas masinaruumist ja teistest laevaruumidest vett. Vee sissejooksu määrata polnud võimalik, kuna külglainesse sattunud laev rullus ja langes tugevasse kreeni. Meeskonna hinnangul oli vee tõus tuntav. Pärast ebaõnnestunud katset käivitada abimasin otsustas kapten laeva maha jätta ja andis meeskonnale korralduse päästeparve asuda.

Kalatraallaev "Katrin" (ex "Westfors", ehitatud 1960. a. Norras, Eestis registreeritud mais 1997 – *Toim.*) oli teel Veerelt Peetri sadamasse korralisele ülevaatusele. Kapteni kinnitusele ei püütud teel olles kala, samuti polnud tema sõnul laeval mingit lasti.

**Urmo Kohv**

Piirivalveameti pressijaoskond



Otsis sügavamalt vett: "Katrini" hukukoht on Eesti territoriaalmeres piiril.

Küllike Roovälja foto

# Sügistormid Läänemeres

## Laadluigid lekkisid

Oktoobri keskel jäi Stockholmi saarestiku lähedal karmi ilma küüsi Rootsi kuivlastilaev "Marie" (dedveit 3740). Raskelt rulluv ja üle parda lööv meri saatis läbi laadluukide laeva sisse vette. Siis katkes abimasina jahutusvee voolik. Laeva mehitamata masinaruumi tõttu juhtunud kohe ei märgatud. Tekkis mõningane kreen. Sõideti skäärildesse, et ümber Svenska Björni minnes jõuda rahulikumas veesse. Masinaruumist suudeti vesi välja pumbata. Ent punkritankis oli põhjasete üles loksunud ja ummistas filtri, mistõttu saarestikku jõudes seiskus ka peamasin. Sellest hädast saadi pardal jagu ja masin käivitati taas. Nüüd arvas loots, et pukseri abi kuluks ikka ära. Abi saadi ja laev läks Kapellshamni, kus lossiti osa vett-imaanud liiva ning asuti remontima generaatorit, mille oli rikkunud vesi masinaruumis.

## Praam uitas merel

### Pukser kaotas veetava

Vene pukser "Vöborg" kaotas 22. oktoobri õhtul tormise ilma käes järelt palgilastiga praami 15 miili kaugusel Norrsundetist, mis Gävle ja Söderhamni vahel. Pukser läks varju Gävle lahte, 80 m pikkune ja 70 m laiune praam jäi triivima. Esmaspäeva ennelõunal asus see 40" Västra madalast ida ja 35" Understenist põhja pool ning rannavalve õhuteenistuse teatel oli kaotanud kolmandiku 3100-tonnisest lastist. Palgid hulpisid suure parvena praami läheduses. Meri küll rahunes veidi, ent ennustus kuulutas ilma taashalvenemist ja kuna praamini jõudmiseks oleks "Vöborgil" kulunud kuus-seitse tundi, siis loobuti järeleminekust.

Praami viidi Peterburist Rundviki Nordmalingi väina taga. Pühapäeva õhtul puhus tuul ca 17 m/s ja nähtavust raskendas lumelõrts.

### Traaler päästjana

Kolmapäeval leidis triiviva praami üks Soome traallaev ning pukseeris selle Kaskisesse, praami kodusadamasse. Kalurid peaksid nüüd saama korraliku päästetasu, "ent vene reederiga tundub tekkivat vaidlust," öeldi Turu merevalveteenistusest.

## "Miranda" oli põhjas kinni

29. oktoobri õhtul jäi Hankosse saabuv Ahvenamaa ro-ro-laev "Miranda" põhja kinni. Tuul puhus 20–22 m/s ja igaks juhuks abistas "Mirandat" sel ajal pukser. Laev istus leetel tunni ja

suudeti lahti tõmmata pärast teisegi pukseri appitulekut. Õieti häda saamata jõudis "Miranda" kai äärde omaenda masinate jõul ning oli valmis 30. oktoobri õhtul sõiduplaanile vastavalt Hankost Lübecki sõitma.

## Õnnetus "Farosega"

### Hukkus päästja

Põhjamerel möllanud tormis vajus kuivlastilaev "Faros" (dedveit 2411) 31. oktoobril kreeni, kaotas tekilasti ja laeva tungis vesi. Allesjäänud last – saematerjal – hoidis laeva siiski ujuvana. Kolmapäeval suudeti "Faros" võtta puksiiri, ent veel järgmisel päevalgi ei jõutud kalda varju. Kiiremat liikumist Taani ranna poole takistas "Farose" järel lohisev ankur.

Seitsmemeheline meeskond oli evakueeritud teisipäeval, siis hukkus üks taani päästja. Paat, mida üritati haakida "Farose" parda külge, läks ümber ning päästja jäi selle alla.

"Faros" sõitis Antigua ja Barbuda lipu all, ent kuulus ühele Saksa reederifirmale ja seda prahtis Västerås paiknev Siöwalls AB. Siöwallsile oli laev Põhja-Euroopas kasutamiseks kõlvanud juba kakskümmend aastat. Selleks reisis oli "Farosele" kogutud 3500 m<sup>3</sup> saeveskite toodangut Rootsi idaranniku sadamaist. Viimasest, Karlshamnist, sõideti kauppa Inglismaa sadamasse viima.

### Läks madalas vees põhja

3. novembril jõudis ankrut lohistav "Faros" pukseri järel Jyllandi põhjaosas asuva Tannise merekääru suhteliselt madalasse vette. Seal läks ta põhja, nii et ahter uppus ja võõri põhi kerkis veest.

### Kelle õnnetus, kelle õnn

"Farose" tekitl merre sattunud saematerjali korjatakse Rootsis Bohusläni põhjaosa rannikul ja Norras Sørlandetis, kuhu meri on selle kandnud. Agdenpostenis Sørlandeti rannal ütleb nii mõnigi mees, et "no kuidas ma saan tööle minna, kui siin väljas hulbib nii mitme maja jagu ehitusmaterjali." Norra rannavalve meelest on hea, kui erasikud korjavad merest ära haakriku, mis võib ohustada meresõitu.

## "Wallona" istus karil

1. novembri pärastlõunal ei õnnestunud lahti tõmmata kuivlastilaeva "Wallona", mis eelmise päeva hommikul oli pimedas halva ilmaga sõitnud Karlshamni piirkonnas Stillerydshamneni juures karile. Üheksast meeskonnaliikmest keegi kannatada ei saanud. Oldi

teel Karlshamnist kivilaadungiga Saksamaale.

"Wallona" valmis 1967. aastal Norrköpingis ja see ehitati pikemaks 1974. aastal Falkenbergis. 2235 dedveidiga laev kuulub aktsiaseltsile *Edvin Svenssons Skeppsmäklari*, sõidab Panama lipu all.

4. novembril suudeti "Wallona" lahti tõmmata pärast 550 t kivide pardalt merre heitmist, kuigi varem kavatseti lasti praamile ümber laadida. Laev pukseeriti Stillerydshammenisse, kus tuukrid selle põhja kahjustused üle vaatavad.

## Uppus Läti rannavalvelaev

Läti rannavalvelaev "Spulga", mis 2. novembril Karlskrona lähedal Utklippani juures karile sõitis, tõmmati 6. novembri hommikul lahti, aga laeva päästa ei õnnestunud. Pumbad ei suutnud sissevoolavast veest jagu saada ning "Spulga" uppus 6 km kaugusel rannast. 17-liikmeline meeskond evakueeriti kohe pärast karile sattumist. 44 m pikkune laev läks Karlskronasse sõjaväelisele visiidile, kui õnnetus juhtus.

## Hanko juures karil

Kuivlastilaev "Atula" (dedveit 2723) jooksis 13. novembri õhtul Hanko lähedal karile. Järgmisel hommikul vedasid *Alfons Håkansi* pukserid "Ajax" ja "Neptun" aluse lahti ja pukseerisid Hanko sadamasse. Karilesõidu tagajärjel pääses merre diislikütust, mis saastas Hankos ranna. 1986. aastal Saksamaal chitatud 82 meetri pikkune "Atula" on registreeritud väikeses Tuvalu saareriigis.

### "Svensk Sjöfarts Tidning"

## Meeskond päästis laeva

Esmaspäeva, 13. novembri hommikul enne kella kümnet sai pöördel Irbe väinas Riia puidulastiga Inglismaale teel olnud "Kapten Konga" 35–40-kraadise kreeni. Peamasin seiskus ja 12–14 m/s puhunud kagutuulega hakkas laev Sörve ranna poole triivima. Kell 10.43 anti hädateade merevalvekeskusele. Merehädalistele saadeti appi piirivalvelaev 101 ja Roomassaa-re lennuväljale kohter.

Ent kapten otsustas esialgu meeskonda mitte evakueerida ning pärastlõunal saadi peamasin uuesti tööle. Siis tüüris kapten laeva Kuramaa poole ning sõitis liivamadalikule kinnile. Õhtuks oli vett rüüpav laev kolm miili WSW Kolka tuletornist (ran-

najoonest 1,2 miili), töötamast olid lakanud ka abimasinad ja pumbad. Osa tekilasti (pakitud laudu) oli meeskond kreeni õgvendada püüdes üle parda heitnud. "Kapten Konga" on 82,5 m pikk, dedveit 2 950 t, ehitatud 1981. a. Soomes.

Õhtul kell 21 jõudsid "Kapten Konga" juurde Riiaast tellitud pukserid, võtsid peale laeva 11-liikmelise meeskonna, tõmbasid laeva tugevamini madalikule kinni ning üks neist jäi laeva juurde valvele. Järgmisel hommikul alustas Eesti Merelaevandus arendusdirektor Viktor Palmeti sõnul läbirääkimisi läbi kindlustusfirma päästefirmadega, et laev ja last päästa. Laevapere käitus Viktor Palmeti hinnangul kvalifitseeritult ja vapralt, et seiskunud masinaga lekkivast laevast esimesel võimalusel ei lahkunud.

Neljapäeval oli Soome päästefirma "Alfons Håkans" abiks kolme pukseri ja praamiga. Tekilast võeti praamile ja veeti Riiga. Siis pumbati laev veest tühjaks, kreen õgvendati ja "Kapten Konga" pukseeriti reedel Riiga. Lossiti trümme, laevaomanik pidas läbirääkimisi laevaremonditehastega. Viktor Palmeti arvates liivamadalik kerevigastusi ei põhjustanud. Siiski tehakse kereuuring ning et masinaruumis oli vesi, on seal vaja remonti teha.

## Laev uppus sadamasuus

15. novembril kell 5 pörkas Vene külmutuslaev "Nordlandia" (GT 1130, ehitatud 1980) Peterburi lähedal kokku Panama külmutuslaevaga. "Nordlandia" sai augu vasakusse pardasse. 11 meeskonnaliiget ja loots evakueeriti.

Kell 8.20 uppus laev Kroonlinna Meretehase sadamabasseinis 50 m kaugusel kaist. Vene teleprogrammi NTV teatel sõitsid laevad vastasuundades ja kuigi mõlemal laeval oli loots, pörkasid nad kokku veidi väljaspool kitsast sadamasuud. Seejärel ei jõudnud pukser "Nordlandiat" kaini tirida, nii jäi laeva punane pararas 13 m sügavuses vees merepinna. Laeval oli 30 t kütust, millest 10 t jõudis esimesel päeval välja valguda. Esialgseil andmeil oli laeval olnud kütusehulk palju suurem ja reostusohht tõsine.

Vrakk sulges sissepääsu sadamasse ning Kroonlinna Meretehasel kadus võimalus kasutada dokki, mis toob kaasa suure igapäevase kahjsumma. Kokkupörke põhjuseks peetakse lootside viga. Asjatundjad imestavad, kuidas on võimalik laeva juhtimiseksimuse kohas, kus peaaegu igal ruutmeetril seisab navigatsioonimärk.

**Madli Vitismann**

## Visiit algas merel otsinguoperatsiooniga

**13.-16. oktoobrini olid Tallinnas visiidil Rootsi Kuningliku Mereväe sõjalaevad "Visborg", "Väktaren", "Snapphanen" ja "Styrbjörn".**

Plaanid plaanideks, aga merel paneb elu asjad paika ning nõuab kiiret tegutsemist käigupealt. Nii juhtus ka selle visiidiga. Sideohvitser **Marek Mardo** kandis hommikul vara ette, et ta on lootsipaadiga just-just "Visborgi" juurde jõudnud ning valmistub pardale astuma. Süda oli rahul, et ilm ei ole laevadel sõiduplaanega segi lõõnud ning kavandatuga võib alustada nagu kokku lepitud. Aga ei.

Vahest paari minuti pärast helistas ta tagasi ja teatas, et "Regina Baltica" on saadetud abipalve ning käivitub päästeoperatsioon. Nii suundusidki Eesti Mereväe külalised kõigepealt õnnetuspiirkonda, otsima "meest-üle-parda". Abilaev "Visborg" pöördus küll varsti uuesti Tallinna sadama poole, patrull-laevad aga jäid mõneks ajaks veel koos teiste alustega otsingupiirkonda. "Regina Baltica" kapten Alar Kask kinnitas, et otsisid hoolega.

Nii kujuneski välja, et traditsiooniliste visiitidele Tallinna aselinnapea Ants Leemetsa, Tallinna garnisoni ülema kolonel Raul Luksi ja

Eesti Mereväe ülema kt. leitnant Ahti Piirimäe juurde läksid vaid eskaadri ülem ja "Visborgi" komandör.

Ilm Tallinnas rikkus ära ka plaanitud jalgpallimängu ning ega laupäeval laussajuga linnagi polnud suurt huvi minna. See-eest pühapäev näitas tõelist pühapäevameeleolu ning Tallinn jättis külalistele parima mulje. Ka linnarahva huvi laevade vastu oli väga elav.

