



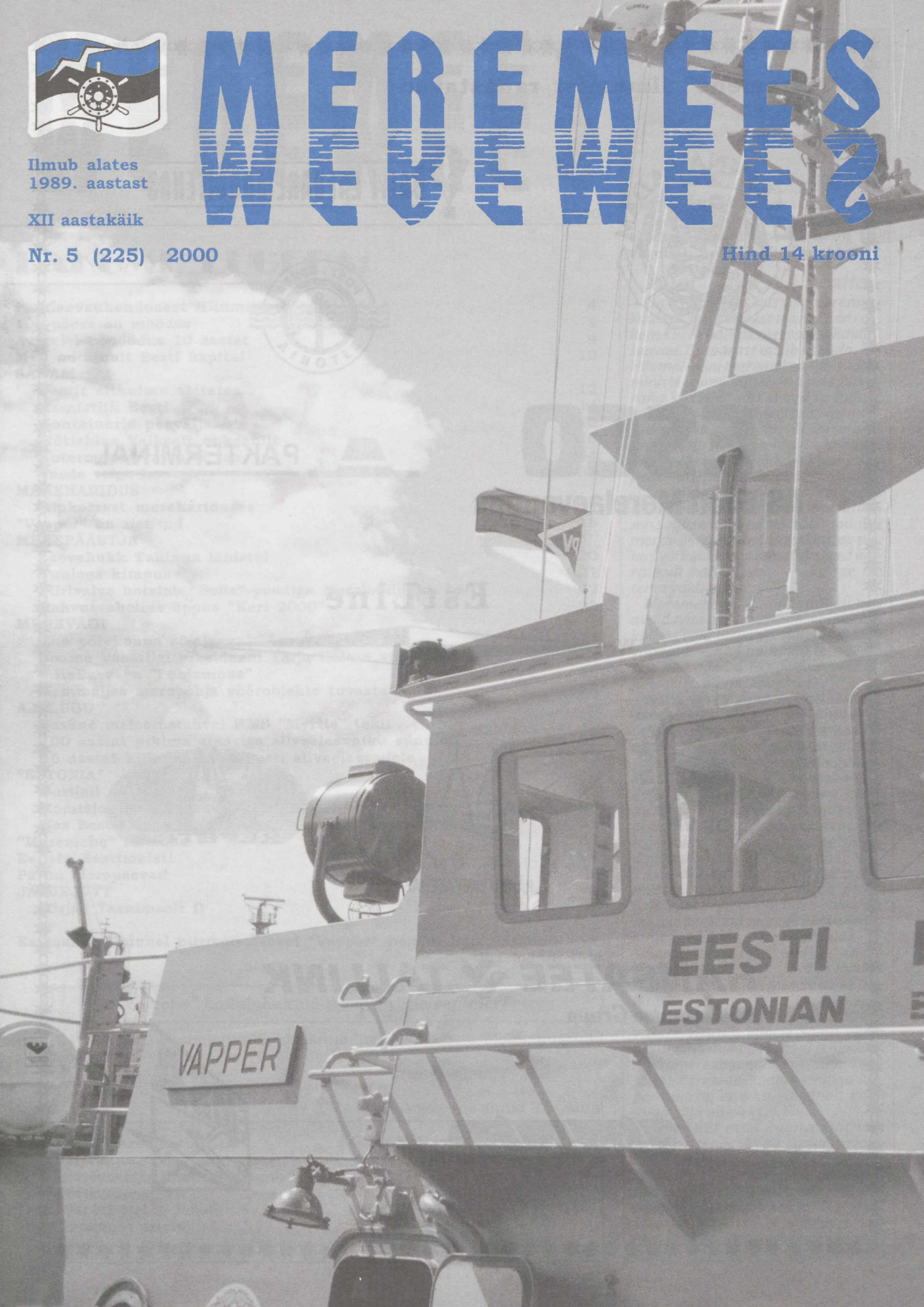
Ilmub alates  
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 5 (225) 2000

# MEBEMEES

Hind 14 krooni



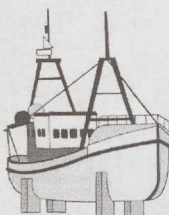
"Meremehe" ilmumist rahastavad:



**ESCO**  
AS Eesti Merelaevandus



**EstLine**



PÄRNU LAEVATEHAS



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

*Linda Line*



# M E R E M E E S

Nr. 5 (225)

2000

## PAKUME LUGEDA:

Parvlaevauhendusest Hiiumaaga	4
100 päeva on möödas	5
Avareisist möödus 10 aastat	9
Meil on ainult Eesti kapital	10
<b>SADAM</b>	
Estit altkulmu seirates	12
Rassistlik Eesti	14
Konteinerid peaväljakul	15
Mõtisklus Vaikselt ookeanilt	16
Kotermanni vastu ei saa	34
Vaade valge laevaga	37
<b>MEREHARIDUS</b>	
Olukorrast merehariduses	17
<b>"Vapper" on ristitud</b>	18
<b>MEREPÄÄSTJA</b>	
Laevahukk Tallinna lähistel	20
Tuulega kimpus	21
Piirivalve hoiatab "Bella"-paadiga merelemineku eest	22
Rahvusvaheline õppus "Keri 2000"	23
<b>MEREVÄGI</b>	
Uue põlvkonna sõjalaev	24
Soome Vabariigi presidendi Tarja Halose visiit Eestisse	
miinilaevaga "Pohjanmaa"	26
Kammeljas merepõhja vöörobjekte tuvastamas	26
<b>AJALUGU</b>	
Vaskne mälestustahvel HMS "Myrtle" tekil	25
100 aastat pikima staaziga allveelaevniku sünnist	27
65 aastat kiilupanekust Eesti allveelaevadele	33
<b>"ESTONIA"</b>	
Uurijail on väiteid	28
Komisjonil on vastuväiteid	28
Kas Eestis on midagi õpitud "Estonia" katastroofist?	31
<b>"Meremehe" ristsõna</b>	33
<b>Eelista Eestimaist!</b>	35
<b>Pärnu Merepäevad</b>	36
<b>JÄRJELÜTT</b>	
Kirjad Taanimaalt II	38

Esikaanel: Uhiuuel piirivalvelaeval "Vapper" heisati lipp 1. juunil.  
Madli Vitismanni foto

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

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

Trükikojale üle antud 27. juunil

### Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann

Postiaadress:

Pikk 70, 10133 Tallinn

Toimetuse asukoht:

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

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:

6461 318

NMT 252 38 088

GSM 250 38 088

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



"Regina Baltica" sõitis avareisi aastapäeval Rootsi nagu tavareisil, aga siiski lipuehtes.

### Kolm jalga kiilu alla

On asju, milles kasulik meremehe kuulata. Meresõidust teavad nad rohkem kui need, kes meresõitu kaldalt seavad. Seepärast tasub uskuda, kui Hiiumaa-liini meremehed ütlevad, et ministeeriumi juhtnöörid neid Rukki-rahul kanalist läbi ei vea ja toovad kohemaid hulga näiteid tunniga muuta võiva veeseisu või lainete ja tuule mõju kohta kohta laeva käitumisele ja on vana tõde — kolm jalga peab vähemalt kiilu all vett olema.

Samamoodi on õigus veeteede ameti peadirektoril, kui ta arutleb, missuguse hõljumi tekitab madalas meres sinna süvendamisel lastav pinnas või kuidas see kanal ükskord korralikult korda teha — eks see ole tema valdkond.

Meremehe tasub kuulata, kui nad avaldavad arvamust riigi kohta, kus kallast vaid laeva pardalt lubatakse vaadata — nad on hulga teistsuguseid riike näinud. Eks piirivalvureil ole jälle teistsugune kogemus.

Meremehesõnaga tuletab Eesti sadamaid meelde "Lennuki" kapten — ta teab omast käest, mida kauges tundmatus sadamas kõigepealt vaja.

Sestap tasuks meremehe kuulata, kui nad merehariduse kohta midagi arvavad. Igaüks kiidab oma kooli, aga Peterburi mereakadeemia taset ei loodetagi Eestis saavutatavat. Sellegipoolest ei annaks keegi neist Eesti mereakadeemiale halba nõu.

Laevaehitajadki ootavad meremeeste näpunäiteid: ilmselt peaks Balti Laevaremonditehase haldusdirektori loodetud merendusnõukogus kuulda võetama ka praktikuid.

Stockholmis toimunud "Estonia"-seminaril kuuldud põhjal võiks mõnele esinejale soovitada merele pead tuulutama minna: siis ta ei arvaks, et Newtoni III seadus tähendab, et laevakere virutab lainele sama jõuga vastu ning midagi ei saagi juhtuda.

Avamerekogemust sai "Suur Tõll", sõites Pärnu-teenkonnal ringiga ümber saarte, et ikka vähemalt kolm jalga kiilu all oleks.

Avamerel otsis sügavamalt vett käigukatsetusteks ka Turku laevatehases aasta lõpuks valmiv "Explorer of the Seas" — veel nimetu valge laev, mis meremeeste rõõmuks 12.-19. juunini täistuledes seistes "Estline'i" laevade öisele vahile vaheldust pakus. Eks vist alles merel tulevad vead välja.

Peatoimetaja

# Parvlaevaiühendusest Hiiumaaga

## Pressiteade

Hoolimata sellest, et Rohuküla-Heltermaa vahelise laevatee sügavus on veeteede ameti poolt fikseeritud üksikutes kohtades vaid 4,5 m, on nimetatud parvlaevadel (mõlema süvis alla 4 m) võimalik seda liini teenindada. Veeteede amet on laevakompaniile laevade juhtimiseks edastanud ka vastavad juhtnõud, mis tagavad ohutu liiklemise parvlaevadega "Scania" ja "Ofelia".

Saaremaa Laevakompanii käitumine on ilmselt tingitud mingitest muudest ajenditest. Võimalik, et ettevõtte soovib jaanipäevale eelneval perioodil destabiliseerida niigi närvilist olukorda parvlaevaliikluse korraldamise ümber ja õhutada hüsteeriat vastukaaluks teede- ja sideministeeriumi plaanidele lõpetada võimalikult kiiresti Saaremaa Laevakompa-

**Teede- ja sideministeerium teatab, et AS-i Saaremaa Laevakompanii otsus võtta mandri ja Hiiumaa vaheliselt liinilt meresõiduohutuse tagamise ettekäändel maha suured parvlaevad "Scania" ja "Ofelia" ei ole põhjendatud.**

nii monopoolne seisund parvlaevaiühenduse korraldamisel Lääne-Eesti saartega. Ministeerium otsib praegu laevandusfirmasid, mis võiksid Saaremaa Laevakompaniiga paralleelselt ülevedu korraldada, tehes seda seejuures laevadega, mille süvis vastab meresügavusele laevateel, mitte vastupidi – nõudes mere süvendamist laevade süvise järgi.

Teede- ja sideministeeriumi ning Saaremaa Laevakompanii poolt allkirjastatud ja palju vaidlusi tekitanud liinileping, mille alusel ettevõtte laevaiühendust Lääne-Eesti saartega korraldab, on paraku koostatud nii, et ministeerium ei saa dikteerida, milliste laevadega Saaremaa Laevakompanii liini teenindab ega nõuda "Ofelia" ja "Scania" kohe kasutusele

võtmist. Kui kompanii tahab tekitada hiigeljärjekordi, siis on tal selleks kõik võimalused, kuid mitte ükski ametkond, sealhulgas teede- ja sideministeerium ning veeteede amet, ei ole nõudnud suurte laevade kõrvaldamist liinilt. Vastupidi, teede- ja sideministeeriumi arvates peaksid "Ofelia" ja "Scania" sõitma, ja meresõiduohutuse seisukohalt on selleks ka võimalused olemas.

Ühtlasi tegelevad veeteede ameti spetsialistid praegu sellega, et püüavad võimalikult kiiresti välja selgitada laevateel avastatud takistuste iseloomu ja võimalusi neid takistusi kõrvaldada.

14. juuni

**Teede- ja sideministeerium**

## Hiiu Maavalitsus toetab

## Pressiteade

Lääne-Eesti saarte ja mandri vahel parvlaevaiühenduse korraldamine on sätestatud Teede- ja Sideministeeriumi ning AS-i Saaremaa Laevakompanii vahel sõlmitud liinilepinguga.

Maavalitsustele on nimetatud lepinguga antud võimalus üksnes praamigraafikute kooskõlastamiseks. Seda on tehtud, arvestades Hiiumaa omavalitsuste ja Hiiumaa tootjate ühenduse seisukohti.

Lähtudes Hiiu Maavalitsuse käsutuses olevatest dokumentidest, ei ole

**Hiiu Maavalitsus toetab teede- ja sideministeeriumi seisukohta parvlaevaiühenduse suhtes Rohuküla-Heltermaa liinil.**

parvlaevade "Ofelia" ja "Scania" Rohuküla-Heltermaa liinilt mahavõtmise oigustatud. Hiiu Maavalitsus loodab Saaremaa Laevakompanii poolt parvlaevade "Ofelia" ja "Scania" kohest liinile tagasi panemist.

Positiivne on, et teede- ja sideministeerium otsib võimalusi tuua Saaremaa Laevakompanii monopoli lõpetamiseks liinile ka teised laevandusfirmad. Hiiu Maavalitsus toetab nimetatud ettevõtmist igati. Selline seadus tippahooajal parvlaevaiühendu-

sega Hiiumaa ja mandri vahel mõjub halvasti Hiiumaa mainele ning on ebasoodsa mõjuga saare majandusele. Vaatamata hinna järjepidevale tõusule ei ole teenuse stabiilsel ja kõrgel tasemel kvaliteet garanteeritud. Loodame Hiiumaa ja mandri vahelises praamiühenduses positiivseid arenguid.

14. juuni

Hiiu Maavalitsuse pressiesindaja  
**Margita Tuulik**

## Parvlaevade "Scania" ja "Ofelia" kaptenite avalik pöördumine

**Seoses veeteede ametilt eelmisel nädalal saadud teatega olime sunnitud ajutiselt katkestama parvlaevade "Scania" ja "Ofelia" liikluse Heltermaa-Rohuküla liinil.**

"Scania" ja "Ofelia" süvis on 3,8 meetrit. Vastavalt veeteede ameti esitatud nõuetele ja meresõidu ohutuse alastele arvutustele, mis arvestavad veetaseme, lainetuse, tuule ja paljude muude teguritega, peab laevatee minimaalne sügavus sellisel juhul olema 4,69 meetrit.

Eelmisel nädalal teatas veeteede amet meile kirjalikult, et uute mõtlemistulemuste kohaselt on Hiiumaa ja mandri vahelise veeteede sügavus kohati vaid 4,5 meetrit. Seetõttu ei saanud me kuidagi riskeerida reisijate ja laevade ohutusega ja jätkata suurte laevadega liiklemist liinil, omamata vajalikke täiendusi merepõhja kaartidel ja meremärke lii-

nil. Täna kaptenite koosolekul võtsime pärast pikka arutelu vastu otsuse, et kui ilmastiku- ja veelood vähegi lubavad, teeme Hiiumaa ja mandri vahel sel ja järgmisel nädalal erakorralisi reise, et tagada autoga reisijate normaalne liiklus jaanipäeva eel ja ajal, ehkki selline sõit on kohati riski piiril.

Loodame, et veeteede amet teeb kõik endast oleneva, et mandri ja Hiiumaa vaheline laevaliiklus kiiresti normaliseeruks – see tähendab, paigaldab võimalikult kiiresti vajalikud meremärgid ja edastab meile merepõhja kaartide täiendused. Seni ei ole suurte laevade sõit kanalis ohu-

tu. Pikemas perspektiivis on kindlasti vajalikud ka süvendamistööd.

Vabandame "Scania" ja "Ofelia" laevapere nimel kõigi reisijate ees võimalike järjekordade pärast, kuid reisijate ja laevade ohutust ei saa me ohvriks tuua mingil juhul. Kui meri on tormine ja tuul tugev, ei pruugi "Scania" ja "Ofelia" merele minna ja sel juhul saavad sõita ainult väikesed laevad.

Niipea, kui oleme saanud veeteede ametilt merepõhja kaardi täiendused ja on paigaldatud vajalikud meremärgid, lähevad "Scania" ja "Ofelia" taas regulaarselt liinile.

15. juuni 2000

P/l "Scania" kaptenid <b>Otto Ojamaa</b> <b>Andrus Saat</b>	P/l "Ofelia" kaptenid <b>Jüri Viiret</b> <b>Tõnu Kreos</b>
--	---

**Vt. ka Eesti Kaptenite Klubi avaldust lk.8.**

# 100 päeva on möödas

**Vastab Eesti Veeteede  
Ameti peadirektor  
ANDRUS MAIDE**

## Eesti Veeteede Amet – 10

### Kümne aasta jooksul olete neljas inimene sel ametikohal.

Viimane peadirektor oli neist kümnest kuus aastat ametis. Algul oli kindlasti kasvuraskusi, inimesed väsisid kiiremini. Nüüd sai ehk üks etapp läbi, tuleb teine. Kui pikk see on – raske öelda. Kui võrrelda poliitsei ametiga, siis oleme selle koha pealt väga heas seisus.

### Missuguse pagasiga sellesse ametisse tulite?

Kümne aastat meresõitu, tüürimehest kapteniks – alates kalatööstuslikust merekoolist; vahepeal lõpetasin Kaliningradis ka tehnikainstituudi; seejärel juhtisin "Hiiu Kaluri" kaugpüügi laevastikku. On ka erastruktuuride kogemust, ning kaks viimast aastat juhtisin mereinspeksioonis merekeskkonna kaitset ja õlireostuse likvideerimist. Inspeksioon teatavasti ühendati keskkonnainspeksiooniga ja kui tehti pakumaine veeteede ametit juhtima hakata, olin nõus. Pean end merega seotuks, ja see oli mulle väga hea võimalus. Kohe saab siin sada päeva täis, pilt hakkab seestpoolt selgeks saama. See vastab mu senisele ettekujutusele veeteede ametist, lihtsalt olen paljudele asjadele kinnitust saanud. Amet töötab, aga võiks töötada palju paremini.

