



Ilmub alates
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 7 (227) 2000

MEREMEES

Hind 14 krooni



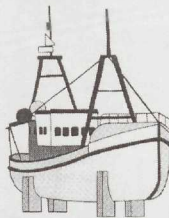
"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



PÄRNU LAEVATEHAS



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



T&E ESCO TEENINDUSE AS **ESCO**



M E R E M E E S

Nr. 7 (227)

2000

PAKUME LUGEDA:

Merenduse ohutuse arengust	4
Kaupa rohkem kui nelja laeva jagu SADAM	5
Kunda sadamas uus kai	6
Suurim merereostus	8
Kesklinna kai ääres on vaikne elu	11
Kas nüüd saab "Estonia" rahu?	9
Linnad koos, riigid eraldi	10
MEREHARIDUS	
Merekoolil uus nimi ja uus rektor	14
Kes ei lähe edasi, läheb tagasi	15
MEREPÄÄSTJA	
Merereostust hakkab tõrjuma piirivalve	16
"Aldebaran" jääb Hiiumadalale	17
Puhkusel võib kõike juhtuda	18
Piirivalvurid päästsid hulga inimesi uppumissurmast	19
Mäng on tõsine asi	20
Vastastikku tutvumas	21
MEREVÄGI	
Balti Miinitõrjedisjon 2-aastane	22
Kaitsja nimega "Beskytteren"	26
Prantsuse patrull-laeva visiit Tallinna	27
Veeremi- ja parvlaevanduse tulevikusuundumusi Põhjamaades	23
"Suure Tõllu" regatist	24
TURISM	
"Tourest 2000" senistest pisem	25
"Meremehe" ristsõna	25
Kuninga kiire kaater	28
JÄRJEJUTT	
Kirjad Taanimaalt IV	30

Esikaanel: Kiirpaadi- ja kopteriõppusel Kopli lähel harjutasid 24. augustil üheskoos meremehed ja lendurid. Lendureil oli huvitav olla vees, meremeestel õhus. Madli Vitismanni foto

"Meremehe" kodulehekülg www.online.ee/~meremees

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Esprint"

Toimetuse lõpetas selle numbriga töö 12. oktoobril

Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

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

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:
6461 318
NMT 052 38 088
GSM 050 38 088
e-mail: meremees@online.ee

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Nemad teevad aja- lehte - mitme värviga

Rootsis ilmuvast kümmeaastast merendusväljaandest on "Meremehe" enim ühist reederiühingu ajakirjaga "Svensk Sjöfarts Tidning" ("Rootsi Merendusleht"). Selles on laevandusuudiseid oma toimetuselt, artikleid nii omadelt kui välisautoreilt, kodulehekülg. "Meremehe" on selle ajakirjaga uudiste vahetamise kokkulepe.

Sarnasus piirdub paraku teemavallikuga. Kõik muu on erinev. Tegu on Skandinaavia suurima merendusajakirjaga, mis püüab arvutiajastuga kohaneda, saates tellijaile kaks korda nädalas elektroonilisi uudiseid ja pakkudes kodulehekülje abil nii vahelejäädud numברי järeteellimust kui ka värsked uudiseid, fotosid ja linke. Kahe nädala tagant ilmuv pabervariant on värviline, läikpaberil, asjaliku sisu mahult reklaamiga pooleks.

Iseseisva ettevõtte peab merenduslehe kirjastus end ülal niihästi 6000 tellija abil kui ka (Eestiga võrreldes soolaste) reklaamihindadega, ent seetõttu on ajakirjanike osakaal 30-liikmelises toimetuses ja talituses vaid veerand. Peale ajakirja tavanumbrite koostatakse teemanumbreid, nt. ro-ro-laevandusest või sadamaist, antakse välja kaht ingliskeelset aastaraamatut trükiarvuga 22 000, sest neid vajatakse raamatukogude ja õpikuina; illustreeritud laevaregistrit ja ka merendusraamatuid.

Alates 1905. aastast on ametis neljas peatoimetaja, neljakümnene energiline kaptenidiplomiga Rolf Petrénilsson. Nõtke sulega endine õppejõud, kes arvab, et võiks praeguses ametis ka pensionini töötada - töö on huvitav ja palk nuriseda ei lase. Oma korrespondent on väljaandel nii Soomes kui ka Norras.

Aja märgina on sõna "svensk" ajakirja päises viimastel aastatel väiksemaks jäänud, suuremaks muutunud aga ingliskeelne nimi "The Scandinavian Shipping Gazette", viidates toimetuse ambitsioonidele. Ka kodulehekülje aadress shipgaz.com on sama päritolu.

Samaks on jäänud ajakirja embleem: purjelaev lainete vahel. Käesolevas numbris on see sponsoriküljel, sest lahke kutse "Meremehele" osaleda toimetuse külalisena Malmö merenduskonverentsil on sellist suurusjärku. Edaspidi aga märgistab purjekas sellest ajakirjast tõlgitud uudiseid.

* * *

"Meremehe" tellimishind tõuseb 180-krooniseks. Mitte välismaise eeskujuga pärast, vaid seetõttu, et Eesti Post korrastas hindu. Õiges suunas, teenuste hinnakirja järgi, ainult et suhteliselt odavamal väljaandel tuleb see paratamatult hinnale lisada. (Varemail aastail oli teenustasu protsentides väljaande hinnast.) Ka üksikmüügi hind tõuseb, aga selleks, et see enam läheneks tegelikele trükikuludele. Peatoimetaja

Merenduse ohutuse arengust

Tänapäevase meresõiduohutuse mõistega võrreldes oli iidsetel aegadel tegemist hulga piiratuma ja abstraktsema arusaamaga. Meremehed seisid pidevalt silmitsi hädaohtudega. Ellujäämise võimalus oli otseselt seotud kogemuste, hea tervise ja ka lihtsalt õnnega. Ohutuse teadvustamine oli kaudne. Nii andsid laevaehitajad omi kogemusi põlvest põlve edasi, omamata mingeid kirjapandud nõudmisi, mida oleks tulnud järgida - tegutseti nn. katse-eksituse meetodil.

Juba Rooma Impeeriumi päevilt

võib leida esimesi kirjalikke märkmeid navigatsiooniohutuse kohta - ohutu meresõidu jaoks oli määratud kindel periood aastas. Samasse ajajärku jäävad ka kaptenile pandud kohustused ja vastutus ohutu meresõidu eest. Aja edenedes on arenenud tehnika ja täiustunud laevad. Seda arengut on saanud ka merendust puudutava seadusandluse areng - pidev täiustumine ja muutumine laiahaardelisemaks.

Üheks verstapostiks sai 17. sajandi lõpul Londonis Edward Lloydi Kohvimajas tegutsenud klubi, millest hiljem kujunes välja *Lloyd's Register of Shipping*. See organisatsioon andis välja esimese laevade registriraamatu. 1760. aastal avaldatud nn. "Roheline raamat" sisaldas ainul Inglise lipu all seilavaid aluseid. Lisades välislippude all sõitvad laevad, loodi sellest ühine register e. "Lloyd's Register of Shipping". Registriühingute tulek tõi endaga kaasa ka uue meresõiduohutuse taseme tekke.

Sellest ajast saadik on meresõiduohutust üha rohkem mõjutanud erinevad organisatsioonid ning nende areng. Üheks suundumuseks sai rahvusvaheliste organisatsioonide teke. 1848. aastal kirjutas Prantsusmaa alla dokumendi, millega liitus juba varem Inglismaal kehtestatud reeglitega aurulaevade navigatsiooniliste signaalvahendite kohta. Tegemist ei olnud küll rahvusvahelise konventsiooniga, kuid esimese sammuga selle suunas.

Meresõiduohutuse ajaloos võib leida huvitava tõsiasi - ikka on suurte õnnetuste ja katastroofidega käsi käes arendatud ja täiustatud laevade ohutust puudutavat seadusandlust. Nii põhjustas 14. aprillil 1912 uppunud "Titanic" ülemaailmse poleemika laevade ohutuse vallas. Selle tulemusena kogunes 1914. a. jaanuaris Londonis rahvusvaheline konverents, millel võeti vastu esimene "Inimelude Ohutuse Konventsioon Merel" ehk SOLAS.

Tänapäeva mereõiguse omapära

on, et eri õigusdokumente on väga palju. Selle üks põhjusi on meren-

duse ohutusega seotud allikate paljusus. Tegemist on nii rahvusvaheliste kui ka riiklike organisatsioonidega, seltside, liitude, ühingute ja klubidega. Igaüks neist esindab mingit kindlat huvirühma koos oma spetsiifiliste soovide ja nõuetega, mis omakorda kajastuvad kaasaja seadusandluses. Nii on olemas näiteks valitsustevahelised organisatsioonid, nagu ILO, ITU, WMO, mis on otseselt seotud ÜRO süsteemiga. Neile lisanduvad regionaalsed ning eri merendusharusid (laevaehitajad, laevaomanikud, meremehed jne.) esindavad organisatsioonid. Lisaks moodustavad eraldiseisva osa klassifikatsiooniühingud, mis on omakorda koonnud neid ühendavasse organisatsiooni IACS.

Kõige olulisem roll on Rahvusvahelisel Mereorganisatsioonil ehk IMO-l. Oma motoga: "Ohutumad laevad ja puhtamad ookeanid" ühendab IMO 157 liikmesriiki ning kaht assotsieerunud liiget. Tegemist on valitsustevahelise organisatsiooniga, mille ülesanne on tehniliste standardite ja juriidiliste abinõude väljatöötamine ning kehtestamine eesmärgiga suurendada merenduse ohutust ja vältida keskkonnareostust laevadelt. Üks funktsioone on standardite, so. rahvusvaheliste konventsioonide ja reeglite, nagu näiteks SOLAS, COLREG, STCW ja MARPOL, kehtestamine.

Huvitav paradoks

on maailmas meresõiduohutust puudutavate standardite osa. Need on peaaegselt kontsentreeritud laevade ja nende tehniliste nõuete kehtestamisele, jättes inimese enda peaaegu kõrvale. See on üllatav ja näib ebaloomulikuna, sest statistika kohaselt on inimese otsene osa 65% kõigist juhtumitest, 25% puhul on tegu inimese kaudse süüga ning ainult 10% juhtumite põhjus on masinate ja seadmete rikked. Viimatimainitu puhul on tegemist juhtumitega, kui vaatamata sellele, et seadet või masinat ekspluateeriti vastavalt kõigile nõuetele, tekkis avarii. Protsendil võivad mingil määral erineda, tulenevalt statistiliste andmete kogumisviisist, kuid see ei muuda inimvea olulisust.

Tekib küsimus, kas on võetud midagi ette, et vähendada inimveast tingitud õnnetuste arvu. Praegu on selles vallas määravaks kaks rahvusvahelist dokumenti: STCW ja ISM koodeks. Jälgides veel evitamisjärgus oleva ISM koodeksiga seonduvat, võib näha, et laevaomanikud on jaotunud kolme rühma. Esimene - need, kes juba enne ISM koodeksi kohustuslikuks muutumist olid loonud oma firmasise ohutu korraldamise süsteemi. Teise, kõige suurema rühma moodustavad need seltsid, kes on sunnitud järgima ISM koodeksi nõudeid edasiseks laevandusturul püsimiseks. Kolmanda rühma laevaomanikke esindavad vaesed kompaniid ning tihtilugu ühe-kahe laeva omanikud, kes on sunnitud turult lahuma, sest nende tegevus muutub ebarentaabliks.

Analüüside teise rühma laevaseltside probleeme ISM koodeksi evitamisel, on eksperdid leidnud, et tihti on tegu süsteemi loomisega süsteemi pärast, mitte aga ohutuse suurendamise eesmärgil. Põhjuseks on ühelt poolt pealesuruvad tähtajad ja teiselt poolt väär mõtteviis ning arusaama puudumine. Tihtipeale ei teadvustata inimveast tingitud vigade suurust ning nende põhjuseid.

Miks inimene eksib?

Ühena paljudest põhjustest võib välja tuua stressi, mille põhjused jagatakse kuude rühma:

- töö intensiivsus;
- ajafaktori mõju;
- isoleeritud töökoht ja ühiskond;
- ühekülgne ja monotoonne töö;
- ebapiisav liikumine;
- välismõjurid (müra, vibratsioon, kõikumine jms.);

Vaadeldes kasvõi neid faktoreid kui üht osa inimveast tingitud õnnetuste põhjuseid, võib väita, et nii tänapäeva seadusandluses kui ka laevaomanike suhtumises on selles valdas suuri puudusi. Kuigi on märgata positiivset liikumist inimvea tähtsuse teadvustamisel - võetakse kasutusele uusi meetodikaid standardite koostamisel (riskipõhine analüüs), tekib teisalt küsimus ohutuse ja siit edasi ka kogu laevade nõuetele vastavusse viimise hinnas. On paradoksaalne, kui võrrelda näiteks puistlastilaevadega opereerimise standardite finantsilist erinevust, siis kõige madalama ja kõige kõrgema taseme vahe on peaaegu kolm korda. Siit tuleb välja ka üks põhjustest, miks investeringud laevade ohutusse on tihtipeale minimaalsed. Kuid teist-

pidi vaadates ei arvestata otseseid kulusid kärpides võimalust, et kaused kuld võivad kasvada mitmekordselt. Samuti ei anta pahatihiti endale ka aru inimelu tohutust väärtusest.

Tähtis osa on seejuures täita riikide mereadministratsioonidel ja klassifikatsiooniühingutel, kelle nõudlikkusest või selle puudumisest sõltub paljuski laevade ohutus. Ühe negatiivse tendentsina võib märkida, et on juhtumeid, kui nii mereadministratsioonid kui ka klassifikatsiooniühingud suhtuvad esitatud ohutusstandarditesse kergekäeliselt, soovides tömmata ligi võimalikult palju laevaomanikke. Kuigi sel juhul võib tegu olla otseste tulude kasvuga, ületavad lõppkokkuvõttes kuld tulusid. Lisaks on ka ülemaailmne nõudmis- te harmoniseerimisprotsess see, mis peaks muutma suhteliselt mõtetuks lipu ning klassifikatsiooniühingu vahetamise.

Tänapäeval

võib näha, et eri organisatsioonid muutuvad laiahaardelisemaks ning rahvusvahelisemaks - eesmärk on harmoniseerida seadusandlust, tagamaks selle selgust, arusaadavust ja vastuvõetavust. Kuid samas, tingituna regionide majanduslikust ning arusaamade erinevusest, on saanud üha suurema tähtsuse piirkondlikud nõuded. Näiteks Stokholmi 1996. a. konverentsil vastu võetud nõudmised ro-ro-laevadele, mis sõidavad Põhjamerel ja Läänemerel.

Kommentaatorid on maininud, et laevandus ilma õnnetusteta oleks nagu vegetaarlasest krokodill. On loomulik, et 100%-list ohutust on võimatu tagada, kuid statistikas võib näha positiivset muutust. Tegemist on nii inimkaotuste kui ka keskkonnareostuse tunduva vähenemisega, vaatamata sellele, et viimase kahekümne viie aastaga on laevade arv kasvanud 60% võrra. Nii käib ka tuleviku tehnika areng käsikäs seadusandluse arenguga, kuid üha rohkem hakatakse pöörama tähelepanu inimesega seotud probleemistikule, võttes aluseks õnnetuste tegelike põhjuste hindamise. Jätkub kompaniide ohutu korraldamise süsteemide täiustamine ning nende sertifitseerimine koos tasemeklassiga, mille annavad klassifikatsiooniühingud ja standardiorganisatsioonid. Lisaks on kuulda olnud mõttest hakata sertifitseerima riigiorganite merendusstruktuure, et saavutada nende taseme rahvusvaheline harmoniseerimine ning seeläbi ka parem kvaliteet.

Vanemtüürimees, TTÜ magistrant
Rene Arikas

Kaupa rohkem kui nelja laeva jagu

Septembri lõpunädalal pani "Estline" lisaks kahele reisilaevale Tallinn–Stockholmi liinile ka ro-ro-laeva "Transest" (ex "Transestonia"). Nüüd sõidab ühel päeval "Regina Baltica", teisel aga "Baltic Kristina" ja "Transest" kahekesi. Reisi- ja kaubalaeva sõiduplaan päris kellapealt kokku ei lange, sest Vanasadamas oli raske kohta saada.

Andres Laar "Estline"ist" selgitas, et kolme laeva oli vaja, sest pidevalt on kaup olnud ootelehel – "Estline'i" laevad on täis, "Hansaliini" oma samuti. Kauba hulk, mis Tallinnast läheb või Tallinna tuleb, on enam-vähem tasakaalus. Tegemine on üksnes Eesti–Rootsi kaubavahetusega, vaid laevaliini tagamaa on suurem: ühelt poolt Baltimaad ja Venemaa, teiselt põhjamaad ja teisedki Euroopa riigid.

Aja märk on, et kaubasaatjad tahaksid rohkem kindlaid kohti, sest kaubakäsitlus on läinud nii detailseks, et kaup peab punkti B jõudma kindlal kellaajal. Samasugune kaubabuum oli 1998. a. lõpuni, ka siis oli "Estline'il" liinil kolm laeva. Seejärel aga vähenes majanduslanguse tõttu vedude maht. Tänavu on Andres Laari sõnul aasta algusest peale vedajate tahtmised suuremad kui laevaliini võimalused, suuremad kaubasaatjad on ähvardanud isegi oma laevaliini käima panna.

"Hansatee Cargo" marketingidirektori Krister Kalda sõnutsi vähendas nende firma kaubavedu "Kapella" liftirike, kuid seegi parandatakse käigupealt ja kuni lift veel ei tööta, saab 650 liinimeetri asemel laevale laadida 450.

"Estline'i" reisilaevad olid septembris dokis ja seetõttu on kaubanumbreid raskem varasematega võrrelda, aga 8 kuuga on veetud 199 000 liinimeetrit kaupa, mis on 13% rohkem kui aasta tagasi. Andres Laari arvates oleks veetud rohkemgi, kui laevadel kaubale rohkem ruumi olnuks. Hoolimata dokiülevaatuses, veeti siiski septembris 5% kaupa rohkem kui mullu, reisijate poolst oli aga laevade täituvus 15% suurem kui mullu septembris.

Ent firma kasumisse jõudmise on kütuse ja dollari kallinemine kaugemale lükanud. Umbkaudu 2 miljonit Eesti krooni kuus viib Andres Laari hinnangul vähemaks dollarikurss, teist samapalju kütuse kallinemine. Nüüd rõõmustatakse firmades, kus mitte kulu, vaid tulu dollareis – seal kurvasitati siis, kui dollar maksis näiteks 11 krooni nagu 1996. aastal. "Estline" on aga nagu teisedki laevafirmad mõnevõrra hindu tõstnud.

Praegune plaaniline kaubakogus on "Regina Baltica" 450 m ja "Baltic Kristina" 300 m, lisaks sõidautod. Kolme laevaga veeti aga juba esimesel päeval 1100 m kaupa.

Madli Vitismann



1972. a. Soomes ehitatud "Transest" on enne Eestisse tulekut 1990. aastal kandnud nimesid "Arona", "Larona", "Largo" ja "Faron".

Nimekommentaar

Miks "Transestonia" ilusat kümneaastast nime Rootsi minekuks lühendasite, AS-i Eesti Merelaevandus juhatusliige Jaan Kalmus?

"Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse" § 25 lg. 2 sätestab, et laeva nimena ei tohi kasutada nime Eesti ega selle võõrkeelseid vasteid. 1. juuliks 2000 ei tohtinud laeval selle seaduse kohaselt enam nime "...estonia" olla. Nime "Transest" aksepteeriti ning meie jaoks oli see seotud väikseimate kuludega.

Kõik päästeparved ja muud päästevahendid tuleb markeerida laeva nimega – lihtsaim oli senise nime lõpp teise värviga kinni katta. Ka laevaküljel peab nimi olema kindlate mõõtmetega ja kindlal kaugusel källast. Ahtris, kus nimi peab olema täpselt keskel, pidime muidugi ümber tegema.

Aasta lõpuni on "Transest" Stockholmi-liinil, kuni seal on laevad väga täis. Edaspidi aga kavatseme seda laeva kasutada mõnel lühemal meie Balti mere liinil, näiteks Helsingi – Riia, või katsume leida talle ostja, sest ta lift on treilerite ülatekile tõstmiseks liiga lühike ja ümbertegemine oleks liialt kallis, arvestades laeva vanust. Tooksime edaspidi Läänemerele mõne oma uuematest ro-ro-laevadest.

Mida teete aasta lõpul samuti haruldase nimega "Georg Otsaga"?

Plaanime müüa või alustame läbirääkimisi uue rendilepingu sõlmimiseks.

Kunda sadamas uus kai

20. septembril pesi sadamakapten Aadu Nurmsalu Kunda sadama uut kaid šampanjaga ega unustanud Neptunilegi valada. Esimese, suure lehviga tsemendikoti andis uue kai äärde tulnud esimesele laevale üle Kunda Sadama direktor Aleksander Nikolajev.

Kunda Sadama kapten Aadu Nurmsalu:

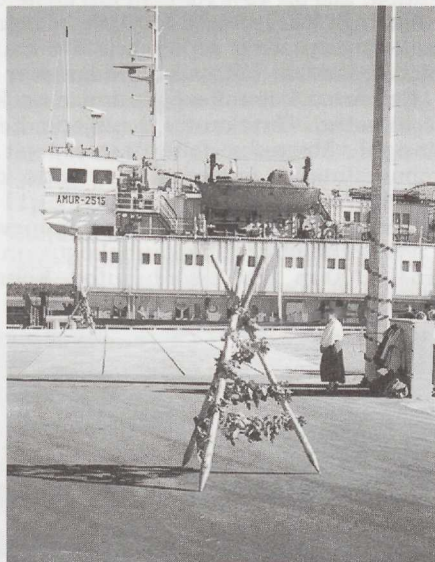
Enne saime üheaegselt 2 laeva vastu võtta, nüüd kolm. Kolmas laev võib olla kuni 3000 t. Arvestatud on, et korraga saab vastu võtta 8-tuhandese, 5-tuhandese ja nüüd siis ka 3-tuhande tonnise laeva. Meie kaid ja muu värgi spetsiifika on küll niisugune, et olenevalt laevadest – näiteks üks 8-tuhandene ja teine ookeanilaev, millel on taga ainult üks vint, nii et raske manööverdada – peame mõtlema oma kanalile. See on arvestatud kuni 8-tuhandese peale ja laius on 70 m.