"Visborg" on abilaev ja Rootsi Kuningliku Mereväe rannikulaevastiku ülema lipulaev. Ta pikkus on 92,4 m, veeväljasurve kuni 2650 t, kiirus 16 sõlme. Meeskonnas on 95 liiget. Laeva on võimalik kasutada ka miiniveeskajana, mahutab kuni 300 miini. Relvastuses 40 mm "Bofors"-kahur.

Ehitatud 1975. a. Rootsis, Karlskronas.

Patrull-laevad "Väktaren", "Snapphanen" ja "Styrbjörn" on 1980. a. ehitatud "Kapparen"-klassi kiired raketikaatrid, mis on 1990-ndatel aastatel moderniseeritud. Nende pikkus on 36 m, veeväljasurve kuni 170 t, kiirus 36 sõlme. Meeskonnas on 22 liiget. Relvastuses on raketid, süvaveepommid, 57 mm "Bofors"-kahurid. Nende Norras ehitatud laevadega on võimalik veesata ka miine, peale on võimalik kinnitada miinirelsid, miine saab võtta kuni 24.

**Reet Naber**

Põlengud ro-ro- või muudegi laevade autotekil pole sugugi haruldased. Igas neist pesitseb suurõnnetuse oht inimohvriteni ja laeva kaotuseni välja.

## Tulekahjud autotekil

on Boråsias asuvas Rootsi Katse- ja Uurimisinstituudis käivitatud uurimisprogrammi teema. Eesmärgiks seati kindlaks teha, mismoodi erinevad tegurid mõjutavad tulekahju kulgu autotekil, ning töötada saadud andmete alusel välja taktikalised ettepanekud nii laeva- kui ka päästemeeskonna jaoks. Saadakse samuti põhjendused tuleohutusnõuete täiendamiseks.

Kui autotekil puhkeb tulekahju, täitub umbes 5000m<sup>2</sup> ruum kiiresti suitsuga ja kuume- neib üha. Hapniku juurdepääsu ja ventilatsiooni mõju tulekahju kulule saab kindlaks määrata, samuti kasutatava sprinklersüsteemi kasutegurit. Praegustele kustutusmeetoditele vastukäivalt võiks ehk suitsu autotekilt välja tuulutada, et paranenud nähtavuses saaks otsekohe tuld kustutada. Sellist võimalust uuritaksegi. Veel on ette nähtud katsetada tulekolde ümbritsemist klaasfiibriga tugevdatud tekstiiliga, mis talub väga kõrget temperatuuri ja võiks tule lämmatada ühe-kahe tunniga.

Palju sõltub tule levi autotekil olevaist sõidukeist, eriti veoautode lastist. Näiteks margariinikoorem põleva treileri kõrval on halb sattumus. Veokite süttimispõhjused laevas on samad, mis maanteelgi, erinevusi

pole. Kuna ennustatakse autovedude kasvu 40% võrra järgmise kümne aasta jooksul, siis küllap kasvab ka süttimiste üldarv.

Tulekahjudega katsetamine päris laeval kas merel või kai ääres on seotud liig suure riskiga, seepärast tehakse uuringuid instituudi spetsiaalses hallis laeva viis korda vähendatud mudelil, mille pikkus ligi 200 m, laius umbes 30 m ja teki kõrgus 5 m ja mis avaneb nii vööris kui ka ahtris. Mudel ei lähtu mingist kindlast laevatuübist. Häid tulemusi oodatakse suitsu ja mürgiste gaaside leviku ning temperatuuride uuringuist, ent arvatakse, et leegid käituvad mudelil tegelikkusest erinevalt.

Teadmised põlenguist autotekkidel on vähesed ning kahjuks vaid suured katastroofid sunnivad parendama tuletojetööd ja tuleohutusnõudeid. Lauslahendusi uurimisprogrammi ei taotle, tähtis on põhjendatult esitada mitmete hüpoteeside kontrollimistulemused. Mudelkatsetusi alustatakse selle aasta novembri lõpul. Lõpparuanne peaks valmima 2001. a. teisel poolel, lisas juhtnõore laevameeskonnale ja päästjatele.

Programmi rahastab Rootsi Tööuuringute Nõukogu. Claes Hindenfeldti artiklist

"Sjörapporten" nr. 8

## Uut tuleohutusnõudeis

Viimasel ajal laevade masinaruumis puhkenud tulekahjud on enamasti alguse saanud kütusetorustiku leketest, kui kuumad masinaosad süttasid lekkinud kütuse. Sellepärast täiendab IMO tuleohutuseeskirja

sättega punktkevisõmbluse kasutamise kohta tuleohulikes ruumides.

Põhjaamad otsustasid vastava sätte kehtestada laeva tüübist, kogumahutavusest ja valmimisajast sõltuvalt kas 1. juulist või 1. oktoobrist 2001. a.

"Sjörapporten", nr. 8

# Juhtumeid maailma meredelt

## Põlevalt laevalt päästeti 700 reisijat

Ööl vastu 12. oktoobrit puhkes tulekahju Filipiinide parvlaeval "Superferry 6", mis oli ca 700 reisijaga teel riigi lõunaosast Manilasse. Appikutse peale jõudsid päästjad kiiresti kohale ja kõik laevalolnud evakueeriti. Ükski inimene kannatada ei saanud. Tulekahju tekkepõhjused ei teata. Sel aastal on kahel samale reederifirmale kuuluval laeval tulekahju juba olnud, põhjuseks kehvad tehnilised seadmed.

## Suur laev tuulega kimpus

Narvikis sattus 17. oktoobri õhtul ohtu uus 80 000 tonnine maagilaev "Aspen". Alus oli heitnud ankrusse fjordis talle määratud kohas, ent hakkas tugevnevas tuules triivima. Narvikis on pukserid alalises valmisolekus. Üks neist, "Rombak", kiirustas kohale, sõitis kalda ja "Aspeni" vahele ning suutis peatada suure maagilaeva, mis ilma lastita oli nagu tohtu tulekoda. "Aspen" kuulub Singapuri *Neptun Orient Lines*ile ja on ajarendil Göteborgi firmas *B&N Transbulk*. Juhtunu järel pidas pukseri omanik *Bukserbåtene AS* "Aspeni" kapteniga läbirääkimisi päästetasku üle. "Ilmselt põhjendatult. Tekkinud olukorras oli pukser igatahes kiire ja osav, samal ajal kui suurel laeval polnud ei aega ega manööverdusruumi," ütleb *transbulk*lane Björn Laike. Pärast õnnelikult lõppenud vahejuhtumit lahkus "Aspen" Narvikist, et minna maagilastiga Oxelösundi.

## Singapur võttis laeva käsile

Kolm nädalat aega ja laev olgu merekõlbulik, muidu visatakse see meie registrist välja! Sellise teate edastas parajasti San Franciscos kinni peetava tankeri "Neptun Dorado" omanikule *Singapores Maritime and Port Authority* (MPA). "Neptun Dorado" peeti kinni, kui USA rannavalve oli sadamakontrolli käigus leidnud alusel üle kolmekümne ohutus- ja keskkonnakaitsealase puuduse. Kapten arreteriti süüdistatuna logiraamatu võltsimises ja laeva seisundi kohta valetamises. Kautsjoni vastu sai ta küll vabadasse.

Viimati selle aasta veebruaris laeva inspekteerinud Lloyd'i Registri ja *Safety Management Certificate*'i välja andnud Det Norske Veritaselt nõuab MPA selgitust, miks puudusi

varem ei nähtud. Singapurist öeldakse, et klassiühingult ei oodata rahustavaid selgitusi, vaid abinõude tarvituselevõttu ja klassiühingute rahvusvahelise organisatsiooni IACS-i teavitamist.

1985. aastal ehitatud "Neptun Dorado" (dedveit 84 711) omanik on *Elmhirst Pte* kreeka kontsernist *Polempros Shipping* ja seda käsutab *Hellenic Overseas Maritime Enterprises*.

## Keemiatanker läks põhja

### Hirm keskkonnakatastroofi ees

Prantsusmaa vetes Bretagne'i lähedal tekkis 30. oktoobri halvas ilmas kreen Itaalia keemiatankeril "Ievoli Sun", mida seejärel hakati pukseerima Cherbourgi. Teisipäeval laev ikkagi uppis. Enne seda evakueeriti kopteriga neljateistkümmeliikmeline meeskond. Alus vedas 4000 t mürgist, sööbivat ja vees lahustumatut ainet ning 2000 t vähem mürgiseid kemikaale. Prantsusmaal puhkes pärast juhtumit arvamustetorm, sest kardetakse uut keskkonnakatastroofi, õnnetus "Erikaga" pole ju ununenud ning oma osa oli ka teatel, et piirkonna ühes hauakohas avastati radioaktiivseid jäätmeid. Üheteistkümmene aasta vanune "Ievoli Sun" oli läbinud sadamakontrolli Rotterdamis ja Amsterdamis 1997., 1999. ja viimati 23. oktoobril käesoleval aastal. Puudusi leiti iga kord 15–20, mõned märkused käisid laeva korrashoiu kohta. Puuduste kõrvaldamiseni peeti laeva kinni. Itaalia klassiühing *Rina* oli selle aasta aprillis korralisel inspekteerimisel tunnistanud laeva ilma mingeid nõudeid esitamata täiesti merekõlblikuks.

### Tormi ajaks laevaliikluskeeld?

Euroopa parlamentis pannakse novembri lõpul hääletusele kolm mereohutusseadust, mis laiendaksid sadamakontrolli ja kiirendaksid ühekereliste tanklaevade väljavahetamist. Prantsusmaa transpordiminister Jean-Claude Gayssot teeb Euroopa Liidule ja IMO-le ettepaneku kuulutada Prantsusmaa põhjarannikul tormi ajaks välja laevaliikluskeeld.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

## "Kuivastu" sai kreeni

2. novembril nihkus tormi ajal Cherbourgi reidil "Kuivastu" tekilast ning laev sai 10° kreeni. 6000 m<sup>3</sup> puidulastiga Peterburist ja Ventspilsist Lõuna-Hispaaniasse ja Alexandriasse teel olnud laev läks lasti kinnitama Cherbourgi sadamasse.

OÜ Enkonet juhatuse esimehe Juri Kolenkovski sõnul lasti kaotsi ei läinud, kinnitamisega saadi omal jõul hakkama. Kreen kõrvaldati kohe, ka reelingurebend parandati. Mererisk oli kindlustatud ning vähem kui nädal tormivarjus olles tuldi töödega toime.

1974. a. ehitatud "Kuivastu" kuulub alates oktoobri alguspäevist "Seagate Shippingule" ning on OÜ Enkonet käes laevapereta rendil. Sadamakontroll on laeva tänavu kolmel korral kinni pidanud: varem 29. veebruaril Antwerpenis ja 10. oktoobril Peterburis. Kolmandal kinnipidamisel Cherbourgis tehtud ettekirjutused tuleb Juri Kolenkovski sõnul täita kahe nädala jooksul sõidu ajal.

## "Neptunia" pörkas kokku "Pieteriga"

Eesti Merelaevanduse parvlaev "Neptunia" pörkas 13. novembril Inglise kanalis kokku Hollandi pukseriga "Pieter". "Neptunia" oli teel Folkstone'ist Boulogne'i, pardal 21 reisijat ja 28 laevapereliiget. "Pieter" oli teel Hollandisse Caeni. Kokkupõrkel Doveri lähedal sai "Neptunia" vasakusse pardasse rebendi.

Lekkest saadi jagu, pumbates ballasti ümber ja tekitades kreeni paremale. Pukser sai vööriahjustuse, sealt kanti ette, et ketikastis on meetrijagu vett. Mõlemad laevad sõitsid oma käiguga sadamasse.

Eesti Merelaevanduse arendusdirektori Viktor Palmeti sõnul on "Neptunia" Falcon Malmfreight Ltd. käes ajarendil ja sõidab Malta lipu all. Teise inglise firmaga on tehtud mehitamis- ja opereerimisleping, et laeval sõidaks meeskond, kes tunneb Inglise kanali piirkonda. Kokkupõrke üksikasju uurib Suurbritannia mereadministratsioon.

"Neptunia" on ehitatud 1977. a. Austrias Korneuburgis kui "Stena Topper", hiljem kandnud nime "Darnia" ja alates 1991. aastast, kui alustas "Estline'is", "Nord Neptunia".

Madli Vitismann

## Kallaletung

### ...Taani laevale

Maltal registreeritud Taani kuivlastilaeva "Torm Alexandra" (dedveit 3972) hõivasis 5. novembril Sierra Leone kandis piraadid. Mererõvleid oli kaheksa kuni kümme, relvadeks automaadid. Nad riisusid kapteni rahakapi 3000 USA dollariga ja vehkisid sisse meeskonnaliikmete isiklike asju. Kallaletungis keegi viga ei saanud.



**...Rootsi laevale**

Concordia Maritime'i toornaftatankerit "Stena Constellationi" (dedveit 273 400) ründas 21. septembril viis piraati. Laev oli lastiga teel itta, Bataani Filipiinidel. Kaks meest olid määratud spetsiaalselt piraadivahti, ent üllatusrünnakuga võeti nad pantvangi. Lukustatud uksti murda ja laeva sisemusse või sillale pääseda mereröövleil ei õnnestunud. Vahisõlnud olid indoneesia päritolu ja suutsid vahendada läbirääkimisi, mille tulemusena pantvangid lasti vabaks ja piraadid lahkusid, saanud röövsaagiks vaid portatiivse raadio-telefoni ja tuletõrjekirve.

**Meetmeidki võetakse**

Aasta esimese üheksa kuu jooksul rünnati kaubalaevu 294 korda, neist 192 korda Aasia vetes. Piraadinduhtlus Ida laevateedel äratub taaskord tegudele sealkandi rannaväljeid. Jaapan teeb teiste riikidega ühisõppusi, millest Malaisia ära ütles, lubades "asja ise käsile võtta." Harjutatakse otsimist, pardasse haakimist ja meeskonna päästmist kaaperdatud laevalt. 13.-15. novembrini toimus Kuala Lumpuris kolmeteistkümne osalejamaaga konverents sihiga kooskõlastada edaspidist patrulltegevust merel. Suur osa konverentsi ajast kulus küll terminoloogiaga jändamise peale, et mis on piraatlus, mis niisama relvastatud kallal-letung või röövimine või ...