### Mis on suurem probleem: raha või inimesed?

Kirjapildis peaks see vist välja nägema: raha ja/või inimesed. Üheselt ei saa vaadata, valdkond on keeruline ja spetsiifiline, ning spetsialistide ettevalmistamisega on ka, nagu on. Näiteks laevainseneridest ja –arhitektidest on puudus – neid Eestis ei õpetata. Noori mehi õpib praegu Soomes. Aga raha on see, mis neid ju suguigi siia veeteede ametisse tagasi ei meelita. Kui kuulad kõrvalt lootside palgataotlusi, siis võtab küll kurvaks: meiegi inspektorid peavad olema kaptenid jne. Kõike peaks ikkagi komplekselt vaatama. Kui kestahes hakkab oma ametipalka kõrvutama lähinaabriga Läänes, ei tule sellest midagi: peame siiski elama ja tegutsema oma praegu olemasolevais raamides. Aga teatud seaduste muudatuste abil oleks ehk ka meie palku võimalik korrigeerida. Praegu on spetsialisti teine võimalus – laevas sõita – palju



Andrus Maide

ahvatlevam.

Ka on meie töötajate keskmine vanus nii kõrge, et kui me täna järelkasvule ei mõtle, siis homme-ülehomme pole ametisse enam kedagi võtta. Ka pikaajalise kogemusega väga heade spetsialistidega teeb aeg kord oma töö. Seepärast peaks uue generatsiooni tulekut ette valmistama täies mahus. Otsida ja soovitada uusi inimesi oleks ehk ka nende praeguste spetsialistide mure. Aga peaksime saama uutele inimestele, keda välismaale õppima saadaksime, öelda: kui tagasi tuled, on meie palgad juba nii head või vaid natuke madalamad kui merel. Paljudki valiksid niisugusel juhul rahulikuma töö kaldal.

### Teie võrdlete meremeeste ja merendusametnike palku. Selle peale öeldakse: aga mis vahet on merendus- ja haridusametniku vahel?

Ma ei võrdleks veeteede ametit ühegi ministriumiga, ka teede- ja sideministriumiga mitte. Meil on väga erinevad ülesanded. Ühed ametnikud istuvad laua taga, täidavad tabelleid, kujundavad poliitikat, valmistavad ette kõnesid. Teised peavad olema pädevad vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele laevu kontrollima; konventsioonid on võõrastes keeltes, kontrollitavatel laevadel räägitakse võõrastes keeltes. Kontrol-

liv inspektor peab olema kontrollitava laeva kapteniga samal tasemel, ainult et oluliselt suurema kogemusega. Ei oska teda ühegi teise valdkonna ametnikuga võrrelda, kusjuures ta ei ole veel veeteede ameti kõrgem ametnik. Need inimesed esindavad oma igapäevatoos riiki ja peavad tagama riigi hea maine.

Tuletorniteenistusest räägitakse vähem, aga meresõiduohutuse tagamisel on sealsete töötajate samuti konventsioonidest lähtuv tegevus samuti väga tähtis.

Suhtutakse nii, et ühed ametnikud kõik. Aga mõni amet võib koosneda ainult kontoritöötajatest. Tulevad kell 8 sooja tuppa tööle, kell 5 lähivad koju. Meil on lisaks inimestele laevad, tuletornid, ujuvmärgistus jne. – teisi niisuguseid ameteid suurt polegi. Valitsuse seadus on ses mõttes jäik. Tuleb mingi käsk: kõik ametid peavad nüüd *nii* tegema. Aga kõik ametid ei saagi üldse *nii* teha.

### Kui suur on teie eelarve?

Et täita riigi pandud funktsioone, on veeteede ameti majandamiskulude eelarve 2000. aastal 88,9 miljonit krooni.

### Missugune valdkond on teil nüüd algul kõige rohkem probleeme tekitanud?

Peadirektorina on tulnud tegeleda igasuguste pisiprobleemide lahendamisega, mida tegelikult ameti peadirektor ei peakski tegema: kellelgi ei ole joogivett, kusagil ei käi praam õigesti, väikelaevade registreerimise küsimused... Tegelikult muidugi lasksin algul niisugused asjad siit toast läbi, et asjasse sisse elada.

Hulle põletavaid probleeme pole olnud, kõik on tõised. Kasvõi Rohuküla laevatee takistuste leidmine on ju ka ikka igapäevatöö. Igal aastal käiakse see jäiga traaliga üle, 5 m pealt, mis on garanteeritud sügavus. Nüüd mindi sonaritega objektet täpsustama. Kaks aastat tagasi olin selle kanali vastu, sest puudus põhjalik analüüs, samuti polnud läbi mõeldud, kuhu panna 400 000 m<sup>3</sup> pinnast. Ma pole seisukohta muutnud – arvan nüüdki, et laev tuleb muretsesta laevatee järgi, mitte kanalit teha laeva järgi. Aga praeguses olukorras on muidugi vaja vaadata, mida nende takistustega teha annab. Muidu



tuleb Rukkirahu kanalis probleeme igal kevadel.

Sel nädalal tuli aga ette laevahukk...

### Milles seisneb "Zenitase" hukuga seoses Eesti roll?

Eesti kui rannikuriigi kohus on selgitada välja laevahuku asjaolud ja põhjused, miks see juhtus ning teada nii lipuriigile kui ka omanikele. Lipuriigil on õigus õnnetuse põhjusi ise uurida.

### Neljas osapool on kindlustaja Venemaalt.

Jah, aga tema ei vii juurdlust läbi, küll aga võib algatada näiteks kriminaalaja, kuid seda pärast ametliku põhjuse väljaselgitamist. Raske avarii puhul moodustatud valitsuskomisjon selgitab välja põhjused, mitte süüdlase.

### Kas parvlaevade ohutuse uurimine on valdkond, mida veeteede amet veel ise ei suuda teha?

Võõrivisiiride ülevaatamine on lõppemas. Soomel-Rootsil on selleks paremaid võimalusi – kui tulla tagasi kasvõi eespool räägitud laevaarhitektide ja –inseneride teema juurde. Ja ka kogemusi on neil rohkem. See ei tähenda, et me ise selleks võimelised pole, aga kuna abi pakuti, siis oli mõtet see vastu võtta. Soomlastel oli see projekt omal just pooleli, ja üldse, kõigi me kolme riigi mereohutuse teenistused teevad väga tihedat koostööd. Ka parvlaevade tavakontrolli tehakse kooskõlastatult – liinid on nii lühikesed, et omavahel asjast rääkimata võiks juhtuda nii, et kogu aeg keegi aina kontrollib, millel pole ka mõtet.

### Seoses "Estonia" hukuga kerkis mais üles just see teema, et kes oleks oma kontrolli tulemustest pidanud teatama, kui väidetavalt vahetult enne vigu leiti. Kas ühine töö ei jäta vastutuses lõtku?

"Estonia" õnnetust ei kasutaks ma täna näitena. Tihti rakendatakse see mingi vankri ette: vaadake, kuidas "Estonial" jne. Leian, et see ei ole klassikaline näide, "Estoniat" ei peaks niimoodi kasutama. Tavaliise rutiinise inspeksiooni käigus ei olegi võimalik avastada kohe selliseid vigu, mis seal välja toodi.

Komisjon on moodustatud spetsiaalselt võõrivisiiride tuguvuse ülevaatamiseks, kontsentreerutakse ühele kindlale tegevusele. Ei usu, et sel juhul vastutuses lõtk tekib. "Estonia" puhul on selle teema ülevõtmine rohkem tagantjärele targutamine. Hea küll, kontrollitakse nüüd kõik võõrivisiirid ära, aga kui järsku kellelgi peaks kunagi hoopis ahter tagant ära kuk-

kuma – andku muidugi taevas, et mitte ei juhtu!

On selge, et õnnetuse põhjustest tuleb teha järeldusi. On olemas ametlik uurimiskomisjoni aruanne, milles tuuakse ära võimalikud õnnetuse põhjused, aga minu teada ei ole kedagi selles asjas süüdi mõistetud. Sellepärast ei saa ka öelda, kelle viga see oli.

### See õnnetus ja muud juhtumid on võinud viia selleni, et ametisikud on end pabermüüriga kindlustama hakanud. Väidetakse, et ka veeteede amet on kohutavalt bürokratiseerunud.

Eks meil on omad probleemid, mida aga katsume lahendada. Olen kolme kuuga märganud, et paljud meie ametnikud seisavad n.ö. seljaga kliendi poole, aga küll me keerame nad ringi. Teatud bürokraatia peab muidugi jääma, ohutuse nõudmine ei eelda järeleandmisi, ja iga toiming juures on oma teatud protsess. Mu eesmärk on küll suhtlemist avatumaks muuta, anda inimestele rohkem nõu jne. Vaatasin vahepeal kirjajavahetust ja mõnikord saatsin vastuseid ringitegemiseks: ei ole ju raske juurde kirjutada, et vaadake selle või tolle seaduse seda paragrahvi. Kui iga päev selle seadusega töötad, võib sulle endale kõik ju lihtne tunduda, aga inimene, kes võib-olla ei tea, mispidi seaduseraamat käeski käib, saab vähemalt mingigi lähtekoha. Kui vajalikk soovitate, siis saame ise lõppkokkuvõttes ju vähem kirju.

### Oli meeldiv tõdeda, et meremesil oli seekord veeteede ameti kohe mitu meetrit. Teistes maa-des propageerivad vastavad ametkonnad end võimalikult igal pool.

Oleme avatud riigiasutus, ja ikka peame näitama, mis meil huvitavat on. Eks seekordsel osalemisel oli ka minu käsi mängus. Saime hea kogemuse. Väike laev oli väljas, ja stend. See oli tuletornidest, aga küsimusi tuli just väikelaevade kohta. Oleksime pidanud rohkem oma inimesi seal juures hoidma, kes oleksid mitmest vallast küsimustele vastanud. Ütlen ikka, et ega veeteede amet ei ole lihtsalt sellepärast, et on, vaid eksistee-rib meresõiduohutuse tagamiseks ja oma rahva abistamiseks meresõidu küsimustes. See tahab suhtumise muutumist.

### Naaberriikide meresõiduametid propageerivad meresõiduohutust, ja just väikelaevadel, mitut laadi trükiseid levitades. On see meilgi võimalik?

Tegeleme meiega kirjastamisega, mitte vaid kontrolliga. Trükised on ka ikka vajalikud – riik hoolitseb oma kodanike eest. Jälle on vajalik avatus suhtlemiseks. Ei saa nii, et te

olete väikesed paadiomanikud, ja see siin on suur veeteede amet. Kõigiga tuleb suhelda võrdsetel alustel. Isegi 2,5-meetrine on juba meresõiduohutuse seaduse järgi väikelaev, kuigi võib-olla seda just poleks vaja mõne tõsise mootorjahiga võrreldes ühe pulgaga mõõta – võimas kiire kaater võib olla ka ohuallikas.

### Mida arvate Pärnu sadama probleemist? Seal on pea ainus koht, kus kurdetakse veeteede ameti sadamakapteni talituse kadumist.

Probleemi poleks, kui Pärnus oleks munitsipaalsadam, aga enam ju ei ole. Veeteede ametile on tähtis mitte see, kellele Pärnus kanal kuulub, vaid see, et ohutus oleks tagatud.

Skandinaavias on kuni 80% sadamaist linnade käes. Ja Pärnus on ju nii, et ühe sadama moodustab *Reddori* kai, teise Laevaremonditehase kai, kolmanda AS-i Pärnu Sadam mitu kaid. Aga kokku on see lihtsalt Pärnu sadam. Nagu on Tallinna sadam. Pole näinud, et ühegi laeva peal oleks kodusadamana kirjas: Vanasadam.

Helsinkis on munitsipaalsadam ja Helsinki sadama kapten on linna struktuuris päris auväärne mees, sest koordineerib kõigi linna merevärvate tegevust. Nii võttes on seal ju sadamaid õige mitu, aga see kõik on *Port of Helsinki*. Niisugune sadam on palju konkreetsem. Kui meil siin on sadamad jaotatud operaatorite vahel, siis ametisse nimetatud sadamakapten peab vahel tõkkepuu taga seisma, kuni tal üldse lubatakse ühe või teise kai peale minna. Aia-kesed, värgikesed: mõni väljamaa laev võib seda mingiks kirbutsirkuseks pidada.

### Kuidas teile laevaregister praegu uuel kujul tundub?

Pole veel kuigi palju kokkupuuteid olnud. Aga eks tekitab nii laevaomanikes kui ka kõrvaltvaatajais segadust. Kui räägitakse laevaregistrist, tuleb nüüd kohe täpsustama hakata, kas on jutt sellest, mis kohtu juures või missugusest. Aga see, kui teema ei ole selge, ei tule asjale kasuks.

Rootsi nn. 2 miljonit väikelaeva pole isegi üle loetud. Kui palju me riigi ressursi olemine pannud inimeste vaba aja tegevuse kontrollimiseks... Meil tuleks see asi väga tõsiselt üle vaadata. Võib puupunni augule niikauaks ette panna, kui inspektor aluse üle vaatab. Aga see on ju loll meremees, kes niisuguse paadiga siis pärast merele läheb. Keegi peale enestapja ei jäta ometi oma ohutuse eest hoolitsemata. Vee-





teede ametil peaks ikka põhiline olema tõhus suurte laevade *Port State Control* ja tehniline järelevalve. Väikelaevadel teeks teatud pistelist kontrolli. Aga see tahab tõsist analüüsi, kuidas seda kõike oleks kõige parem edaspidi Eestis korraldada. Ma ei pea õigeks väikelaeva sama malliga üle vaadata nagu suurt laeva.

**Soomlased on 25 aastat kultanud propagandale, et saavutada tulemust, mida me nüüd imetleme: koeral ka on paadis päästevest seljas.**

Meil on igasuguseid ühinguid, mis samasugust propagandat võiksid teha. Asja käimapanekul võiks ehk ka mingi riigi tugi olla. Aga ma ei tahaks hakata iga asja jaoks mingeid kangeid kindlaid kursse maha panema. Ümberringi aina küsitakse, et mida siin veeteede ametis muutma peaks. Esimese hooga mõtlesin, et palju asju: mürts! teeks nii ja nii ja nii. Aga tegelikult, kui rahulikumalt järele mõelda, siis, selleks, et kuhugi minna, tuleks kõigepealt peakurss maha panna. Peaks välja töötama

eesmärgid, selgeks tegema sihtkohta. Muidu on nii, et näiteks kasvõi juhi vahetusega tekib järsku uus suund. Ja lisaks juhtub nii, et inimene tegeleb sellega, millega talle rohkem meeldib tegeleda ja unustab nagu muu vajaliku ära. Aga kui põhiliin on maas, siis on mõtet läbi mõelda kõik: suured laevad, väikesed laevad, töö tasustamise võimalused, riigieelarve väliselts teenuste osutamise saadud raha kasutamine jne., jne.

Tean küll ka, et need niisugused kindlad väljatöötatud liinid Eestis ei toimi – neist ei peeta kinni. Tuleb uus mees ja unustab selle ikkagi ära. Ei ole kõige hullem, kui kaadrit vahetatakse – kui kurss jääb samaks. Läänenaabrite juures nii on. Meil ei loeta koguni riigikogus kinnitatud strateegiaid millekski, keeratakse aga 180 kraadi, ja ei midagi – kõik on hästi, söidame jälle kuhugi. Aga võib ju olla, et tagasi. Kui hulk inimesi oli strateegia välja töötanud, siis võib arvata, et kurss oli õige.

Ümberkorralduste puhul ei peaks tegema stiihilisi otsuseid. Kindlasti näeb asutuse juht vigu. Aga kui muuta, siis läbimõeldult. Tegemise pärast teha ei ole mõtet. Kui, siis tuleb hästi teha, põhjendatult.

Soome mereadministratsioonis on mitu aastat käinud uurimus. Neil tuli seni pool raha ettevõtlusest ja pool riigieelarvest. Nüüd nad tahavad ettevõtluse osale vabamad käed anda. Hulk aega on uuritud, kuidas see süsteem tööle hakkaks. Vist alles 2002. aastal alustatakse elluviimist. See näitab, kui palju tehakse tööd mingi muutuse sisseviimiseks.

Lihtne on järsult muutusi teha, kui ei huvita tagajärjed. Ei saa nii, et kui miski ei meeldi, siis teeme lihtsalt teistmoodi. Süsteem ju töötab, ja

keegi pole uurinud ega mõelnud, kas see *teistmoodi* isenesest millegi poolest parem on.

Samas olen selle poolt, et kui midagi muuta, siis nii palju, et see on märgata. Kui tahad vastutulevale laevale oma tegevust näidata, ei saa natuke kurssi muuta – su muutus peab olema märgatav.

**10 aasta eest oli Viru tänaval ministeeriumimajas veeteede ametit üksainuke toake ja seal sees vaid peadirektor. Kui palju nüüd töotajaid on?**

400 ringis. Omal ajal tuli N. Liidu hüdograafia üle oma vist pea 800 inimesega. Nüüdseks on tänu automaatika jne. kasutuselevõtule see arv poole peale taandunud. Olid lausa majakalinnakud, nüüd aga ainult kolm mehitatud tuletorni. Elu on edasi läinud, akud laadivad end tuulest ja päikesest; poi ise helistab ja saadab koordinaadid, kui ankruplalt minema läheb. Muutustega tuleb kaasa minna.

Vahel kuulen siingi majas: seitse aastat on nii- või naamoodi olnud. Aga see pole ju mingi dogma, elu muutub. Kui üks asi on seitse aastat püsinud, siis võib ka olla, et midagi on valesti läinud ja see tegevus tuleb väga kriitiliselt üle vaadata.

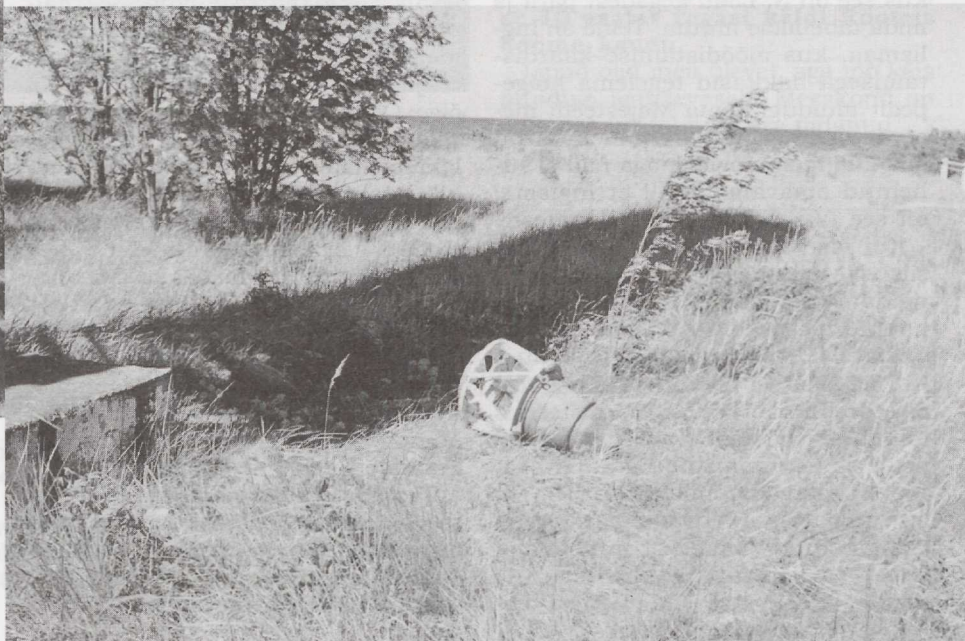
**Kas näete mingit võimalust laevastikku koos ülesannetega ära anda?**

Seda vajadust küll ei näe. Laevastiku olemasolu määrab see, kui on funktsioonid, mida tuleb täita, mitte see, et nii- või naasugused laevastikud peavad olema.