Nii et järgmine lahendust vajav nõelasilm on kanali laius?

Näiteks Soome praam "Mega-Motti" viib meilt korraga 8000-9000 tm puitu ära. See on 24 m lai, laaditakse niimoodi, et kraanad ja autod sõidavad peale. Selle tonnaaž on suurem kui meie piirnumbrid, aga ei istu sügaval ja laius sobib kanalile. Teisalt, meie võimalused nagu lubaksid sisse näiteks omaaegset "Leninskaja Gvardija" tüüpi suurt mere-laeva, aga tal on taga üks jäik vint, ja meile sisse tulleks peaks seda aitamaks kaks pukserit. Aga meil on kevadest saadik ainult "Vega", sest



Lindilõikamisega on ametis Rene Treial, Jan Owren, Toivo Asmer ja Aleksander Nikolajev.



Sadam oli ehitatud vanikute, rahvatantsijate ja puhkpilliorkestri-
ga.



Esimene laev uue kai ääres oli "Amuur-2515". Järgmises sadamaehituse järgus täidetakse esiplaanil olev ala.

"Kake" jäi nõrgaks ja lükkas oma nõrkusega hinna üles – arvas, et on ainuke pukser maailmas.

EPKL-i "Vega" on õlikoristuslaev, ja see on väga tähtis, et ta meil tagataskus on, kui peaks vaja minema. Vastasel korral peaksime meetrikõrguse poomaia muretsema, mis tähendaks miljon taskust välja anda. Aga tahaksime nüüd hoopis vana kaid natuke rekonstrueerida: asfaltipind ära, betoon peale, sest väga palju on puistlaadungit, ja masinad lõhuvad seda.

"Vega" tõmmati enne meile tulekut dokki – nad on seal ausad mehed. Käisin vaatamas: väga hea laev oma tervise poolest. Oleksime valmis selle laeva ära ostma, aga ei leita peremeest: oli "Ookeani" oma, Tallinna Sadam võttis Paljassaare sadama üle, ja pukserid läksid kaasa. Pankrotihaldur on sees, mitu aastat käiakse kohut ja ei teata, kuidas varasid jagada. Praegu on faktiliselt peremees EPKL, aga nii suur peremees ka ei ole, et müüa saaks. Meil on omad mehed olemas, poleks vaja neid Tallinnast otsida. Aga kuna praegu on ajarendi leping, siis on rendileandja meeskond peal.

Meil on kindla peale vaja oma pukserit, seda enam, et talv tulekul. Ega kõik talved ole niisugused, nagu kaks viimast aastat, märgid näitavad, et siit võib talv tulla. Jäämurdja tuleb ainult kanalini, ülejäänud on meie mure.

Juhatus ja nõukogu käisid meil külas, seletasime kõiki neid asju, ja suhtumine oli väga positiivne. Sadama tulemused on näidanud, et majandame ennast ära ja anname veel *Nordicule* kasumi.

Nordic Tsemendi osakaal kauba- saatjana ei olegi teil ju ülekaalus.

94. aastal sadama avamise aegu pandi kirja, et viime välja 600 000 t *Nordicu* tooteid ja miljon on võimalus teha kõrvalt. Tegelikult jõudsime 1,5 miljonini alles möödunud aastal. Tänaseks on käes 1,2 miljonit.

Laevu on praeguseks käinud 456. Möödunud aastane sott oli 552.

Missugune osa siis sadamast nüüd oieti valmis on ja kas maa pool ka tuleb nõelasilm ette?

Praegu maa poolt hädasid ei paista, meil on kolmele laevale kaubatoomine küllaltki hästi lahendatud; teedevõrk küll jääb kitsaks. Me ikkagi hoiame osa linnatänavaid ja sadamate suure transpordiga ning maksame raha ja aitame remonti teha. Aga see ei ole lahendus, sest seal elavad inimesed, kelle peale tuleb heitgaas ja müra. Ilmselt tuleb lähitulevikus, kui natuke jõudu juurde saame, hakata teedevõrgu muutmise peale mõtlema. Praegu tuleb sadamasse kahe 90-
kraadise kurviga *slaalomirada*.

Kas uue kai tekkega sadamasse töötajaid juurde ka tuleb?

Praegu pole tarvis, sest töötame võrdlemisi normaalse tänapäevatehnikaga. Kujutus, et laeva laadimisel vennad astuvad mööda kaldteed, palk õlal, on ammumöödunud minevik; meil pole seda kunagi olnud. Kaks aastat tagasi käisime Rootsis vaatamas neid paberitööstusi ja sadamaid, kuhu meie puit läheb, ja pean ütleva, et neilt sadamailt polnud meil midagi vaja õppida.

Meie tehnoloogia on üldiselt kaup ladustamata laeva, aga puistmaterjali – hakkpuitu, saepuru, turvast – ladustame siiski ette. Kui hommikul tuleb 6,5 tuhat tonni peale võttev laev, siis peab nii 5000 ikka juba ees olema.

Möödunud õöl panid poisid 2800 t laeva 4 tunniga klinkrit täis. See on muidugi saavutus. Kui võib tekkida probleeme, siis tehastest laadimisega – lihtsalt ei jõua. Kõike paratamatult korraga ei saa – meil sadamas läks nüüd hing lahti, aga üleval tehases hakkab kinni jääma. See tahab natuke aega.

Kuidas on ro-ro kai ja -laevali-niga?

Selle peale peame päris tõsiselt mõtlema, kui arutame, kuidas edasi minna. Nojah, Nurmsalu räägib jälle ro-ro'st ja mitte turistidest...

Turistidel on ju "Kajaka" kõrt-sis vähe teha?

Täpselt. Oleme turismiameti ja ka linnavalitsusega sel teemal vaielnud. Kõigile muudkui terenduvad dollarid: turist tuleb ja teeb aga tasku lahti. Teeb küll, aga talle peab igasuguseid asju ja võimalusi pakkuda olema. Mul aga ei ole talle isegi WC-d, dušši ega telefoni pakkuda. Kusjuures, kui ma ka ta aluse sinna võtan, kus me kaatrid seisavad, siis see klinkri ja turba voog käib tal õõ läbi kõrva äärest üle. No kuidas ta tasku lahti teeb! Ta ei kannata seda saagimist üle kolme tunni ja ütleb, et ei anna üldse mitte midagi ja kirjutab ka veel, et teisedki teaksid, kes te niisugused olete! Vaat' sellepärast ei võta mina turiste vastu.

Sellest saavad aru need, kes niisuguses olukorras on olnud; funktsionäärid mõtlevad aga ainult raha pea-

le. Kuid nii ei ole ju õige: raha küsi siis, kui enne tulljale midagi pakud.

Lisaks on meie detailplaneeringust näha, et kui tuleb näiteks ro-ro, siis paadisadam kaob hoopiski ära. Mõtlemele selle peale, kuhu ja kuidas uut teha, aga korraga lihtsalt kõike ei saa.

Meie naabrid Kotka ja Hamina on huvitatud, et meil oleks ro-ro. Oleme oma võimalustest rääkinud; nemand on sellest kinni võtnud; aga et oleks öeldud: kohe homme hakkame tegema, seda hetkel veel ei ole.

Missugune on praegu keskmine laeva seisuaeg?

Normiks anname laadimisel paberipuidu puhul 130 tm tunnis ja palgi puhul 150–160 tm. Aga kõik päevad ei ole vennad. Ühel firmal võib olla akuraatselt autole laaditud ja kraana muudkui võtab ning tõstab trümmi. Teisel mehel võib aga koorem olla kui kurepesa. Sealt tekib ajakadu. Ja teiseks, ilmastik võib metsameest kõvasti kiusata. Kui on lumi, jää ja libe, või nii nagu praegu – märg mets, siis nad ei saa oma kaupa kätte. Nii merel kui ka metsas on ikka loodus see, mis meid väga võib ohjeldada. Uus kai annab meile selle eelise, et me ei näri üksteise närve. Mina pean olema agendi ja kliendi kallal: miks sa ei täida normi, miks ei too? Teine mees seisab reidil ja ootab.

Kas me nüüd päriselt järjekordadest lahti saame? Nii naiivsed me ka ei ole, aga uus kai lahendab olukorda väga tõsiselt.

Milles seisnes uus tehnoloogia kai ehitamisel?

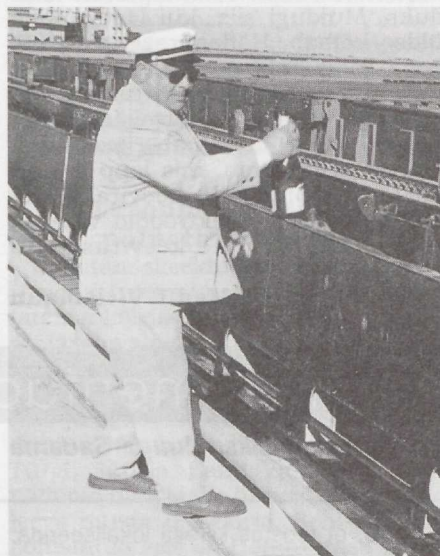
Mere põhja tehti süvend, sinna sisse lasti 90-tonnised terasseinaga raudbetoonelemendid. Meil on kai ääres süvist 8,5 m, elemendi tald on süvendis 10,2 m peal. Nii sai kaiseina valmis, lukud keevitati kokku, peale valati kordoontala, ja algas tagant täitmine. 18 miljonit kulus kai ehitamiseks küll, aga üks siin tuleb veel kohendamist juurde.

Lindi läbilõikamisel seisid teede- ja sideministeeriumi asekanstleri Rene Treiali kõrval Kunda Nordic Tsemendi juhatuse esimees ja tegevdirektor Jan Owren, keda sadamas väga kiidetakse, regionaalminister Toivo Asmer ja Kunda Sadama direktor Aleksander Nikolajev.

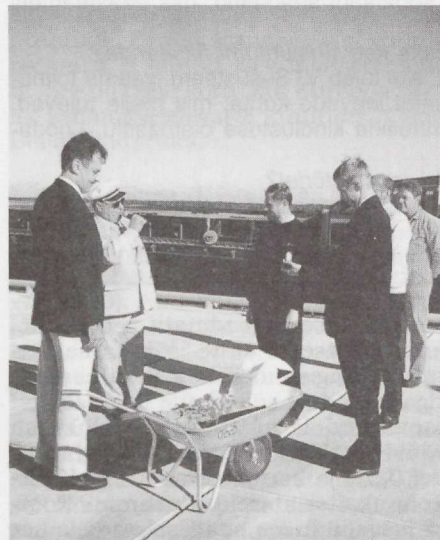
Mari Vamba ja Madli Vitismann



Sadamakapten Aadu Nurmsalu pesi puhtaks kai...



...ega unustanud Neptunit.



Esimese lasti veeretaks kohale sadamadirektor Aleksander Nikolajev (vasakul), selle võtab vastu "Amuuri" kapten (keskel).

Uus maanteeühendus elustab vanad sadamaplaanid

Kavatsetav pidev maanteeühendus Paraisest Nauvosse Turu skäärides võib taas elustada mõtte süvasadama rajamisest skääridel asuvasse Korppoo valda. Piirkonna arengukava näebki ette sadamat Finnõ saarel ja selleni viivat maanteed. Finnõ juurest möödub praegune Turu-Marienhanni laevatee, millel Soome-siseselt sõidavad ka parvlaevad, ent arengukava elluviimine avab uusi võimalusi Rootsi ja Soome vahelises liikluses. Näiteks suudaks praegu Soome liinidel kasutatav parvlaev vaid veidi kiirema sõiduga teha Kapellskäri ja Korppoo vahel neli otsa ööpäevas. Edela-Soome esimene parvlaevasadam rajatigi Korppoosse, kui *Viking Line* 1959. aastal seadis sisse parvlaevaliini Rootsist Ahvenamaa kaudu Soome. Halb maanteeühendus sundis *Viking Line* 1962. aastal pikendama liini Paraiseni. 1960-ndail ostis *Silja Line* Finnõl maatüki, pidades silmas võimalikku tulevikuvajadust parvlaevasadama rajamiseks.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Suurim merereostus

Eesti viimase 10 aasta suurim merereostus leiti 16. septembril Muuga sadamas Kreeka päritolu Malta lipuga tankeri "Alambra" juurest.

Reostusala kahe poomireaga piiranud, jälgisid keskkonnainspektiooni töötajad hoolega ilma: tuule tõustes võinuks masuudilaik ära ujuda. Peamurdmist põhjustas nii see, et tahkunud masuut oli laeva ja kai vahel, kui ka tuukriülevaatusel selgunud tõik, et poole meetri paksume ligi sajameetrine masuudilaik oli laeva põhja all. Vette sattunud masuudi kogust oli raske määrata, igal õhtul loeti kokku veest välja püütud tonne.

"Alambra" pardal mullitas päikese käes värske värvi alt masuuti välja, kuid kapten oli kategooriliselt eitunud, et tema laev võiks reostusallikas olla. See üheksordse kerega 285 m pikkune 150 000 tonnise mahutavusega tanker on ehitatud 1977. a., Muugale tuli Marokost Mohameddia sadamast. Sadamakapten Rein Raudsalu andmeil oli Muugal laeva laaditud juba 80 000 t kolme eri kütust, millega tanker pidi suunduma Singapore'i. Laeva omanik on Pireuse firma "Capri Marine" ja operaator "Starlady Marine" samast linnast. Pariisi Memorandumis andmeil oli riiklik sadamakontroll laeva tänavu juulis just Pireuses neljaks päevaks kinni pidanud. Kolme märgatud puuduse hulgas oli pragu vee- ja kütusetankide vahel.

Keskkonnainspektiooni tehnikabüroo juhataja, reostustõrje staabi juhi Tiit Tuhkla sõnul soojendati tahkunud masuuti auruga, et seda kassetskimmeritega kätte saada. 19. septembri õhtuks oli väljapüütud masuudi kogus jõudnud 100 tonnini, järgmisel päeval lisandus veel 30 tonni. 20. septembri õhtuks oli valitsus moodustanud kriisikomisjoni, mis kutsus appi Soome reostustõrjelaeva "Oili-1". Raha reostustõrjeks loodeti saada valitsuse reservfondist.

Pärast laeva naftaraamatu puuduliku täitmise eest saadud trahvi muutus "Alambra" kapten vastutulelikumaks. Iga väljapüütud masuuditonni suures osas suurenes aga Eesti riigile maks-

tav reostuskahju hüvitis 180 000 krooni võrra. 20. septembri õhtuks oli hüvitissumma kasvanud juba 35 miljoni kroonini.

Keskkonnainspektatsioon tellis analüüsid, mille tulemuste põhjal võis väita, et reostusallikas oligi "Alambra": algusest peale viitas sellele üsna selgelt reostuse paiknemine, ning kolmest pardal olnud kütuseliigist võetud analüüsid näitasid, et reostuse tekitasid kaks neist kolmest.

26. septembril arestis kohtutäitur "Alambra" kuuks ajaks Tallinna Linnakohtu määruse põhjal, võttes aluseks AS-i Tallinna Sadam taotluse hagi tagamiseks enne hagi esitamist. Esialgseteks kuludeks rehkendas AS Tallinna Sadam üle 4 miljoni krooni, edaspidi täpsustatakse nõudesumma tekitatud kahju eest. Arest oli vajalik seetõttu, et Eesti kohtuotsust hiljem Kreekas täitmisele pöörata pole võimalik, sest puuduvad vastavad kahepoolsed lepingud.

Selleks ajaks oli mõdetud laeva lastitud ja laeval leiduva kütusehulga vahe. Ilmnes, et kaduma oli läinud 250 t, see kütusehulk saab riigi

nõude aluseks. Keskkonnakahju hüvitise summa võib sel juhul ulatuda 45 miljoni kroonini.

Harju päästeteenistuse väljaõppe peaspetsialist Peeter Eylandt, kes korraldas masuudikoristust rannal, hindas reostatud rannajoone kogupikkuseks umbes 16 km. Suurem osa sellest jäi sadamast läände, kus koristati Viimsi poolsaare rannikut, ent ka Muugast ida pool oli rand 3–4 km pikkuselt reostatud. Käsitsi oli kokku kogutud umbes 15–16 t masuudisodi.

Veeteede Ameti laevakontrolli büroo juhataja Arne Valgma sõnul on "Alambra" kinni peetud, kuni klassiühing "Det Norske Veritas" tõendab tankeri merekõlblikkust. Lipuriik Malta oli "Alambra" registritunnistuse juba tühistanud. Ent Eestis nii suurt laeva niikuinii remontida ei saa ja seetõttu tuleb Arne Valgma sõnul laevale anda kasvõi ajutised dokumendid remondisadamasse sõiduks. Muidugi siis, kui laev sõitma üldse võib. Hädapärase keevituskoha leidis Tallinna Sadama ja "Det Norske Veritase" tellitud tuuker laeva põhja alt. Laevakontrolliinspektor aga ei leidnud laeva paberites mingit märget selle kohta, mis lapp ja milal laeva põhja alla keevitati. Merepõhjast leitud elektroodid viitavad võimalusele, et see keevitus tehti Muugal.

Madli Vitismann

Direktorikommentaar

Kuidas hindate sadama valmisolekut reostusjuhtumeiks, Muuga Sadama direktor JOEL TAMMEKA?

Sadam peab sel juhul valmis olema kiirabitööks, et reostus kiiresti lokaliseerida, ja seda me ka tegime.

Mis laadi varustust pärast nüüdset juhtumit juurde muretsetakse?

Leiame, et esimeses järjekorras vajame sedalaadi seadmeid, mis päästeametil juba on, näiteks skimmerid-pumpi.

Kas valvekaamera abil oleks võinud näiteks keevitusjuhtumi fikseerida?

See ei aita, kui vette minnakse mere poolt. Kui tuleb VTS-süsteem, saame toimuvat paremini jälgida. Aga sadam vajab eelinfot laevade kohta, mis meile tulevad. Selles on suur agendi roll, samuti tuleb kontrollida kindlustuse olemasolu. Loodame, et selline oli meil viimane!

Kuidas hindate eri ametkondade koostööd reostustõrjel?

Koostöö on küll hea, aga tulemused oodatust nõrgemad: puudu jääb nii kogemustest kui ka seadmeist. Sellela ei saa aga olla Baltimaade suurim, parim jne. sadam – tänavu on meil vedellasti kindlasti rohkem kui mullu.

Madli Vitismann

Laevaliiklus kahjustab keskkonda

Läänemere rahvusvahelises laevaliikluses atmosfääri paisatud heitmed on tõsine keskkonnaprobleem. Mitmetes Euroopa rannikuriikides ongi need suurimaks saasteallikaks. Paljudele rannaaladele, näiteks Lõuna-Rootsis, tulevad keskkonnakahjulikud ained põhiliselt just laevaliiklusest, nenditakse Norra Meteoroloogiainstituudi poolt koostöös Lloyd'i Registri ja Rootsi Keskkonnakaitseametiga tehtud äsja uurimises. Kogu Läänemere piir-

konnas satub aastas õhku 352 000 t lämmastikoksiide, 28 500 t süsinikoksiide, 8000 t süsivesinikke ja 22 000 t vääveldioksiidi.

Neis tohtuuis kogustes kasvab kiiresti laevaliiklusest põhjustatud heitmete osatähtsus, sest nn. Gotenburg'i Protokoll aastast 1999 näitab, et atmosfääri saastamine maa-pealseist allikaist väheneb. Kogu laevanduse jaoks ebameeldivad andmed võivad tekitada eksliku pildi ka Rootsi

laevaliiklusest, teadmata selle keskkonnakaitsealisi sihte ja juba saavutatut. Kõigist maailma katalüsaatoriga laevadest sõidab üle poole Rootsi laevateedel; nõutakse, et kütuse väävlisisaldus ei ületaks parvlaeval 0,5% ja kaubalaeval 1%. Keskkonnakaitse alaseid edusamme Rootsi laevaliikluses saab seletada ametivõimude, reederite ja sadamate vahelise kokkuleppega laevateede maksumise süsteemi kohta, mis soodustab keskkonnasõbralikke aluseid.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Läänemerel vanad tankerid

Lloydi Merendusteabeteenistuse (Lloyd's Maritime Information Services) avaldatust nähtub, et neist 10 000–45 000 dedveidiga tanklaevadest, mille tegevuspiirkonnaks Läänemeri, on 75% üle 20 aasta vanad ja 10 000 kuni 25 000 dedveidiga tankerite hulgas on eaga üle 15 aasta rohkem kui pool. Nenditakse siiski noorenemistendentsi, eelkõige keskmise kandevõimega tankerite seas, neist 28% vanus ei ületa 4 aastat.

Loode-Euroopa tankerid vaadeldes on üldpilt helgem: 80 alla 20 000 dedveidiga juhulikult valitud töövaba või lähiveol oleva laeva puhul ilmnes, et pool neist oli ehitatud 1990. aastal või hiljem. Vaid kaheteistkümne ehitusaeg jäi 1980-ndaisse aastaisse.

Toornaftat Neenetsimaalt

Vene naftakontsern Lukoil saatis augusti lõpul Neenetsimaalt Varandeist Barentsi mere kaudu Rotterdami esimese toornaftalasti. Varandesse ehitati terminal läbilaskevõimega miljon tonni aastas. Veavad 20 000-tonnise erilaevad. Kui nendega peaks juhtuma õnnetus, tooks see kaasa suure keskkonnakahjustuse.

Euroopas neliteist põlustatud laeva

Kasutamiskeeldu eirav või määratud remonti tulemata jäänud laev põlustatakse kõigis Euroopa riikliku sadamajärelevalve piirkonna sadamais. Praegu on nimekirjas neliteist sellist laeva, neist neli registreeritud Panamas ja kaks on Venemaa omad. Honduuras, Kambodža, Ukraina, Nigeeria, Türgi, Süüria, Saint Vincent ja Grenadiinid ning Malta lisavad igaüks ühe laeva musta nimekirja. Seni viimane põlustatud laev on Honduurase 1955. a. ehitatud "Genc Bella" (1524 brt). Alus sai kasutamiskeeldu Ravennas, siis leidsid inspektorid viiekümne jagu puudusi. Pärast kuuepäevast kinnipidamist ei läinud laev tehaseremonti. See oli teine kord, kui Euroopa riiklik sadamajärelevalve kuulutas "Genc Bella" lindpriiksi.