**Röövkallaletung konteinerile**

Oktoobri lõpul Guayaquili sõitva konteinerlaeva "CSAV Taipei" pardale tulid kahe kirkaatriga kohalesaabunud isikud, kes laeva meeskonda tule all hoides sooritasid röövründe ühele konteinerile, murdsid selle lahti ja tassid osa sisust minema. Laeval anti üldine häire ja võeti side lootsikeskusega. Lootsikaater nelja vahimehega jõudis appi pool tundi pärast "isikute" konteinerlaevalt lahkumist.

"Svensk Sjöfarts Tidningi" põhjal

**Põrkusid suur ja väike**

Kahe aasta vanune 37 500-tonnise Odfjelli keemiatanker "Bow Cecil" põrkas kokku väikese 300-tonnise Hiina tankeriga. Viimane uppus. Juhatus see 14. novembril Hongkongi ja Macao vahel Pearl Riveris. "Bow Cecil" juhtis kaks hiina lootsi. Väidetatakse, et ainus valgus Hiina laeval oli topituli.

**Laine löi laeva ümber**

Ilm Kalifornias Santa Barbaras oli tol päeval tuuletu ja pilvitu. Vaikse ookeani veed voogasid rahuli-

kult, kui äkki tõusis viie meetri kõrgune laine. Iseäralik laine tekkis ühe uurimislaeva lähedal, kerkis, ja üle laeva paiskudes löi selle uppi. Kummuli alus vajus kohe kümne meetri sügavusele põhja. Rannani oli sealt 400 meetrit. Kolm pardalolnut ujusid kaldale. Neist kaks viibisid parajasti laeva sisemuses, suutsid sealt siiski välja pääseda ja pinnale tõusta. Häda ei saanud ükski. Uppunud laev oli 19 m pikkune Kalifornia Kanalisaarte loodusreservaadis mereuuringuteks kasutatav "Ballena".

**"Britta Oden" merehädas**

B&Ni ro-ro-laeva "Britta Oden" tabas 22. novembri öösel Inglise kanalil masinarike. Ilma jäänud masinajõust, hakkas laev tuules tugevasti rullama. Kohale saadeti suur hulk päästeüksusi ja puksereid. Flota Suarez teenistuses Southampton-Vigo liinil sõitev "Britta Oden" pukseeriti Southamptonisse. Pole teatatud, et keegi oleks viga saanud. Lasti kahjustused olid tühiised.

**Kas tormi ajaks laevasõit keelata?**

22. detsembril hakkavad Euroopa Liidu transpordiministrid arutama ettepanekut keelata tormihoiatuse korral igasugune meresõit. Asi on ülimalt komplitseeritud – keelu rakendamise mõjuks tohutult laevaomanikele, prahtijaile, ajaprahangupartnereile, ühesõnaga kogu tegevusalale ja üldse ühiskonnale. Meresõidu seiskamine lõhuks tööstuse varustamisahela, pidevus katteks. Ähvardaks kütusepuudus. Näiteks mõni nädal tagasi ei lubatud 77 000-tonnise bensiinilastiga tankeril pärast avariid siseneda New Yorgi sadamasse ja ööpäev hiljem oli New Yorgis käes bensiinipõud ning ümbruskonnas tõsteti bensiini hind.

**Õnnetu "Werder Bremen"**

Malta lipuga konteinerlaev "Werder Bremen" (dedveit 7114) jooksis 19. novembril Kopenhavni lähedal Middelgrundi kindluse juures madaliku- le. Kõvasti kinni ei jäänud, järgmisel hommikul tõmmati alus lahti ja Kopenhavis kontrolliti selle põhi üle. See on sama "Werder Bremen", mis käesoleva aasta märtsis põrkas kokku keemialaevaga "Martina" Kulla poolsaare lähedal (vt. "Meremees" nr. 3). Koos "Martina" hukkus viis meeskonnaliiget.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

**Henning Witte esines klientidele**

"Peaaegu iga peatoimetaja Rootsis kuulub sõjaväeluure ja peaaegu iga ajakirjanik on militaarspioon. Nad tungivad lehtedesse ja ajakirjadesse – siis on neil kontroll kõige üle, mida avaldatakse ja mida mitte."

Rootsis töötav saksa päritolu advokaat Henning Witte, kes esindab "Estonia" hukkunute omakseid, esitas 3. novembril Tallinnas oma seisukohti "Estonia" huku kohta. Hingedäpääve eelõhtul kuulas 3,5 tundi kestnud loengut ca 80 inimest, nende hulgas kümnekond ajakirjanikku. Henning Witte esitas oma veendumust, et laeva paremasse pardasse allpool veeliini tekkis suur auk, mistõttu laev ei jäänud, põhi ülespoole, veepinnale ujuma, vaid uppus kiiresti. Ta eitas igati oma seotust "Estonia" ehitatud Saksa laevatehasega "Meyer Werft", kuid mitmete ajaliste ja sisuliste kokkulangevuste tõttu ei õnnestunud tal näiteks allakirjutanut selles veenda.

Korduvalt kõlas seejuures süüdistusi, et Rootsi sõjaväeluure on tema tegevust takistanud ning teda ja ta perekonnaliikmeid ähvardanud. Toodud näidete hulgas oli aga ka selliseid, mille puhul võiks arvata, et luure salategevuse asemel on tegu lihtsalt kellegi ametialase ebakompetentsuse või hooletusega. Henning Witte tõi näite ajakirjanduse huvipuudusest, mistõttu "millalgi veebruaris" pärast suuri pingutusi ilmus plahvatusteooria tutvustus Rootsi ajalehes. "Meremehe" tähelepaneku oli tegu hoolsasti ettevalmistatud aktsiooniga, kui ühel ja samal päeval, 3. jaanuaril 2000 (aasta esimesel tööpäeval!) ilmusid nii "Der Spiegelis" kui ka "Svenska Dagbladetis" plahvatusteoariat tutvustavad, aga rohkete faktiüksimustega pikad kaanelood, mis olid hästi ajastatud järjekordseks laevatehast puudutavaks kohtuprotsessiks Rootsis (vt. "Meremees" nr. 1).

Henning Witte demonstreeris kuulajaile rahvusvahelise uurimiskomisjoni videokaadreid, pöörates tähelepanu varemgi avalikkusele esitatud väljajätetele kassetides, ja näitas kaadreid nn. lõhkepakettidena kahtlustatud esemeist. Sealt jõudis ta edasi plahvatusteooria juurde, mis olevat avanud rambi. Merepõhjas olevat rampi analüüsid ei meenutanud ta sõnagagi ligi aasta kõigile nähtavalt Södertäljes sadamakail seisvat visiiri.

Plahvatusteoariat kaitses süüdistas Henning Witte korduvalt rahvusvahelist uurimiskomisjoni valetamises ning teatas, et tuleb luua uus komisjon nende riikide esindajaist, millel pole seot "Estonia" hukuga. USA nende hulka kuuluda ei võivat, sest olevat oma salateenistuste kaudu seotud nii laevahukuga kui ka nende isikute kadumisega, kelle nimed olid esimestes pääsenute nimekirjades, aga hiljem sealt kustutati.

Ühtlasi teatas Henning Witte, et Gregg Bemis on lubanud korraldada uue sukeldumise "Estonia" vrakile. Selle lause kommentaariks tahaks meenutada, et tänavusügisese ajakirjandusteateid kokku sobitades tehti augustis pigem Jutta Rabe mängufilmi jaoks veealuseid ja -pealseid võtteid. Jutta Rabe on Saksa televisioonajakirjanik, kes järelejätmatu nõudlikkusega esitas paar aastat kõigil rahvusvahelistel "Estonia" hukku puudutavatel (pressi)konverentsidel küsimusi madratsite kohta, millega Eesti laevalper oleval "Estonia" rampi tihendanud.

Madli Vitismann

## Laevast teeb laeva tema meeskond

21. novembril tähistas Eesti Merevägi oma 82. aastapäeva. Nagu ikka, algas päev rivistusega Miinisadamas, kus peale tegevmereväelaste osalesid ka Mereväelaste Kogu ja Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi liikmed. Tervitussõnad ütles leitnant Ahti Piirimägi, mereväe staabiülem mereväeülema kohustes.

Tänavu korraldati teist korda ka Eesti Mereväe aastapäeva laskevõistlus. Osales 9 võistkonda, kõik karikad läksid seekord mereväe staabipoolle: mehed võitsid nii püstolikuuri ka automaadist laskmises, individuaalse võidu püstolist laskmises sai Ahti Piirimägi. Naiste võistkond sai püstolilaskmises 3. ja automaadist laskmises 5. koha.

Päeva põhisündmus oli kindlasti Eesti Mereväe uue staabi- ja varustuslaeva üleandmis-vastuvõtseremoonia Tallinna sadamas. Hoolimata tõesti kehvast ilmast olid tulnud tähtsale sündmusele kaasa elama nii president Lennart Meri, kaitsevägejuhatajad Eestist ja Taanist kui ka arvukalt mereväelasi ja merehuvilisi.

Pärast lipuvahetustseremooniat said kõik kohaletulnud kohe ka laevaga tutvuda. Laev on asjalik ja hea, aga, nagu toonitas Taani Kaitsejõudude ülem kindral Christian Hvidt, teeb laevast laeva alles ta meeskond. Laevale nime andnud kaitsevägejuhataja kontradmiral Tarmo Kõuts soovis, et uue laevaga teenitaks Eesti riiki sama tublisti kui seda tegi kontradmiral Pitka.

Laevale ja ta meeskonnale on kindlasti eriline see, et meie uus lipulaev hakkab kandma oma vappi. "Laeva vapi punasel kilbil on hõbedane tugirist, millel must ankur. Vapivärvid sümboliseerivad lahingutandrilgi laitmatut rüütliau, ühtlasi viitavad nad Eesti ja Taani ajaloolistele sidemetele ning tänasele koostööle. Risti kuju osutab Vabadusristile ja märgib admiral Johan Pitka tähtsat osa Eesti vabadusvõitluses," selgitab vapi sümboolikat vapi kavandanud Eesti Muinsuskaitse Seltsi esimees heraldik Priit Herodes. Vapil on ka moto "Pro Patria", mis sobib väga hästi iseloomustama Johan Pitka elu ja tegevust ning peaks olema innustuseks tänapäeva mereväelastele. (Laeva vapi teostaja oli Valdo Tali ja finantseerija AS Falck Baltic/ESS).

Õhtul arutasid mereväelased, nende kolleegid ja sõbrad Tallinna Raekojas mereasju. **Reet Naber**  
**Henry Mangi** fotod



# "Sulev" ja "Wambola" on Eestis uued

9. oktoobril toimus Tallinna sadama Admiraliteedi basseinis tseremoonia. Eesti Mereväele anti pidulikult üle kaks endist Saksa sõjalaevastiku *Lindau*-klassi miinijahtijat, mis hakkavad kandma nimesid "Wambola" ja "Sulev". Laevad anti Eestile vastavalt kahe riigi kaitseministeeriumide kokkuleppele. Lipuehtes laevu oli sadamasse vastu võtma tulnud arvukalt merendusasjatundjaid-huvilisi eesotsas peaminister Mart Laariga.

Saksa Merejõudude ülem, *Inspekteur der Marine*, viitseedmiral Hans Lüssow viis läbi mereväetseremoonia, mida siin varem vaevalt näha olnud: tema käsul langetati Saksa hümniga saatel mereväe lipud (ahtrilipp ja güüts) ning vimpel Saksa sõjalaeval "Lindau", mis tähistas laeva teenistusest väljaarvamist. Pühalik tseremoonia lippude langetamise, vilesignaaside, lippude kokkupakkimise ning komandöridele üleandmisega muutis muidu nii vaoshoitud saksa meeskonna väga tõsi-meelseks. Oma laeva mahajätmine pole vist kerge ühegi maa üheleegi tõelisele meremehele.

Edasi andis juba Eesti mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp käsu "Sulevil" Eesti Mereväe lipud ja vimpel heisata, mängiti Eesti hümniga ("Wambola" tuli Tallinna juba Eesti lipu all). Kaitseväe juhatajale kontradmiraal Tarmo Kõutsile oli kindlasti meeldiv mereväelaevastiku täienduseks saadud kahe laeva vastuvõtmine ning neile nimeandmine. Pärnu linnapea Andres Sooniste luges ette otsuse "Wambolale" Pärnu linna vapi kandmise õiguse andmisest ning laeva võõris asuvatelt vappidelt eemaldati katted.

Kui ametlik osa oli lõppenud, said loomulikult kõik huvilised laevu vaadata. Meremuuseumis vastuvõtul anti teenetemedalid teenekatele. Kohal oli ka "Wambola" (ex "Cuxhaven") eelmise partnerlinna Cuxhaveni esindaja Hans Milkert, kes kinkis mälestuseks linna sümboli – keskaegse tulepaagi – maketi ja avaldas lootust, et uus partnerlinn saab laevale Eestis sama meeldivaks sõbraks, kui nemad seda on olla püüdnud.

## Laevadest

Saksamaalt saadud laevad on mereväelaevastiku tõsine täiendus sõjalise võimekuse tõstmiseks. Lähemalt tutvustasid "Wambolat" laeva komandör Sten Sepper ja abi Ivo Värk. Mõlemad tegid koos meeskonnaga läbi täiendkoolituse Saksamaal, mis kokku võttis 9 kuud. *Lindau*-klassi miinijahtijad on esimesed, mis spetsiaalselt Saksa mereväe jaoks ehitatud. Puitkeregalaevade ehitusaastaks on 1957. Praeguseks on



"Wambola" saabus Tallinna Eesti lipu all, ...