Laevastikega on üldse keeruline. Sõjalaevastik ei tohiks rahuajal tsiviilfunktsioone täita, aga kui võib, siis miks üldse kaksiki laevastikku,



Kui juhtub nii, nagu Vainupea tulega, mis torni jalamilt rohu seest leiti, on veeteede ameti mure kahe-sugune: anda meresõitjatele teada, et tuli ajutiselt ei põle, ja panna ta uuesti põlema. Veeteede ameti tuletorniteenistuse fotod



# Eesti Kaptenite Klubi avaldus

Merendusringkonnad on häärmeldunud Teede- ja Sideministeeriumi ramedatoonilise ja ebaadekvaatse sisuga pressiteatest (14. juunil), mis oli suunatud Saaremaa Laevakompanii pihta seoses probleemidega Heltermaa-Rohuküla liinil. Selle asemel, et rääkida meresõidu ohutusest ja reisijate turvalisusest, süüdistatakse firmat hoopis monopoolse käitumises.

Siinkohal pole mõtet laskuda spetsiifilistesse üksikasjadesse, mis on olulised ja mida peavad arvestama laevajuhid. Pidagem siiski meeles, et Eesti lähiminevikus on merega se-

tud mitmeid traagilisi sündmusi. Mõni neist oleks võinud jääda olemata, kui oleks tuntud suuremat austust mere kui loodusjõu vastu või kinni peetud mereohutuse eeskirjadest.

Heltermaa-Rohuküla laevaliinil on veete sügavus 4,5 meetrit ja seisva laeva süvis ligi 4 meetrit. Mõlemad on aga muutuvad suurused, mis omakorda sõltuvad mitmetest komponentidest: laeva süvis — tema kiirusest, kreenist, vee keemilisest koostisest jne., laevatee sügavus aga merevee üldisest tasemest, tuule suunast, lainetusest. Peale selle on mereohu-

tuse seisukohast nõutav, et laeva kiilu alla peaks jääma vähemalt pool meetrit sügavusvaru. Heltermaa-Rohuküla navigatsiooniline sügavus "Ofelia" ja "Scania" puhul peaks tegelikult olema üle viie meetri.

Peame vajalikuks pöörata üldsuse tähelepanu ka asjaolule, et laevu ei juhi riigiametnikud ega laevafirmad. Viimase otsuse merele minekuks langetab seni ikka kapten, kes vastutab nii laeva kui ka reisijate ohutuse eest. Kõigile merd mööda reisijatele järjekordadeta, ohutut ja õnnelikku merematka ning riigiametnikele turvalist mõtlemist soovides

Eesti Kaptenite Klubi nimel  
klubi president kaugsõidukapten  
**Erich Moik**

19. juuni



olgu sel juhul üks. Sõjaväelasi võib üldiselt tsiviiltegevuses kasutada ju siis, kui kuulutatakse välja mingi eriolukord. Sõjalaev läheb välja küll mingi katastroofi korral, aga lihtsalt patrullimist või ka tavalist inimelude päästmist merel see ei tee.

Õudselt kahju on, kui inimesed täiesti süvenemata midagi otsustavad, näiteks hüdrograafia meilt võtta ja mujale anda. Nähtavasti on kellelgi nõukogude ajast meelde jäänud sõjaväeline *gidrografiya*, kus koos olid poid, tuled ja veeteede mõõdistamine. Mujal maailmas on need lahus, töötavad ka erinevate konventsioonide järgi. Tuletornid ja navigatsioonimärgid on üks osa, teine on hüdrograafia, mis sisaldab mereuuringuid, mõõdistamist ja kartograafiat. Vist ainult kahel riigil on need Euroopas praegu ühendatud. Üks on Venemaa, kus see on N. Liidu aegadest pärit ja mida tahetakse muuta. Teine on Inglismaa, kus mõõdistamise-kaardistamisega hakkasid tegelema kõigepealt muidugi Tema Majesteedi mereväehvitserid. Paremad kaardid olid küll mereröövritel, aga nad ei suhelnud omavahel... Nii et inglaster on see üks nende traditsioonidest.

Kui meil see mereväe käes oleks, siis võib-olla tõesti saaksid nad end näidata ja NATO-s ukseid lahti, et näe kui vägevad süsteemid neil on. Mis aga hoopis mujal välja töötatud. Kui leitakse, et see on vajalik... Aga õige see ei ole. Praeguses süsteemis toimib asi hästi. Selge, et mereväel peab olema oma hüdrograafia osa, nn. kartograafia, omal otstarbel. On eri standardid: NATO standard ja tsiviilstandard. Viimasest on võimalik andmeid sõjaväestandardisse üle kanda, millele nad oma andmed tea-

tud rajoonide kohta peale lisavad. Aga selleks ei ole vaja tsiviilteenistuse käest tervet struktuuri ära võtta. Lisaks on praegu nii, et sellest NATO standardist ei saa tsiviili tagasi anda üldse mitte midagi, see on blokeeritud. Mis tähendab, et sõjavägi peaks üldse kõiega siis raskelt ise tegelema. Ei saaks tsiviilsüsteemis tegevate naabermaadega andmeid vahetada jne.

## Mis saab mereinspeksiooni laevastikust?

Raske öelda. Läks esimese hooga üle keskkonnainspeksioonile, sest need teatud mõttes ühendati. Kuid nädal tagasi tuli valitsuse otsus, et õlitõrjefunktsioon läheb üle piirivalvele. Osa mereinspeksiooni laevu oli aga kas kohendatud või spetsiaalselt muretsetud õlitõrjeks. Kui nüüd osa laevu keskkonnainspeksioonilt sel otstarbel ära läheb, siis ei saa nemad enam teha kalakaitse järelevalvet majandusvööndis. See näitabki, et mereinspeksioonis olnud ideaalse koosluse — kalakaitse merel ja õlitõrje — ärälõhkumine polnud õige. Õlitõrjet ei olnud nimelt iga päev vaja teha, ja laevu sai kasutada kalakaitsele eesmärkidel. Nii et tekib küsimus, kas koos õlitõrjega ei peaks ka kalakaitse ühtedesse ja samadesse kättesse minema... See on nüüd väga hea näide, kuidas mingi koosluse lõhkumisega ollakse lõpptulemusena lõhkise küna ees.

Muide, miks peaks siseministerium vahendama millegi üleandmist teede- ja sideministeriumilt kaitseministeriumile. Kes on siis asjast huvitatud pool?

## Kas see traditsioon, et osal veeteede ameti töötajast on alal, millega ta tegeleb, ka erafirma, jätkub?

Kindlasti mitte. Aga ses osas pole mul praegu veel ülevaadet. Võib ju

naisega pärast tööd kohvikut pidada ja saiakesi küpsetada, seda ei saa keelata. Kuid mitte töö ajal, samas valdkonnas ja töö tõttu saadud teadmisi kasutades erasektoris tegutseda. Valdkonnas, mida ametnikuna kontrollime, erafirma omanikuna teenust pakkuda ei ole mingil juhul õige. Jah, see võimalus ilmselt tõtab motivatsiooni ametis töötada. Kui normaalsel kombel motivatsiooniküsimuse saaksime lahendada, siis vähemalt järgmiste töötajatega niisugust probleemi ei tekiks. Selle kohta võib jälle öelda: aga seitse aastat on meil nii olnud. Kuid ei peaks. Mõnel puhul on, võib öelda, lausa süüdimatuks muutunud.

## Teil ei olegi oma firmat?

Ei ole jah.

## Kas riik maksab piisavalt palka?

Ei maksa. Krooniajal kuni 1998. aastani töötasin erastruktuurides, võin ka riigipalgal olla. Aga veel nautuke aega, ja, ma loodan, läheb siin paremaks, väärtustatakse ka nii suure ameti juhi töö, mitte ei räägita ainult ministrite palkadest. Ministrid tulevad ja lähevad, aga ameteid peab juhtima teistmoodi. Pealegi, ametid on oma funktsioonidelt ja töömahult väga erinevad, nagu algul juba rääkis. Veeteede amet on Eesti mõistes ikkagi suurfirma.

## Kas teil on töö ajal aega mõelda?

Tahaks seda aega võtta. Kuigi esialgu on tulnud päris palju operatiivjuhtimisega tegeleda: kus viga näed laita, seal tule ja aita. Mul on päris hea koolitus, olen läbi teinud ka Tartu Ülikooli ärijuhtimise magistriõppe, ehkki töö veel kirjutamata. Miks pidavat juhil kallimat tooli vaja olema? Sest tema töö on mõtlemine.

**Mari Vamba ja Madli Vitismann**



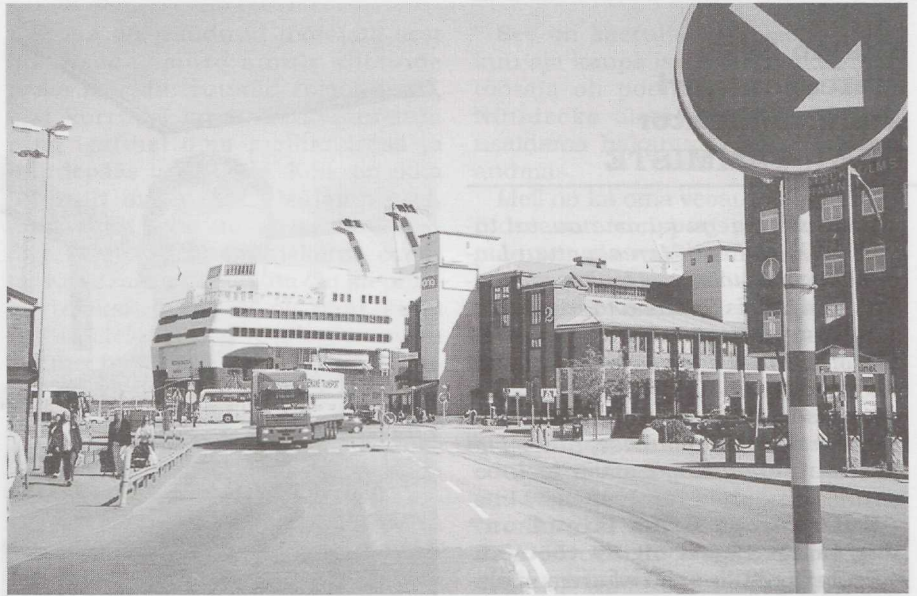
# Avareisist möödus 10 aastat

## Estline — 10

Kümme aastat tagasi, 16. juunil 1990 asusid umbes 200 kutsutud külalist koos abikaasadega Stockholmis "Nord Estoniale", et minna senitundmatule maale. 17. juunil 1990 astusid teised 200 kutsutud külalist koos abikaasadega ajutisest puutrepist kõrgeimale Tallinnas kohatud reisilaevale, et sõita esimestena meritsi Rootsi.

18. juunil pakkus Stockholmi linnavalitsus oma esindushoone kuldse saalis reisikülalistele piduliku lõuna, seejärel sõlmiti kahe riigi lipuvärvide lindid kokku vanast sadamalaost ehitatud Tallinna-terminaali avamiseks. Sel päeval said esimest korda Tallinna sõita tavareisijad. Esimestena sabetasid passikontrolli juures kolm eesti vanahärrat, kes polnudki pärast sõda Eestis käinud.

Esimesed tavareisijad said Eestist otse Rootsi sõita 19. juunil 1990.



Tallinna-terminaal on märkamatu sadamanurga muutnud Stockholmi Vabasadama dominandiks.

## Aastapäeval saarestikus

**Kapten Alar Kask, millal "Estline'i" tulite?**

94. aasta märtsis, juba Eesti lipu alla. Korra käisin ka 93. aasta märtsis.

**Kas reisijana olete sõitnud mõlema lipu all?**

Rootsi lipu all ei ole.

**Teie tööle asudes olid rutiinid juba paika loksunud?**

Rutiinid muutuvad praegugi veel. Palju ülemusi on vahetunud; iga ülemus on midagi uut moodi nõudnud.

**10 aastat "Estline'i" avareisist väga suurelt ei tähistatagi: kõik on vist peaaegu juba unustanud, et 10 aastat tagasi käidi Rootsis Soome kaudu.**

Lipud olid meil üleval, aga töö käis muidugi igapäevaselt. Meeskond on oma peo kaldal juba ära pidanud.

Järg lk. 32 ➔



Staažikad laevajuhid ühes vahetuses: keskel kapten Alar Kask, tema vasakul käel vanemtüürimees Jaanus Kuiv ja taga roolimadrus Kai-mar Vapper.

## Üle 1000 reisija päevas

sõidab savuti "Regina Baltical". Igaüks neist käib vähemalt korra öhtu jooksul läbi baarist, kus töötab Veronika Gorjajeva. Üks neist viiekümnest, kes 1994. aastal "Estline'is" esimeses vahetuses alustanud tänini ametis, ei kujuta ta enam ette muud tööd kui merel. Kuigi Rootsi-liinil töötatakse öhtuti-öösiti, kuigi ajuti võib merehaigus kimbutada, kuigi, nagu naistel sageli, on raske ühitada tööd ja pereelu.

Ent tööd ja pereelu on võimalik ühitada; kaks nädalat puhkeajaga on pere jaoks täiesti vaba; reisijad vahelduvad kogu aeg, nii et eri päevadel võib olla hoopis erinev publik; varahommikuti, kui ta töö lõpetab, tõuseb päike merest.

Siinkohal vabandus, et eelmises "Meremehes" oli "Mare Balticum Trophy" võistelnute nimedes vigu. Auhinnakohtadele tulid kokad Angelica Udeküll ja Olev Kaljas, kelnerid Marek Tustit ja Marko Makke ning baarimees Meelis Piir.

**Madli Vitismann**

### Reisijaid Tallinn-Stockholmi liinil

Aasta	reisijaid	Rootsist/ Eestist (%)
1991	188 675	67/33
1992	229 192	73/27
1993	280 304	63/37
1994	277 007	66/34
1995	194 147	40/60
1996	264 023	41/59
1997	317 161	49/51
1998	367 807	48/52
1999	400 099	59/41

## Vastab Eesti Mereagentuuri arendusdirektor TEET TAMMISTE

*Asutamise aegu kümme aastat tagasi paiknes Eesti Mereagentuur Linnahalli kahes tolmuses toakeses. Aasta hiljem tekkis Sadama tänavale esimene uuemaegne asutus, seesama ESTMA. Nüüd on see üks tavaline maja teiste vahel, muutunud suureks formaliseeritud asutuseks ukse magnetkaartide ja muu taolise, praegu nii tavalise atribuutikaga.*

### Kui suureks firma läinud on? Viis aastat tagasi oli 59 töötajat.

Töötajate hulk palju suurem ei olegi – 69. Lihtsalt tegevus on laiahaardelisem. Lisaks Pärnu filiaalile on tütarfirma Riias – "SIA Estma". Seal töötab 6–7 inimest, tegelevad peamiselt konteinertranspordiga. Asutati 3 aastat tagasi, ja on päris edukas. Oma osakond on meil ka Kundas, kus tegeldakse agenteerimisega. Veel on tütarfirma "Export Lines", kel on Pärnu Sadama aktsiad. Estma Terminaali AS on ka säilinud. Selle tollilao käes on 3700 m<sup>2</sup> kaetud ja mõnevõrra rohkem avatud pinda; hästi varustatud personali, tehnika ja valvega. Kahjuks ei asu päris Muugal, vaid paar kilomeetrit kõrval. Aga seal on raudteeharu ja korralikud autoplatvormid. Seal on võimalik ilma vihma käes olemata 3–4 vagunit tühjaks laadida.

Ja päris uus projekt on Hara sadam, mille "Estma" ostis. See endine sõjaväesadam seisis aastaid tühi ning praegu paistab päris nukker. Aga vastupidi meedias kõlanud arvamusel, nagu oleks sadam ostetud kindlasti selleks, et näiteks kruntideks teha ja kallimalt maha müüa, on meil hoopis teised plaanid. Alustasime sadama puhastustöid: kõigepealt tuleb kogu vana kolu lahti keevitada ja välja visata ning hiljem ikka sadamaks ehitada. Mingi kai on seal isegi olemas; tõsi, raudteed ei ole. Küll on aga võimalik sinna laiem tee välja ehitada.

Kogemus sadamaga tegelemiseks, küll väikese osalusega, on meil Pärnust olemas. Keset Lahemaa rahvusparki asuvasse Hara sadamasse võiks tulevikus ehk kruislaevugi sisse tuua. Ja ka jahisadama perspektiivi üle peab mõtlema. Igasugune sadama ülesehitamine nõuab tohutul raha, peab tegema äriplaani ja



### Teet Tammiste valis taustaks klaastrepikoja abil üldkasutatavaks muudetud merevaate.

kaasama investorid. Aga Kunda sadama näol on hea näide: tegutseb väga aktiivselt, ning kaupa on küll. Ja ega nemadki ole transiidisadam.

### Viis aastat tagasi ütles tollane firmajuht Tanel Nurmetalo uhkusega, et "Estma" puhul on tegemist täielikult Eesti kapitaliga. Aga nüüd?

Peab vist jätkama uhkusega: meil on ainult Eesti kapital. Seniajani tehti ei ole nii suuri kapitalimahutusi nõudnud, et välisinvestorid vajalikud olnuksid. Sel on eeliseid: me ei sõltu Lääne inimestest, ja saame kiiresti ise otsuseid vastu võtta. Aga Lääne hiigelfirmadega, kel agendivõrk üle kogu maailma, on muidugi raske konkureerida.