Merle liiva lisaks

Gotlandil asuvast Slitest põhja pool sõitis õöl vastu 10. septembrit madalikule Norra kuivlastilaev "Bewa" (dedveit 3220). Alus oli 3000 tonnise liivlastiga teel Uddevallast Slitesse, kuhu sissesõiduks kursi muutmise järel satutigi madalikule. Õnnetus hetkel oli kiirus umbes üheksa sõlme, mistõttu laev jäi kõvasti istuma ja seda ei suudetud lahti tõmmata. Meresõiduinpektsiooni otsuse kohaselt tühjendatakse punker kütusest ning kui laeva ikka lahti ei saa, tuleb liivalast merre heita. Rannavalve on üle kuulanud osa meeskonnast, mille seas on ka poolakaid ja ukrainlasi. "Bewa" ehitati 1975. aastal Taanis.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Kas nüüd saab "Estonia" rahu?

Bemise ekspeditsioon on lõppenud, esmapilgul fiaskoga. Kas see on ikka nii? Minu arvates mitte. On loota et Bemise ekspeditsioon võib hoopis lõpetada kogu selle segaduse, mis on "Estonia" huku ümber tekitatud.

Kuna ekspeditsioonist võtsid osa nii Jutta Rabe kui ka kapten Hummel, siis ilmselt põhitähelepanu oli suunatud tehase versiooni kontrollimisele. Selle versiooni aluseks olid teatavasti pommiplahvatused rambi taga. See-ga ekspeditsioon huvitus eelkõige vigastustest rambi juures. Kuna mingit infot plahvatusel viitavate vigastuste kohta rambi juures ei avaldatud, siis neid ilmselt ei avastatud.

Mäletatavasti Bemis kuulutas avalikult välja, et ta läheb auku otsima veelaluses osas. See oli ilmselt ainult pettemanööver, sest selle versiooni taga ei ole laevatehas, vaid eeskätt soojade merede reederite rühm, kelle esindajaks on Anders Björkman. Muidugi on ka võimalik, et Bemis teenis kaht isandat. Sõltumata sellest, kas seal taga olid reederid või mitte, seda auku veelaluses osas tõenäoliselt otsiti, aga ilmselt ei leitud. Sellepärast ka niisugune imelik ekspeditsiooni lõpp.

Teatavasti on Anders Björkmani põhiväide, et kui laeva veelaluses osas auku ei olnud, siis laev oleks pidanud pärast ülalpool autotekki olevate tekkide täitumist veega minema kummuli ja jääma ujuma, põhi ülespoole. Kuna laev aga läks põhja, siis pidi veelaluses osas olema auk, kust õhk välja pääses. Kui oletada, et laeva autotekialune on absoluutselt veekindel ja võrrelda ainult algset püstiasendit ja lõppasendit, kus laeval on põhi ülespoole, siis, kui mitte arvestada seda, et metall kaalub vees veidi vähem kui õhus, näib tõesti, et laev ei tohiks põhja minna, sest ujuvuse seisukohast pole ju ouline, kas ülemised tekid on vee peal või vee all. Mõlemal juhul peaks olema ca 6 meetrit, s.t umbes kolm neljandikku ligikaudu 8 meetri kõrgusest pardast vee all. Püstiasendi korral on 6 m sügavusel laeva põhi, kummuliasendi puhul aga autotekk.

Kogu selle arutluse käigus ei ole aga arvestatud nii autotekis olevate avadega — liftišahtidega - kui ka laeva tugevusega. Selles sügavuses oleva ava puhul surutakse õhk laevas kokku piisavalt selleks, et laev kaotaks ujuvuse. Lisaks sellele võivad laeva tekkida praod. Kuna laeva projekteerimisel arvestatakse ainult püstise asendiga, siis laeva põhi tehakse alati tugevam kui tekk. Tavaliselt autoteki ja parda ülemise serva arvutuskoormus on võrdne rõhuga, mille tekitab 1,0-1,5 m kõrgune veesammas. Tänu märkimisväärsele tugevusvarule peavad aga tekk ja selle lähedal olev parras tõenäoliselt vastu ka veesurvele 6 m sügavusel. Kui aga vaadelda vahepealset küljeliasendit kreeniga veidi üle 90°, siis teki ja parda ühinemiskoht on hoopis 16-18 m sügavuses (kolm neljandikku 24-meetrise laiusest). Sellisele rõhule laevakere aga enam vastu ei pea. Nurkadesse, kus on suured pingekontsentratsioonid, tekivad praod, kust vesi pääseb sisse ja õhk välja. Lisaks eelnevale võis laev kaotada oma ujuvust ka seetõttu, et ümbermineku käigus voolas märkimisväärne kogus vett laeva liftišahtide kaudu. Kokkuvõttes oli "Estonia" ujuvuse kaotamiseks ja uppumiseks palju võimalusi, selleks ei pidanud tingimata olema laeva põhjas auk.

Kuna auku ei olnud, ei rambi juures ega ilmselt ka veelaluses osas, siis poleks nagu põhjust rohkem targutada "Estonia" huku põhjuste ümber. Seda enam, et nüüd me ei saa ka enam kindlad olla, et Bemise ekspeditsiooni käigus ei tehtud-pandud vajalikku kohta mõnd pommi, mida võiks hiljem lõhata.

Teisest küljest, kuna nii tehasel kui ka reederitel on mängus väga suured rahad, siis ilmselt jätkatakse, püüdes kivist vett välja pigistada. Lisaks tehasele ja reederite rühmale kritiseerivad aktiivselt komisjoni lõpparuannet ja nõuavad uut uurimist need, kes loodavad kuuluda uude komisjoni. Töötamist uues komisjonis nähakse tulusa otsana tänu Rootsi ajakirjanduses avaldatud rahasummale, mille teenis Bengt Schager rahvusvahelise komisjonis. Nimelt oskas Bengt Schager sõlmida lepingu, mis tagas talle töö eest komisjonis mitu korda suurema tasu, kui seda said teised. Ilmselt tänu sellele kirjutasid Stockholmi konverentsi otsusele nõuda uue komisjoni kokkukutsumist alla mitmed spetsialistid, kes varem on tunnustanud rahvusvahelise komisjoni lõpparuannet.

Loodame, et Bemise afäär avas paljude silmad ja "Estonia" jäetakse rahu.

Jaan Metsaveer,

endise rahvusvahelise komisjoni liige

Linnad koos, riigid eraldi

Maailmamerenduse päev, aastaid korraldatav Põhjamaade merendusüritus Malmös, oli teist aastat seotud varem eraldi korraldatud meremajanduskonverentsiga ning tänavu oli mõlema ürituse külalistel võimalus tutvuda Öresundi sillaga. Õhtusöögile Kopenhaagenis viis Taani laev, tagasi üle silla tõi Rootsi rong.

12. septembril oli Malmö Börsimaja ja sadamakail raudteejaama vastas kogunenud üle 250 merendustegelase peamiselt Rootsist, aga ka Norrast, Taanist ja Soomest. Börsisaali avarates eestubades olid minimeessil "Tulevikuturg" 25 ettevõtte ja organisatsiooni väljapanekud.

Seejärel, kui oli ette kantud IMO aastapäevakõne tõlge, tutvustasid oma kooli Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni Maaailma Merendusülikooli (*World Maritime University*) Kanada päritolu rektor ning naistudeng Kamerunist ja meestudeng Filipiinidelt. Magistrikursuse, millele võe-

takse kõrg- või eriharidusega, vähemalt 5-aastase tööstaažiga ning tööandja või mereadministratsiooni soovitusel, on lõpetanud 1500 inimest umbes 130 riigist. Tänavu õpib selles mainekas õppeasutuses Tarmo Ots Eestist.

Samuti kui Eestis, kurdetakse Rootsi merendusringkonnas riigi mõistmatuse ja vähese toe üle. Nüüd on merenduspropaganda kampaania kolinud internetti, aadressile *merasjofart.nu*. See huvilistele mõeldud kodulehekülg, mis pakub uudiseid, linke ja jututuba, on "sinu kaikoht võrgus". Tähtis on seejuures keskkonnahoiu propageerimine, seetõttu sai meresõidupäeval Sjöfartsforumi tänavuse keskkonnadiplomi "Birka Princess". Sjöfartsforum (merendusfoorum) ühendab merendusega seotud organisatsioone ja ametivõime. Et vähendada heitmeid "Birka Princessilt", investeeriti mulu 40 miljonit Rootsi krooni ning nüüd arvab reederfirma, et see on maailma turvalisim ja keskkonnasõbralikum laev.

Teise pidulikult üle antud diplomi sai hukkunud "Martinalt" (vt. "Meremees" nr. 3) kaks inimest päästnud sõjalaeva HMS "Östhammar" meeskond. Ohvitseridele ja ajateenijatele pani rahalise preemia välja Sihtasutus "Rootsi Meremeestemaja".

Rootsi Meresõiduameti ohutusdirektor Johan Fransson ja Euroopa Liidus meresõiduohutusega tegelev Jacob Terling arutasid lipu- ja sadamariigi vastutuse jaotuse üle, et vältida uut tanker-"Erika"-juhtumit – iga õnnetuse järel langeb tolerantsustase. Ettepanek on nõudeid mitte täitvad laevad Euroopa sadamaist välja tõrjuda, eeskätt üle 15-aastased, ja muutuda klassiühingute suhtes nõudlikumaks. Publiku hulgast esitatud küsimuste seas oli ka ettepanek mitte teha uusi reegleid, kuni olemasolevate täitmine pole tagatud.

Arutelus "Põhjamaaine meresõiduohutuskultuur kui konkurentsivahend" osalesid kõigi nelja Põhjamaa



Üks ilusamaid hetki, kui tunnustati Rootsi mereväe HMS "Östhammari" meeskonda, kes märtsilõrstsises tormis terve päeva "Martina" uppumisest pääsenuid leida lootis.



Põhjamaade kvaliteetmerenduse üle arutlesid meresõiduamete ohutusdirektorid (vasakult): Hans Christensen (Taani), Johan Fransson (Rootsi), Heikki Valkonen (Soome) ja Ivar Manum (Norra).



Kesklinna kai ääres on vaikne elu

Juulis, augustis ja septembris on tänavu Pärnu Kesklinna kai ääres käinud laevu nii vähe kui veel olla saab: paar laualaeva, natuke killustiku sissetoomist, septembris üks alus pakiturvast ja "Louise" briketti välja viimas. Linnavalitsuse keeld raskeveokeil paberipuukoormatega peamagistraalidel sõita kahandas Kesklinna kai väljavaateid täisverelisele sadamaelule pea nullini. Oleme nüüd seisvate, remontivate laevade sadam.

Nord-Maseko külmutus-vastuvõtulaev "Rand-4" seisib meil 2,5 kuud. Laeva värviti ja remonditi ta peamasinat. Vahepeal võeti osa remondimehi "Tamulale", siis toodi tagasi, ja lõpuks saadi ka registriga valmis ning 15. septembril anti Inglismaale sõiduks otsad.



"Rand-4" lahkub.

Nüüd seisab samal kohal juba üle nädala "Rand-2". Probleem olevat selles, et kusagilt pole odavamalt kala saada. Need laevad, kui mälu ei peta, tulid eksploatatsiooni 70-te aastate alguses, nii et neil on juba kolmekümneaastane töömehete selja taga.

Ometi on need kaks praegu ainuke lootus, et kai end vähegi õigustaks. Ja lisaks muidugi sügisene-talvine briketivedu – meil on kaks kraanat ja ainult siin võimalik seda laadida.

Ott Taul

23. september

Linnad koos...



mereadministratsioonide ohutusdirektorid. Heikki Valkkonen (Soome) defineeris seda kui tasakaalu ohutuse ja majanduslike huvide vahel piirkonnas, kus on sarnased seadused ja head meretava tõlgendatakse ühtmoodi. Ka Pariisi Memorandumi valgel lehel on Põhjamaad esikümnes üksteise järel, samas on aga Johan Fransoni sõnul näiteks vaid 25% Rootsi sõitvast reisilaevastikust Rootsi lipu all. Taani ja Norra laevastik sõidab II registri abil hoopis mujal maailmamerel.

Merenduse Analüüsi Instituudi meremajanduskonverentsil 13. septembril keskenduti prahi- ja laevaehitushindadele ning kaubavoogude suundadele. Päeva lõpetanud diskussioonil "Mis on põhjamine merendusdimensioon?" kõigi nelja riigi merendustegelaste osavõtul jõuti lõpuks järeldusele, et konkurents on vaid kompaniide vahel nende rahvuslikust kuuluvusest sõltumata.

Tähelepanuväärseimad olid prognoosid lähimaks 5 aastaks nii nafta-, gaasi- ja keemiatankerite kui ka puistlastilasti-, konteiner- ja reisilaevade ning laevaehituse ja -remondi kohta. Tõusu paistis oodatavat kõigil aladel, aga midagi kindlat ei julgenud keegi ettekandjaist väita. Toome leheküljel 23 ära põhjamaise veeremi- ja reisilaevanduse prognoosi kokkuvõtte – see sisaldas vähim optimismi.

Madli Vitismann

III rahvusvaheline transiidikonverents

Tallinnas toimus 21.–23. septembrini III rahvusvaheline konverents "Balti sadamate tulevik. Koostöö ja konkurents".

Konverentsil käsitletud teemad hõlmasid lisaks Balti riikide sadamate tulevikule ka laiemalt transiidipoliitika eri valdkondi, samuti kogu Euroopa meresadamate tuleviku küsimusi.

Konverentsil oli üle 200 osaleja 14 riigist Inglismaast Gruusiani. Nende seas olid paljude sadamate tippjuhid, transpordiministeeriumide merendusosakondade juhatajad, aga ka diplomaadid, ajakirjanikud, Balti Sadamate Organisatsiooni ja Euroopa Meresadamate Organisatsiooni esindajad. Konverentsi avas teede- ja sideminister Toivo Jürgenson, ettekanne oli Tõnis Segerkranzil AS-ist Tallinna Sadam. Ühel konverentsipäeval külastati Vanasadama D-terminali ja Muuga sadamat.

Konsultatsioonifirma Bi-Info korraldusel koostöös teede- ja sideministeeriumi, Eesti Raudtee ja Tallinna Sadamaga korraldatud konverentsi presikonverentsil keskendus tähelepanu peamiselt sellele, kuidas Euroopa sadamad on seotud kaugemate piirkondadega. Kas Venemaa on Euroopa sadamaile üksnes eksportija-impordija või muutub ka transiidimaaks ning mida arvab sellest Venemaa ise. Eesti huvi on seejuures mitte olla üksnes kaupade läbiveotee, vaid muutuda jaotuskeskuseks sel teel. **Madli Vitismann**

Avati Noord Natie Ventspils Terminals

6. oktoobril avati Ventspilsis sadamas ametlikult Noord Natie Ventspils Terminals. See on 1997. a. asutatud Läti-Belgia ühisfirma, mis opereerib Ventspilsis sadamas mitmeotstarbelist terminali.

Läti ja Belgia laevandus- ja kaubanduskoostöö traditsioonid on vanad. Hansalinnade kaubavahetus oli elav juba 16. sajandil, kui Noord Natie eelkäija pakkus stividor- ja laoteenust Antwerpeni sadamas. Praegu on Noord Natie üks Belgia juhtivaid stividorifirmasid, mis tegeleb ka kauba ladustamise, ekspedeerimise ja logistikaga.

Mitmeotstarbelise terminali ehitus algas 1998. a. ja esimeses ehitusjärgus valmis tänavu juulis. Kohe alustati Västervik-Ventspilsliini VV Line teenindamist. Regulaarselt käib sadamas ka Läti Merelaevanduse konteinerlaev "Aura".

Tihedas koostöös kauba- ja raudtee-ekspediitoritega, laevaliini ja klientidega pakub NNVT kõiki stividor-, konteiner-, lao-, jaotus-, uksest-ukseni veokorralduse jm. kaubakäitlusteenusi.

Järgmist ehitusjärku alustatakse tänavu, et suurendada laadimis- ja laomahtu. Läänelikult teenusi pakkuva firmana loodetakse ligi meelitada piikajalisi kliente nii Baltikumist kui ka endisest N. Liidust. **Pressiteatest**

Merekoolil uus nimi ja uus

Vastab Eesti Mereakadeemia rektori kt. Jüri Lember

Merekool on vahetanud nii nime kui ka juhtkonda. Mis selle tõttu paremaks on läinud?

Paremaks on läinud kooli töövõime. Ükski asutus ei saa lõpmatuseni eksisteerida ajutise põhimääruse alusel; nüüd on meil valitsuse kinnitatud põhimäärus, reeglid on selgelt paigas. Mis puudutab juhtkonda, siis uue inimesena siin majas näen küll, et kogu juhtkond on võrreldes mõne aasta taguse ajaga tõsisem mõttes tööle hakanud: tullakse poole üheksaks, tehakse päev läbi tööd ja ukсед ei ole poole neljast suletud. Ehkki tööpäev lõpeb pool viis, tegutsetakse ka poole kuue või poole seitsmeni, kui tarvis. Ukсед on ka ses mõttes avatud, et toimub töötajate omavaheline suhtlemine – selleta ei ole konstruktiivne tegevus võimalik.

On ka uusi inimesi; ja tagasi on Tarmo Kõutsi aegseid töötajaid, kes vahepeal olid jõudnud lahkuda.

Aasta otsa on mereharidusele kontseptsioone tehtud. Missuguse põhiteesid siis peale jäid?

Meie siin tegime neid kontseptsioone, millest jutt käib, poolenisti niiõelda sunniviisiliselt. Lõpptulemusena on sündinud fond ehk sihtasutus "Eesti Merehariduskeskus", ja sinna on leitud ka juhatuse esimees – Johannes Johanson. Lootust on, et see asutus aitab ka mereakadeemia edasi minna. Esimene etapp lõppes sihtasutuse loomisega; 28. septembril on merehariduse ümarlaud, kus mul kui mereakadeemia rektori kohusetäitjal on kohustus teha ettekanne praeguse olukorra kohta. Räägin ka vahiteenistuse ja diplomeerimise konventsioonist ja IMO valgest lehest sellega seoses.

Viimatinimetatu on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kavandatud õppeasutuste nimekirja, mis vastavad rahvusvahelise diplomeerimise ja vahiteenistuse konventsiooni 95. aasta parandustele – algkonventsioon on pärit 78. aastast. Nimetatud lehe tegemine on takerdunud selle taha, et paljud IMO liikmesriigid pole suutnud esitada nõutud materjale. Seetõttu on kompetentsete isikute paneelid, kus pidi need materjalid konventsioonile vastavuse mõttes läbi vaatama, ka hätta jäänud, ja heal juhul jõutakse sellega nüüd valmis aasta lõpuks.

Praeguse seisuga on veeteede amet saanud meie esitatud materjalide kohta tänukirja: oleme kõik nõutud materjalid saatnud, ja rohkem küsi-

musi ei ole. Selle järgi eeldan, et meie olukord ei ole sugugi halb. Ka kinnitab seda paari mereriigi huvi meie vastu. Möödunud nädalal käis siin näiteks Mani saare mereadministratsiooni esindaja, et meie sertifitseerimisele ja mereakadeemiale pilk peale visata, eesmärgiks meresõidutunnistustele ametlikku riikidevahelist tunnustamist organiseerida.

Kas sihtasutus hakkab siis nüüd teile raha juurde hankima?

See oleks tema esmane ülesanne. Samuti sideme tihendamine tööstuse ja hariduse vahel. Ja võib-olla ka midagi riigi tasandil korda saata – mõnes riigis saadakse mõnest maksumat, tonnaaži- või sadamamaksust või millest iganes, laekumisi mereharidusfondi. Kõigile peab lõpuks selgeks saama, et ilma haridus- ja rakendusteadusasutusest, milleks mereakadeemia peaks kujunema, edasiminekut pole.

Tellimustööd mereakadeemialt peaksid kujunema loomulikuks. Oleme teede- ja sideministeeriumilt näiteks taotlenud Saaremaaga püsiühenduse tasuvusuuringu tegemist järgmiseks kevadeks. Vaatame, mida nad vastavad. Loomulikult ei tule me ainuüksi oma maja spetsialistidega toime, aga kaasaksime ka Tallinna Tehnikaülikooli transpordi- ja logistikaspetsialiste, samuti inimesi Tallinna Kõrgemast Tehnikakoolist.

Te ise olete veel rektori kt.

Üldiselt on niisugune komme, et enne aasta möödumist ei kuulutata konkurssi välja.

Mis sisseastujate jaoks tänava teisiti oli?

Pidi olema arvutitega varustatud internetisaal, aga kahjuks ei suutnud pooleldi riigifirma Eesti Telefon tagada 1. septembriks püsiühendust. Et tahtsime odavamalt saada, siis selle taha topasime. Nüüd otsime erafirmade näol alternatiive.

Sisseastujate jaoks oli uus see, et nüüd on esimesel kursusel režiimne kord: käivad kodus ainult linnaloo alusel, on kindel päevakava, toimub hommikuvõimlemine, rivistus jne. – nagu merekoolis kombeks olnud. Ka nende teine õppeaasta läheb samamoodi. Tagantjärele, praegusele teisele kursusele, muidugi midagi enam ei kehtesta.

Kolmanda-neljanda kursuse kadettidele on kehtestatud ühiselamutasu. Tänavu sisseastunud peavad maksma ka toiduraha. Varem sisseastunudid püüame selle pisku eest

toita, mis kadettidele ette nähtud. Põhimääruses on ainult kadettidele ette nähtud osaline riiklik ülalpidamine – saavad näiteks toidu ja vormiriietuse, aga ühiselamust ei räägita seal midagi. Olgu öeldud, et kadetid on kõik laevandus- ja mehaanikateaduskonna õppurid.

Kas ollakse sirgema seljaga ja käed taskust väljas?

Vara veel öelda, olen natuke aega andnud, enne kui paraadi minna vastu võtma ja vaatama, mismoodi on. Täna on mul esmakordne kohtumine kompaniülematega.

Kes ja kust on teie sisseastujad?

Seda analüüsi on tehtud. Suur osa, vist 33% on siit Harjumaalt ja Tallinnast, järgneb Läänemaa, st. saared ja Pärnu, siis tuleb kohe Ida-Virumaa.

Kas vastuvõtt oli riigieksamite alusel?