... tulevane "Sulev" aga Saksa lipu all.

need ümber ehitatud, osa Saksamaa oma tarbeks *Troika*-süsteemile, ülejäänutest on näiteks üks Lätis, üks Leedus, kaks Eestis, aga üks ka näiteks Gruusias ja mitu Lõuna-Aafrikas. *Lindau*-klassi miiniotsijad, ka meile tulnud, on osalenud miinitõrjeoperatsioonidel Aadria merel ja Pärsia lahes.

## "Sulev" ja "Wambola"

Pikkus	47,1 m
laius	8,3 m
süvis	3 m
masinad	MTU diiselmootorid
koguvõimsusega	2940 kW
kiirus	kuni 15 sõlme
meeskond	30

"Wambola" tegi enne Eestisse tulekut läbi põhjaliku renoveerimise. Nüüd on Eesti Mereväe laevadelgi näiteks oma esimene, "Transas Marine'i" elektronkaart. Muidugi on peal kogu vajalik navigatsiooni-, pääste-, tuukrivarustus, sideaparatuur (lisaks tavapärasele ka taktikalise side jaoks).

### Operatsioonikeskus

on sõjalaeva süda. Siia koondub kogu andmebaas. Opsis on 3 teenistuskoha: vahiohvitserile, sonar-meistrile ja navigaatorile. Eraldi töötab oma ekraanide ees veel 2 sonarioperaatorit. "Wambola" operatsioonikeskuse paneelidel asuvatele kuvaritele tuleb pilt nii vee pealt kui ka vee alt, sinna koondub teave radaritelt ja sonarilt, merekaart arvutist jms.

Miiniotsimisoperatsiooni sonaripildi jaoks on kaks eri paneeli: üks näitab üldist pilti veealuste objektide leidmiseks, teine juba järgmise etapi jaoks, fikseeritud objekti klassifitseerimiseks: kas on miin või mitte. Lõpliku otsuse leitud objekti kohta teeb ikkagi inimsilm. Selleks peab kas tuuker alla minema või vaadatakse videokaamera pildilt.

Dokumenteeritakse arvutis. Lõpuks saadakse koondpilt toimunust ajas ja ruumis. Opkeskuses tehakse plottimist, trakkimist, detektimist, identifitseerimist, aktiveerimist ja muid taru asju.

Operatsioonikeskuse funktsioneerimine on laevale elutähtis, kogu siinne seadmestu on paigaldatud kummi- või vedrupuhvritele, et võimaliku löögi mõju vähendada. Kuna tegemist on laevaga, mis ka rahuajal on täitnud ja täidab ilmselt ka edaspidi lahinguülesannet, töötades miinide otsimisel ning nende hävitamisel, on see oluline. Umbes 150 meetrit on see piir, kui lähedal võib laev miinile olla, et võimaliku plahvatuse puhul ellu jääda, kuigi laeva raputab läbi. Opkeskuses on ka komandöri koi.

### PAP

Operatsioonikeskuses on ka kahe PAP-104 (allveeroboti) puldid. PAP-id on ise 1985. a. Prantsuse mudelid, ingliskeelsetes maades kutsutakse selliseid allveeroboteid ROV-ideks. Laeval on neid kaks: paremas pardas on sonariga, vasakus pardas oleval on lisaks sonarile ka videokaamera.

PAP-id on 2 mootoriga väikesed allveerobotid, mille töötamispiirkond on kuni 500 ja sügavus kuni 80 m. Detekteerimiseks on sonari kiire laius 16°, identifitseerimisel 6°. PAP-i juhtimispuul on operatsioonikeskuses. Sealt juhitakse neid ka siis, kui on vaja miinile laeng paigutada ja see aktiveerida.

Robotile saab kinnitada meremiini juurde sellele lõhkamiseks paigutatava lõhkelaengu. (Robot ise tuuakse tagasi.) Akustilise süütega laeng on 100-kilone, mis võrdub ca 160 kg TNT-ga. Lõhkamise puhuks on laeva



"Wambola" poole sammuvad peaminister Mart Laar ja kaitseväeülem Tarmo Kõuts, nende taga mereväeülem Jaan Kapp.



"Lindaul" langetatakse Saksa lipp, et heisata "Sulevil" Eesti lipp.



turvaala ette nähtud minimaalselt 1,5 km, sügavus 20 m. PAP ise kaalub 700 kilo ja et ta vette ja veest saada, selleks on ahtris oma seadmed.

### Tuukrid

Miinijahtijatel on oma tõsine töö teha tuukritel. Need on spetsiaalse miinituukri ettevalmistuse saanud mehed, kelle tarbeks on oma ruumid ja seadmed. Võimalik on valmistada kolme erinevat hingamisega. Praegu on mereväes kaks Norras miinituukri väljaõppe saanut.

### Relvastuses

on 40 mm "Bofors"-kahur. Kaks kuulipildujalafetti ootavad oma relvi. On võimalik ka miine traalida.

### Eelmised

"Wambola" oli üks Inglise laevastiku poolt 1918. a. detsembris kinni võetud kahest Vene hävitajast, ex "Spartak", (miiniristleja, 98 m pikk), mis Vabadussõja ajal võitlesid Soome lahe idaosas ja Liivi lahes. 1933. aastal müüdi Peruule, sest nende eksploatatsioon oli Eesti Vabariigile liiga kulukas.

"Wambola" oli hea miiniveeskamismvõimsusega, ta võis peale võtta 80 miini (relvastuses olid ka 3 torpeedoaparaati ja kahurid, sealhulgas 3 102-mm). 1928. a. riigivanema viisiil Rootsi oli Jaan Tõnisson "Lennukil", "Wambolal" enamik saatvas delegatsioonist, k.a. ajakirjanikud.

"Sulev" oli merejõududes torpeedopaat (laev, pikkus oli 50,15 m), 1916. a. Saksamaal ehitatud kui A-32 ning sakslaste dessantide ajal põhja läinud, 1923. a. üles tõstetud ja Tallinnas remonditud, 1924. a. eksploatatsiooni arvatud "Sulevina". 1933. a., pärast "Wambola" ja "Lennuki" müümist sai Eesti merejõude lipulaevaks. 1941. a. võeti NKVD piirivalvelaevastikku. "Ametisti" nime all läks 1950. a. vanarauaks.

"Sulevit" remonditi põhjalikult Riigi Sadamatehastes, ehk samas basseinis, kus nüüd laeval Eesti lipp tõsteti. "Sulevi" nime kandis ka Saksa maalt abi korras saadud Kondor-klassi laev, mis oli Eesti Mereväe lipulaevaks aastail 1995-1999.

Reet Naber  
Madli Vitismanni fotod

## "Wambola" Pärnus

Esimese reisikäsu Eesti vetes sai "Wambola" ülesõiduks Admiraliteedi basseinist Miinisadama. Teine, tõsisele reisile Pärnusse, ülesandeks pärnakatele näidata laeva, mille võõri kaunistab kenasti Pärnu vapp.

26. oktoobril anti Miinisadama kai ääres otsad ja 27. oktoobril kell 14 silduti Pärnu sadamas, peaaegu et võõriga vastu silda. Sildumist jälgima ja laevale vastu olid tulnud linna- ja maavalitsuse esindajad linnapea Einar Kelderiga eesotsas. Esmase tutvumise järel kail mindi loomulikult laeva. Komandör Sten Sepper ja mereväe staabiülem mereväeülema kohustes Ahti Piirimägi selgitasid, mis on mis ja mida selle kõigega teha saab.

Põhjalikum arutelu läks lahti messis, kus ka kõik üldisemad küsimused mereväeteenistuse kohta ära küsiti. Sadamakapten Riho Prints, nagu paljud teisedki merekoolis mereväekoolitust saanud, leidis kohe need olulisemad sõlmpunktid üles.

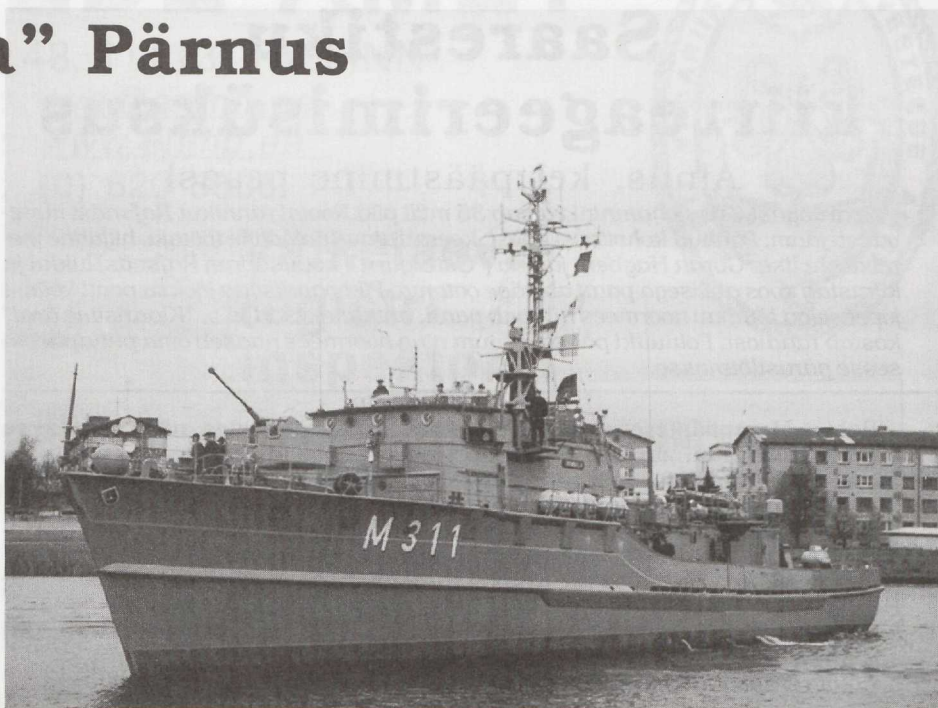
Kell 16 kirjutati Pärnu kaunis Raekojas alla koostööleping Eesti Mereväe, "Wambola" ja Pärnu linna vahel. Pärnu linnapea toonitas, et nüüd on Pärnu esimene linn Eestis, millel on oma sõjalaev, ja et nad on selle üle ütlemata uhked. Mereväelased ei saanud toonitamata jätta, et neile on see suur tunnustus, kanda vana hansalinna vappi, aga samal ajal ka tõsine kohustus hoida nii Eesti Mereväe kui ka Pärnu linna nime alati au sees.

Merevägi püüab näidata rahvale, mida tehakse, kuhu maksumaksja raha kulutatakse, mida noored ajateenistuses õpivad. Vastuvõtt Pärnus, koostöölepingu allakirjutamise tsereemoniale tulnud linna- ja maavalitsuse esindajad, kolleegid kaitsejõududest ja merendusorganisatsioonidest kinnitasid, et tegelikult tegutsetakse ühise eesmärgi nimel, mereasjanduse ja Eesti riigi arengu nimel.

Laevale jäi kohtumisest mälestuseks lisaks vimplile linna vapiga klaasikell (savist) ja santsukasti kümme-kond samasugust väiksemat, et välissadamates Pärnust meenutus maha jätta.

Teine sadamapäev kulus meeskonnal Pärnu pataljonis käimisele, tutvuti näitusega "Eesti Kaitseväest SS Leegionini (1939-1945)". Loomulikult oli laev avatud külalistele, neid käis laupäeva keskpäeval tõesti palju. Pärnu-kandi poisse on mereväes ja ka "Wambolal" arvukalt, nad on olnud tublid ja nüüd said ka nende sugulased-tuttavad uut laeva näha.

Kurs tagasi pandi maha pühapäeva lõunast. Nii minnes kui ka tulles said laevamehed parasjagu tuultki tunda. Esmaspäeva hommikul olid Miinisadama kai ääres väsinud, kuid rahulolevad meremehed. **Reet Naber**



"Wambola" lahkub, Pärnu vapp võõris.

Ott Tauli foto



Sõpruslinnale andis laeva komandör üle laeva nimesildi, puust ja pronkstähtedega.

Henry Mangi foto

### Merevägilane välja ilmunud

Admiral Pitka Tallinna saabumisel ilmutas end esmakordselt Merevägilane. Eks ole ju igavesti uhke lause! Tänapäevast ajalehekirjaviisi silmas pidades võiks nõnda olla trükitud küll. Hetkelise viivituse järel "Meremehe" lugeja ilmselt taipaks, et admiralil reinkarnatsioon on laevakuuline ning käib jutumärkides, vägilase lahtimõtestamisega on ent lood ilmselt keerulisemad. Aga jah! – on temalgi jutumärgid ümber. "Merevägilane" on Eesti mereväe ajaleht, mille esimene number ilmus novembris, ja valestimõistmise vältimiseks olgu kohe ka öeldud, et eelnevat mõttekäiku ei ole mitte see uus väljaanne põhjustanud.

Esimesse numbrisse on mahtunud kuue A4 formaati lehekülje jagu juttu ja pilte. Sõna saab nii mereväe ülema kui ka staabiülema kohusetäitja; NATO õppuste kohta annab intervjuu osaleja. Pikem jutt on veel Balti riikide merevägede ühisõppusest, lühem Rootsi sõjalaevade sõbralikust visiidist Tallinna. Ja serva mööda jooksval kroonikal on väärt pealkiri – "Logiraamat".

Jõudu toimetusele, kestmist väljaandele! **Jutumärkides "Meremees"**

# Saarestiku kiirreageerimisüksus

## Ainus, kel päästmine peaasi

Svartlögast Grisslehamnini valvab 35 müli piki Rootsi rannikut Rafsnäsi merepäästejaam. Pannud kohvittassi käest, keerab ainus palgaline töötaja, hiljutine mereväeohvitser Göran Hagberg jaama ("Östergarn", kodusadam Rafsnäs) lukku ja kiirustab koos abiliselega paati abiväge ootama. Piki paadisilda jooksu pealt kollast jopet selga tõmbav noormees hüppab paati, antakse otsad ja ... "Klaarisime ära!" kostab raadiost. Polnudki päästejuhtum ning noormees naaseb oma pühapäevasesse pärastlõunasse.