### "Estma" oli oma esimestel aastatel paljudes asjades esimene: pööras olulist tähelepanu kliendiga suhtlemisele, töötajate firmalojaalsusele, tegi oma kontorisse köögi...

Meil on nüüd veel ka uus söökla igati tänapäevase tehnikaga. Töötaja kulutab einestamisele 15–20 minutit, ja on kogu aeg kättesaadav. Töötajate tasuta lõunad võivad firmale kasulikud olla.

Lisaks Eesti kapitali kasutamisele püüame firma traditsioone jätkata ka oma töötajate eest hoolitsemisel. Sügisel, talvel ja kevadel tüürime palimängudeks spordisaali ja ujulat, korraldame väljasõiduga suve- ja talvapäevi. Ning muidugi koolitust. Ini-

mesed saavad tunnistusi väljaõppe kohta, millest on kasu ka mujale tööle minnes.

### Kui palju teil üldse 10 aastal on töötajaid olnud?

Võib arvata, et kaks korda niipalju ikka kui praegu. Enamikus uuemates ekspediitor- ja agendifirmades on meilt läinud töötajaid. Püüdsime võtta noori inimesi, ja et neid alasi tollal kusagil õppida ei saanud, siis koolitasime ise välja. Viimasel aastal on märgata, et üha enam töötajaid jääb meile püsima. Varem võis juhtuda, et pakuti mujal paremat palka, ja inimene läks. Nüüd on palgatase Eestis enam-vähem ühtlustunud, ja lugema hakkavad hüved: võimalus ametiautot kasutada, süüa saada, palli mängida, samuti kollektiiv ise. Liati ei ole tegemist perspektiivitu firmaga: Vene kriisi ajal lõpetasid paljud firmad sisuliselt pankrotiga, aga meil on risk maandatud – tegevusväli suhteliselt lai, nii et kui ühel osakonnal läheb kehvemini, hoiab teine asja seni vee peal, kui olud jälle muutuvad. Inimesed ei pea kartma, et ühe kriisi või viltuvedamise pärast töökoha kaotavad.

Esimesena alustanud agendiosakond töötab ka praegu väga edukalt. Juhtub, et agendina alustanud lähivad hiljem teistesse osakondadesse tööle, sest pereinimesel magada, telefon padja all, on tihti keeruline. Agendid on tavaliselt noored inimesed, ka kõrgkoolis õppijad, kes oma töökarjääri alustavad.

Teine suur on ekspediitoriosakond: ekspord, import, transiit – küll liha Venemaale, küll metall välja, mida iganes. Ja konteineriosakond on ka hästi arenev tööloik. 8–9 aastat tagasi oli "Estma" esimene, kes hakkas konteinerkaupa saatma kaugeemale kui Euroopa sadamad. Konteinerid kuuluvad tavaliselt laevaliini-dele. Võimalik on ka nn. grupikonteineri saatmine: mitme kliendi kaup ühes. Ekspediitori asi on organiseerida kliendi kauba vedu punktist A punktist B – pakkuda kliendile kõige õigem lahendus, kui too ütleb, et tal on nii ja nii palju kaupa, mille tahab saata sinna ja sinna.

Seni oli konteineritega põhiorhk ookeanivedudel; Eesti Merelaevandus oli konkurentsituult Euroopa-vedude peal. Aga alates aprillist tekkis neile esimest korda sisuline konkurents: iga nädal käib suur, üle 500 TEU laev Tallinna Vanasadamasse – tuleb Peterburi, Hamburgi

# Eesti kapital

ja Inglismaa kaudu. Konkurentsist on alati kasu: kui pole meile, siis on vähemalt neile. Selle liini puhul käitume agendi, mitte ekspediitorina. Teised ekspediitorid ei peaks kartma "Estmat" agendina kasutada, mõeldes, et võtab klienti ära – hoiame agendi- ja ekspediitoritegevust täiesti lahus.

Ja klienti jaoks peaks see konkurents iga juhul hinna alla viima. Vanasadamal polnud enam ühendust ei Saksa- ega Inglismaale, laevad käisid kõik Muugale. Seal aga on raudteega kitsas ja ei olda seni, kuni chitatakse uus konteinerterminaal ja raudteeharud, valmis nii suuri kaubaguseid töötlemata.

## Kas praegu juba saab Eestis agenditööd õppida?

Ametlikult pole seda ala ülikoolides veel praegugi. Merekoolis on kõige lähem sadamamajandus. Kõrgem Tehnikakool pakub logistikaeriala, rõhk autotranspordil. HEMI EWT-s pakutakse tasulist ekspediitorikoolitust. See on hea, rahvusvaheline ekspediitorfirmasid ühendav organisatsioon tunnustab nende diplomit. Õpetavad välislektorid ja siinsed oma ala tipud. Seal on juba päris paljud läbi käinud.

## Kas teie firma kuulub Mereekspediitorite Liitu?

"Estma" on Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni liige. Ühendusi loodi kaks, teine oli Mereekspediitorite Liit. Ehkki esimene ühendas rohkem autovedajaid, sai just see FIATA konnaossemendi väljaandmise õiguse. See asi on aga vajalik just rohkem merenduses tegutsesjaile, ja nii oleme me enamik firmasid just selles. Nii et algul kuulusime ühte, nüüd teise.

Kuulumine on omajagu kallis, aga assotsiatsioon seisab ka hästi oma liikmete eest. Üksikut firmat ei kuulata, küll aga 20–30 suurema tegija ühendust. Ka ekspediitorite koolitus on tekkinud assotsiatsiooni toel. Liikmetele toimub tasuta kursusi. Antakse välja tõlget Läänes ilmunud ekspediitorite käsiraamatust. Assotsiiooni kaudu tuleb internetist kaubapakkumisi. Kõik saavad oma meiliaadressidel vajalikku informatsiooni, kasvõi näiteks mõne firma kohta, kellega ei tasu tegemist teha. Ja nii edasi. Tekib ühtne pere, ehkki teatud määral ollakse konkurendid.

## Päris algusest on firmas töötanud juhid.

Jah, Sergei Ignatenko ja Ülo Aunap. Oma 7,5 aastaga olen ise ka juba veteranide seas.

Firma on püüdnud töötajate eest hoolitseda, mitte ainult klientide peale mõelda: ruumid remonditud, igal korraldusel oma vastuvõturuum ning igaühel oma meiliaadress ja juurdepääs internetile. Kõik on ikka tohutult muutunud. Mäletan veel, kuidas tuli kahe ainsa teleksiaparaadi juures toksimise järjekorda oodata. Kuigi, agendid kasutavad ka praegu teleksit. Vanasti oli paar-kolm mobiiltelefoni maja peale, nüüd on igaühel jne. Osakonna *dežurnaja mašina* asemel on ka igaühel, kel vaja, auto kasutada. Töövahendite pealt pole mõtet kokku hoida. Arvutite tarkvara on ka muidugi legalne. Ja töö on inimesi, kes täpselt meie vajadustele vastavaid spetsiaalseid programme teevad.

## Kui suur on keskmine palk?

Oi, keskmine palk on rahuldav! Aga olen veendunud, et jääb alla finantssektorile, pangandusele. Tippspetsialistid saavad loodetavasti siiski nii palju, kui saama peavad.

## Teie firmas on inglise keele kõrval oluline vene keele oskus.

Kurvastusega peab märkima, et koolides selle õpetamisest enam ei hoolita, noored ei oska. Aga kes oskab, on meil hinnatud. Eesti tegeleb ju suurel määral Vene transiitkaupade liigutamise ja vene keele oskus on meie eelis näiteks soomlaste ees. Me ei võta tööle inimest, kes vene keeles vähemalt suhelda ei suuda. Venemaal tihtipeale puudub fakski, ja ingliskeelsest kirjast või jutust ei saada aru; ainuke suhtlemise võimalus on telefoni teel ja vene keeles.

## Varem olid "Estmal" niisugused kõrvalprojektid nagu restoran "Corso" ja metsaäri.

Ei ole nendega enam tegelenud. Ja ka mitte Haapsalu hotelliga, kus meil osalus oli. Iga ettevõtte peab ikka tegema valdkonnaga, milles ta tulemi saavutab. Aga üks igas niisuguses projektis on omal ajal perspektiivi nähtud. Nagu nüüd näeme Hara sadamas. Sageli on firmadel põhitegevuse kõrval kinnisvaraprojekte.

## Nagu teilgi – maja Kundas?

Selle tahame korda teha korralikeks kontoriruumideks. Aga muidu keskendumine ikka rohkem oma põhitegevusele.

Oleme investeerinud tütarettevõttesse, ka näiteks Lätisse. Seal tegeldakse peamiselt konteinertranspordiga; nüüd otsustasid nad väikeselt ka agenteerimist alustada.

## Kuidas filiaalidesse inimesed leiata ja silma peal hoida?

See on keeruline, alguses viibisin kuu aja kaupa ise seal, ja üks sinne töötaja oli poolteist aastat kohal. Nüüdseks oleme sealseid inimesi usaldama hakanud; käivad siin aru andmas.

Meil on ka oma veoautod. Aga nagu üldse autotransport praegu Eestis, pole see ala meil heas seisus: hinnad on all, kütus kallis. Ei saagi aru, missuguse valemi järgi näiteks autobaasid ära elavad. Aga meie ekspediitorite tööks on veoautode olemasolu siiski kasulik. Nii et kahe otsaga asi.

Muidu on firmal olnud suhteliselt edukad aastad. Varem oli juhtimistiil väga direktori kätte kontsentreeritud; nüüd on see natuke muutunud: sisuliselt on kolm direktorit, igaüks tegeleb eri valdkonnaga. Iga nädal on kokkusaamised; suurte otsuste tegemisel võetakse kõigi nõu võrdselt arvesse. Ning iga töötaja teab, kelle kaudu nende arvamused ja soovid jõuavad päris juhatusse. Kogu asi ei sõltu enam vaid ühe inimese mõtetest.

Firmasisene kontroll on sisemise finantspoole, kulude jaotamise osas tugevnenud, ja see on aidanud ka inimeste suhtumist muuta.

Viimase viie aasta suurim kordaminek, mis kõigil meeles, on see, et saime ISO sertifikaadi. See oli kulukas ettevõtmine, aga usutavasti annab ka tagasi. Terve firma valmistus selleks poolteist aastat, see oli tõeline pingutus. Algul oli suur vastuseis, absoluutselt ei saadud aru, milleks nende kollaste kaustade tegemist vaja on. Aga aeg on näidanud, et on ikka vaja küll. Isegi Venemaal vaadatakse visiitkaardilt: *ISO, mis see on? Ah näitab Euroopas tunnustatud kvaliteeti? Siis olete kõva firma.* Ja ka Läänes on tähtis, näitab, et sind kontrollitakse, firma on tõsiseltvõetav. Kaks korda aastas on siseauditid, kus üksteist kontrollime; toimuvad ka tõsised välisauditid. Klientidegi on ISO nõuete jälgimine kasulik. Alati tehakse kirjalikud lepingud, kõik olulised isikud annavad allkirjad; kõik muudatused tulevad iga osakonna ja direktorite kaustadesse jne. Ühe inimese umbes poole töömahust moodustab kogu see ISO asjade korrahoidmine.

Kui uus inimene tuleb tööle, loeb ta vastavad paberid läbi ja saab selgeks oma kohustused, õigused, aluvuse, seosed teiste töötajatega. Ka selles mõttes on ISO-st kasu.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

# Eestit altkulmu seirates... ... 20 meetri kõrguselt pardalt

25. mail võisid 21 laevaperealiiget "Teekay Forumi" teadetetahvilil lugeda oma nime Riigi Piirivalveameti eestikeelse peal- ja allkirjaga kirjast ning said teada põhjuse, miks neid Muuga sadamas maale ei lubata: "There is no Estonian visa in the passport submitted by the seaman."

"Teekay Forum" (ex "Bona Forum") on Bahama lippu kandev 243 m pikune tanker, mille dedveit on 78 000 t, parda kõrgus 20 m, süvis ahtris lastिता 8,6 m. Muugale tuli Erie järve äärest Dunkirkist, kuhu oli viinud sütt Norfolkist, enne seda aga Muugalt Ameerikasse bensini... Lastiruumisdesse hakati Muugal vedelkütust pumpama, et viia see New Yorki.

Meeskond oli üle ookeani tulnud vähemalt kaks nädalat, Muugal peatuti poolteist ööpäeva, et seejärel jälle kaks nädalat merel olla. Piirivalve ettekirjutus ei puudutanud 7 norralasest meeskonnaliiget kaptenist kadetini ning rootslasest II mehaanikut. Seevastu horvaadist elektromehaanik, hindust kadett ning 19 filipiinlast II tüürimehest kajutiteenijani olid laeval koduarestis, Eestit tutvustavaks vaateks vaid uduses põhjamaa kevadõhtus hallid vedelkütusemahutid.

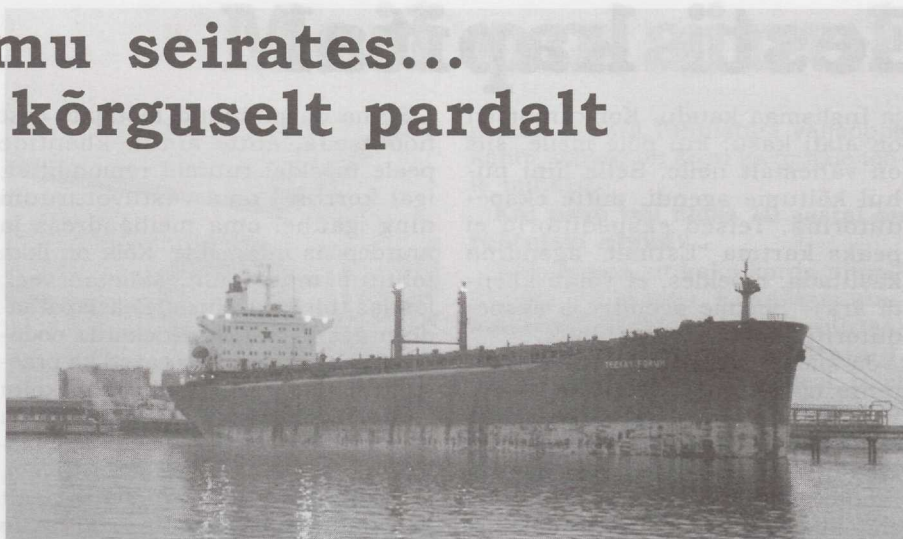
"Ongi ohutum, kui kõik on pardal. Laadimine ju käib," arvas tankeri ohutuse tähtsust selgitanud ja kõiksuguseid sertifikaate näidanud kapten, ent muutis siis tooni. Tema ja teised valged inimesed töötavad kaks kuud ning on seejärel kaks kuud vabad. Filipiinlastest vanemohvitserid töötavad neli kuud ning puhkavad samuti neli, nooremohvitserid kuus/kolm, teised meeskonnaliikmed aga on järjest laevas kaheksa kuud. Nii pikka laevasolemist mäletas ta Suessi kanali kriisi ajast, kui sõideti ümber Aafrika.

61-aastane norralasest kapten Ragnar Nyland, kes jõulust pensionile jääb, on merd sõitnud 40 aastat ja igasuguseid sadamaid näinud. Aga sadamasse maha on selle aja jooksul tema laevast jäänud vaid üks meremees ja seegi kümme aastat tagasi Ameerikas.

Itaalias näiteks antakse ILO mitmeliikmest riikide kodanikele maaletulekupass, Hispaania viisa saab Manilast paari tunniga, hollandlased aga lubavad meremehi maale raha eest. Mullu juulis polnud probleemi meeskonnaliikme vahetusega Ventpilsis. Tallinnas aga ei tahetud isegi meeskonnaliikmeid vahetada, kuid veidi vaheldust kahe ookeaniületuse vahel küllap oleks neile ära kulunud.

Kapteni sõnul jäävad igas sadamas pardale neli meest ja kokk (kokki on kaks). Arvatavasti peale selle laevajuhtkonna liikmed. Igatahes seirasid madrused laevalt lahkujaid tõesti altkulmu.

**Madli Vitismann**



Uduses kevadõhtus on meremehed pardal vangis.



Kapten Ragnar Nyland juhhib veerand kilomeetri pikkust kolossi.



Meremehe kodu Ameerikast Ameerikani.

## Meremisjonikommentaar

**Kas märkasite kohe pärast 10. maid, et meremeestekodus on rahvast vähem, Eesti Meremisjoni nõukogu esimees Lauri Soone?**

Olin Eestist parajasti ära, aga tagasi jõudes küll. Asi ei puuduta ju kõigi riikide meremehi, ja kui mõnd rahvast paar nädalat ei ole näha, pole veel põhjust mingeid järeldusi teha. Kui teada saime, hakkasime asja uurima.

Hiljutine kohtumine inimestega, kes asjaga peksid kursis olema, selgitas, et ka nende jaoks tuli see üllatusena; ütlesid, et küsimus vajab kaalumist ja uurimist ning pärast seda õnnestub ehk midagi ette võtta. Olen saanud dokumente alates sotsiaalministeeriumi töösuhete osakonnast ja lõpetades paberitega, mille alusel meremees võib viisat taotleda, ka piiripunktis viisa andmise otsuse formulari. Kõik, mis siia vahele mahub, käsitleb viisa andmise korda, elamis- ning töөлuba. Kõik paberid on paksult paragrahve täis, ja kõik asjasse puutuvad organisatsioonid talitavad väidetavalt seadusest johtuvalt.

Meie Eesti Vabariik on väga korralik riik, ja nende riikide meremeestele, millega meil ei ole viisavaba režiimi, riikidest, mis pole liitunud vastava paragrahviga – ILO konventsiooniga 108 "Konventsioon meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta" – neile kehtivad viisa erandkorras andmise nõuded: siin on selgelt kirjas, et neile välismaalastele, kelle riiki lubamist nõuavad tungivad ja ettenägematud asjaolud, väljastab selle siseminister oma otsusega. Mu meelest on siin laiem probleem. Piirivalve täidab käsku; mulle on seletatud, kust ja miks need asjad on tulnud. Siin on seos "Euroopasse pürgimisega". Saan aru, et seadustest tuleb kinni pidada, aga riigil tuleks selle kohta vastu võtta üldises plaanis poliitiline otsus. Seda ei saa teha ei piirivalve, ei välis- ega siseministeerium ega ka meremisjon. Kurb tõdeda, et rääkides riigikogu liikmetega, küsides siit ja seal informatsiooni, kaasa arvatud välisministeeriumi ametnikelt, on vastuseks lihtsalt nende inimeste suur üllatus selle peale, et asi üldse nii on. Siia maani pole sellega nimelt probleeme olnud, sest Eesti on lasknud meremehi maale, nii nagu seda teeb ka Soome. Aga alates 10. maist peab Eesti õigeks erinevalt Soomest ja mõnest muust riigist neist seadustest mitte mõöda vaadata, vaid kinni pidada.