Põhiliselt küll. Aga kel matemaatika riigieksamit polnud tehtud, neile anti võimalus teha sisseastumiseksam. Keskmise sisseastumispassi (see arvutati profileerivate ainete hinnete põhjal) oli mehaanikutel 12,5, laevajuhtidel 13,8. Viimaseid oli üle kahe inimese ühele kohale. Aga eks need on niisugused spetsiifilised erialad, et neid ei tulda ka meil enam väga suure isuga õppima, ja Lääne-Euroopas on olukord veel kehvem.

Seal püütakse leida igasuguseid võimalusi, kuidas noori merele meelitada. Ka antakse neile kõrvale veel mingi teise eriala diplom, mida nad saavad kohe rakendada, kui millegipärast merelt ära tulevad. Ning lisaks korraldavad ja rahastavad riigid, näiteks Norra, merendusala propagandat.

Ja kolmandaks aitab vist riigi hoolitsus inimese eest, kui ta juba töötab.

Jah.

Aga kui nüüd veel rääkida arengukontseptsioonist, siis see ei saa olla muust maailmast lahus, tuleb arvestada ümberringi toimuvat. Üks tendents on selge. Kogu haridust, ka mereharidust, eriti väikeriikides, kontsentreeritakse ühte suurde õppeasutusse. See on kasulik ja võimaldab õppekavade paindlikkust. Kui keegi kusagil mingi etapi mereharidust on läbinud, siis järgmises kõrgemas tasemes ta seda enam ei peaks kordama. Tal oleks kindlam ja lihtsam sissepääs järgmisse etappi. Teiseks see aitab kontsentreerida vahendeid.

Süsteem oleks mu meeletst väga lihtne: gümnaasiumide merendusklassides saadakse keskharidus ja

rektor

madruse-motoristi kutse ja väike-laevajuhi kutse juurde oleks taime-lava, kust noored mereakadeemiasse tulevad. Merendusklasse peaks olema nii palju, et nende lõpetanuist saaks kummassegi laevanduserialasse ühe 18-liikmelise rühma, nõnda et neil võiks mereakadeemias õppekava mõnevõrra lühendada.

Ja teine asi: mereakadeemia peab kindlasti olema kahetasandiline: üks on keskeriharidustase, kus on võimalik ka põhiharidusega noorel saada nii madruseks-motoristikuks kui ka keskeriharidusega spetsialistikuks, st. vahitüürimeheks või vahimehaanikuks. Praegusel juhul on seda võimalik saada ametikoolis, aga piiratud tonnaažiga – kuni 500 – laevadele. Perspektiivis peab olema võimalik saada ka keskeriharidusega vahiohviteriks, teades küll, et perspektiivi kapteniks või vanemmehaanikuks saada selle kooliastme lõpetamise järel ei ole. Praegu on see häda, et valmistada ette vaid kõrgharidusega vahiohvitsere ehk siis mehaanikuid ja laevajuhte piiramatu tonnaažiga laevadele. See asi peaks muutuma natuke paindlikumaks ja seda on lihtsam teha, kui on ühtne õppeasutus.

See teil ju õnnestus saavutada.

Praeguse seisuga on kõik merehariduse lahutamatud osad jäetud mereakadeemia alla. Viimane nõupidamine oli möödunud nädalal Pärnus, kus haridusministeeriumi kutsehariduse osakonna juhataja ja Pärnu uue kutsehariduskeskuse direktor ning teised reformiprotsessiga seotud inimesed jõudsid järeldusele, et Pärnu merehariduskeskus on uue keskuse alla ühendamise asemel otstarbekam jätta mereakadeemia juurde. Tuldi ka alternatiivi peale, et see kutseõppekeskus peaks veeteeametiga seotud ja konventsioonidega reguleeritud mereerialade asemel tõsiselt tegelema Pärnu sadamas vajatavate erialadega. Pärnus on välja kujunenud niisugune huvitav keskus, missugune võiks ka kusagil saare peal olla – või siis Pärnu oma veel suurendada. Üheskoos on infokeskus, täiskasvanute koolitus ja Pärnu Hansagümnaasiumi merendusklass.

Ametikool on ka mereakadeemia alluvuses ja ei ole ette näha, et peaks siit lähiajal kuhugi lahkuma. Ametikooli ampluaad tuleb laiendada, nagu juba eespool jutuks.

Haakuvad veel noorte mereklubi ja jahtklubi; võitleme viimatinimetatu maa tagastamise eest.

Uut on veel niipalju, et õppejõudu-

dele tegime käskkirjaga vormi kandmise kohustuslikuks – eelkõige just meremeestega seotud aladel. Kool kompenseerib 50% vormi maksumusest, eeskuju vast distsiplineerib õppureid ka natuke.

Kas õppeplaanides mingeid olulisi muutusi tuleb – õppeaja pikenemist, lühenemist, mingite tsüklite liitmist või väljajätmist?

On see häda, et haridusministeerium tahab õppeprotsessi võimalikult lühikeseks teha, 3,5 aastaseks. Praegu on koos praktikaga ikkagi 4,5. Aga meil on teine jumal veel – veeteeamet. Me ei saa haridusministeeriumile niisugust headmeelt teha:



meil on konventsioon, ja alla teatava normi ei saa me õpetada. Veeteeamet ei pruugi niisugusel korral diplomeid välja anda. Ja ainult konventsiooni jaoks vajalikku õpetades jääks jälle kõrgharidusest puudu. Praegu me juba poolt aastat praktikat ei arvesta õppeaja sisse ja see jääb riigi poolt finantseerimata. On, jah, pandud ühised piirid kõigile Eesti rakenduskõrgkoolidele.

Äsja oli Svensk Sjöfarts Tidningist lugeda, kuidas Rootsi meresõidumamet toetab praktikakohati erareederite laevadel, et tagada oma õppureile konkurentsivõimeline haridus.

Seda teevad kõik teised riigid, ainult meil pole keegi seni sellele mõelnud. Lääne laevaomanikud maksavad praegu meie koolile, et meilt praktikante saavad...

Oma suuremate laevaomanikega on kool kui kolmas osapool nüüd sõlminud praktikalepingud, nagu ka konventsioon ette näeb. Tuleb jõuda selleni, et ka välislaevaomanikega, kelle juurde üksikud praktikale lähevad,

oleksid lepingud tehtud.

Õppejõududel peaksid olema teaduskraadid, aga järelikult siis teistel aladel, sest merenduskrade pole ja vist ka ei teki?

Jah, et kõrghariduse standardit rahuldada, peab vähemalt 50% õppejõududest olema kraadiga. On ka – matemaatikuid, meteoroloogide, hüdrograafide, inglasi jt., aga mitte mere-mehi.

Õppeprektoiril on doktorikraad, kuid tema on jõelaevnik. Muide, kogu selle jõelaevanduse annaksime hea meelega Tartusse, kui sealne kutsehariduskeskus laieneb. Meil on ikkagi merekool, ja jõelaevandus kõigest sellest väga kaugel ala.

Üks oluline teadustöö valdkond, kuhu ka akadeemia oma ressursse sisse pannud, on laevajuhtide ja ka mehaanikute koolitamiseks vajaliku tarkvara tegemine. On sündinud täitsa huvitavaid ja originaalseid tarkvaraprogramme. Euroopa regioonis ja võib-olla maailmiski unikaalne programm näiteks võimaldab laeva püstivusinformatsiooni kontrollida ja seda välja arvutada, kui laeva teoreetiline joonis on olemas. Tuleb see arvutisse skaneerida, ja teatud matemaatilise mudeli põhjal toimub arvestamine. See on eriti kasulik näiteks mitme omaniku käest läbi käinud kalalaevade püstivusinformatsiooni kontrollimiseks.

Samuti taaselustasime laevaehituse labori. Ka Tallinna Tehnikaülikool liigub samas suunas. Meil on laevaehitusspetsialiste vaja – Balti Laevaremonditehas on arenev ettevõte.

Kuidas on lood õppejõudude keskmise vanuse ja keskmise palgaga?

Keskmine vanus on ilmseti viiekümne lähedal. Aga on siiski ka teatav positiivne tendents. Talvesemestrist on laevandusteaduskonnas, kus king kõige rohkem pigistas, missioonitunde pärast tööl neli meest reisi-laevade tegevkaptenite ja –vanemtüürimeeste hulgast: Vahur Ausmees, Risto Pihlakas, Aivo Palm ja Tarvi-Carlos Tuulik. Nende vahel on ära jagatud mitu õppeainet: lastikäsitus, navigatsioon jm.

Kas Eesti Merelaevandus seda üritust toetab?

Pole veel konkreetset kokkulepet, talveni on natuke aega, aga tuleb firmaga ühendust võtta.

Keskmine palk kõiki õppejõude arvestades on 4000 kr ringis; sõltub teaduskraadist ja ametikohast. Rektoril on õigus vastavalt palgafondile raha ise jagada. Ja kui õnnestub mujalt kokku hoida, võib palgafondi suurendada. Riik annab ette vaid



kadettide toiduks ja stipendiumideks kuluvad summad.

Meie huvides on koostöös pedagoogikaülikooliga kokku panna programm oma õpetajate õpetamiseks. Laevandusteaduskonda õpetama tulevaist meremeestest kolm on Taanis läbi teinud vastava kursuse ja sealt palju materjali kaasa saanud.

Mis tunde ise annate?

Õpetan laeva automaatjuhtimise süsteeme. Püüan keskenduda nende praktilisele kasutamisele.

Kuidas õnnestub üldhariduse mõttes kadette koolitada?

Vastavuses rakenduskõrgkoolidele kehtestatud normidega. Struktuuri tuleks natuke muuta ja vastavad õppejõud koondada üldainete teaduskonda.

Kuidas õpilaste tulevik peale kooli lõpetamist tundub?

Arvan, et laevaohvitserid, kes vähegi on viitsinud vaeva näha ja tööturu olukorra endale selgeks teinud, on ka töökohad leidnud. Kool peaks muidugi ka ses suhtes enam tegema ja olemasolevaid töökohti üles leida aitama. Positiivne näide on "Hansea-ticu" mehitamise eest vastutava kapteni käik kooli esitlema laevafirmasid, kelle laevu mehitavad. Loodame, et niisuguseid tuleb veel. Ja *Spliethoffiga* on muidugi pikaajalisem side, nendega oli juba varem ka praktikaleping.

Kuidas kooli baas teie vajadustele vastu peab?

Nõukogudeaegse plaaniga ette nähtust on ujula see, mis saab igatahes tehtud – praegu maksame ujula kasutamise eest kõrget renti. Üks merereool ilma ujulata on ebanormaalne nähtus.

Kuidas Luise tänava majaga on?

Praegu on meie oma. Vaatame, kas järgmisel aastal õnnestub saada PHARE projekt, mis näeb ette meie valdkonna ja selle spetsialistide haldussuutlikkuse tõstmist ning Euroopa Liidu normatiivaktide tutvustamist. See peaks Luisesse tulema.

Aga oleme välja öelnud, et kui õnnestuks alla kirjutada leping, et Luise tänava maja müüduks maha ja selle raha eest ehitataks uus õppekorpus siia kõrvale, siis oleks see koolile kasulik. Saaksime uusi ruume vastavalt vajadusele ise planeerida.

Kuidas kulgeb õppekirjanduse ja õppevahendite muretsemine?

Ei ole suudetud osta uusi arvuteid, praegused on ajast ja arust. *Hansa-liisinguga* on sõlmitud leping ühe õppeklassi arvutite väljavahetamiseks, mis realiseerub paari nädala jooksul.

Möödunud aasta lõpul andsime õppejõududele võimaluse välja valida oma aine tänapäevane Lääne õpik, et see siis ära tellida. Kahjuks tuleb nentida, et mitmel puhul jäi see asi õppejõudude taha pidama. Aga osa suutis vajaliku leida, mis sai ka tellitud.

Raamatukogu internetiühendus saab kohe valmis. Ja nüüd on side teaduskondadega ka tihedam: kord kuus saadab raamatukogu laiali teabe selle aja jooksul laekunud uue kirjanduse, ka IMO materjalide kohta. 9 aastat eestikeelset mereharidust pole olnud kahjuks piisav kogu eestikeelse õppekirjanduse tekkeks. Aga paneme selle väljaandmise peale päris palju raha.

Täienduskoolitusega akadeemia ei tegele?

Toomas Tammeorg on uus täienduskoolituse juht, ja tegeleb. Taastame oma positsiooni, mida vahepeal kiputi erakoolitusele ära andma. Täienduskoolitusest tulev raha peaks kõik minema merehariduse investeringuteks, mitte erakoolitajate taskuid täitma.

Aga päästekoolitus?

See spetsiifiline lõik on murelaps. Eesti riik ei ole sellele piisavalt tähelepanu pööranud. Meie päästerõngas on praegu päästekoolituse Riiklik Merepääste Treeningkeskus Soomes. See on haridusministeeriumi alluvuses ja asub kolmes kohas Helsingi külje all. Nad on nõus meie kadette mõneks ajaks oma hoole alla võtma.

Vaataks nelja aasta taguse rektoriinterjuu järgi, kui võrd probleemid on samad. Pealkiri oli toorkord "Liiga hästi õpetada ei ole ohtlik", mis tulenes Peeter Veegeni selgitusest, et sotsiaalteaduste tsükkel õppeplaanis on vajalik haritud inimeste koolitamiseks, ehkki seda tahetakse sealt välja jätta.

On vaieldud, missugune peaks üldainete pagas rakenduskõrghariduse puhul olema. Meil tuleks põhjalikumalt anda siiski reaalseid. Rakenduskõrgkool on näiteks ka Viljandi Kultuurikolledž ja seal jälle on loomulik sotsiaalteaduste, filosoofia jne. põhjalikum õpetamine. Aga on muidugi miinimummaht, mille õpe-

tamine tagab inimesele kõrghariduse.

Kui merel on inimesel vaja kiiresti mingi otsus vastu võtta ja tal pole võimalik kõrvalt abi saada, siis on leib ta suutlikkus üldhumanitaarsest pagasist.

Kindlasti. Kapten näiteks on mikroühiskonna juht, kel peab olema teadmisi kõigest valdkondadest, sellest ei saa üle ega ümber.

Tollal oli häda, et kool paiknes laiali, eestikeelset õppekirjandust ja eestikeelseid õppejõude oli vähe.

Teatud hädad on säilinud. Paikneme eri kohtades on ikka miinus, aga praegu ainuvõimlik. Eestikeelset õppekirjandust kogu aeg lisandub. Aga üks häda on hoopis osa erialade õppejõudude vähene inglise keele oskus. Ei saa olla oma valdkonna tasemel spetsialist, kui ei valda uute asjadega pidevaks kursisolemiseks küllalt keelt.

Põhihüda mitmelgi alal on noorte õppejõudude koolitamise vajadus. Kõike võib mõelda ja planeerida, aga kui raha ei jätku, on piir ees. Ning siis tuleb leida muid lahendusi, nagu näiteks juba eelpool räägitud päästeteetvalmistuse korraldamisega. Ka õppejõudude koolitamisel on osaliselt samalaadseid lahendusi. Näiteks Taani ekspert lubas talvel tulla meile tasuta – ainult elamise ja toiduraha eest – andma oma tankereid puudutatavat kursust. Õppejõudude vahetus peaks ka saama igapäevaseks asjaks.

Kui suur tänava vastuvõtt oli?

180 riigieelarvelist kohta ja 40 tasulist. 54 on laevajuhte, 36 mehaanikuid, 18 külmutusseadmete mehaanikuid, kokku kuus rühma. Sadamamajandust, hüdrograafiat, kalatoodete tehnoloogiat ja meteoroloogiat õpib igaüht üks õpperühm.

Ja nüüdmine kõigi nende tulevaste spetsialistide järele on olemas? Räägitakse näiteks ka hüdrograafiharidusega maamöötaist.

Kahjuks niisuguseid juhtumeid kipub olema. Asi vajab korrigeerimist. See ei tähenda mõne õppeliini sulgemist – uuesti avamine on raske ja kallis –, vaid uute õppeainete rakendamist, näiteks sadama keskkonnaspetsialistide ettevalmistamiseks. Vastuvõtt niisugustele erialadele võiks olla kasvõi mitme aasta järel, vastavalt vajadusele.

25. september

Mari Vamba ja Madli Vitismann

Euroopa Liit saab uue meresõidu järelevalveasutuse

Tankeriga "Erika" juhtunud õnnetuse järel esitatud ohutuslaste ettepanekute komplekti lisab Euroopa Liidu komisjon aasta lõpul veel teisegi. Muu hulgas soovitatakse luua üht-

ne Euroopa meresõidu järelevalve teenistus, mille ülesandeks oleks riiklike sadamajärelevete tegevuse koordineerimine ja klassiühingute kontrollimine kogu Euroopas, samuti

seistaks Euroopa Liidu seaduste IMO resolutsioonidega kooskõlla viimise eest. Seadusi ja tehnilisi norme välja töötama ei hakata ega hõivata praegu tegutsevaid laevu inspekteerivaid organisatsioone.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Kes ei lähe edasi, läheb tagasi

3. oktoobril, pärast pikaleveninud ootust, langetas Soome Ülemkohtu otsuse, millega ei muudetud Helsingi Linnakohtu ja Apellatsioonikohtu eelnevaid otsuseid "Eesti Merelaevanduse" taotluse suhtes peatada "Rakvere" ja "Caliburi" boikott põhihagi menetlemise ajaks.

Soome Ülemkohtu seisukoht kohtuotsuse juures on lakooniline ning ei erine sisuliselt eelnevate kohtuinstantside omast. Lühidalt võib selle kokku võtta mõne lausega: **"Ülemkohus leiab, et ESCO esialgsed tõendid ei ole aluseks, et keelata Soome ametiühingul boikotiaktioon. Boikoti keelustamiseks, ehk esialgselt olukorda normaliseeriva abinõu rakendamiseks, peaks laevandusettevõtte esitama tõendid selle kohta, et boikott on Soome seaduste järgi ebaseaduslik. Samas käesolev kohturesolutsioon esialgse abinõu rakendamiseks põhineb vaid asja kokkuvõtlikul käsitlusel, juriidilise vaidluse sisusse minemata."**

Laevandusettevõtte seisukohalt on niisugune asjakäsitus ärevusttekitav. Vaba juurdepääsu põhimõtte rahvusvahelisele laevandusturule eeldab lipuriikide erisuste arvestamist. Ma ei mõtle selle all üksnes mere-

meeste palgaerisusi, vaid ka paljusid muid erisusi, millega luuakse ühe või teise riigi laevandusfirmadele iga riigi majanduse tasemest sõltuvalt riiklike toetussüsteeme ja maksusoodustusi.

Ka Euroopas on need erisused ilmsed, sellepärast on ka Assotseerumislepingus säte, et Eestile tagatakse Euroopa Liidu riikides vaba juurdepääs laevaliiklusele. Selge, et selle lepingu pooled, sealhulgas ka Soome, olid allakirjutamisel teadlikud Eesti laevanduse erisustest. Lepingud sünnivad muuhulgas ka sotsiaalpartnerluse põhimõtetel, mis tähendab seda, et lepingu mõte on kõigile selge ja seda järgivad ühiselt kõik osapooled: riik, ettevõtjad ja ametiühingud. "Eesti Merelaevanduse" taotlus boikoti peatamiseks tugineb sellele lähtepositsioonile ning Soome Ülemkohtult oodati apellatsiooniosas kohtupretsedenti, mida kahjuks ei tulnud.

Siinjuures on paslik märkida kaht olulist mõtet, mis öeldi välja 5. septembril Tallinnas toimunud Euroopa Liidu alasel seminaril:

- Euroopa Liit areneb ise. Teame, et pärast eelmist laienemisetappi toimusid Euroopa Liidu juhtimises mitmed positiivsed muudatused. Kahtlemata muudab Euroopa Liitu eelseisev laienemislaine. Nende muudatuste aluseks on liituvate riikide erisused.
- Eesti peamine ülesanne enne ühinemist ja ühinemisejärgsetel aastatel on suurendada Eesti riigi ja rahva rikkust, milleks tuleb kontsentreerida kogu tähelepanu majanduse edendamisele. Konkurentsiküsimused on nende mõlema lahutamatud osad. Boikotiga seonduvalt on "Eesti Merelaevanduse" juhatus otsustanud minna edasi põhihagiga boikoti vastu, "kes ei lähe edasi, läheb tagasi". "Eesti Merelaevandus" seisab hea selle eest, et see konkurentsikonflikt ei jääks märkamata ka Euroopa Liidu juhtorganites.

Viktor Palmel

Finnlinesi ja Soome Meremeeste Uniooni kokkulepe

Finnlinesi veeremilaevade "Oihonna" ja "Finmerchant" poolakaist laevapereliikmete pärast tekkinud konflikt sai lahenduse.

Finnlinesi ja Soome Meremeeste Uniooni vahel sõlmitud kokkulepe lubab poolakail tööd nendel laevadel jätkata tingimustel, mis oluliselt ei erine rahvusvaheliselt tavaks olevast. Finnlines toonitab, et poola meremehed saavad tasu üksnes tehtud töö alusel.

Neil kahel laeval on praegu kaks vahetusmeeskonda. Seejuures muudetakse vahetusi nii, et nüüdne 1:1 muutub kaheks vahetusmeeskonnaks ka selle firma kolmel muul Soome lipuga laeval. Uus kokkulepe firma kõigi Soome lippu kandvate laevade kohta kehtib 28. veebruarini 2003.

Finnlinesi ja Soome Meremeeste Uniooni leppisid kokku ka edasise dialoogi suhtes kontserni konkurentsivõime tugevdamist puudutavais küsimusis. Loodi töörihm, mis uuriks võimalusi töötulemustest sõltuva töötasukorralduse rakendamiseks laevapereliikmete jaoks. Finnlinesi teatel saavad viis asjaomast laeva uue kokkuleppe tulemuse-na tunduvalt kokkuhoidu ja nende konkurentsivõime kasvab kõvasti. Mida selline kahe osapoole vaheline kokkulepe võib tähendada Soome kaubalaevastikule üldse, selle suhtes peab Soome Laevaomanike Liit oma seisukoha avaldamist veel varajaseks.

"Svensk Sjöfarts Tidning"

Vana "Meremehe" kommentaar

Kas lühike mälu?

Soome Ülemkohtu otsuse konstateerivas osas on korduvalt nimetatud, et Soome Meremeeste Unioon on "Eesti Merelaevandust" 1998. a. boikoti eest juba 1996. aastal hoiatanud, seda koos taanlaste ja rootslastega. Otsusest ei selgu, millega Soome Meremeeste Unioon oma väidet tõendab.