Rootsi Merepäästeseltsi paat, mis pidi välja sõitma, on viimase peal. 12 m pikk, kahe 400-hobujõulise "Scania" jetmootoriga, suur kummivender ümber, pöördub see tagasi otsaks ka siis, kui on ümber läinud. "Nordström & Thulini" juhi Ronald Bergmani annetus, 5 miljonit Rootsi krooni maksnud "Ronald Bergman" sõidab kiiresti ka suure lainega ning sisaldab kõike, mida üks merepäästja võiks tahta.

Navigaatori tugitooli käetoepuldil on telefon, otseside politsei ja rannavalvega, tuled. Ees samuti kui juhilgi "Transas Marine'i" elektronkaart koos radariga. Keskel on logi, kajalood ja suurte numbritega kursinäit, juhil lisaks joystickile veel masinapaneel ja projektorinupud.

All salongis on pinkide vahel laud kanderaamiga, kuhu saab kannatanu tõsta otse läbi luugi. Ahtriluuk avaneb aga veepinna kõrgusel ning sealtkaudu saab kannatanu otse veest pardale võtta. Paadis on hapnik ja muud esmaabivahendid. Eriti mugav olevat aga see, et kanderaam on samasugune kui kiirabiautos – ei pea kannatanut ümber tõstma, et enda oma tagasi saada.

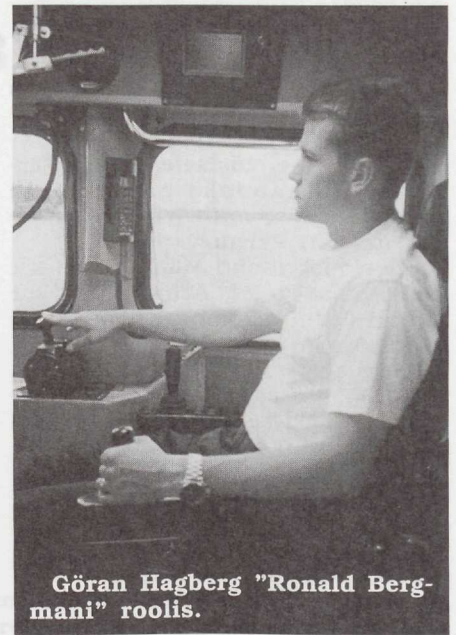
Vabatahtlikud merepäästjad tegelevad kõigega, mis merel juhtub, ka tuletõrje ja haigetranspordiga; kui mahti, siis ka paatide (tasulise) pukseerimisega. Häire korral on "Ronald Bergman" valmis hiljemalt 15 minuti pärast välja sõitma, kui vaja, sõidetakse õnnetuspaigale kahe paadi või "Östergarniga". Selleks on kokkuleppe tööandjatega, et nad lubaksid häire saanud töötajal töökohalt lahkuda – sel kombel toetavad nemadki merepäästeseltsi, mis elatub vaid annetustest ja sponsortoetustest, saamata riigilt mingit abi.

Vabatahtlikud merepäästjad on enamasti merest huvitatud töölised, kes kõike oskavad – saavad hakka nii navigeerimise kui ka masinatega. Või kaldale jäänud endised kalurid. Igaüks on valves igal neljandal nädalal ja uhkusega öeldakse, et merepäästeselts on ainus organisatsioon, kel inimelu päästmine peaasi, mitte vaid kõrvaltegevus.

Rafsnäsi merepäästejaama tuli poolteise kuu jooksul 30 häiret. Koostööd tehakse ka Ahvenamaa

merepäästeseltsiga ning aidatakse põhjapoolseid naabreid Björkgrundi merepäästejaamast. Göran Hagbergi mure on vabatahtlike väljajõpe ja treenimine ning meeskondade koostamine nii, et nende liikmed üksteist täiendaksid.

Madli Vitismann



Göran Hagberg "Ronald Bergmani" roolis.



"Östergarnil" (ehitatud 1985) on 3 km tuletõrjevoolikuid, vee- ja vahupumbad, pukseerimistrossid. 2 masinat ühe kruvi peal, tuleb laev toime 30 cm jääga.



"Ronald Bergman" lahkub Kapellskäri lootsijaamast.

# VEETEDE AMET

Lasnamäe 48, 11413, TALLINN

e-mail: [eva@enmb.ee](mailto:eva@enmb.ee)

http: [www.enmb.ee](http://www.enmb.ee)

faks: (0) 620 5506



## Väikelaevade ülevaatust teostavad inspektorid

### Tallinn, Harjumaa, Järvamaa

Tallinn, Lume 9

tel. 6205751, 6205752

### Läänemaa, Hiiumaa

Haapsalu, Uus-Sadama 4

tel. (047) 37172

### Saaremaa

Kuressaare, Rohu 5

tel. (045) 57260

### Pärnumaa, Raplamaa

Pärnu, Kalda 2

tel. (044) 40164

### Tartumaa, Põlvamaa, Võrumaa, Jõgevamaa, Viljandimaa, Valgamaa

Tartu, Väike turu 4

tel. (07) 441035

Räpina, Apteegi 14

tel. (079) 62559

Võru, Vee 4

tel. (078) 21080

Mustvee, Sadam

tel. (077) 26102

Viljandi, Ranna pst. 3

mob. 052 43839

### Ida-Virumaa, Lääne-Virumaa

Narva, Kulgu sadam

Jõhvi, Kivi 5

tel. (033) 70823

## Väikelaeva- registri inspektorid

### Tallinn, Harjumaa, Järvamaa

Tallinn, Lume 9

tel. 6205755, 6205756

Avalduste vastuvõtt:

E-N 8-12, 13-17; R 8-12, 13-16

### Läänemaa, Hiiumaa

Haapsalu Uus-Sadama 4

tel. (047) 37182

Avalduste vastuvõtt:

K 9-18, N 8-17

### Saaremaa

Kuressaare, Rohu 5

tel. (045) 57151

Avalduste vastuvõtt:

T 8-17, N 9-18

### Pärnumaa, Raplamaa

Pärnu, Kalda 2

tel. (044) 25222

Avalduste vastuvõtt:

T 8-17, N 9-18

### Tartumaa, Põlvamaa, Võrumaa, Jõgevamaa, Viljandimaa, Valgamaa

Tartu, Väike turu 4

tel. (07) 340091

Avalduste vastuvõtt:

T 8-17, N 9-18

### Ida-Virumaa, Lääne-Virumaa

Jõhvi, Kivi 5

tel. (033) 70828

Avalduste vastuvõtt:

T 8-16, N 10-18



**Futuristlik "One 40", mille prototüüpi näidati kahe aasta eest, on nüüd tootmisvalmis.**



**"Kamoj 35", Taiwanis ehitatud kiirpaat, on valmistatud liimitud vineerist. Vägev mahagonist treiler kuulub hinna sisse.**



**"Stugbåt" – oma tuba, oma luba. Rootsi saarestikus võib liikuda ka pontoonil ujuva majakesega. 24 m<sup>2</sup> elamu maailma suurima rannakrundiga.**

## Scandinavian Sail & Motorboat Show Stockholmis

**Soovid suvel purjetada – osta juba sügisel**

Stockholmi sügisene paadinäitus, nelja-aastane *Scandinavian Sail & Motorboat Show*, pakkus külalistele palju huvitavat. Nelja päeva jooksul külastas näitust ligi 35 000 paadihuvilist. Näitusel esitati ainult suuri aluseid ja õieti oli tegemist kahe näitusega: üks purjekatele, teine mootorpaatidele. Kokku oli neid 145, kõik pikemad kui 7 m, mis oli näituse alammäär. Sügisel peetakse näitust seetõttu, et siis on ostjal võimalik oma uus alus kätte saada enne järgmist suvehooaega. Kevadel antud tellimisele ei jõua chitajad enne sügist vastu tulla.

### "Head ajad – suured paadid"

- see oli näituse lööklauseks. Rootsi heaolu püsib veel ja lõbusõidualuste müük on kolme aastaga kasvanud 70%. Arvatakse, et terve aasta läbimüük küünib 1,7 miljardi Rootsi kroonini. Paadisporidiga ühenduses olevate firmade läbimüüki arvestaks üle 5 miljardi SEK-i.

Näitusel kuulutati välja kaks huvitavamat alust. *Sailboat of the show 2000* ja *Motorboat of the show 2000*. Esimese tunnustuse sai jaht "Diva 38", teine langes Norra mootorpaadile "Nord West 390".

Suurim jaht oli 49-jalane "Regina af Vindö". Luksuslikult mahagoniga sisustatud. Jahti saab juhtida nii väljast kui ka seestpoolt.

Kõige rohkem huvi tekitas Soomes disainitud ja Rootsis valmistatud "One 40". Vaatamata oma futuristlikule välimusele on ta põhjalikult läbi mõeldud, et pakkuda väikesele meeskonnale nii kergelt ja kiiret purjetamist kui võimalik. Kaks suurt rooliratast avaras ahtris. Lihtne purjede sättimine elektrivintside abil. Üles-tõstetav kiil vähendab süvist 3,1 meetrist 1,1 meetrini. Alus on täis elegantseid ja omapäraseid lahendusi, ööbimisruumi on kuuele.

Teine väljapakutud tuleviku-uudis "Windigo 22", millel on muuhulgas iseloomiv kiil ja huvitav purjealternatiiv, ei jõudnud kahjuks näituseks valmis.

Mootorpaatidest oli "Pershing 54" omaette klassis. 18 m pikk alus 2200 hobujõuga ületab tippkiiruses 50 sõl-



me. Nupuvajutusega saab terve katuse ära peita ja alus muutub hiigelsuureks *daycruiser*riks.

Kuulus Storebro paaditööstus esitas oma uut 46-jalalist "Biscay" mudelit. Uus kere uue põhjaga, kus kruvid käivad tunnelites, et vähendada süvist. Alus on võimeline sõitma 30 sõlmega. Sisustus on maitsekas, kahe eraldi kajutiga, mõlemal oma tualett pesemisvõimalusega.

Taiwanist oli toodud kaks puidust kiirpaati. Alused on ehitatud liimitud vineerist, mis on plastmassist palju kergem ja tugevam. Välimuselt jätsid need palju soovida ja vaatamata odavale hinnale tekitasid rohkem muide kui ostuhimu.

"Norra Fjord Boats" paistis silma oma "Terne"-alustega. Ilusa ilma kaunitarid ilusa puidust sisustusega. Mootorid on asetatud keset paati. Sellega on saavutatud parem tasakaal, mistõttu alus sõidab mutretult iga kiirusega.

Omamoodi huvitav lahendus mereäärseks suvitamiseks oli "Stugbåt" – otsetõlkes hüttpaat. "Hütis" on 24 m<sup>2</sup> elamisruumi, köögike, magamistuba ja tualett. Üks või kaks päramootorit liigutavad alust rahulikus taktis. Rooliratas on asetatud ülemise koruse rõdule. Avamerale "Stugbåtiga" vaevalt keegi minema hakkab.

Muude uudiste seas olid viimaks ometi valminud digitaalsed merekaardid, esialgu Stockholmi saarestiku kohta. Üks komplekt maksab 7000 SEK, mida võib võrrelda paberist kaardikomplekti hinnaga 550 SEK. Digitaalkaartide hinnale lisandub veel sobiv arvutiprogramm, mis on kaartidega samas hinnaklassis.

**Peet Kokla**  
Stockholm

"One 40" konstruktor soome rootslane Guy Lönngrén demonstreerib oma huvitavat jahti, millel on nii vesiballast kui ka liikuv tina-ballast.



"Fjord 28 Terne". Ilusa ilma kaunitar. Norras ehitatud "Terne" on maitsekalt sisustatud puiduga.



"Persingu" 2 x 1200 hj kannavad vette kaks Arnessoni masinat, pooleldi veepinda lõikavad kruvid võimaldavad suurt kiirust.

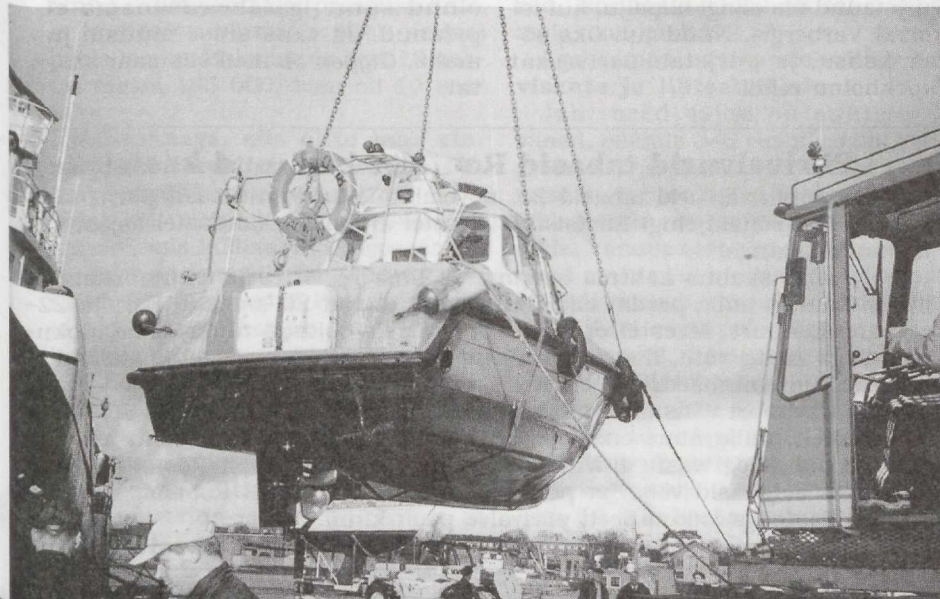
## Masti otsas õhupall...