Soomlasi nimetatakse sel puhul liiberaalseiks; mõnes riigis väljastatakse niisugusel korral lihtsalt maalemineku dokument. Kuidagi on riigid ikka nii seadnud, et meremees lõpuks maale saab. Eesti riik seda minu arvates normaalsel moel teinud ei ole. Seadus on seadus. Aga kas seadus on inimeste jaoks või inimesed seaduse jaoks, selles on küsimus. Sellest tuleks alustada.

See on pikem protsess. Tegin riigikogu liikmete kaudu järelepärimise vastavate komisjonidele; vastust seni pole saanud, eks see võtab ka ilmselt oma aja. Kohtudes laevu agentuurivate firmade ja piirivalve esindajatega, jõudsime järeldusele, et ainus võimalus neid mehi seaduslikul teel maale saada on järgmine. Agent, saades munsterrolli ja kogu materjali laevapere liikmete kohta, edastab viisa taotluse siseministrile, ja kui siseministril Eesti Vabariigis tõesti ei ole muud teha, kui laevapere liikmetele erandkorras viisasid anda, siis võib see olukord nii kestma jääda. Eile juba kohtasin Muuga sadamas filipiinlast, kellele oli viisa väljastatud, nii et ilmselt on agendid hakanudki niipidi seda asja ajama.

Niisugune olukord jääbki kestma, kuni riik kõige üldisemas plaanis võtab midagi ette. Riigikogu liikmed ja ametnikud, kellega rääkinud olen, arvavad ka, et inimlikust seisukohast võttes on praegune olukord muidugi halb. Filipiinlastest, türklastest, pakistanlastest jne. meremeestele ei lähe korda meie Euroopa Liiduga ühinemine, vaid see, et nende inimõigusi ei piirataks. Kui ei ole tegu kriminaaliga ja ta dokumendid on korras, siis peaks inimene laeva sadamas seisu ajal maale pääsema, et omastele helistada – osal meremeestest on laevast seda teha raske, et mitte öelda võimatu –, täiendada oma esmatarbekaupade varu jne., jne. Rääkimata sellest, et ta saaks ka korralikult puhata, olles mõnda aega laevast eemal.

Võtta ja oletada, et meremehe nime all tuleb neist riikidest, kellega meil viisavabadust ei ole, siia terrorist, inimkaupleja või mõni muu kurjade kavatsustega tegelane pinda sondeerima, on absurd ja sellele ei saa seadusi tehes toetuda. Meremeestele võiks olla mingid mõõndused. Paljudes riikides

saavad meremehed maale, kui tulevad laevalt ja lahkuvad sellega, ehkki neil viisat ei ole, mida seadus nõuab. Meeskonna vahetus, maale jäämise või kojupöördumise soov on hoopis teised küsimused. Igatahes ei peaks näiteks Eesti riiki siseneva filipiinlase maaletulekut otsustama siseminister. Euroliitu, NATO-sse jne. pürgiva riigi siseministril peaks olema sellest vastutusrikkamat tegevust ja tähtsamaid pabereid, millele alla kirjutada. Maalelubamise õiguse võiks delegerida kasvõi piiripunktile ja seal-seid inimesi vastavalt koolitada. Praegu ei olevat ka välisministeeriumi vastaval osakonnal mõne võimaliku maaletulija päritoluriigi dokumendinäidiseid, et olla kindlad meremehe esitatud dokumendi aktsepteeritavuses; need tuleks muretseda.

Tahaksin toonitada, et praeguses olukorras kedagi ei süüdistata. Riik on noor, osa asju läheb konarlikult ja on võib-olla kohati isegi vasturääkivad. Näiteks on olemas ka ILO konventsioon, mis hoopis soodustab meremeeste vaba aja veetmist maal ning riik või kohalik omavalitsus finantseerib selle korraldamist meremeeste klubide, meremisjoni jms. kaudu. Niisugustele konventsioonidele pole riik ametlikult tähelepanu pööranud, et neid ratifitseerida ja rakendada. Küll aga peetakse kinni neist konventsioonidest, mis piiravad ja ahistavad inimeste vaba liikumist ja vaba aja veetmist. Võib ju küsida, miks need paar tundi maal meremehele nii tähtsad on, elaks ehk selletagi ära? Muidugi elaks, elatakse ka vanglas, aga missuguse psüühilise koormuse all.

Laevas on niigi palju pingeid – kogu olustik on seal kontsentreeritud, sellest ka suuremad pinged kui maal. Ja kui üht meeskonnaliiget, kes on pärit viisavabast riigist, eelistatakse teisele, sest tema riik pole meiega kokku leppinud, siis pinget lisandub. Peale selle, et inimesel endal on halb, mõjub suurem pingeline kahtlemata ka töövõimele.

Viisaprobleemid nõuavad lahendamist. Tean juhtumit, kui viisat vajav meremees, kes tuli Tallinna, et oma laevale asuda, saadeti Moskvasse viisa järele, sest tema riigi lähim saatkond asus seal. Loodan väga, et mingi lahendus tuleb, sest meremees ei ole turist, kes tuleb omal vabal tahtel selle või tolle riigi sadamasse. Temale öeldakse, kuhu ta sõidab ja mis kell seda teeb.

Meremisjon püüab aidata olukorda parandada. Mu kolleegid teistes riikides, kellega rääkinud olen, vangutavad pead ja peavad siinset olukorda absurdseks. Niiviisi teeme oma margi täis.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

## Piirivalvekommentaar

*Miks meremehe sadamas maale ei lubata, Piirivalveameti piirikontrolli jaoskonna ohvitser KALLE DAMMANN?*

Vastavalt ILO tööstandardite mereosakonna mitteametlikule arvamusele on Eestil õigus nõuda viisat meremehelt, kui tal puuduvad nõuetekohased dokumendid.

Nõuded Eestisse saabumiseks ja Eestis viibimiseks on sätestatud välismaalaste seaduses, välisministri 27. detsembri 1999. a. määrusega nr. 21 kinnitatud "Välisriigi reisidokumendi tunnistamise korras", viisaeskirjas ja rahvusvahelistes lepingutes (ILO konventsioon nr. 108).

Viisavabalt võivad meremehe teenistusraamatu alusel siseneda konventsiooni-ga nr. 108 ühinenud riikide meremehed. Kui meremehe teenistusraamatu väljastanud riik — teie näites Filipiinid — ei ole ühinenud konventsiooniga nr. 108 või kui ILO liikmesriigi väljastatud meremehe teenistusraamat ei vasta konventsiooni nõudele, saab meremees Eestisse passi esitamisel vastavalt välismaalaste seadusele ja viisaeskirjale. Viisanõue ei kehti, kui piiriületust lubab rahvusvaheline leping viisavaba liikumise kohta.

Et riigikogus 1996. a. ratifitseeritud ILO konventsiooni nr. 108 eestikeelne tõlge on mitteametlik ja mitmeti tõlgendatav, tugineb Eesti piirivalve seejuures ILO täpsustustele.

Meremeeste maalepääsuks tuleb niisiis täita seadusi. Piirivalve ei ole aga selleks, et otsida seadustes auke, et kedagi riiki lubada.

Kehtivate reisidokumentide küsimuse peavad lahendama ikkagi töandja ja meremees. Olen minagi pidanud oma meremehepõlves mitu kuud vaid laevas veetma.

## Rassistlik Eesti

### Toimetuskommentaar

"Teekay Forumi" meremeestel sidepidamist koduga ei ole, sest kuigi laeval on laevaomanikuga kõikjal ühendus olemas, on satelliitside teadagi ülikallis. Lõbustuseks peab piisama karaokeaadmeist ja 600 videokassetist raamatukoguruumis (kuid need ei anna inimesele uut informatsiooni). Kuigi näiteks madrus Evaristo reisidokumendid, mida kapten näitas, näisid kõigiti korralikud: meremeheraamat (*Seamans Identification and Record Book*) klambriga kodanikupassi küljes, selles parimat sorti USA viisa (samasugune kui kaptenilgi), mis kehtib kõigi sadamate ja lennuväljade kohta, ei hakka Eesti piirivalve pärast 10. maid selliseid dokumente uurimagi, sest Filipiinid pole ILO liige. Tulemus, et kadett Morten võiks maale minna, lii tüürimees Alfredo aga mitte, jätab Eestist rassistliku mulje.

"Teekay Forumi" vastu võtnud Jüri Vendla agendifirmast Tramp OÜ oli pidanud päev varem olema piksevardaks hindudest pereisade pahameelele Norra lipuga "Sten Toril", kui need ei pääsenud meremeestekodusse kodustele helistama. Eesti meremehed aga meenutasid, et isegi Kreeka hunta lubas meremehed sadamas maale. Tõsi, maale ei lubatud punalipuga laevast Saudi Araabias ning Ameerika Ühendriikide viisa tuli kuu aega ette tellida.

Praegu on aga vahe selles, et Eesti viisat piiril, s.t. sadamas ei saa. Saab vaid väljaspool riiki sealt, kus on Eesti konsulaat või aukonsul. Nii soovitatakse minna näiteks Helsingisse Eesti viisat taotlema, aga selleks, et sinna sõita, peaks olema Soome viisa, ja kui samal päeval ei saa, siis hotell...

Paaris küsitud agendifirmas oldi värskest pähesadanud probleemist teadlikud ja agendid vorpisid erakorralisi viisataotlusi. Tulemusteta. Kuid Riigi Piirivalveameti lähema selgituse kohaselt, mille sai "Estma" opereerimisdirektor Enn Paat, oleksid eeltoodud näidete puhul pidanud filipiinlastest meremeestel olema "Teekay Forumil" Bahama ja "Sten Toril" Norra meremeheraamatud. See on siis maaleminek kui laevaomaniku ja meremehe vahekorra aspekt. Ning kui Bahama oleks ja Norra on ILO liige, poleks ka probleeme. Aga ka Bahama pole ILO liige, seevastu Belize näiteks on.

Kui Eesti piir käiks vastu Hiina müüri, siis võiks ehk Eesti soovitada Bahama laeval Belize lipu alla minna või Filipiinidel ILO liikmeks astuda. Seni aga tuleks leida seadusandja tasemel lihtne ja inimlik lahendus meremeeste sadamas maale lubamiseks, vastasel korral rikub Eesti inimõigusi saada informatsiooni, olla kontaktis lähedastega ja lihtsalt hingata Eesti õhku väljaspool naftaterminaali.

## Ametiühingu-lisandus

Sotsiaalministeerium on pärast Eesti Vabariigi taasiseseisvumist regulaarselt esitanud valitsuse nimel aruandeid ILO-le Eesti Vabariigi ratifitseeritud konventsioonide täitmise kohta. Tegemata on aga teine külg; nende aruannete edastamine nii laevaomanikele kui ka ametiühingutele — selle kohustuse sätestab ILO samuti kõigis oma konventsioonides.

Alles praeguse valitsuse ajal on asutud meremeestega kooskõlastama eelmainitud aruandeid. Nüüd on see juba küsitava väärtusega, sest pole teada, kui palju ilustati olukorda eelmistes aruannetes. Esitasime oma nägemuse konventsiooni nr. 7 "Minimaalsest vanusest merel töötamisel" ja konventsiooni nr. 22 "Meremeeste töölepingutest" kohta.

Teatavasti on Eesti ratifitseerinud seitse ILO konventsiooni, neist ainult ühe viimase kaheksa aasta jooksul — hädapärast vajalikuks osutunud meremeeste isikutunnistusi puudutava konventsiooni nr. 108.

Ühe olulisima, konventsiooni nr. 147 ratifitseerimiseta ei saa Eestit lugeda tsiviliseeritud mereriigiks: see sätestab merelaevade miinimumstandardid. Ühinemata konventsiooniga nr. 147 ei saa Eesti ühineda Pariisi Memorandumiga ja võib juhtuda, et seetõttu tekib lähiaastail meie laevadel probleeme ka Euroopa Liidu sadamais.

Muide, valitsuse istungil ei oetanud justiitsminister Märt Rask "Mereteenistuse lepingu" eelnõu, kuigi sotsiaalminister Heiki Nestor esitas toetuse koos omapoolsete täiendustega, peamiselt ILO ekspertide soovitude põhjal.

EMSA esimees **Jüri Lember**

Pühadelaupäeval, 22. juunil saabus Muugale Norra lipu all 60 000 tonnine "Sitamona", mille 25-liikmelisele hindudest laevapererele tuli erakorralise viisa saamiseks osta tervisekindlustuspoliisid ja täita muud lisatingimused. Erakorralist viisat aga ikkagi ei antud ning kogu laevapere kaptenist kajutipoisini istus kogu pühadeaja tan keril vangis. Kaptenit ei lubatud isegi helistama. Võib ehk juhtuda, et mõni neist laevadest ei tulegi enam sellesse ebasõbralikku riiki?

Paradoks on siinjuures, et ILO on Rahvusvaheline Tööorganisatsioon, mis seisab töötajate huvide eest.

**Madli Vitismann**

## Konteinerid peaväljakul

6.–12. juunini seisid Tallinnas Vabaduse väljakul valged merekonteinerid, näitus neis tutvustas Bremeni ja Bremerhaveni sadamaid.



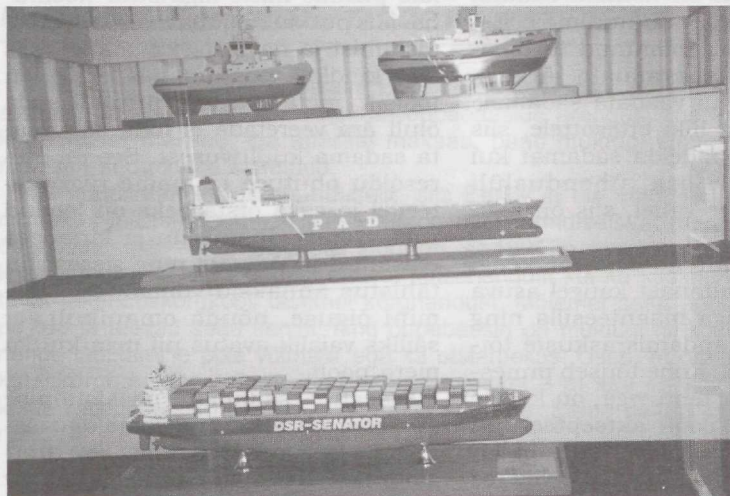
Tallinna peaväljakule pandi üles 9 TEU-d.

Stendidel selgitati samm-sammult sadamate arengut ja tänapäevaseid laadimistehnoloogiaid, põhjalikumale huvilisele abiks eestikeelne vihik stenditekstide tõlkega. Pilditahvlite vahel püüdsid pilku laevamudelid, oli võimalik vaadata ka videopilti.

Tegu on nii suurte sadamatega, et neid nägemata tuleb kujutlusvõimest puudu: **Bremenis** laaditi mullu ümber 35,3 miljonit tonni kaupa, sh. veerand miljonit tonni importi Eestist; **Bremerhavenis** on kaisid ligi 3 km ja konteineriplatse 240 ha; ööpäev läbi töötab 19 konteinerisilda; imporditakse või eksporditakse üle miljoni auto aastas. Sealtkaudu tuleb Euroopasse umbes pool imporditavast puuviljast. Ning Eestiga seovad sealseid sadamaid kolm laevaliini.

Näituse avamise puhul korraldas 7. juunil Raekojas vastuvõtu Bremeni linna senaator majanduse ja sadamate alal Josef Hattig.

**Madli Vitismann**



Konteineris püüdsid pilku mitmesuguste laevatüüpide mudelid, nt. konteinerlaev "DSR Baltic", ro-ro-laev "Lidoet" ning pukserid "Stella Wilhelmshaven" ja "Bär".



Raekojas korraldatud vastuvõtul sai Tallinn kiita senaator Josef Hattigilt.

## on kumu...

...et muuseumilaev "Suur Tõll" tuuakse kas ajutiselt või ka igaveseks Tallinnast Pärnusse. Igatahes koukis portaalraana kai äärest kümneid tonne maa-kive, savi, vanu trosse, relsijuppe ja muud vanarauda umbes 60 m ulatuses välja. Kas "Tõllu" asemeks?

Aga on Pärnul endalgi ju oma unikum – pukser "Rudolf", mis 1997. aasta suvest alates seisab truult linnakai ääres. Pisipukser "Vilma" tassis ta sinna. Aga sellest hoolimata pandi ta tänavu ühe "Pärnu Postimehe" lapsajakirjaniku fantaasiaviljana koos pukseriga "Arno" kaks korda uppunud vana lekkis kalaalust päästma. Meil on küll pigem kahtlus, et kas "Rudolfi" kotermann ketikastis mitte juba ära nälginud ei ole.

5. juuni

**Ott Taul**



## Tervitus Papeetest

# Mõtisklus Vaikselts ookeanilt

**Ilmamerel sõites ja kaugeid maid ning sadamaid külastades rändavad mõtted sageli kodustele radadele. Ikka ja jälle tabad end võrdlemast ja mõttes paralleele vedamast. Kõige enam tähelepanu pöörad seejuures asjadele, mis elnevast elust lähedaseks saanud ja seetõttu ka paremini mõistetavad. Olen kõigis paikades, mida "Lennuk" on külastanud, teinud tähelepanekuid kohaliku meresõidu ja sadamate kohta. See on pakkunud ainet mõlgutusteks pikkadel ülesõitudel. Sooviksin järgnevas üht-teist lugejaga jagada.**

Mulle meenub 90-ndate aastate esimene pool. Taasiseseisvunud Eesti majandus oli võimalusterohke ja huvitav aeg. Tollest ajajärgust on hästi meelde jäänud paljude ettevõtlike meeste optimism sadamate erastamisel. Käibis arusaam, et sadam on kullaaug, sõltumata selle suuruselt ja asukohast. Erastatud väikesadamate äriplaanid olid sageli sedavõrd sarnased, et neid oleks võinud trükkida hulgi ning vajajatele raamatuärvides müüa.