"Meremees" ilmub juba kaheteistkümnendat aastat, seetõttu on varasemate aastate "Meremehe" numbrid vahel üsna huvitav lugemisvara. 1996. a. nr. 21–22 ilmus artikkel "Meretagused sõbrad".

Selles on ära toodud Rootsi ja Soome meremeeste ametiühingute toonane faksisõda "Eesti Merelaevandusega". Äratrükitud faksidest võib näha, millise temperamendiga ametiühingud 27. septembril, reede õhtul kell 16.50 ehk 10 minutit enne töönädala lõppu lahigusse sööstsid.

Kuid tegu polnud ei "Rakvere" ega "Caliburiga", mis sai Eesti lipu alles kevadsuvel 1998, vaid "Tranestoniaga" – püüti tõrjuda võimalust, et laev oma Eesti-Põhjamaade liinil mõnda Rootsi sadamasse sõidaks. Sõda pidas aga Rootsi meremeeste ametiühing SEKO sjöfolk esimehe Tomas Abrahamssoni allkirjaga, saates kolm esimest faksi esmalt Soome Meremeeste Uniooni presidendile Per-Erik Nelinile allakirjutamiseks, kaks viimast aga otse Rootsist üksnes oma nimel. Kaks teist Soome Meremeeste Uniooni juhatusliiget ütlesid samal ajal, et ei teagi sellest episoodist. Taani ametiühingud "kaasati" aga sel viisil, et neile, nagu ka Rahvusvahelise ja Põhjamaade Transpordiföderatsioonile ning Eesti ametiühingutele võidi saata faks n.ö. teise adressaadina e. informeerimiseks. Võidi aga ka mitte saata, nagu selgus ühes Eesti ametiühingus, mille nimi samuti adressaadite nimekirjas oli. Nädala kestnud faksisõda lõppes tookord esmaspäeval, 7. oktoobril sama äkki nagu oli alanudki. Ega andnud alust arvata, et selle on algatanud Soome Meremeeste Unioon.

Soome ITF-i inspektori Simo Nurmi ja Soome Meremeeste Uniooni esimehe Per-Erik Nelini ähvarduse "karistustegevuseks" "Eesti Merelaevanduse" vastu trükkis 28. septembril 1998 ära "Lloyd's List". Selles nimetati juba "Rakveret" ja "Caliburi" kui tulevase boikotialuseid laevu, sest "kompanii ei ole hoolimata lubadusest tõsta palgad vastuvõetavale tasemele" midagi ette võtnud". Jäi mulje, et tegu on vaid üksikute "sööstudega" lahinguväljal, mis võeti ette sügisel enne ametiühinguorganite valimisi.

Ametiühingusõda oli aga alanud varsti pärast Eesti taasiseseisvumist. "Meremees" nr. 23/1996 meenutab Aarne Valgma Eesti Veeteede Ametit: "Esimene kokkupuude, et mitte öelda konflikt ITF-iga oli Eesti meremeestel 2. veebruaril 1993, kui ITF-i delegatsioon oli Eestis ja kõne alla võeti Eesti lipu tunnistamine mugavuslipuks." See oli poolteist aastat pärast Eesti lipu heiskamist laevadel, seitse ja pool kuud pärast rahareformi. 1997. a. aga hakkasid Soome merendusametiühingud ITF-i abil taotlema Eesti lipu tunnistamist mugavuslipuks.

Kuid praegu lahkuvad laevad Soome lipu alt, see on liiga kallid.

Madli Vitimann

Merereostust hakkab tõrjuma piirivalve

19. septembri istungil oli valitsuse istungi päevakorras "Merereostuse avastamise ja likvideerimise ülesande täitmise korrastamine".

1995. aastal mereinspeksiiooni le pandud ülesanded anti üle piirivalvele ning järgmisel päeval andis valitsus välja määruse nr. 305, mis jõustub 1. jaanuaril 2001. Samal 19. septembril on valitsuse korraldusega moodustatud "merereostuse avastamise ja likvideerimise ülesannete täitmisega seotud küsimuste lahendamiseks ja vastavate ettepanekute tegemiseks asjatundjate komisjon", mille esimees on siseministeriumi kantsler Märt Kraft ning liikmed rahandusministeriumi kantsler Aare Järvan, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, keskkonnainspeksiiooni peadirektor Heiki Nurmsalu ja keskkonnaministeriumi kantsler Sulev Vare. Nädal hiljem vahetas ametist lahkunud asjatundja Tarmo Kõutsi ses komisjonis välja piirivalveameti staabiülem Aare Evisalu.

"Merereostuse avastamise ja likvideerimise ülesande täitmise korrastamine"

Vabariigi Valitsuse 20. septembri 2000. a. määrus nr. 305

1.../

§ 1. "Merereostuse avastamise ja likvideerimise ülesannete täitmisel sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel antakse Keskkonnaministeriumi valitsemisalas oleva Keskkonnainspeksiiooni õigused ja kohustused üle Siseministeriumi valitsemisalas olevale Piirivalveametile."

1.../

Peaminister **Mart Laar**
Siseminister **Tarmo Loodus**
Riigisekretär **Aino Lepik von Wirén**

Komisjoni ülesanne on 20. oktoobriks teha ettepanekud keskkonnainspeksiiooni varade üleandmiseks piirivalveametile ning muutusteks nende asutuste eelarvetes, samuti õigusaktide muutmiseks ning anda ülevaade Eesti osalusest rahvusvahelistes merereostusega tegelevates organisatsioonides.

Piirivalveameti mereosakonna ülema Ervin Piikmanni sõnul ei lähe endise mereinspeksiiooni oskustea-ve kaduma, kui inimesed, kel on merereostuse likvideerimise koge-

mus, tulevad koos laevadega piirivalveametisse üle, sest täiesti tühjalt kohalt ei suudeta alustada. Seni teatasid merepiirivalvurid avastatud merereostusest ja võtsid vajaduse korral proove, nüüd tuleb ka reostus kõrvaldada. Muidugi tuleb loota selleks lisanduvale eelarverahale. Riikliku merepäästeplaani kõrvale valmistatakse ette riiklikku õlitõrjeplaan, eriti oluliseks aga pidas Ervin Piikmann inimeste koolitamist, et nad oskaksid nende käsutuses olevaid seadmeid õigesti kasutada.

"Alambra" seisab veel Muugal

"Alambra" tekitatud reostusjuhtumi kohta on algatatud kriminaalasi. Marko Maripuu P&I kindlustuse korrespondentfirmast CMM selgitas, et

järgneb merre lastud kütusekoguse täpsustamine. Tankeril on andmed tankide mõõtude kohta ning nende põhjal tuleb deklareerida merre las-

tud kütusekogus, sest laadimisaegsed mõõtmised pole küllalt üheselt tõlgendatavad. Keskkonnainspeksiioon omakorda tõestab merest välja korjatud kütusekoguse, mille põhjal esitatakse reostuskahju nõue. Kui arestinõue maha võetakse, lahku-
b laev sadamast.

Klassiühing "Det Norske Veritas", mis peab kinnitama "Alambra" merereköblikkust, esialgu ootab. Informatsioonidirektor Tore Høifødti sõnul tuleb kõigepealt "Alambra" tankid tühjendada, puhastada ja dega-seerida, siis on võimalik laevaruume inspekteerida. Selleks, et laev merele pääseks, tuleb esmalt üle vaadata kahjustatud koht ja ruum, kus see paikneb. Praegu olemasolevale teabele tuginedes tuleb aga kaaluda põhjalikuma järelevaatuse tegemist.

Internetist leitud andmeil on samal reederifirmal teinegi Malta lipuga samuti 1977. a. ehitatud tanker, üks Malta ja kaks Marshalli saarte lipuga puistlastilaeva ning väike veel vanem tanker Kreeka lipu all.

Madli Vitismann



Piirivalvel tuleb korraldada veel üht liiki rahvusvahelisi õppusi,...

Tööd alustab kiirabikopter

Avalik ajakirjandusteade

2. oktoobril toimus Sihtasutuse Medicopter Estonia asutamiskoosolek ja allkirjastati asutamisositus. Asutajad on eraisikud, kuid Sihtasutuse Nõukogusse kuuluvad liikmed Eesti Lennuametist, Riigi Päästeametist ning Eesti Mere-meeste Haiglast.

Sihtasutuse Medicopter Estonia eesmärgiks ja ülesandeks on eelkõige kvaliteetse ning öö-

...ranna koristamine jääb endiselt päästeametile.

Küllike Roovälja foto

päevaringses valmiduses oleva kiirabikopteri-teenuse organiseerimine Eestis. Nõusoleku Sihtasutuse Medicopter Estonia patrooniks olla on andnud Kristiina Ojuland.

Sihtasutus alustab kohe oma tööd, kui kolme katsetuskuu eelarve 720 000 krooni on olemas. Lähitulevikus alustab sihtasutus rahakogumiskampaaniat.

2. oktoober **Urve Siipsen**
SA Medicopter Estonia juhatuse liige
Tutvu ka:

<http://www.hot.ee/medicopter>

"Aldebaran" jääb Hiiumadalale

Külmutuslaeva "Aldebaran" peatekilt käisid 8. septembril üle kahemeetrised lained, kuid ükski kolmteistkümnest sillale kogunenud vene meremehet ei tihanud pugeda pinnalpääst- ja ulatatud päästesilmusesse.

Meremehed põrnitsesid üksteist: kes läheb esimesena kopteri tõssi otsa kõlkuma. Piirivalve lennusalga päästekopteri komandör Jevgeni Pissarev hoidis samal ajal, kui pinnalpäästja laevatekil mehi üles vintsi- ma keelitas, kopterit liikumatuna aluse kohal, teda assisteeris teine piloot Viktor Jepifanov.

"Alguses oli 7–10 minutiline paus, alles siis mõistsid mehed, et keegi peab neist ikka esimesena üles minema," kirjeldas Jevgeni Pissarev reelingu ääres nõutult seisnud päästetavaid. Kui meestele jälle elu sisse tuli, astusid nad ükshaaval ette ja lasid end päästevõõga lennumasinasse sikutada. All mürisesid kõrged lained ning veepritsmeid lendas ka roolimaja laele, kust päästja Jarno Kalind punastes termokostüümides meremehi silmusega trossi külge haakis. Seejärel kinnitas pinnalpäästja konksu otsa ka hunniku reisikotte, mille pardamehhaanik Vjatseslav Jelistratov kolme vintsimiskorraga 25 m kõrgusel rippuvasse kopterisse tõmbas.

Piirivalve hoiatas

Nii nägi välja 6. septembril Hiiumadalale sõitnud külmutustraaleri "Aldebaran" meeskonna pääsemine. Kapten Andrei Solopov ütles toona ajakirjanikele, et laeva karilemineku süüks oli navigatsiooniviga. Hiiumaa piirivalve staabiülema Uno Kanguri sõnul hoiatas radarivaatleja SRTMK-tüüpi "Aldebaran" tüürimeest madaliku eest juba veerand tundi enne õnnetust, kuid aluselt vastati, et kõik on korras ning laev jätkas liikumist samal kursil.

Laev jäi karile 9,5 miili Kõpu majakast põhja pool 6. septembri ööl kell 00.57. Kapten kinnitas, et tegi 55 m pika ja 9 m laia 1200-tonnise veeväljasurvega laeva päästmiseks kõik, mis suutis. Meeskond üritas alust kordumalt madalikult lahti päästa. Laeval oli üle 200 t külmutatud kala, millega oldi teel Kaliningradist Peterburi.

"Tahtsime kala teisele alusele ümber laadida, et laeva kergendada ja madalalt lahti päästa. Tellisime 7. septembril Hiiumaalt paar väikest kalalaeva, kes oleksid meie lasti peale võtnud ning suurema laeva pardale toimetanud. Nemat hakkasid aga madalalt kartma ja lahkusid," selgitas Andrei Solopov.

Kolm suurt auku

"Aldebarani" saatuse oli Hiiumadalale jääda. Kaks päeva pärast kinni- jäämist alanud tormi ajal suurenes kreen, seiskusid masinad ning kere hakkas vähehaaval veega täituma. Kapten võttis vastu otsuse meeskond evakueerida. "Aldebarani" omanikud salatsesid Eesti riigiametnike ees ega öelnud, kas neil on kavas alus Hiiumadalalt ära tuua. Nüüd on laeva madalikule jäämine juba enam kui kindel.

Kolmel korral viis piirivalvekaater Lehtma sadamast "Aldebaranile" piirivalvurid, tuukrid, keskkonnaametniku, mõned laeva meeskonnaliikmed ja omaniku esindajad. Vene meremehed ja omaniku esindaja Dmitri Tihhonov tegelesid peamiselt raadioside- ja navigatsiooniparaatuuri lahtimonteerimisega ning antennide mahavõtmisega.

Laeva veealust osa uurima sukeldunud päästeteenistuse akvalangistid leidsid paremast pardast kolm meetrise läbimõõduga auku, millest laine- tas vabalt trümmikudesse kahesajaton- nise kalalasti rikkunud merevesi.

Läänemaa päästeteenistuse tuuker Raimi Teral laiutas käsi, kui näitas kolleegidele, kui suur oli auk, mida ta viimasena laeva paremas pardas nägi. Laeva sõukruvi, mis tavaoludes paik- neb vertikaalselt, oli tuukri sõnul selle laeva ahtri all hoopis horisontaalne.

Lisaks kolmele augule paremas par- das ja väändunud sõuvõlliga kruvile leidsid kordamööda kokku üle kahe tunni vee all olnud sukeldujad laeva vasaku parda alt hulganisti eri suu- rusega mõlke. Kõige suurem on hä- ving laeva võõris, mis on tormi taga- järjel kivihunnikule paiskunud. Koha- ti poolteise meetri kõrgused rahnud on laeva põhja all ega lase aimata, kas seal nendesuguseid veel on.

"Lars Krogius Eesti" kindlustuseks- perdil Rein Tõnissonil jäi pärast tuukri- rülevaatust üle vaid nentida, et alu- se madalikult äratoomine ei tasu end ära. "Laeva süvis on üle 4 m, aga praeg- u mõõtsime aluse ümber 3–4 meet- risti sügavusi," selgitas Rein Tõnisson. Tema sõnul ei saa alust kätte muidu, kui pontoonidega üles tõstes. "See on vähemalt kolm korda kallim, kui laev ise praegu maksab," tõdes ta.

Omanik on kadunud

Laevaomaniku esindaja Dmitri Tih- honov palkas 500\$ eest kaluriühistu OÜ Utumäki mehed, kes laeva tekil oleva 18 t kalajahulasti ning laeva navigatsiooniseadmed ja päästeva- rustuse Kõrgesaarde lattu viisid.

Kaks venelasest meeskonnaliiget, kes varustust ära tuua aitasid, ning laevaomaniku esindaja lahkusid Ees- tist Rein Tõnissoniga kohtumata. "Nad ütlesid, et tehke laevaga, mis tahate – see on nüüd teie oma," va- hendas Rein Tõnisson. Tema sõnul ei saa kindlustus aga lihtsalt kraami müütama hakata, vaid peab hoopis seda valvama, kuni laevaomanik ja kindlustusselts laeva saatuse ja tasude osas kokkuleppele jõuavad.

Rein Tõnissoni poolt 16 000\$ hin- natud laevakraam ning kalajahu sei- savad siiani Kõrgesaare sadama laos ja ootavad Murmanskis asuva laeva- omaniku AS Šturval esindajaid. Eks- perdi sõnul pole kindlustusselts seni ka omanikuga vraki saatusest rääki- nud ja otsustamine lükkub edasi.

Laev oli nädal pärast karilejäämist kreenis 14° paremasse pardasse, mis on mereveega triiki, kuid kohalike kalurite sõnul on see nüüdseks suu- renenud.

Piirivalvurid käisid "Aldebarani" vra- kilt ära toomas kütust ja õli, kuid leid- sid meeskonna jutu järgi laeva jäetud 10 t diislikütusest vaid õhukese kir- me veega täitunud tanki pinnal.

Samas pole laeva juures ka reostust avastatud. Meeskond kinnitas varem, et alusel olnud diislikütuse pumpa- sid nad enne kopteriga laevalt lahku- mist küljetankidesse, kus see siiani ohutult seisab. Piirivalvelaev tõi "Al-

(Järg lk. 29) ➔



Hoiatav meremärk Hiiumadalal. Küllike Roovälja fotod

Õppeasutus,

mis tegeleb inimeste väljaõppega ellujäämiseks ekstreemsetes olukordades merel, **võtab konkursi korras tööle instruktor-õppejõu**

Kandidaatidelt eeldame:

- merealast eriharidust (eelistatavalt kaugsõidukapten);
- eesti keele korralikku valdamist;
- vene ja inglise keele oskust;
- arvuti kasutamise oskust;
- vanust kuni 50 aastat.

Omalt poolt pakume:

- huvitavat tööd meremeeste väljaõppel;
- erialast koolitust, ka välismaal;
- konkurentsivõimelist palka.

CV koos palgasooviga esitada kahe nädala jooksul pärast kuulutuse ilmumist aadressil:

AS MARISCO, Tööstuse 54, 10 416 Tallinn
või faksil 660 2143. Lisainfo telefonil 660 2143

Samal teemal: **Eestit altkulmu seirates**

Siseministeerium teeb töörühma

Välismaa meremeeste maaletuleku kord pole valmis. Veel pole valmis seda välja töötav töörühmgi. Aga siseministeeriumi õigusloome osakonna nõuniku Meelis Maiste sõnul moodustatakse töörühm peatselt. Pärast seda, kui asjast huvitatud asutused: teede- ja sideministeerium, välisministeerium, laevaomanike liit, EMSA, piirivalveamet ning kodakondsus- ja migratsiooniamet on oma esindajad sellesse töörühma nimetanud ja siseministeeriumi kantsler nimekirja käskkirjaga kinnitanud, peaks Meelis Maiste hinnangul tegelik töö kiiresti minema.

Madli Vitismann

"Svensk Sjöfarts Tidning" teatab:**Otsasõit õppelaevale**

Seitse inimest kaotas elu, kui Hongkongis registreeritud tanklaev sõitis 10. septembri hommikul 20 meremiili kaugusel Jyllandist otsa 14-meetrisele Poola õppepurjekale "Bieszczada". Otsasõidu hetkel magas kaheksast pardalolnust kuus laeva sisemuses, vahis oli kipper ja roolis 19-aastane neiu. Plastkeregaga Poola jaht uppus väga ruttu. Tütarlapsel õnnetus saada päästeparvele, ülejäänud meeskonnaliikmeid leiti kaks hukkunut, teised jäid kadunuks. Tütarlapse sõnul võidi purjeka pardal laeva tuledest valesti aru saada ja seetõttu liigutigi selle võõri ette.

NATO fregatt sõitis madalikule

11. septembril Oslo fjordis Drøbaki väinas Askholmene juures madalikule sõitnud Briti fregatt H.M.S. "Grafton" (pikkus 133 m, veeväljasurve 3500 tonni) tõmmati lahti järgmisel päeval pärast 300 tonni kütuse punkrist väljapumpamist. Laev oli lootsita ja tuli koos seitsme muu NATO laevaga Oslo sadamat külastamast. Juhtum oli üsna samas paigas, kus lebab 9. aprillil 1940 Norrasse sissetungi ajal põhja lastud Saksa raskeristleja "Blücher".

Karlskrona lähedal hukkus laev

Bahama lipuga kaubalaev "Geta" uppus pärast kokkupõrget Saksa kuivlastilaevaga "Graneborg" lõuna pool Utklippanit Blekinge saarestikus. Kokkupõrge toimus 30. septembri pärastlõunal selge ilmaga. Blekinge rannalve sai teate kell 15.09, kell 21.48 oli "Geta" peaaegu uppunud – laev oli kaadunud ja tekiehitud üleni vee all. Kõik pardalolnud päästeti.

"Graneborg" (dedveit 4140) valmis 1997. a. Hollandis, "Geta" (dedveit 1398) 1976. a. Norras "Truro" nimega.

Tankerit päästes kaadus pukser

Öresundis Saltholmi ja Amageri saarte vahel Rootsi tankeri päästmisel läks ümber pukser ning kaks meeskonnaliiget hukkus. Tegemist oli Göteborgi asfalditankeriga "Bituma" (DW 2700), mis lastiga põhjasaunas liikudes jooksis kesköö paiku vastu 7. septembrit saviliivasele madalikule. Appi kutsuti Taani pukserid "Skansund" ja "Dansund".

"Bitumat" lahti vedades "Skansund" kaadus ja uppus kiiresti. Mõni tund hiljem leiti mehed surnult veest. Topeltkeregaga "Bitumal" suuri kahjustusi polnud ja ta läks Fredericiasse tuukriülevaatussele.

Tulekahju kalalaeval

Kalalaev "Tärnan" Klädesholmenist oli 11. septembril hommikul teel kaheksa meremiili kaugusele Tjörnist, et seal võrke merre lasta, kui masinaruumis puhkes tulekahju. Tuli võttis hoogu ja kaks pardalolijat asus päästeparvele. Teine läheduses olnud kalalaev korjas nad peale. Kohale jõudis mitu merepäästekaatrit, põlengust saadi jagu ja kannatanud alus pukseriti Tjörnille Rönängi.

Puhkusel võib kõike juhtuda

Politsei ja USA rannavalve ametlike uurimisaruannetest võib lugeda, et 26. augustil olid sajad "Premier" laeval "Big Red Boat II" viibinud reisijad sinna New Yorgi dokis kinni jäänud, elektri ja puhta veeta. Viivituse põhjustas laevafirma esindaja sõnul pagasilifti rike. Mõned reisijad helistasid mobiilidel New Yorgi politseile ja väitsid, et laevafirma on nad "pantvangistanud".

Teisalt peatati laevafirma liikmelisus Rahvusvahelises Merematkeliidide Nõukogus (ICCL-is), sest firma ei suutnud täita liikmeslaevadele esitatavaid nõudeid. Sepärast tahaksin tungivalt soovitada, et igaüks, kes tellib "Premier" merematke, ostaks ka kolmandalt osapoolt kindlustuse, sest ei saa kindel olla, et kompanii kauem oma äri jätkab. Millest on ookeanireiside entusiastidel muidugi kahju.