Üks lastelauluke tuli 26. oktoobril Pärnu Kesklinna sadamas seistes meelde:

*Kukekene kii-kaa-kaa,  
tule sina välja vaatama!  
Väljas imet näha saad:  
laevad sõitvad mööda maad.  
Kuldsed rattad neil on all,  
masti otsas õhupall.*

Õhupalli küll ei olnud, aga maale sai kaks laeva tol päeval sellegipoolest: AS-i Pärnu sadam jaht "Linda" ja Eesti Laevajuhtimiskeskuse suvine lootsikaater "Ahto 018" tõmmati veest välja ning tõsteti talveellingule. Aktsioon käis võimsa kraana toel ja kaatrimeskondade ning jahisadamahva ühistöö tulemusel tõrgeteta. Mõne minuti kõlkusid mõlemad alused maa ja taeva vahel ja maandusid siis sinna, kuhu määratud.

**Ott Taul**



# Eluviis

Jutustab "Pro Mille" kapten Peet Kokla

## Suvejutt



Väikesed purjekad sagisid vilkalt ringi, suured ootasid kai ääres nädalalõppu.

Ilusal suvepäeval astus piki jahisadama kaid mees, õlal kott "laevasillaga". Vajutus signalisatsioonipuldile, ja jaht tervitas rõõmsa prääksatusega, nagu autod parkimisplatsil tavatsevad teha.

Kotti mahtus kogu jahi navigatsioonivarrustus, mis paari minutiga ühe paneeliga jahis kohale kinnitatakse. Enne teeasumist heiskab peremees Eesti lipu, annab selga päästevesti ja näitab, kuidas käest pillatud binokkel veepinnale ujuma jääb ning kust leida pootshaak selle väljaõngitsemiseks – kui süiski juhtub...

Vaadete registreerimiseks riputame kaela fotoaparaadid – selles asjas on kogunud ajakirjanik **Peet Kokla** vaieldamatult fänn, kel on haruldane vanade fotoaparaatide kollektsoon. Kuigi selles on ülipisikesi eksemplare, ka Eesti "Minnox", läheb jahil vaja suurt ja rasket zoomobjektiiviga aparaati nii kaugele kui ka lähedale pildistamiseks. Tasku-GSM on mõistagi taskus, aga jahis tarvitamiseks on maailmameredel soodne VHF-pakett, millega hädaolukorras saab otseühendust võtta päästeühinguga.

Asunud teele Saltsjöbadeni poole, näitab Peet Kokla, kuidas purjetamine peab mõnus olema. Tal on selleks omakonstrueeritud pööratav roolipikendus – et saaks istuda, mispidi tahab ning käsi ja selg ei väsiks. Ka kõik muu on jahis oma käe järele seatud, et saaks üksigi hakkama ja ülearu jõudu ei tarvitaks.

Peenes Saltsjöbadeni Grand Hotellis võiks kai äärde tellida ettekandja restoranilõunaga, teatab peremees, kui kaaspakitud võleivad välja võtab. Kõrvalkai ääres ongi näha pankrottiläinud miljonäri endist jahti – nüüd juba müüitud eitea kellele. Varem olnud jahil palgaline meeskond, käidud sellega ümber maailma võistlemas. Kõrval on end parkinud suur purjekatamaraan. Omal ajal olnud aga hotellis põgenikelaager, sellega luksuslikum, ja sealt viis linna aurueduriga rong.

Praegust peene jahi omanikku teada ei saa. Peet Kokla selgitab lühidalt: "Omaval ajal tegid sotsid paadiregistri. Siis said parempoolsed võimule, kaotasid selle ära. Nüüd püüavad sotsid jälle teha. Registri suurim miinus oli

selles, et varastatud paati sai kergesti ümber registreerida: ostupaberid on küll sinu nimel, aga kui alus registris kellegi teise nimele kantud, kel võltsitud ostupaberid käes – mine ja tõesta! Väikesi paate varastatakse sageli, ja neid oli peaagu võimatu tagasi saada. Register takistas sel juhul tagastamist."

**Olete olnud mitme paadiajakirja peatoimetaja. Kas purjetamis-huvi oli enne või tuli pärast?**

Lugu algas 33 aastat tagasi. Olin siis nii kahekümneviiene, töötasin Rootsi ajakirja "Tehnika Maailm" juures ja polnud sinnamaani olnud purjetamisest huvitatud. Testisin hoopis mootorrattaid, sõitsin ka krossi ja tegin muud pulli. Aga siis juhtus nii, et olime mootorrattatestil all Varbergis, firma juures, mis tegeles nii mootor- kui jalgratastega kui ka kaatrite ja purjekatega. Aega jäi üle, ja sealne PR-manager kutsus, et kuule, lähme purjetama. See oli niisugune väike kuumeetrine alus. Tegime sõidu ära, tulime tagasi. Asi hakkas meeldima.

Samale firmale tegin ka reklaamitööd. Sealt saadud palga vahetasin ühe väikese küna vastu, mis oli kombineeritud päramootoriga sõudepaat ja purjekas, nii oma neli meetrit pikk. Purjetanud ma olingi niipalju, kui tol korral Varbergis. Nüüd tuli üks sõber kaasa, ja purjetamise iva sai Stockholmi reidil.

Seejärel sai mõeldud, et läheks sõbramehele, kellel oli suvila saarestikus, külla. Telefonikataloogist võetud kaart oli kaasas. Sai purjetatud ja mootoriga sõidetud, ning siis lõppes telefoniraamatu kaart otsa. Tähenab, näha oli, kuhu minna, aga mitte sinna viivat teed. Vaatasime, et saarte vahelt saab läbi. Purjetasime sisse ja nägime suurt tsementtoru saari ühendava silla all. Tuli ümber pöörata... Aga lõpuks saime kohale, ja koju ka.

**Te ei jäänud ju nii väikese alusega Stockholmi saarestikus seiklema.**

Aasta otsa purjetasime selle alusega, siis leidsin, et on ikka minuseid, vaja midagi paremate purjetamisomadustega. Otsin samast firmast umbes sama suure, aga kiiluga – GKSS Giggenni. Seda kasutatakse tihti õppepaadina purjetamiskoolides. Väike stabiilne alus, aga täitsa avar. Sellega sõelusin üksi või tulevase elukaaslase Mariga suurema osa Stockholmi skääridest läbi. Ööbimiseks oli pardal telk. Giggenni oli 60 cm sügavust: kui karile läksid, keerasid püksisääred üles ja tõstsid kõrvale. Ning ega 60 cm nii kergesti karile ei lähegi, näed ju põhja. Ostusumma ei olnud suur, igatahes laenama ei pidanud. Ja vana aluse müüsin ju maha. Giggenni oli meil siis paar aastat.

### Piirivalvurid tabasid Rootsist kadunud kaatri

Hiumaa piirivalvurid tabasid 24. novembri õhtul Pärnumaalt pärit noormehed, kes sõitsid ringi Rootsist esialgsel andmetel kahtlastel asjaoludel kadunud kaatriga.

Kell 19.50 saabus Lehtma sadamasse ilma registreerimisnumbriteta ja liputa kaater, mille pardal olid Pärnumaal elavad 20-aastane Bert ja 22-aastane Lennart. Meestel ei olnud piirivalvele esitada ühtegi paadidokumenti ega kaatri võtit. Kaatril puudusid ka lipp, eraldusmärgid ja muud kohustuslikud tunnused.

Bert ja Lennart väitsid, et tulid Rootsist, mingist väikesadamast Stockholmi lähistelt, mille nime enam ei mäleta ning pidid sõitma Pärnusse, kus kaatritele pidi keegi vastu tulema. Piirivalve võttis ühendust Rootsi kolleegidega, kes selgitasid välja, et paat on segastel asjaoludel Rootsist kaduma läinud. Kaater ja isikud peeti piirivalve poolt kinni.

**Piirivalveameti pressiteenistus**

Töökohal "Teknikens Världi" juures oli sama koridori peal paadiajakiri "Båtnytt". Tegin neile ka paar reportaaži. Neil oli üle suve testimiseks üks 6,6 m purjekas *Olsson 22*. Leppisin kokku, et võin seda kasutada, kui nemad ise ei tarvita. See oli võibolla mu elu saatuslik pööre.

Mari nimelt avastas, et paadis saab elada, pole vaja telki kaasa vedada ega midagi. Ta oli just Stockholmi kolnud ja õppelaenu võtnud, mul oli normaalne palk, millest ära elada. Müüsin neile *Giggeri 7000* krooni eest maha, panime osa õppelaenust juurde ja otsime kõigi elamisvõimalustega 6,2 m inglise aluse *Vivacity 20*. Läks maksma umbes 12 000. Vuntsisime üles, värvisime ja lakkisime üle. Paar aastat sai sellega purjetatud. Hiljem müüsin selle 22 000 eest.

#### Järgmise jahi ehitasite vist ise.

Olin töökohta vahetanud – sain paadiajakirja "Båt för Alla" toimetuse sekretäriks. Seal ehitati igal aastal reportaažiks näitena üks paat. Ma hakkasin niisiis ehitama 8,5 m pikka 1,3 m laia väga ilusa joonega jahti *RJ 85*. Novembris alustasime ja 1200 ehitustunni pärast juunis laskisime ta vette. Kere oli valmis valatud, aga kõik ülejäanu tegime ise. Panime 22 000 kroonile 5000 kr otsa, ja 27 000 kr eest oli meil 4 koiga jaht, mis purjetas väga hästi. Istuda seal võis, aga püsti seista vaid kuidagimoodi.

Aga sai ju paari aasta pärast maja ostetud, ja esimest laenu makstes avastasime, et elamiseks jäi juulis ainult napilt 500 kr. Mõtlesime siis, et ah, lähme purjetama – paat oli konserve täis, suur pudel kodukohinat ka... Käisime Ahvenamaal ja seilasime niisama saarestikus svitavate tuttavate vahet. Terve puhkuse saime niimoodi läbi.

Vananev selg hakkas valu tegema, ja kui tekkis järjekordne võimalus paati vahetada, müüsin *RJ 55000* eest - vahepeal oli vägev inflatsioon olnud -, ning võtsime praeguse *Fenixi* (milles on võimalik püsti seista) peale laenu. Maksime ta eest 19 aastat tagasi 135 000, laenu oli 10 aastaks.

#### Ühesõnaga, siis olite juba sinamaani jõudnud, et ilma paadita polnudki mõeldav elada?

Jah, ei mingil juhul! Purjekas oli ainuke, mis kõlbas, mootorpaat mitte. Juba päris algul kõik sõbrad imestasid: "Sa purjetad?!" Kogu muu elu ja töö käis ju hoopis mootorite ja kaatrite testimise ümber.

Vahepeal oli mõte senine veel suurema ja vägevama jahi vastu vahetada, aga tekkis küsimus, et miks? Jah, lapsed saanuksid sõpru kaasa võtta. Aga kas me tahtsime paati laste sõprade või enda jaoks? Leidsime, et

*Fenix* oli siis – ja on praegugi – küllaltki optimaalne, heas korras ja rahuldab täiesti meie nõudmisi.

Tollal, kui selle aluse soetasime, asusime seda kohe paremaks tegema. Punkt üks, vaja oli ahjuga pliiti – samasugust komforti kui kodus. *Fenixile* oli aga ette nähtud ainult mingi inglise soojendusahi. Vaja oli vastav auk voolujoonelisel 5 cm laiemaks teha. Arutasime seda asja tehase direktoriga, ja ta sai aru, et me tõesti sellela alust muidu ei osta, ja asi sai lahendatud.

Käsitöölisi ma ei usalda! Kui paat siia saabus, vedasime selle kohe katuse alla ja ma tegin seal kõigepealt peaaegu kuu aega tööd, et kõik oma tahtmise järgi saada. Tükeldasin sisustuse täielikult. Tahtsin selle nimelt korralikult kinnitada. Vabrikus pannakse puukruvidega klõps-

tulen sellega jälle pardale. Kõigi nende aastate jooksul on mul paadist ainult üks asi kadunud – pootshaak läks kunagi kellegi juurde. Olemasolevat signalisatsiooni pole kunagi praktiliselt kasutatud.

#### Kunagi ütlesite, et teie jahil on olemas kõik samad asjad mis suures reisilaeval.

On jah. Kompass ja logi on küllaltki täpsed. Sügavusmõõtja enesestmõista. GPSi saab radari, autopiloodi ja pardaarvutiga kokku lülitada. Programmeerin kursi sisse, ja läheb ise. Mida ta ei tee? Kuna mu radar on liiga vana, siis kui midagi teele ette jääb ja radar näitab, siis ta teeb küll häiret, aga kurssi ei muuda. Teoreetiliselt võin ära programmeerida ja paadile öelda, et mine, sõida (muidugi mootoriga, kuna purjesid automaatselt ei saa sättida) sinna ja tule



Saltsjöbadeni lukshotelli ette oli parkinud trimaraan

klõps kinni, aga mul on mutrid igal pool all, nii et niisama midagi lahti ei kuku. Lisaks mootori summutamine, tiikpuidust teki panemine, ja mis kõik veel. 8,3 m korda 2,9 m peal on nüüd praktiliselt kõik kodumugavused. Normaalne kaal on tal 2,36 t, meie oma kaalub 2,51 t.

#### Aga samas navigatsioonilise osa viskate ju lihtsalt õlale.

Jah, need asjad on suhteliselt vanad, enamik 5–6 aastat, mõni veelgi vanem, ja kindlustus nende kadumise korral midagi ei maksa. Praegu kõik töötab, mis mõtet on neid uuendada. Vanade eest ei saa ju midagi, ja uued maksavad hingehinda. Kui miski kokku kukub, siis tuleb muidugi uus osta. Kuid enne pole põhjust. Nii et autopiloodid, navigaatorid, logid ja muu on kõik nii tehtud, et saan need klõpsti lahti võtta, lähevad kandekoti ja tulevad sellega koju. Ning elavad mul niimoodi paremini, kui et oleksid kogu aeg paadis. Nii et lähen iga kord oma 50 000 kroonise kotiga koju ja

tagasi... Üks mure, et võib millelegi otsa sõita. Ja teine, et kui tagasi tuleb – poomide vahe on 3 meetrit, aga navigaatori täpsus 1,8 m, nii et teoreetiliselt võib valesse lahtrisse pörutada.