Haljale oksale viia töötava äriidee sisuks oli kohe-kohe saabuvate väljamaa jahtide ja kaatrite vastuvõtt ning nende meeskondade ja reisijate söötmine, jootmine ning igal muul viisil lõbustamine. Arusaadavalt oodati külastajate arvu kiiret kasvu, sest huvi Eesti vastu oli ju suur ja paik looduslikult kaunis, mis väikesadama puhul ka enamasti paika peab.

Mis, või õigemini kes aga tulemata jäid, olid jõukate luksuslaevade hordid. Põhjuseks sageli see, et külalisi ootavasse sadamasse viiv faarvaater oli madalavõitu ja tähistamata ning merekaardil selle olemasolu ei kajastunud. Või oli sadama asukoht peamistest laevateedest kaugel või polnud selle ümbruses piisavalt liigitõmbavaid maismaaobjekte. Oli kuidas oli, aga illusioonide purunemiseks ei kulunud palju aega. Ettevõtmistele vajutas oma halastamatu pitseri ka põhjamaa lühike suvi, mis ei andnud piisavalt aega talvitumiseks vajalikku rasva koguda. Sadamad hakkasid omanikke vahetama, mõni läks ka haamri alla. Nõnda sai selgeks, et külalissadam, mis oma olemuselt on lõbustusasutus, saab end Eesti tingimustes heal juhul otsotsaga välja tulles majandada.

Tänaseks on olukord stabiliseerunud. Nagu vabas konkurentsiasis ikka, on pinnale jäänud tugevamad ehk peamiselt need, kellele soodne asukoht parema alpositsiooni andis. Ärilise äpardumise objektid on aga

jäänud loodusjõudude meelevalda, mis nad aja jooksul hävitab. Üldpildis domineerivad lagunema kipuvad, justnagu lohakile jäetud väikesed sadamad, kust mõni üksik paat veel mõrda nõudmas käib. Elu rannas, mille südameks oli kohalik sadam, on paiguti soiku vaju(nud)mas. Esmapilgul on kõik toimunud turumajanduse seaduspärasuste järgi ja seega korras. Kui vaadata sadamale kui üht kindlat liiki ettevõttele, siis küll. Kui aga vaadelda sadamat kui infrastruktuuri osa, ühendusliiki maa- ja mereteel vahel, siis on lugu teisiti.

Kujutame näiteks ette, et keegi erastab ära pealinnast kaugel asuva hõreda liiklusega maanteesilla ning laseb selle majandamisraskuste tõttu ära laguneda. Kohe tõuseb protestikära ja see, et tehti viga, on kõigile selge. Üldsuse poolt aksepteeritud ja seadustega paika pandud on lähenemisviis, et ka ääremaale viiv tee on riigi või vähemalt omavalitsuse asi ning peab saama korras hoitud. Olgugi, et tee teises otsas elab mõni üksik vanainimene ja mootorimürinat kostab paar korda päevas. Seda nimetame me regionaalpoliitikaks.

Lagunevat sadamat kipume aga vaatama kui länguvajunud kolhoosilaut, millel enam otstarvet pole. Pool sajandit Vene piirivalvet ja okstraati on meie suhet merega sedavõrd muutnud. Meist on selle ajaga saanud, nagu soomlased ütlevad, *maajussit*, kelle igapäevaelus on merel kõrvaline tähtsus. Eeltoodud tingliku silla näide tegelikult elus aset ei leiaks, sest kellelgi ei tuleks pähe seda erastada. Sadamatega läks teisiti ja paljudel juhtumel oli see viga. Halvim saavutatud tulemustest on sadam, mille majanduslikult jõuetu omanik on oma pühal omandil nagu koer heinte otsas.

Kui tahame jääda (saada) nüüdisaegseks mereriigiks, tuleks olukorda muuta. Teiste riikide praktikast on teada, et väike sadam võib suure-

päraselt eksisteerida riigi omanduses. Sel juhul on omaniku hooleks nii kaide kui ka faarvaatri korrashoid koos selle hulka käiva mõõdistamise ning tähistamisega. Piltlikult öeldes kõrtsi ja jäätiseputka alune maa aga on pikaajaliselt renditud eraettevõtjale koos kohustusega tagada sadamas vajalike funktsioonide täitmine. Veel eraomandusse müümata sadamate osas oleks meil siit ehk midagi kõrva taha panna. Samas on selge, et näiteks Viimsi ja Torgu valla võimalused oma sadamate hooldamiseks ei ole päris võrdsed. Sedagi tuleb silmas pidada, kui meie taotlus on ühtlaselt hästi arendatud sadamate võrk kogu ranniku ulatuses.

Keerulisem on lugu nende sadamatega, mis on erastatud, kuid näevad välja nagu pärast neutronpommi plahvatust ega suuda leida vahendeid isegi passistamiseks vajalike mõõtmiste jaoks. Ehk poleks nende riigile tagasi ostmiseks kuluv summa pikas plaanis mitte liiga suur kooliraha. Mis puudutab juba mainitud mõõdistamist ja navigatsioonimärke, siis olen kindlalt veendumusel, et see on tööloik, mida riik mingil juhul enda õlult ära veeretada ei tohi, sõltumata sadama kuuluvusest. See on meresõidu ohutuse tagamine riigi veeteedel ja seks otstarbeks on loodud vastav amet. Riigi kulu ja kirjadega teostatud mõõdistus ning sissesõidu tähistus annaksid võimaluse, õigemini õiguse, nõuda omanikult, et säiliks vajalik avatus nii maa kui ka mere poolt.

Praegune sadamate passistamise süsteem on tekitanud omajagu segadust ja soodsat pinnast korrupsiooniks. Selle tulemusena tekiv andmebaas on aga ebaühtlase kvaliteediga ning näiteks lootsiraamatu koostamiseks puudulik. Puudulik, tükati olematu on ka väikesadamate faarvaatrite tähistus, mille pealt ju otsest tulu ei teki. Meresõitja seisukohast on see aga palju olulisem mistahes kaldapealsest teenusest.

See, et riigil on raha vähem kui vaja, pole meist kellelegi uudis. Majanduslikult mõtleb maksu maksja aga tõstataks küsimuse niisuguste sadamate vajalikkusest üldse. Kui seda mõõta reisijate arvu või kauba ja kala koguste järgi, siis ei õigusta ennast praeguse seisuga paljud sadamad. Nende tähtsust kohaliku elu edendamiseks on aga keeruline rahasse ümber arvestada.

Olukord on sarnane kolkakülasse viiva kruusateega. Kui võtame sellelt käigust viimase bussiliini ja jätame talvel lume lükkamata, on kindel, et elu lakkamiseks on loodud sobivad



## Olukorrast merehariduses

Eesti Mereakadeemia rektori kt. Jüri Lember ja haridusminister Tõnis Lukas kohtusid 5. juunil haridusministeeriumis.

Põgusa kohtumise tulemusena otsustas EV haridusminister korraldada ministeeriumi kõrghariduse ja kutsehariduse osakondade ühisenõupidamise, selgitamaks Eesti Mereakadeemia Ametikooli mereakadeemiast lahutamise otstarbekust ja kavandatava lahutamisprotsessiga kaasnevaid plüsse ja miinuseid.

8. juunil teavitas haridusminister Mereakadeemia rektori kt-t lahutamisprotsessi peatamisest kuni Sihtasutuse Eesti Merehariduskeskus nõukogu aruteluni selles küsimuses.

Eesti Mereakadeemia nõukogu ja rektori kt. on korduvalt väljendanud oma negatiivset suhtumist ülalmainitud lahutamisprotsessi, mis nende nägemusel ei aita parandada merehariduse taset, vaid toob endaga kaasa suure hulga tühja lisatööd ja nõuab riigi niigi nappide rahaliste vahendite otstarbetut kulutamist, et mitte öelda raiskamist.

8. juuni

Eesti Mereakadeemia Nõukogu nimel

Rektori kt. **Jüri Lember**

## Eksrektorikommentaar

**Miks oli vaja Eestis olemasolevad eri taseme merekoolid kokku liita, Piirivalveameti peadirektor TARMO KÕUTS?**

Nii siis kui ka praegu on täiesti loogiline, et kutseharidust antakse komplekselt alamast astmest kuni üles välja. Ja õppebaaside arengus, kus iga ruutmeeter ja kuupmeeter maksab, iga aparaat maksab, peab muidugi vaatama, kuidas optimaalselt seda kõike kasutada.

Kui nüüd rääkida mereharidusest, siis Eestis ei ole võimalik ja pole ka üldse mõttekas infrastruktuurselt üles ehitada mitut eraldiseisvat mereharidust andvat õppeasutust. Seetõttu on täiesti loogiline, et 1991. aastal loodud merehariduskeskus ühendas nii keskaridust andvat kutseharidust kui ka keskariduse baasil antavat rakendusõppekooli tasemel kõrgharidust. Mõlemat astet õpetasid samad õppejõud ja teevad seda senini; ning õppebaasid on muidugi nii kokku kasvanud, et nende lahutamine pole võimalik ega ka otstarbekas. Usun, et praegu välja lubatud kutsekõrghariduse reform jõuab sama tulemini – et see on kõige otstarbekam, kõige ratsionaalsem ja kõige perspektiivsem tee. Sama näitab ka Euroopa kogemus.

**Mari Vamba**

**Madli Vitismann**

## Merehariduskeskuse sihtasutusele juht

31. mail kuulutas sihtasutuse "Eesti Merehariduskeskus" nõukogu, mida juhivad haridusminister Tõnis Lukas, tähtajaga 15. juuni välja avaliku konkursi sihtasutuse juhataja leidmiseks. Haridusministeeriumi pressiteates on öeldud, et kandideerijailt oodatakse esmajoones merendusvaldkonna tundmist ning juhtimisoskusi.

Lisaks seisab seal: "Valitsuse otsusega märtsis loodud Sihtasutus Eesti Merehariduskeskus ei ole üksnes Eesti Mereakadeemiaga, vaid üldiselt mereharidusega tegelev organ. Sihtasutus on oma esmasteks ülesanneteks seadnud merehariduse ees seisvate probleemide kaardistamise. Selleks kaasatakse kõiki merendusega tegelevaid ringkondi. Sügise algul on sihtasutusel kavas korraldada kõigi merendusega tegelejate ümarlaud."

Konkursi tähtajaks laekus 5 avaldust.

## Mõtisklus...



tingimused. Seades eesmärgiks arenenud mereriigile omase elukeskkonna, ei vaja sadamate võrgu vajalikkus pikka tõestamist. Piisab, kui nimetada sadamate tähtsust päästetööde ja piirikaitse teenistuses või lihtsalt tormivarjuna. Ja lõpuks tahab Eesti maksumaksja oma vaba

aja mereretkedel ka kuskil maale pääseda.

Nõnda jääb järele see viimane ja kõige valusam küsimus: kust võtta vajaminev raha? Kaugele mõtlev peamees lükkab hea tööriista soetamise nimel vahel uue kirikukuu ostmise edasi. Ehk on meil temalt midagi õppida?

**Mart Saarso,**

jahtlaeva "Lennuk" kapten  
[saarso@hotmail.com](mailto:saarso@hotmail.com)

## Poljarnikud kuurortlinnas

"Suure Tõllu" Pärnu-päevades oli konverents Eduard von Tolli viimasest ekspeditsioonist, mille korraldasid jäälõhkuja pardal Eesti Polaarklubi ja Polaarfond. Meremuuseumi juures 10 aastat tagasi loodud Polaarklubi tähistab oma juubelit ürituste sarjaga, Tolli-konverents oli üks neist.

Pikema põhjaliku ettekandega Vene Teaduste Akadeemia ekspeditsioonist kuunaril "Zarja" Eduard von Tolli juhtimisel esines Veronika Zahharova Peterburist Vene Riiklikust Arktika ja Antarktika Muuseumist. Eesti oma asjatundjad rääkisid "Zarjast" Taimõri poolsaare rannikul 1900–1901, perekond von Tollist ja teistest baltlastest polaaruurijatest.

Polaarklubilased end muidugi jahedusest häirida ei lasknud. Kui konverents läbi, vaadati üle, ja väga põhjalikult, nii "Suur Tõll" kui ka "Rist-na".

**Reet Naber**

## "Svensk Sjöfarts Tidning":

### Naiste läbimurd ametiühingus

Rootsi Laevamehaanikute Ametiühingu (*Svenska Maskinförbundet*, mille juht eriti teravalt "Estonia" huku järel eesti meremehi kritiseeris – *toim.*) kongressil 16. juunil puhus muutuste tuul. Ametiühing muutis nime, see on nüüd *Sjöbefälsförbundet*, mis tähendab pigem laevahvitseride ametiühingut. Üheks kaheteistkümnest juhatusliikmest valiti esimese naisena Monica Rönnqvist, "Sea Windi" esimene mehaanik.

19. juuni

### "Bergesen" koondab norralasi ja britte

Jüulise koondamisotsuse tegi Norra reederfirma "Bergesen", mille laevadel on traditsiooniliselt olnud suur norra meremeeste osakaal. Praegu "Bergeseni" teenistuses olevast 3800-st meremehest on norralasi 1050 ja britte 200, nende arvu vähendatakse 2002. aasta lõpuks kokku kuuesajani. Põhjuseks toob firma tunduvalt suuremad kulutused konkurentidega võrreldes, samuti norra noorukite vähese huvi eluaegse töö vastu laevanduses. Meede peaks säästma üle 200 miljoni krooni.

31. mai

### Ametiühing ei pea kõkkuleppest kinni

Soome Laevaomanike Liit kritiseeris teravalt Soome Meremeeste Uniooni otsust heita välja osa oma liikmeid seoses mais toimunud solidaarsusstreigiga.

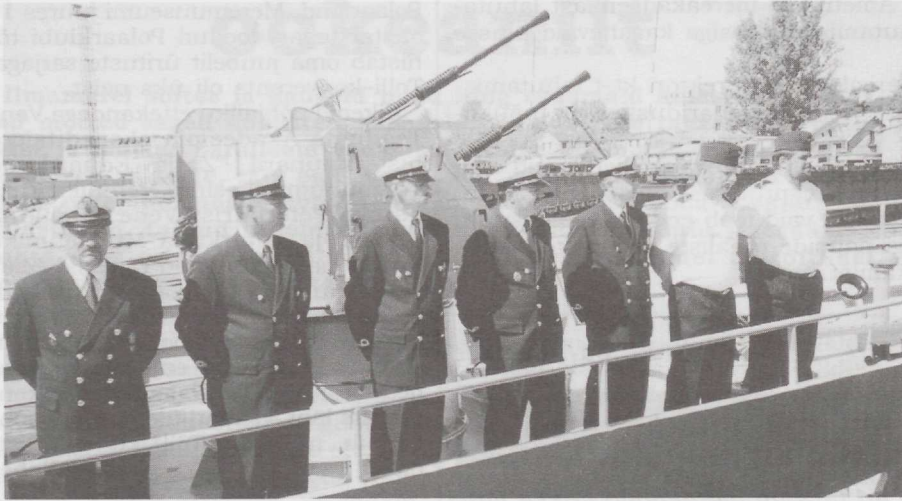
Soome Meremeeste Unioon heidab oma liikmeskonnast välja 15 liiget põhjusel, et need ei osalenud Silja Line'i laevadel selle aasta 8.–10. maini toimunud toetusstreigis parvlaeval "SuperSeacat Four" töötavate eesti laevapereliikmete kasuks. Soome Laevaomanike Liit peab seda vastukäivaks kokkuleppele, millele tööandja- ja töövõtjapool kirjutasid alla streigi lõpetamisel.

Soome Laevaomanike Liidu ja Soome Meremeeste Uniooni poolt allkirjastatud kokkuleppe kohaselt ei või kedagi kutsealaliidust välja heita streigi ajal töötamise pärast.

19. juuni

# "Vapper" on ristitud

1. juunil oli piirivalvesadam Süsta tänaval piduli, "Vapperi" ristsetele saabunud said laevapildiga ja "Kalevipoja" tsitaadiga kava, üles oli rivistatud orkester, laevad mõistagi lipuehtes.



"Vapperi" meeskond kõnesid kuulamas, vasakul komandör Jaan Rannamaa.



Uus laev kannab pardanumbrit 111.



Laevaomanik võrustas ka meeskonda.

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts rääkis, et aastal 1916 Balti merel seilanud 670 alusest 328 olid raiutud Eestimaa randades. "On olnud kombeks laevu vette lasta talgutega, nii on tänagi. Nagu kombeks, hoolitseb laevaomanik söögi ja joogi eest, nii oleme koos laevaehitajaga selle eest hoolt kandnud. Loodan, et järgnevad järgmised, sama tüüpi, samast seeriast, asendamaks vanaks jäänud, nõrgaks ja mõttetult kalliks muutunud laevu, millega tänapäeval oleme sunnitud oma kohust täitma."

Laeva õnnistas Jaan Jaani, seejärel lausus ristiema Kirsti Savi: "Olgu sinu tegevus õnnelik ja edukas. Jumal õnnistagu kõiki, kes sinul teenivad." Nagu varemgi juhtunud, ei purunenud šampanjapudel esimesest löögist. Seejärel puistas kontradmiraal Kõuts laeva võõri ette soola: "Et kiil oleks libe ja vesi sile ja et soolane vesi kunagi su kaarte vahele ei tungiks."

Riigikogu esimees Toomas Savi rõhutas, et nagu Eesti Vabariigi algul, nõnda ka nüüd, kümme aastat tagasi, alustati kõigepealt hoopis sellest, et püüti kindlaks teha meie riigipiir, meie territoorium, kus kehtis meie oma rahva võim. Majandus muutub alati rahvusvaheliseks, piir jääb ja peab olema alati oma."

Siseminister Tarmo Loodus teatas, et on alustatud laevaehitusprogrammi piirivalve jaoks, loodetavasti järgnevad ka mereväelaevad: "Ja nii on Eestil taas ükskord see, et pooled Balti merel sõitvad laevad on meite teatud."

Balti Laevaremonditehase haldusdirektori Dmitri Kuboškini sõnul on "Vapper" suurim neil ehitatud laev. Kuigi laevaehituse osakaal on firma miljardilises käibes väike, peab tehas seda perspektiivseks töösuunaks. Järgmise, moodsa poilaeva tellija on Kaliningradi sadama mereadministratsioon, tellimuse saamiseks tuli võita rahvusvaheline konkurss. "Ka Eestis kui mereriigis on laevaehituseks riiklik tellimus potentsiaalselt olemas: on ju teada, et riiklik laevastik on küllaltki vana ja selle eksploateerimine üpris kallid." Vähetahtis pole seegi, et piirivalvelaeva ehitamiseks tagas tehas aasta jooksul töö ligi 300 töölisle ja insenerile ning projekti elluviimisel osales 27 firmat.