Dokki oli "Big Red Boat II" läinud probleemide tõttu peamasinaga, aasta varem oli see juhtunud sama firma laevaga "SeaBreeze". Ent "Premier Cruise Lines'i" kolmas laev "Big Red Boat III" pälvis uue nime all tehtud esimestel reisidel sõitjate pahameele halvasti töötava konditsioneerimisüsteemi tõttu. Lisaks lõikas laevakruvi dokkimisel tükkideks pukseri. Hulk reise tuli ära jätta, sest ka laevakruvi sai viga. Lõpuks avaldasid reisijad oma pahameelt sellega, et saatsid firmale tagasi neile asendusreise võimaldavad kupongid.

Veel üks sama firma laev, "Rembrandt", on siiski reisijaile heameelt teinud – kiidetakse avarust ja ruumiküllust. Ent ruumi on palju seetõttu, et viimaste reiside täituvus on umbes ehk kolmandik kohtade arvust.

* * *

390 reisijat evakueeriti parvlaevalt, mis sõitis sildudes eksikombel vastu kaid Morrovable sadamas Kanaari saarel Fuerteventural. "Volcan de Tauro", mis oli Gran Canaria-Fuerteventura liinile tulnud kaks kuud varem, sai tugeva tuule tõttu juhtunud õnnetuses kõvasti viga. 100 autot pidi laevale jääma, need saadi maha laadida hiljem.

* * *

Teises parvlaevaõnnetuses sai viigastada 8 sõitjat, kui nende kaater, 33 m pikk Suurbritannias registreeritud "Auriga" pörkas Mallorca lähedal kokku Hispaania kiirautokatamaraniga. Mõlemad, nii kaater kui ka tuluus "Millenium" said tublisti viga ja pukseeriti Palma de Mallorca sadamasse. "Milleniumi" 140 reisijat ja meeskond, samuti kui 12 ülejäänud "Auriga" sõitnud jäid terveks.

Raoul Fiebig

www.cruisereviewers.com

Piirivalvurid päästsid hulga inimesi uppumissurmast

Merevalvepäevikust

Vineerpaat läks katki

Pühapäeva, 3. septembri keskpäeval märkas Omedu vaatlustornis valvet pidav piirivalvur järvel kaldast 1 km kaugusel tühja paati. 5 minuti pärast Omedu kordonist väljunud piirivalve mootorpaat leidis sündmuskohalt vett täis vineerpaadi ja selle lähedalt veest kaks päästevestides inimest. Piirivalvurid võtsid pardale ning toimetasid kaldale 1974. aastal sündinud Martini ja Rainer-Marko ning töid järvelt ära ka paadi.

Päästetute küsitlemisel selgus, et järvel kalastanud noormehed olid paadi laenanud kohalikult sõbralt ning sellel puudusid dokumendid. Õnnetuse põhjustas raske ankur, mis ootamatult pehmest paadipõhjast läbi vajus ja ulatusliku lekke tekitas.

Skautril seiskus mootor

Pühapäeval, 10. septembril kell 12.30 lahkus Haapsalu jahisadamast skautruga lahele sõitma Läänemaal elav Vahur. Kell 14, kui mees oli oma sõiduriistaga jõudnud Haapsalu kordoni lähedale, seiskus ootamatult skautri mootor. Kümme minutit hiljem märkasid piirivalvurid kordonist abivajajat ning suundusid talle sõudepaadiga appi. Kell 14.20 toimetati merehädaline, kes õnneks arstiabi ei vajanud, Haapsalu kordoni sadamasse.

"Optimist" läks ümber

Samal pärastlõunal treenisid Haapsalu lähel purjekatega kohalikud noormehed, kui kell 14.30 tugeva tuule tõttu üks purjekatest,

Haapsalus elavale Aivole kuuluv "Optimist", ümber läks. Omal jõul noormees paati enam õigesse asendisse tagasi ei saanud ja talle suundusid sõudepaadiga appi Haapsalu kordoni piirivalvurid, kes äsja olid kaldale toimetanud merehätta sattunud skautrisõitja. Kell 14.45 jõudsid piirivalvurid abivajajani ning toimetasid poisi Haapsalu jahisadamasse, hiljem pukseerisid sinna ka jahi.

Jaht läks ümber

Vaid veerand tundi hiljem, kell 15.00 läks Pullapää liinide lähedal merel ümber treeningsõitu teinud kahe noormehe juhitud jaht. Pärast ümberminekut täitus alus veega ning ka jahi mast oli põhja kinni jäänud. Üks noormeestest, 1981. a. sündinud Kaarel, otsustas kaldale abi järele ujuda. Kell 18.35 jõudis ta kalatööstuse "Hako" juures kaldale ja helistas piirivalvesse. Teine noormeestest, samuti 1981. aastal sündinud Erkki, kes oli ühtlasi ka jahiomaniik, jäi vett täis valgunud alusele. Kell 18.56 suundus Haapsalu kordonist õnnetuspiirkonda piirivalvekaater ja leidis merehädalise Pullapää liinide lähedalt. Piirivalvurid võtsid külmetaeva noormehe pardale ja aluse puksiiri ning töid mõlemad kella 20.08-ks Haapsalu kordoni sadamasse.

Kummipaati läks ümber

Laupäeva, 30 septembri ennelõunal teatas Miiduranna sadama

dispetšer piirivalvuritele, et märkas sadama ees merel veega täitunud kummipaati ja selles kätega vehkivat meest. Viis minutit hiljem Piritalt startinud piirivalve mootorpaat avastas sündmuskohalt kummipõõrdunud kummipaadi, mille põhja peale olid klammerdunud kaks päästevestides meest.

Piirivalvurid toimetasid mehed kiiresti Piritat sadamasse ja kuna üks meestest oli veidi alajahtunud, kutsusid kohale kiirabi. Päästetud Kondrati (1930) ja Toomase (1961) sõnul olid nad merel kalavörke välja võtmas, kui paat ootamatult ümber läks. Et meestel puudusid sidevahendid, ei saanud nad õnnetusest õigeaegselt teatada. Ohusooja oli 16°. Vee temperatuuriks mõõdeti

Tugev vastutuul viinuks avamerale

9. oktoobril kell 13.35 teatas Kakumäe kalaspordibaasi valvur merevalvekeskusele, et Kakumäe alt siirdus aerupaadiga Kopli lahele kalastama vanem mees, kes ei jõua tugeva vastutuule tõttu kaldale tagasi sõuda. Piirivalvelaevalt "Kõu" mootorpaadiga sündmuskohale suundunud piirivalvurid avastasid merehädalise, tallinlase Peetri ning toimetasid ta koos paadiga Kakumäe kalaspordibaasi. Sündmuskohal puhus lõunatuul kiirusega kuni 10 m/s.

Paadiga üle piiri

Ühelainsal esmaspäeval pidas piirivalve Narva jõel ja Peipsi järvel kinni 11 Eesti-Vene kontrolljoone ületanud kalurit ja lõbusõitjat, kelle seas oli nii Eesti kui ka Venemaa elanikke.

Piiririkkujad osutusid röövpüüdjateks

Piirivalvurid leidsid neljapäeva, 14. septembri hommikul Peipsi järvel Eesti-Vene kontrolljoone ületuselt tabatud meeste paadist ebaselge päritoluga kala ja võtsid neilt ära võltsimistunnustega kalapüügiloa.

Kell 10.26 fikseeris Tõruvere radarvaatleja tundmatu aluse kontrolljoone ületuse suunaga Eestist Venemaale. Kell 10.57 Alajõe kordonist väljunud piirivalvekaater pidas etteantud koordinaatides kell 11.45 kinni "Amuur"-tüüpi mootorpaadi kahe mehega, kelleks osutusid Kohtla-Järvel elav Valeri (1962) ja Lohusuu valla elanik Vladimir (1949).

Eesti välismaalase passi omava Valeri isiku ja asjade läbivaatuse käigus esitas mees piirivalvuritele ilmsete võltsimistunnustega kalapüügiloa, ka avastati meeste paadist ebaselge päritoluga kala. Piirivalvurid

karistasid mõlemat meest 2300-kroonise rahatrahviga ja andsid nad üle Virumaa Keskkonnainspektsiooni töötajatele.

Idapiiril jäi vahele üksteist piiririkkujad

Esmaspäeval, 25. septembril kell 15.31 sõitis Peipsi järve põhjaosas üle kontrolljoone Venemaa vetesse ja seejärel tagasi Eestisse lõbusõidukaater kolme mehega. Kell 16.20 pidas piirivalvekaater aluse kinni ja pukseeris selle Alajõe kordonisse. Alusel viibinud Jõgevamaa elanikku Olegi (1963) karistasid piirivalvurid rahatrahviga 2070 krooni, tallinlasi Didimi (1951) ja Valerit (1962) trahviti vastavalt 1840 ja 460 krooniga.

Pool tundi hiljem, kell 16.05, sisenes järve lõunaosas 300 meetri sügavusel Vene Föderatsiooni vetesse mootorpaat "Progress", mille Varnja piirivalvurid tund aega hiljem kinni pidasid. Mootorpaadis viibinud koha-

likele elanikele Aleksandrile (1970), Vladimirile (1969) ja tartlasele Borisile (1954) väljastasid piirivalvurid kutse ilmuda järgmise päeva pärastlõunal haldusõigusrikkumise arutamiseks Peipsi Piirivalvepiirkonna staapi.

Samal 25. septembri hommikul pidasid Punamäe kordoni piirivalvurid Narva jõel kinni 5 Vene Föderatsiooni elanikku, kes kalastades Eesti poolele sattusid. Kell 9.30 sõudis Gorodenko külast 1500 meetrit põhja pool 150 meetri sügavusel Eesti vetesse 1947. aastal sündinud Juro.

20 minutit hiljem peeti Poruni jõe suudme lähedal 75 meetri kaugusel kontrolljoonest Eesti vetes kinni Boris (1963) koos abikaasa Lenaga.

Kell 10.25 tabati Poruni jõe suudmest 2,5 kilomeetrit põhja pool Eesti vetes kalastamas Aleksander (1968) ja Sergei (1952), kelle paat kaldus 70 meetrit üle kontrolljoone. Kuna kinnipeetud kalastajate väitel ületasid nad kontrolljoone teadmatusest, piirdusid piirivalvurid hoiatusega, misjärel isikud Vene poolele tagasi saadeti.

Piirivalveameti pressijaoskond

Mäng on tõsine asi

19. septembril korraldati "Regina Baltica" tänavune suurõppus, millesse kaasati hulk ametkondi. Mustamäe ja Keila haigla, politsei ja Vanasadamade D-terminali töötajad jätkasid "kannatanute" ja "pääsenutega" tegelemist pärast "reisijate evakueerimist", kui õppus oli laeva jaoks läbi.

Nii õppuse-eelsetel koosolekutel, õppuse ajal kui ka järgnenud aruteludel oli vigade-veakeste arutamisel vastastikuste nükete asemel tunda siirast koostöösoovi ja ühist huvi võimalikult paremini halbadeks üllatusteks valmis olla. Paremini osati arvestada üksteise võimeid-võimalusi – enam ei olnud kuulda, et õppusel osalenud ametkondade juhtnõrid üksteisele vastukäivad oleksid.

Kindlaks on määratud, et reisilaevalde kopteriga toodav tuletoirjeabi tuleb Tallinna lennuvälja päästetehnistusest. Täpsustused meditsiiniabi korraldamise vormid, "pääsenutega" tegelemise vormid ning ohtliku lasti kohta teabe levitamise teed. "Reisijate" rollis olid mereakadeemia ametikooli õppurid.

Õppust juhtis "Regina Baltica" kapten Alar Kask, õppuse plaanimisel koordineeris koostööd teiste ametkondadega kapten Vahur Ausmees. Seekordsel õppusel osalesid mõlemad lennusalga kopterid.

Inglisekeelse lühendnimega õppusel ESTRA-2000 peeti raadiosidet inglise keeles, mis tõi kaasa niihästi teatava ajakao, kui oli vaja laevalt öeldut mitu korda korrata, kui ka järelepärimise Rootsist.

"Meremehe" toimetus vaatles õppust kolmest eri küljest, esitades kiuslikke küsimusi. Kohapeal jäi mulje, et kõige vilunumad on laeva- ja kopterimeeskonnad, kes kõige sagedamini harjutavad. Veelkord sai selgeks, et saja õppuriga tuhandet reisijat imiteerida ei saa.

Kirjaliku ja telefoniteabe põhjal võis saada toimunust pildi, ent kahe konkreetse "pääsenu" kohta teavet saada osutus vägagi aeganõudvaks.

Avariistaabis asus igaüks, kes kohale jõudis, korraldama oma osa, jooksvalt lisandusid operatiivandmed muutuste kohta – õhkkond oli tõsine. Et aga närvipinge polnud "päris", tuli õppuse käigus kasulikke mõtteid, mida Eesti oludes edapidi inimeste ja laeva päästmisel otstarbekas rakendada.

Staaup mängis läbi ka pressikonverentsi, sest mänguajakirjanikudki ei andnud võimalust mingeid piire ette seada, vaid mängisid maha ka umbuskliku ja ebasõbraliku poole. Pressiga suhtlemine oli siiski osa, milles harjutamisest vähe kasu. Pigem aitab kompetentsus, kogemus ja esinemisvilumus.

**Reet Naber,
Mari Vamba, Madli Vitismann**



Roolikambris pidi parima ülevaate andma raadio. Vanemtüürimees Vahur Sõstra ja vanemehaanik Enn Roo.



Välisabi saabus tuld tõrjuma.



Laevapere abistas ja osutas evakueerimisel kohad kätte.



Kitsastest laevatreppidest on raske kannatanuid üles kanda.



Üheskoos tõstetakse abitu päästetorvi,...



...see võib aga õhus keerlema hakata.

Vastastikku tutvumas

OÜ Kotermann korraldab kursusi reisilaevade kiirpaadimeeskondadele. Piirivalve lennusalv korraldab lendureile omakorda kord aastas päästeparveõppusi. Tänavu said need kaks osapoolt kokku ühisõppusel. See andis võimaluse harjutada omavahelist sidepidamist, tutvuda teineteise töömaaga ja proovida ise päästetava rolli.

Nii sulistasid päästeülikondades kõrvuti vees tüürimehed ja mehaanikud, piloodid, pardamehaanikud ja pin-

naltpäästjad, kuni neid "päästsid" ja parvele tõid nii "Regina Baltica" kui ka OÜ Arzamas kiirpaat. Seejärel aga vintsiti neid päästeparvelt kopterisse. Päästev kopterimeeskond vahetas päästetavaga osad järgmisel päeval.

24. augusti õppusel osales ka ajakirjanik Mihhail Vladislavlev "Subbotejast", kelle vintsis üles üks kahest uuest pinnaltpäästjast, Janno Kalind. Kiirpaadijuhi, "Fantaasia" II tüürimehe Jaanus Zovo sõnul valmistus "Fantaasia" peatselt saabuva kiirpaadi vastuvõtuks, ent samasugused on lubatud paigaldada ka teistele "Hansatee" laevadele. Kui raha jätkuks, oleks sedalaadi ühisõppusi rohkemgi vaja, arvasid osalenud.

Madli Vitismann



Lestade ja maskiga päästja ujus parveni,...



...pani päästetavale vöö ümber...



...ja pärast õhulendu aitas pardamehaanik kopteriuksesse sisse.

Rektorikommentaar

Eesti Mereakadeemia rektori kt. Jüri Lember, kas päästekoolituse korraldamine on asi, millega me siin Eestis ikka veel hakkama ei saa?

Ei saa hakkama. Tähendab, selleks vajalikul kvalitatiivsel tasemel vähemalt lähiaastatel ei saa. Soome riik on võtnud ette riiklikku investeerimiskavasse lähema kuue aasta jooksul oma riikliku päästetreeningkeskusesse paigutada 95 miljonit marka – 250 miljonit Eesti krooni. Kust Eesti riik niisuguse raha võtaks?

Aga Eesti kadettide seal õpetamiseks võtab?

See tuleb praegu oluliselt odavam kui oma süsteemi hakata üles ehitama või maksta siin erakoolitusfirmadele. Näide: 25 noorharrat 3 päeva tuletõrjeõppustel maksab 2000 marka. Ehk: Soome riigi ametnikud on andnud esimese põhimõttelise nõusoleku doteerida meie kadettide sealset väljaõpet. Nad püüavad küsida sama hinda, mis oma koolidelt.

Kolme või viie aastaga püüame ses asjas ise rasva koguda ja oma instruktorid ette valmistada. Ehk leiame raha ka, et siin investeerida ja meile vajalik materiaaltehniline baas paika panna.

1995.–96. aastast pärineb plaan luua analoogiline keskus Eesti riigi osa-

lusel ja hakata kursusi korraldama ka väljapoole.

See projekt jäi toppama, riigi osalus oli puudu ning ka tasuvusega oleks olnud probleeme – kust neid kursuslasi nii väga siia tulemas oleks? Lätlastel on oma treeningkeskus, ja Põhjamaadest

keegi ei tule, sest neil on endil potentsiaali üle. Kui saame enda otstarbeks midagi siin tehtud, siis on teine asi.

Euroopas on eesmärk teiste õppeasutuste ning miks mitte ka naabrite potentsiaali ära kasutada. Kui arvestada, et Tallinna ja Helsinki vahet sõidab umbes 5 miljonit Soome kodanikku, siis sellest aspektist lähtudes olid Soome ametnikud kohe nõus meile praegu vastu tulema.

Hoolitsevad oma kodanike turvalisuse eest.

Ja meil ei ole midagi selle vastu.



OÜ Arzamas on pakitud kahte konteinerisse.

Balti Miinitõrjedivisjon 2-aastane

1. septembril tähistas oma teist sünnipäeva Balti Miinitõrjedivisjon (Baltron).

Balti Miinitõrjedivisjon loodi ametlikult 28. augustil 1998 Balti riikide merevägede vahelise koostöö süvendamiseks, tõstmaks koostöövõimelisust NATO üksustega ning koostööks miinitõrje alal. Balti kaitsejõudude rahvusvahelistest projektidest on Eesti Baltroni projekti juhtvriik, Leedu juhivad õhuvaatlussüsteemi Baltnet ja Läti Balti Pataljoni projekti. Eestis asuvad ka Baltroni staap ja sidekool.

Kõiki ülalmainitud projekte toetavad rahvusvahelised töörühmad, kelle ülesandeks on pakkuda väljaõpet ja varustust ning vajaduse korral nõustada. Nii on Baltroni toetavate riikide Belgia, Hollandi, Norra, Prantsusmaa, Saksamaa, Soome, Suurbritannia, Taani ja USA rahvusvahelise töörühma juhtvriik Saksamaa, sidealast koolitust korraldab Taani ning Balti riikide tuukrid käivad õppimas Norras. Mainimist väärib, et sel aastal lõpetas pool aastat kestnud miinituukrikursuse esimene lend Balti tuukreid. Korraldajate hinnangul olid Eesti tuukrid kursuse tugevaimad.

Tänaseks on Baltronil juba kuhjaga rahvusvahelist kogemust. 2 aasta jooksul on osaletud kõigil tähtsamatel rahvusvahelistel mereväeõppustel Läänemeres: *Baltic Operations*, *Open Spirit*, *Amber Sea* jt. Novembris 1999 viisid ühisõppuse läbi Baltron ja NATO Kirde-Euroopa Miinitõrjeüksus. Tänavu oktoobris ootab ees Leedu vetes peetav Balti riikide ühisõppus *Amber Sea*, kus sel aastal esmakordselt osalevad ka dessantüksused.

Balti Merevägede ohvitseridele ja allohvitseridele on Baltron hea võimalus saada kogemusi tegutsemisel rahvusvahelises üksuses ja rahvusvahelises staabis. Esimene Baltroni staabiülem kaptenmajor Igor Schwede töötab nüüd juba Kaitsejõudude Peastaabi NATO-jaoskonnas, järgmisel aastal peab Eesti nimetama Baltroni ülema. Eestist kuuluvad praegu Baltroni koosseisu miinitraaler "Ka-

lev" ning piirivalvelaev "Valvas" staabi- ja varustuslaevana. Tuleval aastal hakkab Baltroni koosseisu kuuluma varsti saabuv miinitõrjajahtija "Wambola" ning tuleva aasta teisel poolel tänavu novembris saabuv "Admiral Pitka".

Baltroni sünnipäevavastuvõtule piirivalvelaeval "Valvas" olid saabu- nud lisaks praegustele Balti merevägede juhtidele ka Baltroni loomi-

se juures olnud endised mereväe- ülemad mereväekapten Roland Leit ning kontradmiraal Gaidis Zeibots Lätist. Ka Roland Leit rõhutas oma kõnes koostegutsemise vajadust ja rahvusvahelise koostöö tähtsust. Baltronile soovisid õnne veel kontradmiraal Tarmo Kõuts ja mereväeülema kohusetäitja leitnant Ahti Piirimägi.

Ingrid Mühlning



"Valvase" tekil sünnipäevapeol (vasakult): Eesti mereväeülema kt. leitnant Piirimägi, Rootsi sõjaväeatašee kolonell Kristiansson, kontradmiraal Kõuts ja Baltdefcol'i ülem brigaadikindral Clemmesen.



"Baltroni" ülem kaptenleitnant Zvaigzne (paremal) ja leitnant Piirimägi sünnipäevatoridiga.

Piirivalvurid Peipsil

6.-8. septembrini peeti Peipsil Mehikoorma kordoni baasil piirivalve II merealased kutsevõistlused, kus üheksa kolmeliikmelist võistkonda võrdlesid oma võimeid kuuel alal.

Võistlused kulgesid väga heades ilmastikutingimustes ning eriti tihe- das rebimises esikoha pärast. Kõige võistluslikumal alal - piirivalve triatlonis -, kus tuli ujuda 100 meetrit päästeülikonnas, sõuda pool mere- miili ja joosta üks maamiil, edestas Peipsi II võistkond Hiiumaa esindust ja Pärnut.

Enne viimast ala - laskmist teenis- tusrelvast - oli üldvõitja võimalusi koguni viiel meeskonnal. Kolm päeva kestsid võistlused esmaabi andmi- ses, viktoriinis, merepäästes, aluse kontrollimises, triatlonis ja laskmi- ses. Üldvõitjaks tuli 41 punktiga Pär- nu piirivalvepiirkond. Pärnule töid võidu kapral Imre Velling, maat Dimo

Oriehov, kapral Meelis Vainula ja võistkonna esindaja lipnik Mati Pilt. Võitjameeskonnale järgnesid kahe- punktiliste vahedega Hiiumaa I ja piirivalvelaevade üksikdivisjon.