Elektrooniline kaart on mul olemas; töötab päris hästi, ainult et arvuti ekraan on nii valgustundlik, et ainuke koht, kus saan navigeerida, on kõhuli ahtrikois, kus kõige pimedam. Kuid see asend ei ole eriti mugav. Õues rooli kõrval aga ei näe laptopi ekraanilt päevavalges mitte midagi. Korralike kaartide olemasolu on kõige tähtsam, siis tead, mida teed ja kuhu lähed.

Kord juhtus niisugune tore nali. Autopiloodil oli mul kaugjuhtimispult, millega sain teda juhtida. Kole palav päev oli, luugid kõik lahti. Lamasin päris ees võõris, mootor taga käis; see väike pult oli käes. Teised olid all paadist läbijooksva jahutava



õhu käes. Järsku hakatakse minu ees ühel teisel purjekal hirmsasti karjuma ja vehkima. Mis lahti, mootor järsku põleb või? Aga ei midagi; sõidan edasi. Siis karjutakse: te pidite meile otsa sõitma, teil pole ju kedagi roolis! Siis tegin sealtsamast näiteks 360 kraadilise pöörde: on küll roolis. See vihastas neid veel rohkem. Aga no miks peaks ebamugavalt elama, kui mugavalt saab.

#### **Kaugel ära olete käinud?**

Ega kaugel ei olegi, ainult Helsingis. Ülemerepurjetamine mulle ei istu – metsikult igav. Palju meid ikka pardal on – olen ise purjetamise ajal praktiliselt kogu aeg roolis. Normaalse tuulega teeb autopiloot selle töö küll ka ära. Aga vahis peab ikka olema. Kuid üksnes Kalanasse on Sandhamnist 100 meremiili – terve ööpäeva töö. Tallinna läheb 2–2,5 päeva. Ja mootoriga küll ei hakka nii pikka juppi ajama, sel pole mingit mõtet. Muidu on mootoriga ka mõnus sõita, kui tuul vaibub – olen kõikvõimaliku summutamiseks teinud, ja väljas olles ise üldse mootorit ei kuulegi, ning sees võib vabalt häält tõstmata rääkida.

#### **Miks ikkagi jahi valisite, kui sellega saab ainult 5–6 sõlmega edasi?**

Kaatriga sõitmine on – transport. Purjetamine on sport. Astud jahi pardale, ja satud totaalsesse miljööse, mis alati töötab. Jahil saad liikudes kõik elutarviliku ära teha – süüa keeta jms. Mootorpaadis ei tee midagi peale sõitmise, käib loks, vahid aga ettepoole ja ootad päralejõudmist. Purjetajad räägivad purjetamisest enesest ja vahel sekka, et oli tore sadam ka. Kaatrimed räägivad aiņa, et oh kui kihvtid sadamad. See vahe on väga sümptomaatiline. Mis ma neist sadamaist vaatan, mul on siin 30 000 saart. Iseasi, kui midagi kusagil toimub, mida vääriv vaadata.

#### **No aga Eesti sadamaid võiks ju vaadata.**

Huvi pärast võib Eestis ka purjetades ära käia, kui enne käinud pole. Vaatad kõik üle – täitsa priima. Korra käinud, tasub kümne aasta pärast uuesti tulla. Aga külalissadamad on Eesti rannikul ainuvõimalikud, sest Rootsi või Soome saarestikku ju ei ole. Varju saada on praktiliselt muidu võimatu, kui ei peab mingi sadama üles leidma. Kui sul meeldib sadamate vahet sõita, siis selleks on Eesti rannik kena koht. Aga oleks juhtunud, et oleksin Tallinnas tööd saanud, siis oma jahti poleks ma sinna vedanud. Kuigi, üle päeva spordi põhimõttel purjetamas käia oleks seal

ka okei. Aga muidu... Kõige lähem koht oleks Lohusalu; Loksale võiks ju sisse minna, aga keda seal kai ääres loksumine huvitab...

#### **Kas teie pere vaba aeg kulub üksnes purjetamisele?**

Eesti vabanemine on mu purjetamisele kõva pööna pannud – pool vabast ajast on läinud Eestis käimise peale. Küll mitte purjetades. Nagu üks tuttav daam ütleb: “No pidime me siis esmaspäeviti seal demonstreerima käima”... See on muidugi naljaks öeldud. Aga huvid on tõepoolest muutunud, oleme igal suvel paar nädalat Eestis olnud ja sellega samaväärselt vähem purjetanud.

Elustiil on suve ajal olla neljapäevast pühapäevani purjetamisega seotud. Üksvahe oli mul niisugune väike elektriseadeldis, mis igal nelja-

da oleme haiged olnud. Hooaja lõpetame normaalselt oktoobri keskkel.

#### **Väidetakse, et jahiga on kole palju tööd, teda peab kevadeti kohutavalt vantsima: puhastama, silutama, värvima...**

Oleneb, kui palju ta sinu meelest läikima peab. Mu paat on 19 aastat vana, muidugi mõni kontakt oksüdeerub, pump ütleb üles jne. See on normaalne. Nii et kõige suurem töö on kevadelt ta läbi vaadata, et kõik korras oleks. Kahe inimesega teeb pesemise, puhastamise ja põhjavarvimise töö kahe päevaga ära. Pluss ülejäänud ülevaatuses päev ehk veel otsa. Kui midagi otseselt parandada pole.

#### **Seda keegi üle vaadata ei taha, et kas on ka küllalt ohutu riist, millega teie vee peale lähete?**



**Purjetamine peab mugav olema!**

päeval kell kuus löi elektri paadis peale, pani külmkapi tööle ja veeboileri sooja ning laadis akud. Kui seda polnud reedel kella kuueks välja lülitatud, siis lülitas ise ennast välja.

Sel alusel on praktiliselt kõik asjad pardal, suuremad riided, õlledveinid ka, tuled ainult, karbonaadid või muud toidumoonakotis ja navigatsioonivarustus õlal. Nii kui paati sisse saan, läheb käekell sahtlisse – nii sümboolselt, sest paadis on oma kella ikkagi olemas. Aga ajal pole enam mingit tähendust. Purjetades ei saa kuhugi kiiret olla. Magame ka mõlemad paadis paremini kui tihtipeale kodus.

Tänavu on ilmad nii pagana kehvad olnud, et pole vahel lihtsalt viitsinud purjetama minna. Vanasti sai küll iga ilmaga käidud. Viimasel aprillil peab olema esimene sõit, ja seda oleme teinud 30 aastat, väljaarvatud kolmel korral. Üks kord lüüsid streikisid, ja me ei saanud Mälariist välja, ja kaks kor-

Selle vastu ei tunne keegi huvi. Mina otsustan, kelle pardale lasen ja vastutan aluse merekõlblikuse eest. Võib ükskõik mis sõel olla: kui mina tahan sellega purjetada, siis on mu oma asi. Kellelgi teisel ei ole sellega pistmist. Kõige vähem ametivõimudel. Kas mul on 5 päästevesti ja 20 inimest, pole ka kellegi asi. Küll on kogu aeg kõne all olnud, et nõudmisi kainusele jne. peaks karmimaks tegema. Minu põhimõtteks on vana tarkus et “võta naps ja pea aru”, aga kui võetakse liiga, nii et alust enam normaalselt ei saa kasutada, siis leian küll, et selle kohta peaks mingi norm olema.

Iga kuu on siin Rootsis midagi juhtunud. Jumal tänatud, et vähe. Meil siin Stockholmi piirkonnas on ju oma 100 000 alust. Kui aastast juhtub 4–5 õnnetust, kus inimesed viga saavad ja võib-olla 30 upub, peamiselt kalapüüdmisel, siis on see nii väike arv, kuid ajalehed puhuvad kõik juhtumid üles ja nõu-

takse jälle juhilube ja muid kitsendusi.

Kõige hullemad on need, kes äkki niipalju raha saavad, ja mootorpaadi ostavad. Ostetakse siis ju mitte niisugune, mis teeb 8 sõlme, vaid see, mis teeb 40 sõlme. Ja arvatakse, et see on auto. Aga esiteks, tal ei ole pidureid. Ja teiseks, sa tüürid sabaga, mitte ninaga. Mis teeb ju tohutu vahe, kui hakkad kusagil keerama. Ja kolmandaks pole neil aimu merereeglitest ega oska nad navigeerida. Ja siis lähevad karile või isegi põhja. Tuleb niisugune purjepaadist 10 m kauguselt täie auruga mööda ja ei vaata tahagi. Samamoodi hullud on ka need purjetajad, kes kogu aeg teed nõuavad. Purjetajal on mootorpaadi ees alati eesõigus. Kuid ei pea ju provotseerima.

Vahepeal oli olukord hea. Niikaua, kui Rootsi majandus oli pingeline, olid neil paadid, kes nendega harjunud olid, ja nemad ei teinud sigadusi. Nüüd, kui majandusseis on paremaks läinud, on näiteks tänava Rootsis müüdnud ära samahästi kõik, mis olemas – aluseid ei ole saada. Palju on ostjate hulgas neid, kel see esimene paat, võib arvata. Aga eks elu õpetab, ja loodetavasti nad õpivad.

Eestis on see buum alles ees, aga küllaltki huvitav on see kaatrite rida, mis Pirital näha, kõik ahtriga seespool. Olen seal mõnikord jalutanud. Ei tea, kui palju nendega väljas käiakse. Aga pardal pidu igatahes peetak-

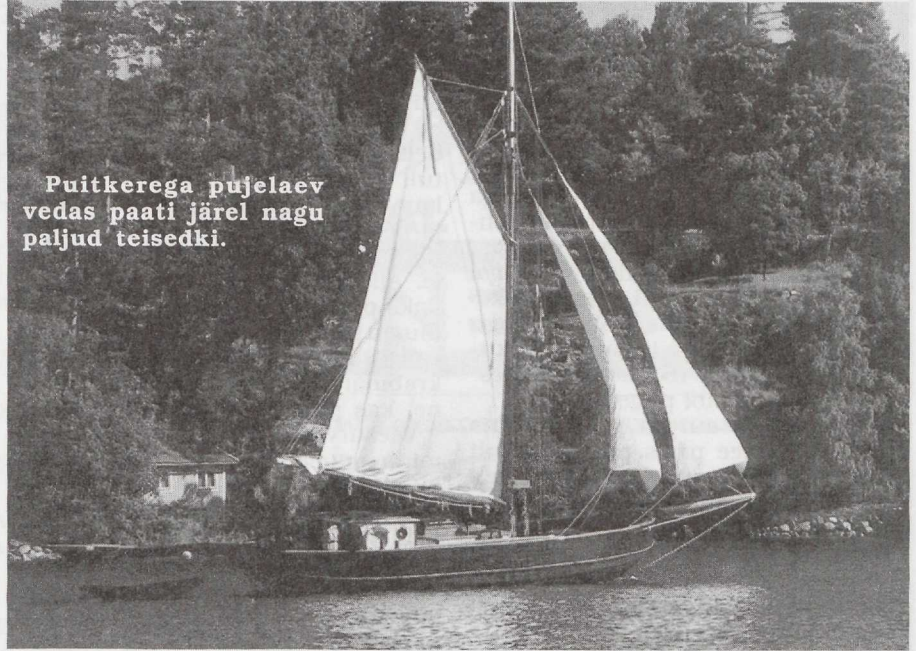
se. Ahtripingi pikkus on ka ilmselt oluline. Aga igal lollil oma lõbu. Kuisul on nii palju raha, et ei tea, mida sellega teha, siis on see muidugi sinu asi.

Ilusal suvepäeval tuleb paate vastu ja läheb mööda. Kohtastme mereskaute "Midnight Funil", purjetamiskooli kummipaadis, aeglaselt põrisevat kollast vesilennukit, punaste purjedega suurt puitpurjekat, ja vaateid – nagu postkaardil. Ülal lendas mööda tulipunane haigetranspordi kopter. Uus

nähe, millele Peet Kokla viitab, on see, et noored ostavad vanu odavaid paate, kulutades näiteks 10 000 SEK-i nelja peale, teevad korda ja sõidavad. Nii on purjetamine ka järgmises põlvkonnas siiski elus.

19 meremilli Stockholmist saarestikuvaateid Eesti lipu all, on pead tuulutatud ja peremees pakib navigatsioonivarustuse paneeli jälle olakotti. Järgmise nädalalõpuni.

Madli Vitismann



Puitkeregaga purjelaev vedas paati järel nagu paljud teisedki.

## "Meremehe" ristsõna

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	M	
11							12		13		
14					15		16				
17			18		19		20				
21								22	23		
24				25		26		27			
28	29	30			31				32		
33		34					35	36			37
38		39		40		41	42				
43		44				45					
46			47		48		49	50			
51						52					

PAREMALE: 1. Viimastilise laeva neljas mast. 11. Vahemere äärne riik. 12. Eesti saar. 14. Veetsõidukid. 17. Rohuväljakul. 19. Ana partes aequales = võrdsete osadena (lühend). 20. Nägemisvõimetu. 21. Prantsuse näitekirjanik, "Lenoiri saarestiku" autor (1899–1989; eesnime esitähth ja nimi). 23. Ehitus (lühend). 24. Vulkaani koonuse kulumisel jäänukina säilinud kivimkeha lõõri asukohas. 25. Kokk (saksa k.). 27. Teisteta. 28. Kala püüdma (rootsi k.). 31. Straps (eesti k.). 33. Juunior (lühend). 34. Saared Kolga lahes. 36. Udemekke. 38. Odra jõe saksa nimi. 40. Ankrüküüs (hispaania k.). 42. Kalamari (vene k.). 43. Sina (saksa k.). 44. Vilets jook. 45. Noorel naisel. 46. Peremehed, valdajad. 50. Härjarakend. 51. Tervendada. 52. Pikanäpumees.