Dmitri Kuboškin rääkis ka vajadusest ellu äratada merendusnõukogu, mis koordineeriks kogu tegevust merenduspoliitikas ja laevaehituses nagu 30. aastate Eesti Vabariigis. Ta rõhutas liisinguvõimaluse tähtsust laevaehituse rahastamisel ("Vapperi" hind on 38 miljonit krooni), sest "laevaehitus on arenenud mereriigile prestiižiküsimus."

Laevaremonditehase peadirektor Fjodor Berman kinkis laevaomanikule "Vapperi" mudeli. Kõrged külalised tegid vastse laevaga proovisõidu.

Madli Vitismann

**P**eadirektor Tarmo Kõuts, kas Piirivalveamet võtab oma meremehed just kutsehariduse etapist: oma suhteliselt väikestele laevadele te kõrgharidusega meremehi tingimata ei vaja?

Miks ei vaja, võtaksime kohe. Aga on probleem: ei saa neid võtta. Ei saa sellepärast võtta, et neil on sõjaväeteenistus läbimata. See on suur probleem; jõuame jälle tagasi küsimuse juurde, kuidas siis korraldada kõrgharidust taotleva noormehe tegevteenistust Eesti kaitsejõududes nii, et riik saaks teda kiirelt ja otstarbekalt kasutada. Võtaksime neid hea meelega koolist tulles kohe aega teenima, aga pole märganud, et just paljud noormehed oleksid selleks valmis.

Siiski on neid olnud, mitmed on meile ka tööle jäänud, ja töötavad tublilt. Aga neid võiks olla palju rohkem. Paljud seovad oma ootused-lootused siiski kõrge palga ja valge laevaga. Meil pole nagu reisilaevades, et kaks nädalat tööl ja kaks vaba, ja ütleksin ka, et on palju ohtuderikam, lisaks seotud sõjaväelasliku käitumise ja normatiividega. Kõigile see ei sobi. Ja kahjuks ei ole mereakadeemiasse suudetud siamaani sisse viia sõjalist õpet, mis lahendaks probleemi. Eesti mereväeohvitseride taimelava seni puudub. Kahju küll. Korraldame ohvitserikursusi, kaks on seni olnud. Kuid neis on osalenud vaid inimesed, kel on nõukogudeaegne reservohvitseri auaste.

**Kas ametikoolist tulnutega ole-  
te rahul?**

Mul küll ei ole teistsuguseid andmeid. Meil on tegemist väga erinevat klassi laevade ja kaatritega, mille vanus võib olla ühest aastast kuni viiekümneni, ja vastavalt on ka nende tehnoloogiline tase väga erinev. Aga inimene on ju võimeline kõik ära õppima, peasi, et põhitööd selged. Kui ta on saanud korraliku baasetvalmistuse, ja minu meelest praegune mereakadeemia selle annab.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

## Ühisoperatsioon "Network" testis piirivalvurite igapäevatööd

### Pressiteade

Eesti piirivalve osales Läänemere- maade Piirikontrolli Koostööorganisatsiooni raames toimunud kümne riigi piirivalvete ühisoperatsioonis "Network" eesmärgiga avastada oma vastutuspiirkonnas illegaalset immigratsiooni, narkootikumide, sigarettide, alkoholi ja relvade salakaubavedu ning dokumentide võltsimisi.

22.-26. maini toimunud ühisoperatsioonist võtsid osa Eesti, Läti, Leedu, Venemaa, Saksa, Poola, Soome, Rootsi, Norra ja Taani maismaa- ja mere-

## Meremeheks piirivalvesse



Ristiema Kirsti Savi lausub häid soove.



Ehitajad oma looduga, paremal tööjuht Vladimir Muzlov.



Roolikambris on kõik vajalik loodetavasti käepärast.

piirivalvurid. Eesti piirivalve poolt osales operatsioonis 969 piirivalvurit, 15 veesõidukit (patrull-laevad, kaatrid ja mootorpaadid) ja üks piirivalvelennuk.

Kontrollimisel leiti ja jälgiti Eesti territoriaalvetes kaht kahtlusalust laeva, kuid ühtki tõsisemat seadusrikkumist ei avastatud. "Kuna ühisoperatsiooni käigus ei täheldatud seadusrikkumiste plahvatuslikku kasvu, näitab see, et Eesti piirivalve tegevuse ka igapäevatöös efektiivselt," märkis operatsiooni läbiviimiseks moodustatud staabi ülem nooremleitnant Tiit Pöder. Tema sõnul ongi "Net-

worki" üks kõrvaleesmärke kontrollida, kas osavõtivate riikide piirivalvete igapäevatöös esineb puudujääke ja neid vajaduse korral analüüsida.

Operatsiooni läbiviimise eest vastutas iga osalejamaa oma kontrollipiirkonna ulatuses, vahetades pidevalt operatiivinfot Peterburis asunud rahvusvahelise juhtimiskeskusega. "Ühtlasi võimaldas see kontrollida ja parandada sidet riiklike juhtimiskeskuste vahel," leidis Tiit Pöder.

Viimati osalesid eelnimetatud riikide merepiirivalved ühisoperatsioonis "Envelopment" tänavu 24.-27. aprillini, mil kontrolliti Läänemerele seilavaid kahtlusaluseid laevu.

30. mai  
**Piirivalveameti pressijaoskond**

# Laevahukk Tallinna lähistel

6. juunil kell 15.45 hukkus Tallinna II poi juures Leedu firma *Baltnautic Shipping* laev "Zenitas". Pardale jäi vanemtüürimees Nikolai Stoljarov.

"Zenitas" asus Paljassaare sadamast teele Rotterdami, pardal 959 t ränimaaki. Honduurase lippu kandev laev oli 55 m pikk, 10 m lai, süvis 3,6 m, kogumahutavus 499, ehitatud 1971. aastal. Pardal oli 7-liikmeline Leedu kodakondsetest meeskond.

Loots Jüri Reimann oli jõudnud umbes kell veerand neli Miiduranna traaversis "Zenitaselt" juba lahkuda. Seejärel pöördus laev Tallinna II poi juures pöõret tehes uuele kursile. Pöõrde ajal aga pöõrdus laev kummuli ja uppus. Abi kutsuda "Zenitas" tema arvates ei jõudnud. Ümberringi oli



Kaks tundi pärast lahkumist Rotterdami poole saabub "Zenitase" meeskond Vanasadamasse "Pakri" pardal.



**Merehädalised "Pakril" saavad peatselt kindlale maale astuda. Paremalt äärmine kapten, vasakul äärmine noorim meeskonnaliige, paarikümneaastane madrus.**

kolm laeva: kaubalaev "Nadežda", sellele lootsi toonud lootsikaater "Ahto 16" ja *NT Marine*'i tanker "Pakri".

Põhjust, miks laev äkki kummuli pöõrdus, ei osanud Jüri Reimann arvata: navigatsiooni- ja juhtimis-seadmed olid korras. Juhtus pöõrdel, seetõttu arvas kogenud loots, et ehk pöõrati rooli liiga palju vasakule. Enne seda olid möõdunud suured kiirlaevad, seetõttu võis nende järe-lainetus ehk kaasmõju avaldada.

"Ahto 16" kapteni Viktor Demidovi sõnul olid nad pärast lootsi äraand-mist "Nadeždale" juba tagasiteel. Juh-tunut nägi loots Jevgeni Sulai, kes oli "Nadežda" roolikmabris juuresolijaist kõrgeimal, ning andis sealt häiret. "Ahto 16" pöõrdus kiiresti tagasi ning leidis sündmuspaiigale jõudes vees ja laevapõõhjal 6 meest, kaks neist unest ärganult aluspükste väel.

Kui "Ahto 16" võõriga vastu vrakki sõitis ja vanemmehaanik Fred-Rainer Randviir mehed lootsikaatrile aitas,

oli "Zenitase" kreen üle 90° ja ahter hakkas juba vette vajuma. Viktor Demidovi sõnul oli õnneasi, et nad nii lähedal juhtusid olema, sest suure-malt laevalt päästepaadi vettelaskmi-ne võtab samuti aega. 10 minuti jook-sul, mil "Ahto 16" "Zenitase" va-nemtüürimeest otsides ümber vraki tiirutas, läks see tervenisti vee alla.

Õnnetust oli märgatud kell 15.15, pääsenud jõudnud "Ahto 16" pardale kell 15.35 ja "Zenitas" uppus kell 15.45.

Et "Ahto 16" sai käsu vraki lähedu-ses valvata, lähedal oli aga tanker "Pakri", kus oli võimalus pääsenuid soojendada ja söõta-joota, siis anti gi nad "Pakrile" üle. "Pakri" oli Kop-lis *Eurodekis* laadinud: järgmine töö oli järgneda "Nadeždale" Vanasada-masse, et laeva laadimise ajal talle kütust anda. Seepärast seisis "Pa-kri", oodates "Nadeždat", just seal ja mitte Tallinna reidil, kus liiklus väga tihe. Kui õnnetus juhtus, teatasid sellest nii "Pakri" kui ka "Nadežda".

"Pakri" kapteni Vadim Gussevi sõ-nul juhtus õnnetus Püüsi poolsaa-re kohal 2,2 miili kaugusel kaldast. Kui pääsenud "Pakrile" tulid, olnud nad šokis ja istunud vaikselt. Neile otsiti kuivad riided ja jalanõud, vaja-duse korral oleks ka esmaabi antud. Süüa nad ei tahtnud, jõid vaid teed ja suitsetasid palju.

Kui "Pakri" pääsenutega Vanasada-masse jõudis, saabusid kaks kiir-abiautot parameedikutega ja piirival-vur, kes pääsenud uuesti Eestisse saabunuiks vormistas.

Agent Raimund Simmer *Albatros Eestist*, kes lahkuva laeva kaptenil vii-masena kätt oli surunud, paigutas nüüd ühtäkki uusi probleeme tek-i-tanud meeskonna hotelli ja soovitas samuti kohale saabunud veeteede ameti meresõiduohutuse talituse ametnikel küsitlusega järgmise päeva-ni oodata, mil hukkunud laeva mere-mehed on loodetavasti toibunud.

**Madli Vitismann**

## Agendikommentaar

Mis sai meeskonnast edasi, *Albatros Eesti OÜ* agent RAIMUND SIMMER?

"Zenitas" polnud veel õieti uppunudki, kui mulle sellest teada anti. Muidugi tuli siis ühekorruga muretseda dokumendid, hotell, rõivad ja piletid. Riideid käisime ostmas "Maksimarketis". Leedu konsulaat andis mees-tele väljasõidudokumendid, kodumaal tuleb neil taotleda uued diplomid ja passid. 8. juuni õhtul sõitis meeskond koju.

Oleme Rotterdami agentuuri filiaal, praegusel juhul lastiomaniku agent. Niisugust juhtumit pole muidugi varem ette tulnud, aga hea tava kohaselt kannab seesugused kulud avari puhul kindlustus.

## Merevalvepäevikust

## Tuulega kimpus

**Tanker sõitis  
Kopli poolsaare tipu  
madalikule**

25. mai hommikul fikseeris Prin-  
gi kordoni radarjaam madalikule kin-  
nijäänud tankeri "Nafta". Sündmus-  
kohale suundunud piirivalvekaater  
esialgu merereostust ei avastanud.

Samas ei olnud välistatud, et tan-  
ker võinuks lekkima hakata madali-  
kult lahtitõmbamisel, mistõttu piiri-  
valvurid hoidsid sündmuskohal sil-  
ma peal. Tallinna reidil laevade pun-  
kerdamisega tegelev tanker "Nafta"  
kuulub firmale "Oiliken Bunkering"  
ja kandis 800 tonni diiselkütust.  
Esialgsel andmetel Tallinna reidilt  
Bekkeri sadamasse suundunud tan-  
ker sõitis tõenäoliselt teekonna lü-  
hendamiseks läbi madaliku eest  
hoiatava ohupoi ja poolsaare tipu va-  
helt, kuid jäi madalikule kinni. Õn-  
netus toimus mööduka tuule ja hea  
nähtavusega.

**Piirivalve kopter lendas Läti  
kalameest päästma**

26. mai keskpäeval edastas Riia  
merevalvekeskus ametliku abipalve  
Eesti merevalvekeskusele päästa  
Roja sadamast ida suunas triivinud  
ja tugeva tuulega merehätta sattun-  
ud Läti kalur. Läti poole teatel ei  
ole nende käsutuses päästeüksusi,  
mis võimaldaksid sellises olukorras  
kiiret ja operatiivset reageerimist.

Veerand tundi hiljem lendas kalu-  
ri otsinguile Eesti piirivalvekooper,  
sündmuskohale jõudmiseks kulu-  
nuks umbes tund. Läti piirivalve an-  
dis kopterile loa siseneda päästetöö-  
deks Läti õhuruumi. Õnnetusest tea-  
tamise hetkel asus nelja meetri pik-  
kuse sinist värvi metallpaadiga me-  
rele läinud kalur rannikust 2 miili  
kaugusel ja tuul kandis teda pidevalt  
avamere poole. SW-tuulega oli tõe-  
näoline, et kalur triivib aja jooksul  
Eesti territoriaalvettes. Merehädas  
kalamees asus pidevalt Läti piirival-  
ve radarite vaateväljas.

Tund hiljem teatas Läti pool, et  
kalamees suudeti siiski päästa oma  
jõududega. Eesti piirivalve kutsus  
juba välja lennanud ja Pärnu lahe  
kanti jõudnud kopteri tagasi.

**"Vardo" sai madalikult lahti**

Hiiumaa Sõru kordoni piirivalvuri-  
te teatel sai 26. mai hommikul Soela  
väinas madalikule sõitnud parvlaev  
"Vardo" pärastlõunaks oma jõudude-  
ga liivamadalikult lahti ja suundus  
Saaremaale Triigi sadamasse.

Parvlaeva pardal oli kolm meeskon-  
naliiget ja neli autot. Piirivalvurite  
hinnangul põhjustasid õnnetuse tu-  
gev külgtuul ja väinale iseloomulik  
hoovus, mille tulemusel tekkinud  
ristlainetus laeva külgepidi liivama-  
dalikule viis.

Ühtlasi on ka Saaremaa-Hiiumaa  
vaheline laevatee väga kitsas,  
keskmise laiusega üksnes 100–200  
meetrit. Veelgi kitsam on Sõru sa-  
dama faarvaater, kuhu sisse sõites  
peab laev pöörama praktiliselt te-  
ravnurga all.

Kui parvlaev "Vardo" Sõru sada-  
mast 150 meetrit ida poole oli ma-  
dalikule jooksnud, oli laeva pardal  
viis reisijat, neli autot ja kolm  
meeskonnaliiget. Piirivalvurid  
päästsid reisijat – neli meest ja  
tütarlapse – mootorpaadiga en-  
nelõunal.

**Piirivalve päästis kaks  
mehettä sattunud jahti**

8. juunil kell 16 sai Haapsalu piir-  
ivalvekordon teate, et hommikul  
Haapsalu jahisadamast Hankosse  
suundunud Eesti jaht "Rock City" on  
sattunud merehätta Osmussaare  
majakast 1–2 miili põhja pool. Õn-  
netuse põhjustas mootoririke, mis-  
järel hakkas kiirusega 12–13 m/s  
puhuv tuul triivivat alust kandma  
edela suunas.

Veerand tundi hiljem Dirhami  
sadamast väljunud piirivalvekaater  
jõudis merehädaliseni kell 17.30,  
võttis jahi puksiiri ja sildus mere-  
hädalistega kell 19.20 Dirhami sa-  
damas.

Mõni minut hiljem, kell 19.28 saa-  
bus teade, et Haapsalu kordonist 3  
miili loode suunas on Pullapää lähed-  
dal madalikule sõitnud Soome  
jaht "Syrinx II". Viie minuti pärast  
Haapsalu kordonist väljunud piiri-  
valvekaater jõudis merehädaliseni  
kell 20.10 ja alustas jahi madalikult  
lahi tõmbamist. Kell 21.25 saadi  
jaht madalikult liikuma. Tänu liiva-  
sele põhjale jahil suuremaid vigas-  
tusi ega leket ei avastatud ja pool  
tundi hiljem sildus piirivalvekaater  
koos jahiga Haapsalu sadamas.

**Piirivalvekooper osales  
päästetöödel**

11. juuni hilisõhtul osales piiri-  
valve lennusalga kopter Soome ter-  
ritoriaalvetes läbi viidud päästeope-  
ratsioonis, mille käigus otsiti Soo-  
me reisilaeva pardalt merre kukku-  
nud inimest.

Kell 21.05 startis Tallinna Len-  
nuväljalt piirivalvekooper, et suun-  
duda Helsingi Merevalvekeskuse  
palvel Soome reisilaeva "Mariella"  
pardalt merre kukkunud inimese  
otsingutele. Õnnetus juhtus Osmussaarest põhja pool Soome ter-  
ritoriaalvetes. Otsingud tulemusi ei  
andnud ja kell 23.42 jõudis kopter  
tagasi Tallinna.

Otsingud kuulutati lõppenuks,  
õnnetuspiirkonda jäid Soome piiri-  
valvekaatrid. Ohvri kohta lähemad  
andmed puuduvad.

**Hooletud skuutrisõitjad  
rikkusid piiri**

12. juuni õhtul avastas Mehikoor-  
ma kordoni radarvaatleja kontrolljoo-  
ne ületuse kahe Lämmijärvel ringiki-  
hutava skuutri poolt. Mehikoormast  
paar miili põhja pool Jõepera traa-  
versil lõbusõitu teinud "Yamaha-760"  
ja "Yamaha-1200" tüüpi veesõidukid  
jõudsid Venemaa territoriaalvetesse  
siseneda 70 meetri ulatuses, enne  
kui tagasi pöörasid. Tund aega hil-  
jem Jõepera sadamas piirrikkujate-  
na kinni peetud kolm meest avalda-  
sid süüdistuse üle imestust ning kin-  
nitasid piirivalvuritele, et ei mär-  
ganudki kontrolljoone ületamist. Piiri-  
valve karistas mehi halduskorras  
rahatrahviga 25 päevapalga ulatuses.