Peakohunik kaptenmajor Eerik Kirsimaa arvates andsid suure panuse võistluste õnnestumiseks korraldaja- na nooremleitnant Rein Roosaar Peipsi piirkonnast ja Mehikoorma kor- doni meeskond eesotsas selle ülema nooremleitnant Mati Miksoniga.

Järgmine kutsevõistlus peetakse kahe aasta pärast Hiiumaal.

kapten Aare Soome

Veeremi- ja parvlaevanduse tulevikusuundumusi Põhjamaades

Veeremilaeval

seas käib põlvkonnavaetus. Uued laevad sõidavad kiiremini ja lastimiseks-LOSSIMISEKS kulub sadamas vähem aega. Nende tekkide vahel on siserambid, suurtes lastiruumides pole segavaid tarindeid, mitmed võivad peale võtta kraanaga teisaldatavaid konteinereid, laevatehniliselt on nad kõrgel tasemel. Laevaomanik aga peab uute kavalate süsteemide ja võimsa masinavärgiga laevade eest rohkem maksma.

Praeguse seisuga on Põhjamaade jaoks ehitamisel või tellitud 51 veeremilaeva. Ilmne on tendents saada erikonstruktsiooniga laevu spetsiaalvedudeks või kasutamiseks kindlas geograafilises piirkonnas. Viidud tellituist on "hübriidid", mis nagu "õiged" veeremilaevad polegi.

Kasvav veosuutlikkus muudab vanade ja spetsialiseerumata laevade jaoks töö leidmise raskéks. Praegu on veeremilaevu umbes 1150 keskmise eaga 15 aastat, ligi 400 vanus ületab kahtkümmet aastat. Viimased viis aastat on lisanud 200 laeva, samal ajal võeti registrist maha kõigest mõnikümmend. Tööta seisab 20–30 laeva.

Turul

vastab veeremilaeval veosuutlikkus praegu enam-vähem nõudmisele. Lääne- ja Põhjamerel on tööleidmis-

raskustes vähe laevu (põhiliselt Venemaa-veoste vähenemise tõttu), ent moodsate pikaajaliste lepingutega laevade tulek tõrjub vanu aktiivturult välja, need ei saa enam tööd ka Euroopast väljaspool nagu seni. Määrab äratasuvus.

Kuid üldiselt pole tulevik tume. Euroopa veovajadused kasvavad. Maanteevedude maht arvatakse 2010. a. olevat praegusest 40% suurem. Veoautode ja treilerite ülevedu ei suru välja konteinerlaevu, sest kasvab ka konteinerveoste maht. Kõik see kajastub Põhja- ja Läänemeres. Viimast ümbritsevad tugevatele majandusregioonidele lisaks suure kasvupotentsiaaliga piirkonnad, kus areng on vaid aja küsimus (hindamata heitlikku Venemaad).

Parvlaevadest

rääkides ei pääse *tax-free*st. Osa parvlaevandusest rajaneb rohkem lõbusõitudel kui tõsitranspordil. Ühtlustuv Euroopa hakkab õonestama *tax-free*-kaubanduse tähtsust, eriti pärast Euroopa Liidu laienemist. Tekib uusi sadamaid, sest veoautosid ei pea ju vedama ühe suure linna keskusest teise. Küll tekitab parvlaevanduse käekäik ilma *tax-free*ta peavalu reedereile. Personalirohkeid suurparvlaevu ei näi kümne aasta pärast vaja olevat. Kulused säästab väljalipustamine: näiteks DIS on Rootsi registrist konkurentsivõimelisem.

Õppida

oleks mujalt maailmast seda, et veokite vedu ja laeval lõbutsemine on mõneti erinevad asjad. Et üks ei muutuks teise kulukaks kõrvalnähtuseks, tuleks tulusaks majandamiseks need lahutada – parema kvaliteedi eest on tarbija nõus rohkem maksma. Erinevale sihtgrupile erinev pakkumine, ei või aga unustada odavamaid tavareise.

Laevad

muutuvad. Ranged ohutus- ja keskkonnakaitse nõuded kahandavad vanemate parvlaevade võimalusi. Vanemalaeval ei taheta enam Vahemerelegi, kuna sinna tuleb samuti palju uusi. Praegu Põhjamaade tellitud 60 parvlaevast on 42 suure lastimahutavusega ja vaid üks, *Tal-linki* tellitu, on mõeldud reisijakesksena. Reisijad kalduvad eelistama kiirlaevu. Vähem mugavusi, ent saab rutem. Tellimusi on 39 kiirparvlaeva ehitamiseks. 6 neist mahutab üle saja, 10 alla saja sõiduauto, ülejäänud veavad üksnes reisijaid, kuid autosid vedavali pole mitte ühelgi lepingut liikluseks Põhja-Euroopas.

Parvlaevavõimsusi

jätkub Põhjamaail praegu rohkem kui küllalt. Aga *tax-free* ajastu möödudes olukord muutub. Reisijate arv langeb ja vaja läheb teistmoodi laevu, enamasti suure lastimahutavusega kiireid *ro-pax*-tüüpi. Liigvõimsused kaovad ajapikku koos *tax-free*ga.

Pär-Henrik Sjöström

"Svensk Sjöfarts Tidning" teatab:

Rootsis kipub meremeeste topeltmaksustamine jätkuma

Rootsi valitsus teeb eelarve koostamisega seoses ettepaneku jätta Taani, Fääride, Soome, Islandi või Norra lipuga laevadel töötavate Rootsi meremeeste praegune maksustamiskord kehtima ka tulevaks aastaks. See tähendab, et nimetatuid aastavahtusel tabanud topeltmaksustamine pole ajakohane probleem. Taustalt kumab parajasti käiv merendusajade läbivaatus, mistõttu võidakse maksualaseid muudatusi teha alates aastast 2002.

Soomes ei määra lipp meremehe makse

Rootsi, Norra või Taani lipuga laevadel töötavad Soome kodanikud hakkavad Soomes makse maksma samaväärselt Soome laevade meremeestega. Sellega kaasneb õigus saada meremehe maksuoodustusi, maksimaalselt 39 500 Soome marka riigi- ja 67 500 marka kohalike maksude puhul. Kui makse võetakse ka eelnimetatud riikides, arvestatakse need Soomes makstavaist maha. Soome meremees Rootsi lipuga laeval maksab praegu 15% oma maksudest Rootsis.

Fred Olsen müüb Kanaaride-liini

Fred Olsen müüb Kanaari saarte ja Suurbritannia vahelise liini *Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei GmbH*-le ligi 30 miljoni krooni suuruse summa eest. Viimastel aastatel prahiti liinil nädalasi konteinervedusid Las Palmase (Tenerifal) ja Felixstowe' vahel koos sissesõiduga Funchali Madeiral igal neljateistkümnendal päeval. Müüma ajendas kõvast konkurentsist johtuv nigel tasuvus. Liini asutas 1904. aastal Otto Thoresen, kes andis selle hiljem üle Fred Olsenile. Liini ümber on välja arendatud ulatuslik ettevõtlus: *Fred Olsen SA* koos reederfirmaga *Lineas Fred Olsen*, hotellindus, sadamaagentuur jne., mis jääb endiselt *Fred Olsen Canary Lines*ile.

Boikott Falkenbergis

ITF boikoteerib Falkenbergis Belize registreeritud laeva "Sea Walker" (ehitatud 1968, kogumahutavus u. 1500), Göteborgi kohtule esitati arestitaotlus. ITF väidab, et kahe teistliikmeline leedu meeskond pole mitu kuud palka saanud ja töötasu-võlg on ligi 50 000 \$. Lepingule ITF-iga on laeva omanik küll alla kirjutanud, ent ITF-i meelest tehti seda vaid sildiks. Arve esitab ITF seitsme meeskonnaliikme kohta, ülejäänud ei julge nõudmises osaleda, sest kardavad oma perekonnale tehtud ähvarduste täideviimist.

Riikliku sadamajärelevalve registri *Equasis* järgi kuulub "Sea Walker" *Info Consult Group*ile Klai-pedas ja laevaga opereerib *Nordmena* asukohaga samas linnas. *Nordmenal* on veel kolm laeva. Need enam-vähem ühesuurused Leedu lipuga alused ehitati kuuekümnendate aastate lõpul. Viimase kahe aasta jooksul pidasid Euroopa riiklikud sadamajärelevalved kõiki kinni: üks kord peeti kinni "Sasnava" ja "Šiluva", neli korda "Sea Walker" ning viis korda "Salantai". Kõigil neil on Poola klassifikatsiooniühingu klassitunnistus.

"Suure Tõllu" regatist

27. augustiks jõudis "Suur Tõll" Pärnust tagasi, et olla meremärkiks omanimelisel regatil. Ning, imelik küll, just keset vett raske mini ligipääsetav jäämurdja kogus hulgaliselt külastajaid.

Nagu tavaks, rühmitusid osavõtjad ametite järgi: ministrid, maavanevad, riigikogu, linnapead jne., siiski kogenud kapteni käe all. Olid ka külalisvõistlejad Peterburist ja merendusentusiastide võistkond nimega "Suur Tõll", vist seetõttu, et sellesse kuulus meremuuseumi direktor.

Nagu ikka, veetsid võistkonnad pooltunni üksteise ja jahiga paremini tutvudes. Seejärel alanud proloogis selgitati paremad startijad: kes kailt joone tagant kiiremini jõesuudmesse jõudis. Kuigi purjed olid valmis seatud, juhtus jooksu pealt jahile hüpanute seabimisega, et jahid pardaidpidi koos suuna linna poole võtsid, samal ajal kui pealtvaatajad püüdsid sõbralikult nõogates teed mere poole juhatada.

Kui võistlejad silmist kadunud, võisid pealtvaatajad piirivalvelaevadega "Pikker" ja "Vapper" lahele "Suurele Tõllule" sõita. Jäämurdja tekilt sai hea ülevaate võistluse käigust, mida lühidalt ja lõõvalt kommenteeris võistluse peakohtunik Alar Volmer. Võitjaks osutusid kantslerid Risto Kõöbi juhtimise all. Neile järgnes I etapi võitja võistkond "Suur Tõll", kolmandaks jäid valitsuses meeskonnatööd harjutanud ministrid.

Võistluspäeva lõpetas võitjate auhindamine. Rändauhinna, "Suure Tõllu" laterna, andis kapten Olaf Vaarmaa tänavu jahtkaptenitele Aare ja Risto Kõobile perekondlikult jagada.

Madli Vitismann



Hoolimata ministrite Signe Kivi ja Toivo Jürgensoni ponnistustest stardis...



Lipuehtes "Suur Tõll" ootas lahel, ...



...kui võistlejad püüdsid parraste raginal sadamast väljuda.



...ei pääsenud nad puntratantust purjede all.



"Suure Tõllu" kapteni Olaf Vaarmaa käepigistus kapten Aare Kõobile.



Merendustegelasist võistlejad auhinnaajoppides (paremalt): Rein Merisalu, Urmas Dresen, ees Helle Hallika, mikrofoni tänusõnu öeldes riietub kapten Mait Põllu.

Kaitsja nimega "Beskytteren"

21. novembril, Eesti Mereväe 82. aastapäeval sildub uues kodusadamas Eesti Mereväe fregatt "Admiral Pitka". Taani Kuninglikus Mereväes alates 1976. aastast inspeksioonilaevana tublilt teeninud "Beskytteren" antakse üle kingitusena.

Laeva viimane taani komandör Jan Bøgsted tegeleb praegu aktiivselt allohvitseride koolitamisega ning on seoses sellega nõustanud-abistanud ka Eestis. Hea võimalus tulevast laevast natuke rohkem teada saada.

"Beskytteren" ("Kaitsja") on Taani sõjalaevadel levinud nimi, esimene sellenimeline, liinilaev, chitati 1708. a. Praegusele laevale andis nime troonipärija prints Knud 27. mail 1975, kui see veel Ålborgi tehases ehitusel oli. Kaks päeva hiljem sai laev ka vette. Teenistusse arvati 1976. aastal. Teenistus oli "Beskytterenil" Gröönimaa ja Fääri saarte vetes, kus ta tegutses inspeksioonilaevana.

Peamine ülesanne oli jälgida, et sealses piirkonnas ei rikutaks Taani suveräänsust ja näidata oma lippu. Igapäevateenistuses tähendas see kalapüügieeskirjade täitmise kontrolli, merepäästetööd, mitmesuguste uuringutele kaasaitamist. Olles väljas merel, anti edasi teateid jääolude kohta kohalikule keskusele, jälgiti keskkonna seisukorda, eriti hoolikas tuli olla naftareostuse avastamisel. "Beskytterenil" pardal on olnud erinevaid uurijaid, alates akustiliste uuringute läbiviijaist kuni linnu-uurijateni, kes hindamas linnuparvede suurust, nende liike, liikumist jms.

Kuna gröönimaalaste peamine ressurs on ookean, siis on nad osa oma püügilimiite andnud ka väljapoole. Inspeksioonilaeval baseeruvate inspektorite kohustus on jälgida, kas püügilaevadel peetakse kõigist eeskirjadest kinni. Kõvasti oli tegemist Vene laevade kontrolliga, aga ka Euroopa Liidu riikide omadega. (1999. a. Tallinnas külas olnud Taani mereväe kunstnik Pierre D'Auzias näitas oma natuurist tehtud pilti, millel ka ühe meie suure püügilaeva võõr näha, kirillitsas nimigi kenasti välja maalitud). See on nagu omamoodi politseifunktsioon, sest iga suure püügilaev peab Gröönimaa staabile oma tegevusest ette kandma. Ja mõnikord on tulnud väljas olla ka narkootikumiveo kahtlusi kontrollimas. Nende kontrolliülesannete täitmiseks olid laeva pardal spetsiaalse väljaõppe saanud inspektorid.

Lisaks sellele tuli ette olukordi, kui oli vaja aidata kohalikke omavalitsusi, kui nood ei suutnud varustuse toimetamisega hakkama saada.

Tänu korralikule jääklassile tehti ka jäälõhkujatööd. Sellega seoses on mõnikord tulnud kohalike elanikega



Eesti mereväeülema visiidil Taani Kuningriiki (vasakult): Taani mereväeülem Tim S. Jørgesen, "Admiral Pitka" tulevane komandör Priit Jaarma, "Beskytterenil" praegune komandör Jan Bøgsted ning Ahti Piirimägi.

lahkarvamusi - nood ei soovi just igal pool fjordides jää lõhkumist, sest kasutavad korralikku jääd kiirteena. Komandör, kes ise oli 3,5 aastat Gröönimaal staabiohvitseriks, õppis sealseid olusid päris hästi tundma. Ta kinnitas, et sealne jää on hoopis erinev lõuna pool olevast.

Jan Bøgstediga on üht meelt ta kolleegid, kes "Beskytterenil" teeninud: "See on hea laev ja hästi hoitud. Kahju, et Taani kokkuhoiupoliitika tõttu tõmmatakse laevastiku koomale ning peab selle laeva ära andma. Aga teisalt on meil hea meel, et laev edasi teenima hakkab ja Eesti Mereväe arengule kaasa aidata saab. Näiteks kui võrrelda praegusi elutingimusi Eesti Mereväes, on sellel laeval need palju paremad."

Kohe elavnevad meremehed, kui küsida, mille poolest siis see laev nii eriline on. "Eriliseks teevad iga laeva just selle laeva kombed ja traditsioonid, mida pidevalt edasi kantakse.

Põhiline rituaal on Neptuni valdustesse minnek polaarjoone ületamisel. Siis tuleb tõestada, et oled hea partner ja kõik see mees enne neisse valdustesse minekut ära ristida.

Tseremoonia kestab terve päeva. Algab sellega, et vastavalt auastmetele peab ette valmistama ja serveerima varem ristitutele hommikusöögi. Uustulnukad ise tohivad vaid vett leiba süüa. Päeva jooksul antakse neile täita veel igasuguseid ülesanneteid ja põhitegevus toimub hiljem kopteritekil. Seal peavad kõik olema, läbi tuleb teha palju katseid. Oleme kord ka peaministri Poul Slüterit ristitud. Kui tseremoonia on läbi, algab mõnus pidu, kõik uued saavad tunnistuse."

Komandör ütleb, et tema on kolm korda ristitud, sest on vahel oma tunnistuse maha unustanud. (Tege-

likult jääb mulje, et see ristimisvõrk on nii vahva, et tõised mehed seda ikka ja jälle mõnuga läbi teevad).

"Iga kord on tseremoonia niisugune, nagu meeskond selle välja mõtleb. Enamasti on see umbes kolmekuuse Gröönimaa piirkonnas oleku aja keskel, kui kõik juba rutiinist tüdinenud (valmisolek peab ikka 1-tunnine olema)", arvavad meremehed.

Taanlased soovivad oma tublile laevale töökat jätkamist. Palju on neid, kel just selle laevaga soojad mälestused seotud, nagu ka Taani atašee Steen Hartovil.

Laevast endast niipalju, et ta veel väljaruue on 1970 t, pikkus 74,7 m, laius 12,2 m, süvis 5,3 m, kiirus kuni 18 sõlme, meeskond 29 (Taani seaduste järgi oli teatud tingimustel lubatud sõita ka 8 meeskonnaliikmaga).

Laeva vapikirjaks oli "Subveniamus et protegamus" (Aita ja kaitse), tal olid partnerlinnad Fredericia Taanis ja Holsteinsborg (Sisimiut) Gröönimaal.

Ehitatud arvestades Põhja-Atlandi ja Gröönimaa mereolusid. Kere on tugevdatud, on stabilisaatorid, ka püksiseadmed. Proviandi võib kaasa võtta kuni 3 kuuks. Kütusetankide maht on 280 m³, veetankidel 54 m³. Laeval on ka seadmed magevee tootmiseks jõudlusega 30 ts päevas. Kolm peamasinat annavad kiiruseks 18 sõlme.

Koikohti on kokku 70 inimesele, kaheinimese VIP-kajutist ühe-, kahe-, ja neljakohaliste meeskonnakajutiteni (neljalisi on kuus). Laevahospitalis on 4 kohta. See on laev, millele saab paigutada ka saluudikahurid. Ja muidugi pärisrelvastuse.

Navigatsioon- jm. varustuse üleslugemine läheks pikale. kel huvi, saab ise vaatama tulla. Varustatud radarite, sonarite, kopteritekiaga, õhu- ja merepinnajälgimisseadmete jm-ga.

Reet Naber

Prantsuse patrull-laeva visiit

14.-18. septembrini külastas Tallinna sadamat Prantsuse patrull-laev "L'audacieuse". Laeva visiit oli rutiinse väljaõppe osa, mille käigus treeniti ja õpetati välja uusi meeskonnaliikmeid. Enne Tallinna saabumist külastasid prantslased Wilhelmshaveni sadamat Saksamaal.

"L'audacieuse" on prototüüplaev kümne P400 tüüpi patrull-laeva seeriale. P400 patrull-laevad ehitati majandustsooni kaitse ja avaliku teenistuse ülesannete täitmiseks Prantsusmaa rannikul. Merekaitse

alastest ülesannetest kuuluvad laevale patrullimine, embargo kontroll, suveräänsuse tagamine ja väiksemate dessantüksuste transportimine. Avaliku teenistuse ülesannetest sooritab "L'audacieuse" üldist abiandmist merel, merepolitsei, kalastuskontrolli, isoleeritud piirkondade valve, varustustranspordi, salakaubanduse vastu võitlemise ning reostuse avastamise ja järelvalve ülesandeid. Laeva suurus ja merekindlus võimaldavad täita asetatud ülesandeid ka halvemates ilmastikuoludes ning

Tallinna

suurteil kiirustel. Avaral ahtritakil saab varustust siirdada kopteritelt.

Tallinna visiidil kohtus laeva komandör leitnant Régis Lefèvre Tallinna aselinnapea Priit Vilbaga ja Eesti Mereväe juhtkonnaga. Visiidi teisel päeval asetasiid prantslased pärja Tallinna Reaalgümnaasiumi juures oleva Vabadussõja mälestusmärgi juurde. Peale lõunat tutvusid Prantsuse sõjalaevaga Eesti mereväelased. Nädalavahetusel oli laev avatud ka linnarahvale.

"L'audacieuse" lahkus Tallinna sadama Admiraliteedi basseinist 18. septembri hommikul ja võttis kursi kodu poole. Teel külastatakse veel Gdanski sadamat Poolas.

**Peeter Ivask
Henry Mangi foto**



P 400 tehnilised andmed

Pikkus	54 m
laius	8 m
süvis	2,5 m
peamasin	2 x 4000 hj
kiirus	23 sõlme
ehitatud	1986. a.
meeskond	3 ohvitseri 10 allohvitseri 11 madrust
relvastus	40 mm automaatkahur 20 mm automaatkahur võimalus paigaldada meri-meri tüüpi rakette

Reedel, 30. septembril sildus Tallinnas piirivalve Süsta tänava sadamas Saksa mereväe varustuslaev "Werra". See on üks Saksa mereväe kuuest Elbe-klassi tendrist.

"Werra" baseerub Olpenitzis ja on 1. miinilaevade divisjoni abilaev. Tegemist ei ole küll sakslaste suurima

Tender "Werra"

abilaevaga, oma 100,5 m pikkuse ja 3586 tonnise veeväljasurvega täislastis on see 1993. aastal ehitatud laev meie oludes tõesti muljetavaldavalt suur. Täiendavalt veel üldlevinud informatsioonile võib lisada, et ka abilaevadel on relvastus, õhutorjekoollipildujad, ja on võimalus paigaldada ka "Stingerid". Tendrid on laevade varustamiseks kütuse (võtavad peale kuni 450 t), vee (150 t), määrdeõlide (11 t) ja laskemoonaga (130 t). Need on võimalised peale võtma kuni 24 20-ja last konteinerit.

Tallinna tuli "Werra" koos kahe miiniotsijaga, mis Saksamaalt Eesti Mereväele üle antakse. "Werral" olid laadungiks konteinerid, mis sisaldasid lisavarustust Eesti mereväe laevadele. Miinisadama kai praegune seisukord on selline, et raskete masinate kai peale sõitmine pole kuigi ohutu, seetõttu tulid toeks kolleegid piirivalvest ning paigutasid "Werra" ja "Lindau" oma kai äärde. Nii sai kogu saadetis rahulikult ja ohutult lossitud ning Miinisadamasse veetud.

**Reet Naber
Henry Mangi foto**



Kuninga kiire kaater

Hispaania rahvalik kuningas Don Juan Carlos I on edukas purjesportlane, kes tänavu võitis neljandat korda Palma de Mallorcas Vahemere kõige tähtsama, Kuninga Pokaali regati.