ALLA: 1. Balti Laevaremonditehase peadirektor (nimi ja eesnimi). 2. ... meri – Vahemere osa. 3. Eesti helilooja, "Laevniku laulu", milles sõnad "Laev tasa kiigub lainetel...", autor. 4. Viga. 5. Husaarikuub. 6. Niué saare tähis. 7. Merelise nimega Eesti helilooja (1882–1963; eesnime esitähth ja nimi). 8. Ante meridiem = enne keskpäeva (lühend). 9. Aastaaeg. 10. Suurbritannia jõgi, mille alamjooks on maailma suurima liiklusega vetee. 13. Rahvas Amuuri alamjooksu ja Jaapani mere vahel. 15. Sadamalinn Hispaanias Galicias. 16. Ajajärk. 18. Saar Koolimäe lahes Lahemaal. 22. Kala luustiku osa. 25. Kutselised kalapüüdjad. 26. Do-diees. 29. Eralduma. 30. Soome keel (lühend). 32. Saar Liivi lahes. 35. Ürgaeg. 37. Iialgi. 39. Liikuv, rahutu. 41. Härdalt paluv. 47. Nikaraagua riigitähis. 48. Käesoleval aastal (lühend). 49. Date = kuupäev (lühend).

Koostanud Märt Kullo

## Kirjad Taanimaalt 5

# Ahoi, „Meremees“!

Kirjutan uuesti suitsutuukri õpusest, sest kiri oli teieni jõudmata vist kuhugi neti avarustesse hulku-ma läinud. Täna harjutasime suitsutuukrite tööd.

### Suitsutuuker

on inimene, kes peab, hapniku-mask peas, –balloon seljas ja tule-kindel kostüüm üll, roomama suitsuga täidetud pimedas labürindis, et sealt inimesi päästa. Hapnikuballoon seljas oli minu väikese kogu jaoks üsna raske ning kogu selle kaadervärgi, kostüümi, kiivri ja kinnastega liikumine ja liigutamine üpriski kohmakas. Tundsin teravat vajadust suuremate muskliste järele! Aga igal asjal on ka omad head küljed: väikesel inimesel on jälle lihtsam kogu selle kaadervärgiga igasugustes kitsastes tunnelites roomata ja väikes-test aukudest läbi pugeda.

Pimedas ja suitsu paksult täis ruumis oli see päris põnev, ainult põlved on suurest roomamisest hel-lad ja pärast olime tahmased nagu tondid! Kartsin algul, et mul tuleb klaustrofoobia peale seal kitsas ja pimedas labürindis, aga kõik oli psüühilises mõttes OK! Põhiline oli säilitada külma verd, mitte hakata rabistama ja selle tõttu üleliia hapnikku tarbida.

Takistusi oli teel igat sorti: küll ootamatu pööre, küll redel otse üles; või sai pind jalge alt otsa ja redel viis püstloodis alla; lahtine paneel, mille alt tuli seda peaga ära lükates läbi roomata, veerevad torujupid jalgade all, kiikuv pind, ukсед igas suuruses, alustades koerakuudi omast; kitsas ja madal tunnel, umbes kere suuruse läbimõõduga mulk tunneli lõpus, nii et ballooniga läbi ei mahu jne. Füüsiliselt väsitab kõige rohkem selle raske balloonikaadervärgi seljas tarimine. Mina tegin kõik selle ilma probleemideta läbi, aga meil on üks pisut paks ja laisk poiss rühmas – tema katkestas ja langes välja.

### No järjest karmimaks asi läheb!

Eile piinati meid ainult suitsuga, täna kärsatati lausa tules! Hommi-kul avariikooli jõudes toppisime oma tulekindlad tunked, hapnikumaskid, kiivrid ja kogu õhuballoonikaadervärgi jälle selga ning marssisime ühe kurjakuulutatavalt musta ja nõ-gise metallist monstrumi juurde. Seal kamandati kõik see mees kohe üles „tekile“ ja instruktorionu näi-tas leebelt naeratades üht luuki te-

kil ja selle taga avanevat nii umbes 5 m sügavust käiku püstloodis otse „laeva“ sisemusse.

Lähemal silmitsemisel, kui silmad augus valitseva pimedusega harjusid, ilmnes, et ei tulegi päris otse hüpata, vaid ikka redelipoiss viib alla. Ette näidanud mõned võtted tuletõrjevooliku käsitsemiseks, jõudiski järg musta augu kätte. Seal oli tõesti kole, must ja kuum nagu põr-gu eeskojas! Point seisis siin selles, et mustast august, millest pahaen-delist paksu musta tossu välja ajas, tuli esimesel paarilistest, vett purskav voolik jalgevahel, sisse ronida, ja peale seda, kui ta alt hõikas, ron-nis järgmine mees/naine talle järe-le. All (loe:laeva sisemuses) põlesid kaks pimedat ruumi (ikka seda ilget musta tossu ajades), mis tuli liht-salt ära kustutada ja siis kribinal-kribinal üles tagasi ronida. Imeliht-ne, kas pole!

Veesurve oli nii umbes 8 A, nii et minusugusel kõnnil andis ikka vool-ikut kogu jõuga kinni hoida, et mit-te voolik ei teeks minuga, mida tah-hab, vaid vastupidi. Välja roninud, olime mustad kui tondid ja kogu sel-le kaadervärgiga poolkükakil „laeva“ pimedas sisemuses ringi rahmelda-mine võttis parimadki poisid päris võhmale.

See oli siis ennelõunane

### näpuharjutus.

Kogenud tuletõrjujad, nagu me oli-me, asusime peale lõunat „suure lae-va“ kallale. Suure laeva sisemusse viis suur luuk (kohe algusest peale oli mul selle luugi suhtes kahtlusi, mis hiljem tõeks osutusid) ja niipal-ju tundus algul asi leebem olevat, et luugist viis alla korralik trepp. Suure laeva sisemuses jätkus toimetamist 5-liikmelisele rühmale.

Kõigepealt pidid esimesed kaks avama luugi, mis tähendas seda, et paaarilistest nr. 1 jahutas, see tähendab lasi lakkamatult survevett luugile ja nr. 2 (mina) pidi riivid lah-ti tegema ning luugi üles kangutama (mida mina, vaatamata kangelas-

likele katsetele, üksi ei suutnudki!), seejärel kustutama tule trepi alt ja trepi ümbrusest ning alla sööstma. All (pimedas ja paksus tossus nagu ikka) põles ühe koridori peal 5 kin-nist „kajutit“.

Esimene paar pidi poolkükakil asendis edasi roomama, leidma pak-sus suitsus ukse, avama ukseriivi ja siis lipsti, lipsti, üksteise järel tulekahju kõigis kajutites kustuta-ma. (Mul tundub praegu kirjutades-ki, et kusagilt tuleb seda jäledat tos-suhaisu, aga küllap ma ise haisen!)

### See ei olnud aga veel kõik!

Ees ootas „masinaruum“! Üksteist ja seinu kobades leidsime masina-ruumi ukse ja riivi päris nobedal ning avasime selle, suunates veejoo uk-sele. Siinkohal pidid appi asuma kaasvõitlejad ja meie tõmbusime liht-salt ukse kõrvale, et neile pimedas mitte jalgu jääda. Kolm vaprat värs-ket võitlejat tormasid (kui seda pi-medas, tossus ja kuumuses edasi-kobamist võib tormamiseks lugeda!) trepist alla masinaruumi, ühenda-sid seal pimeduses kobades voolikud veepumbaga ja nende kustutada oli 4 „laoruumi“ alumisel tekil.

Meie sel ajal muudkui kükitasime (või istusime, kes kuidas) ja püü-d-sime võimalikult vähe hingata, et õhku balloonis lõpuni jätkuks. Va-hepeal hakkas tagumikualune juba päris kuumaks minema, aga õnneks said kaasvõitlejad tule kustutatud ja leidsid ka üksteist pimeduses üles ning suundusid välja.

Meie, veendunud, et ülejäänud on väljas, avastasime, et üks meie ruum on uuesti põlema hakanud ja tormasime vapralt uuesti tulle. See käis vilunud tõrjujate käes juba nagu käkitegu! Seepeale oligi jäänud veel iseenast välja vedada ja vool-ik üles sikutada.

Kõige raskem oli minu jaoks füüsi-line pool – ei ole ikka meestega võrd-selt rammu, et luuki sikutada või jul-gelt juga juhtida! Psüühika poole pealt võin öelda, et põhiline on mitte paanikasse minna, säilitada seal kuumuses külm pea ja arvestada kaaslasega ning aru saada, mida ta sulle oma maski seest mõmised.

Ja peale kõige muu on mu põlved sinised kui potipõhjad, nii et enne suve pole vist mingitki lootust pük-sata käima hakata! Tuli välja, et tun-kede põlvedel peaksid küll pehmen-dused olema, aga kuna mulle satt-us vist veidi liiga suur number, siis rippusid põlvepehmedused kusagil kannu juures!

Ise ka ei usu, et kõik selle läbi olen teinud!

3.–4. aprill

Tervitades **Merike Kahju**



## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

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

PAREMALE: 1. Aquileia. 9. Aod. 12. I.-I. 13. Ura. 14. J. Banks. 15. Laevaarstid. 18. Vesikaar. 19. Aju. 20. EVA. 21. Sikh. 22. Iran. 23. Eedom. 26. Silk. 27. N.D. 28. Laam. 29. Io. 30. Matve. 32. Amman. 34. Op. 35. Nire. 36. Ea. 37. Ase-taks. 39. U.K. 41. Virtsu. 44. Šaiba. 46. Adra... 47. Tšarter. 49. Derviš. 50. Mälk.

ALLA: 1. Allveelaevad. 2. Q-laev. 3. Uue sadama ... 4. "Irvise". 5. Laakimine. 6. E. Jaaksoo. 7. Ibrahim-paša. 8. Aa. 9. Antarktis. 10. Okijan. 11. D.S. 16. Sri Lanka. 17. Dundee. 24. e.a. 25. Omastav. 31. Vrubel. 33. Maide. 38. Tušš. 40. Kark. 42. RRR. 43. -sti. 45. Itä. 48. Rm.

# KUKU

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



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

# MERETUND



## Laev-restaurant

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

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

Tel 6623777, Fax 6318444

Tänavu pääses "Admiral" üle hulga aastate jälle merele.  
Aurulaevaga sõita on ikka hoopis teine asi!



Madli Vitismanni foto

Eesti  
Meremuuseum  
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon  
Eesti merenduse ajaloo

Fotonäitus "Meri lapse pilgu läbi"  
(kuni 17. detsembrini)

Näitus "500 aastat  
tuletorniteenistust Eestis"  
(alates 22. detsembrist)

Operatiivteabe stend ja vitriinid  
"Lennuki" ümbermaailmareisist  
Avatud K - P kl. 10 - 18  
Telefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"  
Admiraliteedi basseinis  
avatud 16. detsembrist K - P kl. 10 - 18

Allveelaev "Lembit"  
Pirita sadamas (Regati pst. 1)  
avatud kell 10 - 16  
Suletud esmaspäeval ja reedel  
Telefon 6 398 024

TÖNISMAGI 2  
15189 TALLINN  
MARS TLN 574640 260  
EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU

Indeks  
69859

11. detsembril seisid  
AS Tallinna Sadam  
sadamates:

## Kes meil käivad

### Vanasadamas

Kaubalaevu ei olnud

### Muuga sadamas

"LMZ Valia" (Küpros) – laadib vedelkütust  
"Moskovskiy Festival" (Malta) – laadib  
vedelkütust  
"Isola Turchese" (Malta) – laadib vedelkütust  
"Volgo-Balt 230" (Vene) – laadib turvast  
"Muhu" (Eesti) – laadib väetist  
"Elizbeth" (Panama) – laadib alumiiniumi  
"Lehola" (Eesti) – lossib sõidukeid  
Reidil "Alambra", "Nordica" ja "Bregen"

### Paljassaare sadamas

"Seagull" (Belize) – arestitud  
"Rand-2" (Eesti) – lossib kala  
"Szczecin" (Küpros) – lossib kakaoube  
"Volgo-Balt 209" (Vene) – laadib alumiiniumi  
"Volgo-Balt 105" (Vene) – laadib väetist  
"Baltiyskiy-108" (Vene) – laadib saematerjali

### Paldiski Lõunasadamas

"Aksay" (Vene) – laadib paberipuitu

Eesti Merelaevanduse  
laevade asukoht  
11. detsembril

## Neile, kes ootavad...

"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Tuapest  
Vasilikosesse  
"GUSTAV SULE" – teel New Yorkist  
Paranamasse  
"HARJUMAA" – Tunises  
"SAKALA" – teel Casablancast Hamburgi  
"LARISSA" – väljus Dublinist  
"VALKLA" – teel Doualast St. Malosse  
"KLOOGA" – Hamburgis  
"SOODLA" – teel Bandirmast Setubali  
"LEHOLA" – Muuga sadamas  
"LEILI" – Tunises  
"LEMBITU" – teel Dublinist Liverpooli  
"VARBOLA" – väljus Dublinist  
"HAAPSALU" – Helsingis

"NARVA" – Århusis  
"RAKVERE" – teel Steen Bankist Pireusse  
"TRANSEST TC" – Kielis  
"TRANSBALTICA" – Helsingis  
"DIRHAMI" – Felixstowe's  
"KALANA" – Hamburgis  
"KURKSE" – Tyne Dockis  
"MUUGA" – Antwerpenis  
"VIRTSU" – väljus Muugalt  
"KAPTEN KONGA" – Riias  
"KAPTEN VOOLENS" – Glasgow's  
"MEHAANIK KRULL" – Warrenpointis  
"NEPTUNIA" – ajarendil  
"VALGA" ja "VILJANDI" – laevapereta rendil