Kuninga tavapärase suvepuhkus Mallorcal on osutunud tähtsaks teguriks turismisaare eelduste edendamisel. See ei ole kohapeal kahe silma vahele jäänud: saare turismiedendamise asutus ja töösturid kinkisid kuningale tänavu uue luksusjahi "Fortuna". Selle hind on 3 miljardit pesetat (282 miljonit EEK). Turismiedendus maksis sellest summast 461 miljonit ja 30 töösturit igaüks kesktlābi 100 miljonit).

"Fortuna" on 41,8 m pikk ja 9,2 m lai, süvis peatekist kiiluni 4,3 m. Tähelepanuväärt on jahi erakordne kiirus, 70 sõlme. "Fortuna" on seega kahtlemata kõige kiirem kuninglik alus maailmas. 48-miilise marsikiirusega on jahi autonoomia 600 meremiili.

Aluse ehitamine algas Bazani laevatehases Cadizis 1998. aastal ja 2000. aasta märtsis anti see kuningale üle. Et tegu oli prototüübiga, kehtsid proovisõidud ja kohendamisid kuni augusti alguseni, kui kuninglikku perekonda võis näha väljumas oma uue, seisuspärase luksusjahi pardal Porto Pi sadamast.

Don Juan Carlост hoiab hispaania rahvas väga kõrges lugupidamises.

Teisel pildil näeme "Fortunat" koos ühe purjekaga, mis on sadamast väljumas Barcelona Krahvi regatile, millest võtavad osa üle 25 aasta vanused purjekad. Barcelona krahv Don Juan on praeguse kuninga isa; tema kohta on öeldud, et ta oli kuninga poeg ja kuninga isa, kuid mitte ise kuningas.

Erik Schmidt

Palma de Mallorca



"Vene lembereis"

Walesi linnas Bangoris asuv reisibüroo "Single Cruises" pakub ajalehekuulutustes "Russia-Women-Cruise'i" alates tuleva aasta paastukuust. 1600 naela eest saaks üheksaõöpäevase reisi Mustal merel, kus-

juures igas sadamas oleksid kohtumised ovaliste ja haritud venelannade või ukrainlannadega. Hinna sees on lennusõit Istanbuli ja tagasi, sest merereis renditud Portugali matkelaeval "Orion" algab ja lõpeb selles linnas.

28. august

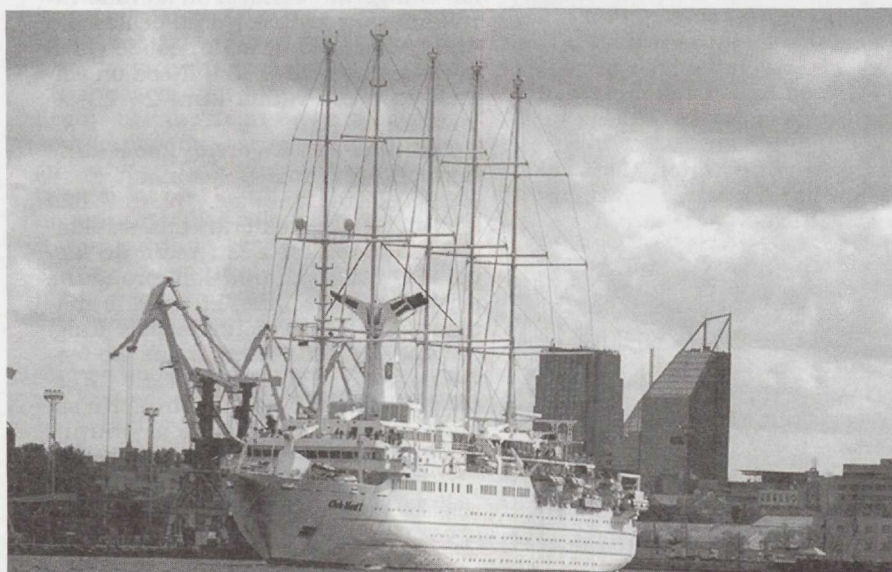
"Svensk Sjöfarts Tidning"

Arvutipurjekas

16. augustil külastas Tallinna maailma suurim merematkepurjelaev "Club Med 2". 1992. a. ehitatud luksuslik 187 m pikkune purjekas oli esmakordselt Lääne-merel. Stavangerist alustatud reisel külastati 8 sadamat, reis lõppes Kopenhaagenis. Laev mahutab 394 reisijat, keda teenindab 200 laevaperelliiget.

"Club Medi" lõi Belgia olümpiavõistkond 1950. a. sportliku puhkuse veetmiseks. "Club Med 2" purjeid juhib arvuti, maksimaalne kiirus on 12 sõlme. Seni on purjelaev sõitnud talviti Kariibi meres ja suviti Vahemeres. Baltimaadest valiti Tallinn reisisihiks Toompea lossi ilu ja vanalinna keskaegse õhustiku tõttu.

Küllike Roováli



22. septembri päikeselisel õhtu-poolikul sängitati Metsakalmistu kõrgete mändide all maamulda Eesti teenelise kultuuritegelase, televisioonidiktori, professionaalse ajakirjaniku, tuntud saatejuhi ning allveetegevusveterani Endel Sõerde põrm.

Hulk aastaid juhtis ta Meremuuseumi allveearheoloogiaklubi "Viikar" tööd ja tutvustas rahvale televisiooni vahendusel Eesti merearheoloogia arengu lugu. Meremuuseumi kaudu avastas Endel Sõerde ajakirjanikutöös enesele südamelähedase valdkonna – merenduse. Paari viimase aastakümne vältel ei lastud Eestis vette ühtki laeva, peetud konverentsi ega avatud merendusteemalist näitust, kus poleks kohal olnud seda meheliku reporterit koos kaameraga.

Endel Sõerde, farewell!

Suurt austust armastatud valdkonna vastu demonstreeris Endel Sõerde täpse keelekasutuse kaudu. Merendusterminoloogiasse süvenemiseks ei põlanud ta iial vaeva, ning väljendus enese koostatud tekstides harvanähtava asjatundlikkusega.

Oma mitmete populaarsete saatesarjade ning kümneid kordi demonstreeritud telefilmi "Ettevastust – Hiiu madal!" kaudu haris ta merest eemale tõrjutud rahvast ja sillutas noortele tagasiteed randa ning vee alla. See missioon hoidis teda vormis nii aastate kui ka raske haiguse kiuste. Nüüd on suur meresõber lahkunud.

Eesti Meremuuseum



"Aldebaran"...

☉ (Algas lk. 17)

debaranilt" ära umbes 0,5 t öli, muud sealt ei leitud.

Vandiraiujad ootavad saaki

Hiiumaa piirivalvepiirkonna staabiülema Uno Kanguri sõnul on välis-tatud, et keegi oleks piirivalve tead-mata laeval käinud, sest see on ra-dari vaatluspiirkonnas ning iga skuutrist suurem veesõiduk on vaat-leja ees ekraanil kohe näha.

Rein Tõnissoni sõnul jääb veega täitunud vrakk 80% tõenäosusega Hiiumadala kõige madalamasse koh-

ta. "Enne viimast maailmasõda seis-sis samal kohal tulelaev, mis teisi hoiatas. See kulub sinna ära."

Piirivalve hinnangul laev endast enam reostusohtu ei kujuta. Samas mädaneb kahes aluse vett täis kül-mustrümmis pappkarpides kala.

Hiiumadalale kinni jäänud külmutus-laeva vastu tunnevad huvi vaid kohali-kud kalamehed, kes tahavad aluselt esi-mesel võimalusel minema viia kõik vä-hegi väärtusliku. OÜ Utumäki esimees Toivo Jõhvik on juba mitu korda kü-sinud, millal annab piirivalve seni Kärkla kordonis hoiul olevad "Aldeba-rani" uksevõtmed kalameestele ning

need saavad enne talve tulekut laeva paljaks "nodima" minna. Laia kipperi-habemega Toivo Jõhvik sõnul on me-res seisva vara jagamisel ainsaks seaduseks "kes ees, see mees."

Siiani ei saa piirivalve kutsumata külalisi vrakile lubada, sest selleks pole saadud omaniku nõusolekut. Ka kindlustusfirma pole seni veel laeva saatuse suhtes ametlikku otsust langetanud. Peale Toivo Jõhvik on vrakki uurimas käinud ka Paradiisi-rannas surfikeskust pidav Paap Kõ-lar koos oma sõpradega, keda lahu-tab vrakist vaid paarkümmend minu-tit skuutrisõitu. **Küllike Rooväli**

Õnnitleme!

Tänaseks ei ole enam palju järel neid, kel seljataga II maailmasõja eelse Eesti Vabariigi merejõududes teenimise kogemus ja säilinud aktiivne tahe tegutseda ka tänapäeval meie merekaitse parimate traditsioonide jätkamisel.

Üks neist aktiivsetest meestest on Roman Karu. Tema on mees, kes

Roman Karu – 85

oma ajateenistuse tegi läbi Vaindloo saarel meie meresides. Nii kui praegugi, oli ka tollal sealne side- ja vaatluspost üks olulisimaid informatsiooni kogumiseks ja edastamiseks Soome lahel toimuva kohta, arvestades pingelisi suhteid idanaabriga. Ja mitte alati ei sujunud sealne teenistus rahumeelselt.

Roman Karu tunnevad kõik põhimõttekindla rahvuslasena, kes mitte ainult ei räägi, vaid ka tegutseb aktiivselt. Tema tegevus Mereväelaste Kogus on olnud tulemuslik, aidanud kaasa selle organisatsiooni aktiivsemaks muutumisele, olles äärmiselt korrektne ja asjalik. Tema on muretse-nud ka selle pärast, et ei unustataks neid, kes kunagi siinmail oma kalleima, elu andnud. Eriti tihe side on Roman Karul kujunenud Inglise suursaatkonnaga, tema initsiatiivil taastati 1997. a. mälestuskivi inglise meremeeste ka Vaindlool.

26. augustil tähistas perekond Karu Türisalus topeltjuubelit: Roman Karu 85. ja proua Silvi 65. sünnipäeva. Lugupidamist avaldama olid tulnud arvukad sugulased, sõbrad, koostööpartnerid.

Soovime teenekale veteranile jätkuvalt energiat ja tarmu, sest tegemist jätkub!

Reet Naber

Henry Mangi foto



Kirjad Taanimaalt ④

Ahoi, kõik teised tublid mereväelased!

Meenutan, et hommikupoole öö panime kaardile viimased kursid ja valmistusime läbima viimaseid kilomeetreid.

Jõudnud endi arvates õigesse kohatumispunkti, oli pettumus hiiglasuur, kui me ei leidnud seal kedagi eest. Arvasime, et oleme hilineanud ja kontaktisik on juba lahkunud. Kõigele lisaks hakkas tibutama

vastikut peent uduvihma.

Võtsime raadio teel ühendust, selgitamaks asja, ja saime teada, et olime eksinud teeotsaga – õnneks vaid paarisaja meetri võrra!

Mõned tunnid teenitud puhkust ja jälle jalgele.

Suurim piin oli hommikul saapaid paistes ja hõõrdunud jalgade otsa saada! Sadas endiselt ja taevas oli lootusetult hall. Õnneks olid vahemaad punktist punkti seekord lühikesed. Igas kontaktpunktis saime aja peale lahendada mingisuguse ülesande, alates peelingute määramisest kuni matemaatiliste ja lihtsalt nuputamisesanneteni. Õigete lahenduste eest jagati rühmadele "pärlid".

Üks huvitavamaid ja lõbusamaid ülesandeid oli palkidest ja nõõrist torni ehitamine, kusjuures ehitamise ajal ei tohtinud kaaslastega sõnakestki vahetada. Torn ei tulnud meil küll välja päris selline, nagu vahekohtunik ootas, kuid saime siiski maksimumpunktid hea koostöö ja rühmajuhituse eest.

Vihma valas jätkuvalt

ja külm ning niiskus hakkasid läbi riiete kontidesse pugema. Mõõda kõrget jõekallast järjekordse vahepunkti poole sammudes nägime üle jõe tõmmatud köit, mis ei tõotanud midagi head. Ja nii oligi – ülesandeks seekord kogu rühmaga 30 minuti jooksul ületada jõgi ühelt kaldalt teisele tõmmatud köie abil.

Nagu eelminegi kord, sokutas saatus veega seotud ülesande jälle minu juhtimisajale. Pidasime piskese nõu, kuidas oleks kõige parem asja korraldada, ning selgus, et osa meist oli nisukest trikki ennegi teinud ja nad jagasid lahkelt oma kogemusi teistegagi. Asja negatiivseks küljeks aga oli see, et nii mõnelgi oli sarnase üritusega seoses kurbi kogemusi vette kukkumise osas ja see tekitas psühholoogilise tõrke asja veel kord ette võtta. Aega

pikalt kõhelda aga ei olnud ning appi tuli jällegi rühma ühine vaim – kui teised saavad hakkama, kuidas siis mitte mina!

Seljaketid üle sikutatud, sättisime end järjekorras kõhuli kõiele, üks jalg kõveras köie peal ja teine alla rippudes tasakaalu hoidmas, ning sikutasime kõik õnnelikult end käte abil üle jõe. Põhiline kavalus asja juures oli see, et ei tohtinud peatuda, sest siis kaoks tasakaal ja all ootasid sünged jõeveed, millede külma kallistuse järele küll kellelgi vähimatki tahtmist polnud.

Tulime toime päris kiiresti, nii et aja poolest olime teisel kohal kõigi teiste puhtmeeste rühmade hulgas! Jõe ületamisest sooja saanud,

jätkasime rännakut viimasajus.

Pärastlõunal jõudsime poolvettinuina eelviimasesse kontrollpunkti ning hinges pakitses õrn lootus seal midagi hamba alla saada. Asjatult! Siin langes rühmajuhile osaks hoopis järjekordne psühholoogiline katsumus. Nimelt pidi ta rühmast välja praakima 2 inimest. (Ma ei saanud sellest täpselt aru, mis *point* seal oli, aga üritame seda välja selgitada ja siis kirjutan). Ja vähenenud koosseisuga saadeti meid Taanima "körbe".

Otsetee järgmise ning ühtlasi viimase kontrollpunkti juurde pidi olema 4 km ringis, kuid hoiatuseks öeldi, et sel kevadel on Taanis eriti kõrge ved ning kaardil märgitud niisked alad võivad tõeliselt ületamatuteks osutada. Samuti jäi otsekursile kõrge liivaluude Objamina, mille ületamine üsna vaevarikas ettevõtmine pidi olema. Niisiis otsustasime märgadest aladest ja Objaminast ringi minna ja asusime jätkuvas viimasajus teele.

Maastik oli fantastiline. Midagi sellist pole ma varem juhtunud nägema. Kõrged liivaluud, kaetud imepärast värvi madala taimestikuga, nende vahel soised ja vesised alad. Hoolimata läbimärgadest riietest ja raskest maastikust oli meeolu esialgu ülev ja laulujoru kippus keelele. Ning meie osav kaardilugeja viis meid läbi peaaegu kuiva jalaga.

Hämarduma hakates kippusid aga külm ja väsimus üha rohkem võimust võtma ning läbimärjad riided muutusid järjest ebameeldivamaks. Veidi enne lõpp-punkti jõudmist õnnestus meil ikkagi ka sohu sattuda ning nüüd lirtsus lisaks märgadele riietele ka

saapais liitrijagu vett.

Lisaks kõigile muudele ebameeldivatele asjaoludele näris kõhtu näpistav näljatunne. Külmast ja märjast lödisedes jõuame lõpuks kontaktisikuni. Ja siis ebameeldivaim uudis, mis sellises olukorras võib tulla – söök ja ööbimine asuvad 1,1 km kaugusel, kui minna otsekursil lõunasse.

Otse lõunas aga asub Objamina, millest üleminekut oli meil siiani õnnestunud vältida. Kuna enamik rühmast on läbimärjad ja värisevad külmast, otsustame minna otse ja üle Objamina, maksku see, mis maksab. Asutame endid teele ning siis ta seisabki meie teel – Objamina.

Hiiglaslik liivaluude Taanima põhjosas, "rändav liiv", nagu teda kutsutakse, sest ta liigub aastas mitu meetrit ühe kalda poolt teise poole. Ronime kähuli, kõhuli, hambad ristis, iga sammuga edasi liikudes vaid vaevalisi sentimeetreid, jalad vajumas lõputusse liiva... Aga on

külm ja märg ja nälg

ja me saame üle, liiv krigisemas hammaste all ja kõikjal, kus võimatu ja võimalik. See *põlse* (vorst), mis meid ees ootab, tundub maitsvaima roana, mida me kunagi oleme sünnud. Kugistame vorsti poolkülmalt, jõudmata ära oodata selle valmimist, ja üritame endiselt kaela sadava vihma eest grillahju lähedusest sooja otsida.

Ahi aga on väike ja meid on palju ning kuiva lõkkematerjali ümbruskonnas ei leidu... Nii ei jää sooja saamiseks muud üle, kui koorida seljast kõik märjad riided ja pugeda magamiskotti, kellele on õnnestunud see kuivana säilitada.

Teeme suure ühise telgi ja poeme üksteisele hästi lähedale, et see viimane öö külma ja vihma käes ühiselt üle elada. Magamiskotis hakkab tasapisi soe ja külma ning vihma kiuste tikub naer peale. Naer aga nakatab teisi ja hea huumor on meid aidanud läbi kogu selle nädala ning kui ootamatult saabub uudis, et meile tullaakse varsti järele ja saame kooli ühikasse, oma kuiva ja sooja voodisse, ei tahakski nagu enam ära minna...

Järgmisel päeva briifingul selgub tõsiasi, et seitsme rühma hulgast oleme oma kogutud punktide arvult 4. kohal!

Teid kõiki palavalt tervitades

Merike

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

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

PAREMALE: 1. Peegelahter. 12. Ecuador. 13. Aamu. 14. Ekraanid. 16. Aam. 17. Te. 18. Aus. 19. Gorki, M. 21. Era.... 22. Sionist. 24. Röst. 25. Linaluu. 28. Vai. 30. Rügen. 31. Iru. 32. Oraakel. 34. Udu. 35. Ig. 36. Paak. 38. A. Sepp. 40. Kool. 41. Tahkuna. 44. Oopium. 45. Torua. 46. Vn. 47. Sada. 48. Koit.

ALLA: 1. Peeter Volkov. 2. Eckerö. 3. Euraasia. 4. Ga. 5. ... edasilükatud ... 6. Long. 7. Arion. 8. Hadrianus. 9. Taakslid. 10. "Ema". 11. Rumm. 15. Austraalia. 20. Iturup. 23. "Oige ...". 24. NE. 27. Uus paat. 29. Argoon. 33. Laht. 36. pops. 37. Kama. 39. Euro. 42. Kok. 43. Nui.

KUKU

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



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND



ADMIRAL
AVATUD
12-23
AURULAEV * STEAMSHIP

Laev-restoran

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

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

Tel 6623777, Fax 6318444



Kaks jäämurdjat kõrvu: "Tarmo" kõrvale saabus 1. septembril "Suur Tõll". Seniks, kuni pääseb uuele kohale Admiraliteedi basseinis, mille eest riik tõstab ühest taskust teise 715 000 krooni aastas. Ehk saabub edaspidi lähikonda ka allveelaev "Lembit".

Henry Mangi foto

Eesti Meremuuseum (Pikk 70)



**Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost**

Vilja Prometi meremaalid
(kuni 22. oktoobrini)

**Operatiivteabe stend ja vitriinid
"Lennuki" ümbermaailmareisist**

Avatud K - P kl. 10 - 18
Telefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"
Ajutiselt külastajaile suletud

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas (Regati pst. 1)
avatud kell 10 - 18
Suletud esmaspäeval ja reedel
Telefon 6 398 024

15189 TALLINN
7 OKTOBRIL
EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU

12. oktoobril seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kes meil käivad

Vanasadamas

"Sinega" (Malta) – laadib saematerjali

Muuga sadamas

"Windsor" (Bahama) – laadib naftat

"Perm" – laadib naftatooteid

"Nikalas" (Marshalli saared) – laadib naftatooteid

"Minoas" (Panama) – laadib masuuti

"Amur-2517" (Vene) – laadib väetist

"Alambra" (Malta) – arestitud

"Kapitonas Kaminskas" (Leedu) – laadib väetist

"Dirhami" (Eesti) – lossib, laadib konteinereid

"Winga Helena" (Rootsi) – laadib naftatooteid

Paljassaare sadamas

"Seagull" (Belize) – arestitud

"Argonaft" (Antigua) – laadib väetist

"Anke-Angela" (Antigua) – lossib kakaod

"Kapten Voolens" (Eesti) – laadib saematerjali

"Saule" (Läti) – lossib kala

"Alexander K"/"Multiprima" (Kambodža) – laadib sütt

"Tamula" (Eesti) – lossib kala

Paldiski Lõunasadamas

"Dyggve" (Holland) – laadib turvast

"Amur 2504" (Vene) – laadib vanametalli

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
11. oktoobril

Neile, kes ootavad...

"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel
Montrealist Casablancasse
"GUSTAV SULE" – Churchillis
"HARJUMAA" – Radesis
"SAKALA" – Antwerpenis
"KUIVASTU" – väljus Nordenhamist
"LARISSA" – väljus Doualast
"VALKLA" – Doualas
"KLOOGA" – väljus Skognist
"SOODLA" – Rouenis
"LEHOLA" – Tunises
"LEILI" – Marseilles's
"LEMBITU" – Liverpoolis
"VARBOLA" – Dublinis
"HAAPSALU" – teel Helsinkist Rostocki
"NARVA" – teel Rostockist Helsinkisse

"RAKVERE" – Københavnis
"TRANSEST" – Stockholmis
"TRANSBALTICA" – Helsinkis
"DIRHAMI" – Tallinnas
"KALANA" – teel Muugalt Bremerhavenisse
"KURKSE" – väljus Warrenpointist
"MUUGA" – teel Antwerpenist Helsinkisse
"VIRTUSU" – teel Muugalt Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" – Peterburis
"KAPTEN VOOLENS" – teel Brestist Tallinna
"MEHAANIK KRULL" – teel Peterburist
Garstonisse
"NEPTUNIA" – ajarendil
"ABRUKA", "MUHU", "VAINDLO", "VILSANDI",
"VALGA" ja "VILJANDI" – laevapereta rendil