Piirivalvurite hinnangul on skuut-  
risõit piiri lähedal ebasoovitatav tege-  
vus, kuna nimetatud veeliiklusvahendid  
on kiired ja ettearvamatud, põhjustades  
piirivalvuritele asjatut lisatööd. Nii võib  
juhtuda, et ootamatuid pöördeid tehes ja  
järsult kurssi muutes võivad ettevaatamatud  
ringikihutajad ületada piiri ise seda  
märkamata.

Mehikoorma piirivalvurite kinnitu-  
sel on igal suvel fikseeritud vähemalt  
1–2 juhtumit, kui skuutrisõitjad pole  
suutnud Lämmijärvel ringi sõites  
Eesti poolele jääda. Hiiumaa piirival-  
vurite sõnul põhjustavad skuut-  
risõitjad probleeme suvel supelran-  
nas ringi kihutades ja supelajaid ning  
kalamehi häirides. Sellest tulenevalt  
leiab piirivalve, et veekogudel võiks  
määrata kindlad kohad skuutrisõit-  
jate jaoks, mis kergendaks oluliselt  
nii piirivalvurite tööd kui tagaks ka  
sõitjate endi turvalisuse.

**Piirivalve otsis Pärnu lahes  
uppumisohtu kalureid**

13. juunil kell 10.35 läks Raeküla  
all kolme kilomeetri kaugusel ran-  
nast Pärnu lahes ümber lappaja-tüü-  
pi kaluripaati kolme mehega. Piirival-  
vurite hinnangul sattus paat arvata-  
vasti tugevasse külglainetusse ja  
pöördus seetõttu kummuli.

Kohe alanud päästetöödele kaasati  
piirivalvelennuk ja Pärnusse suunati  
ka ambulantslennult naasev kopter.  
Kohapeal otsis kalureid piirivalve  
mootorpaat. Piirivalvelennukil on par-  
dal päästeparv, mida saab abivajajate  
avastamisel lennukilt alla heita.

Päästetöid raskendasid tugev tuul  
ja kuni 3 m kõrgused lained. Kella  
14.30-ks polnud kalureid veel leitud.  
Selleks ajaks olid piirivalve mootor-  
paat ja lennuk kamminud läbi Pärnu  
ja Uulu rannikuala rannajoonest 2–  
3 miili kaugusel ja eraldi piilkond  
otsinud läbi kõik kohalikud väikesa-  
damad Pärnu ja Sauga jõel.

## Kaubalaev oli Helsingis õhku lendamas

Kell 14.40 otsustati päästetööd ajutiselt katkestada, sest ühtki jälge paadist ega meestest polnud leitud. Samuti polnud väikesadamate ülevaatamisel kedagi kadunuks tunnistatud – kontrolliti kõiki paate, mis sadamatest merele olid läinud, kõik olid alles või siis juba merelt tagasi jõudnud. Ühtlasi polnud keegi väidetavalt kadunud meeste lähedastest kadumisest teatanud.

Piirivalve sai väidetavast õnnetusest informatsiooni Raeküla lähedal mererannal viibinud isiku käest, kes binokliga merele vaadates oli märganud lainete vahel kaluripaati kolme mehega, mis tema vaateväljast äkki kadus. Samas peab piirivalve sellise informatsiooni saamist siiski tervitavaks, sest inimeste päästmisel on operatiivsus ja täpne informatsioon väga oluline.

### Piirivalve kardab, et Peipsil kaduma läinud poiss on uppunud

13. juuni lõuna paiku Mustveelt isetehtud parvega Peipsile läinud 11-aastane poiss võib olla uppunud. Piirivalvurid leidsid tühja parve kilomeetri kaugusel kaldast. Järvele läinud kahest poisist päästeti 12-aastane Mustveelt pärit Nikolai, kes pärast seda, kui tugev tuul hakkas parve kaldast eemale kandma, vette hüppas ja penoplasti tüki abil kalda poole hakkas ujuma. Nikolaid märkas ja tõmbas oma paati parajasti läheduses viibinud kohalik elanik. Parvele jäänud 11-aastane Rimas jäi aga kadunuks. Kohapeal jätkasid otsinguid Ninase kordoni piirivalvurid, kuid lootust poissi elusana leida jäi järjest vähemaks. Peipsil puhus otsingute ajal suunaga kaldast eemale tugev läänetuul 8–12 m/s ja lainekõrgus ulatus kolmveerand meetrini. Piirivalvele teadaolevatel andmetel viibis 11-aastane Narvast pärit Rimas Mustvees vanaemal külas.

**Piirivalveameti pressijaoskond**

### Kokkupõrge hukutas Norra laeva

2550-tonnise kandevõimega Norra kaubalaev "Nordfrakt" uppus 29. mai pärastlõunal Portugali rannikumeres pärast kokkupõrget konteinerilaevaga "Hyundai Emperor". Leiti päästeparv ja naftalaik veel, ent polnud ühtki jälge meeskonnast – viiest poolakast ja norralasest kaptenist.

Mõlemad laevad olid teel põhja poole. "Nordfrakt" sõitis kipsilastiga Hispaaniast Londonisse. Laev kuulus Bodø firmale "Andreassens Rederi" ja selle oli prahtinud Mo i Rana firma "Strand Shipping".

"Svensk Sjöfarts Tidning", 30. mai

Lõuna-Helsinki pääses kolmapäeva õhtul suurkatastroofist vaid tänu heale õnnele. Gaaside ning muu hulgas värvide ja lahustitega lastitud Eesti kaubalaev oli Läänesadamasse õhku lendamise äärel. Ohtlik olukord sündis kell kuus õhtul, kui liftitrossid vedasid alt "Transbaltica", mille parimad päevad on juba seljataga.

Veoautohaagis 38 tonni vedelhapnikuga kukkus keset tõstmist ja gaasisistern paiskus kummuli laeva lastiruumi alatekile. Tsisterni tühjendamine jätkus varahommikuni. Vigastatud tsistern tõsteti aluse lastiruumist välja alles hommikul.

"Ilta-Sanomat", 2. juuni

## Kohalik kommentaar

ETA teatel oli Helsinki Läänesadamasse liiklust piiratud ning 400 m kaugusele laevast ei lubatud isegi jalakäijaid, sest Helsinki päästeametnike hinnangul oleks tekinud tulekahju võinud olla meeletult ohtlik: "Transbaltica" ülatekile juba laaditud treilereis leidis värvi, lahusteid ja hapet.

Kapten Jüri Öuna sõnul ei saa lifti kiirust reguleerida: kui liftimootor on käivitunud, tõstab see ühtlase kiirusega. Märtsis katsetatud, seega värske kasutusloaga lift ripub nelja käsivarrejämmede trossi otsas. Kui üks neist katkes, pudenes koorem 1,5 m kõrguselt. Önn, et kedagi sel momendil all ei olnud. Trossijupid saadeti ekspertiisi. Hapnikku, mis pole ise ohtlik, vaid kombinatsioonis teiste ainetega, tohib vedada ülatekil ja sinna oligi koorem teel.

Õhtuleheliku torke kohta, mis puudutab laeva vanust, tuleks meenutada, et "Transbaltica" (ex "Sea Clipper") on ehitatud 1971 Norras Kristiansandis ja põhjalikult renoveeritud 1990. a. Eesti Merelaevandus rentis selle kolmeks aastaks Norrast.

Madli Vitismann

### Piirivalve hoiatab "Bella"-paadiga merelemineku eest

Pressiteade

**Tänavu on "Bella"-tüüpi sõudepaatidega merel juhtunud õnnetused nõudnud juba kolm inimohvrit.**

Piirivalveamet on saatnud mitu märgukirja Veeteede Ametile (viimase tänavu aprillis), milles juhitakse tähelepanu sõudepaadi "Bella" halba-tele mereomadustele ja sellega kaasnenud õnnetustele. Samas ei võimalda seadused merelemineku keelata.

Veeteede Ameti andmeil on "Bella" paate valmistav firma võtnud endalt vastutuse, piirates paadi kasutuseeskirjades, kui kaugele kaldast paadiga minna tohib ja millise lainekõrgusega on lubatud paati kasutada. Ametlikult on "Bella"-paat ette nähtud sõitmiseks üksnes ranna lähedal ja siseveekogudel.

Veeteede Ameti väikelaevade osakonna juhataja Hans Nuki kinnitusele näevad valmistajafirma eeskirjad "Bella"-paadi kasutamisel maksimaalse lubatud lainekõrgusena ette pool meetrit. Samuti ei luba firma paadiga merele minnes eemalduda kaldast kaugemale kui 2 miili. Hans Nuki sõnul valmistab ametile peavalu ka "Bellafjord"-tüüpi paatide kasutamine, mille mereomadused on veel halvemad.

"Bella"-tüüpi paat on kiiluta kerge plastikpaat. Nende omaduste tõttu läheb alus suurema lainetusega kergesti ümber, samuti on oht, et paat läheb ümber, kui sõitjad paadis kohti vahetavad, üle parda kummarduvad või lihtsalt paadis hooletult püsti tõusevad.

"Bella"-paate kasutavaid kalureid ähvardab märg suplus juba võrkude

väljavõtmisel, sest võrgunööri juhuslik keerumine paadimootori pöörleva tiiviku ümber keerab paadi kergesti kummuli. Sellest tulenevalt on piirivalve seisukohal, et "Bella"-tüüpi paate tohiks kasutada üksnes siseveekogudel, mitte merel. Tänavu on kahes "Bella"-paadiga juhtunud õnnetuses hukkunud juba kolm kalurit.

6. aprillil läksid ümber ja uppusid kaks kalurit Pärnu lahes, kui nende paadi mootor jäi kinni võrgunööri-esse. 22. mail pöördus Haapsalu lähedal merel lainetusega kummuli "Bella"-paat kolme kaluriga, kellest üks hukkus. Meenutada tasub ka aastatetagust juhtumit, kui kalastusretkel uppusid samuti "Bella"-paati kasutanud kolm AS EMV juhtkonna liiget. Ühtekokku on piirivalvel alates 1995. aastast teada kümnekond juhtumit, kui "Bella"-paadiga juhtunud õnnetuste puhul on tulnud inimesi päästa.

Juhul kui seda tüüpi paadiga õnnetus juhtub, soovib piirivalve hättasattunud ümberläänud paadist mitte kaugele ujuda, sest tihedas udus või öisel ajal raskendab see inimeste leidmist. Kuigi kergesti ümberminev, ei vaju plastikpaat üldjuhul põhja ja hädasolijad võivad paadi servast kinni hoides kauem vastu pidada.

Kui seda oleksid teinud ka 22. mail Haapsalu kandis hättasattunud kalurid, oleksid nad kõik võinud eluga pääseda. Samuti oleks meestele suureks abiks olnud sidevahendite olemasolu.

29. mai

**Piirivalveameti pressijaoskond**

# Rahvusvaheline õppus "Keri 2000"

12.–15. juunini toimus kuuendat korda kolmepoolne merepiirivalve ja merepääste ühisõppus, milles osalesid Soome ja Eesti piirivalve ning Vene Föderatsiooni piirivalve looderingkond. Õppuse "Keri 2000" korraldas Eesti piirivalve.

15. juunil toimunud merepäästeõppusel otsiti legendi kohaselt Eesti vetes kaduma läinud lõbusõidukaatrit ja evakueeriti inimesed reisilaevalt, millel oli puhkenud tulekahju. Evakueerimise käigus tuli piirivalvureil päästa inimesi veest, laevalt ja päästeaparvedest, anda kannatanuile esmaabi ja transportida raskemini vigastatud kopteriga Mustamäe haiglasse. Päästeüksustena osalesid igast riigist üks laev ja kopter, Eesti kui korraldajamaa poolt ka abi- ja julgustuslaevad. Ilm oli tuuline.

Õppusest võttis osa kolm Eesti piirivalvelaeva: "Valvas", "Linda" ja "Pikker" ning piirivalvekaater 003 ja kopter, Soomest tuli "Merikarhu" ja Venemaalt "Vöborg". Põlevat reisilaeva imiteeris "Linda", reisijaid mereakadeemia kadetid. Õppuse lõpuks tulid osalenud piirivalvelaevad ühisviisidile Tallinna Piirivalve Merebaasi ja kopterid Tallinna lennuväljale. Laevu võis järgmisel päeval küllasta ka linnarahvas.

Alates 1995. aastast on Eesti korraldajamaa teist korda, mullu korraldas õppuse Viiburi lähistel Venemaa. Nüüd algab uus korraldusring.

Õppusele järgnenud briifingul kiitis II järgu kapten Mihhail Karpenko korraldajaid, iseäranis üllatuste eest. Ükski osapool legendi eelnevalt ei teadnud ning ebasoodsa ilma tõttu lähenes harjutus tegelikule päästeoperatsioonile: justnagu päriselus ei teatud, kuidas olukord edasi areneb.

Mereväekapten Ari Hautakankaas mõnisk, et Soome laev jäi pigem vaatlejaks ning kuulas raadiost, kuidas Vene laev tegutseb ("Vöborg" oli osalenud laevadest kiireim). Ka tema tõstis esile õppusesse plaanitud ootamatusi, kuigi Soomes on tehtud suuri õppusi ja kokku puutunud kõikvõimalike harjutustega. Loomulikult üllatas osalejaid, kui üks ootamatusi seisnes merepääste jaoskonna ülema Viljar Rõõmu sõnul selles, et käteenäidatud kohas otsitavat kaatrit polnudki. Soome osapool lubas aga järgmisel aastal, kui õppus nende korraldada, veelgi rohkem üllatusi valmistada.

Helsinki merevalvekeskuse ülem Petteri Leppänen kiitis Tallinna merevalvekeskust, kust häired kiiresti edastati ning küsiti pidevalt sündmuspaiga ilma ja vajatava abi laadi kohta.

Piirivalveameti mereosakonna ülem Ervin Piikmann koordineeris seejärel arutelu selle üle, kuidas

tegelik abi Soome lahel meremehe- ni jõuab. Kopteripiloot Jevgeni Pisarev hoiatas liigselt lootmast: kuigi kopterite valmisolekuaega on kavas veelgi lühendada, tuleb arvestada, et võimalused pole piiramatud. Ilm võib olla selline, et Eesti kopterti ei lenda. Ari Hautakanka sõnul tuleb kopter Soome vastutusala piirini kuni tunniga. Kuigi tund külmas vees võib olla liiast.

Eestis pole aga vist valmisolekut selleks puhuks, kui kopteri endaga midagi peaks juhtuma.

Madli Vitismann



Eesti kopter "Vöborgi" kohal.



Vene päästjad tulid appi "Linda" reisijatele".



Soomlased tulid "Lindat" kustutama.

Jaan Rõõmuse fotod

# Uue põlvkonna sõjalaev

"Minu heakskiidul saab sinu nimeks "Visby". Saatku Sind õnn ja kor-daminekud nii merel kui ka sadamas ja saagu sinust meie julgeoleku tu-gev tagaja".

Nii laulus Tema Majesteet Rootsi Kuningas Karl XVI Gustaf 8. juunil kell 15.20 ja tema riigi uue sõjalaeva nimesildilt eemaldati kate. Rootsi Mereväe ülem kontradmiral Torsten Lindh hüüdis "Elagu kuningas ja isamaa" ning rahvas lisas neljakordse hurraa. Pärast seda lauldi Rootsi hünni.

Nagu kinnitas Torsten Lindh, oli Rootsi Kuningliku Mereväe elus alanud uus etapp: 8. juunil toimus Rootsi Kuningliku Mereväe uue põlvkonna pealvee-sõjalaeva ristimistse-remoonia. Ajaloolises mereväebaasis Karlskronas sai vettelaskmiseks val-mis uue klassi korvett "Visby". Seks puhuks oli korraldatud näitus "Navy 2000" koos kahepäevase sümposio-niga teemal "Visby" kui oluline in-vesteering tulevikus ohutuse taga-miseks merel".

Kogu ürituste kompleksi peaorga-nisaator, Rootsi kaitsejõudude ma-teriaaladministratsiooni ülem kont-radmiral Bertil Björkman selgitas, et ainult uue laeva põhimõtteline vet-telaskmine ei suuda üksi väljenda-da kogu selle sündmuse tähtsust, seega kasutati võimalust kutsuda kokku mitme riigi mereväejuhid (kü-lalisi oli 27 riigist) ning arvestatava tööstuse ja uurimisasutuste (neid oli näitusel eksponeeritud 28) esinda-jad, kes saavad tutvustada nii oma panust "Visby" ehitamisel kui ka tu-levasi projekte.

Kuigi Rootsis alustati uue kor-vetiklassi väljatöötamisega juba 80-ndatel, kui nn. külm sõda oli veel täies hoos, leitakse nüüd, esimese selle klassi laeva valmisaamisel, et see suudab täita tänapäeval ja loo-detavasti ka tulevikus sõjalaevasti-ku ees seisvaid ülesandeid rahu ta-gamisel. Seega täidab oma osa Root-si Kuningriigi kaitsepoliitika elluviimisel.

Ettekanded sümposioonil olid sei-nast seinä: alustades ülesande püs-titamisest ning tööst projektiga, lõpetades põhjaliku *stealt*-ehituse, komposiitkorpuse, hüdroakustiliste arvestuste, robotite, radarite, relvas-tuse detailse käsitlemisega. Loomuli-kult olid eri riikidest kohaletulnute huviks ka mereohutusküsimused, õigemini küsimus sellest, kuidas säilitada võimalus rahumeelseks meresõiduks nii Läänemere piirkon-nas kui ka üldises kontekstis.

Viimane ettekanne oli ses mõttes kokkuvõtlik: mida tegelikult nõutakse merejõududelt 10-aastasest pers-pektiivis. Kui olid läbi mängitud mõ-ningate kriisilukordade lahendamise

variandid, lõpetati diskussiooni-dega. Nende käik näitas, et globaal-sete probleemide lahendamisel kipub meiepoolne väike kant tagaplaanile jääma. Nii pani meie mereväeülema sõnavõtt mõnegi suurema meenuta-ma, et ka siinkandis on vaja stabiil-sust hoida ja selleks on "Visby"-tüüpi korvetid, mis on loodud just Läänemere eripära silmas pidades, ilmselt vajalikud.

Laevast endast: uus korvett on val-mis vettelaskmiseks ja katsetusteks, teenistusse arvamiseni läheb veel tublisti üle aasta.

Visby-klassi korvetid on konst-ruueritud põhimõttel, et nendest jääks võimalikult väike jälg. Kere erinevad pinnad on võimalikult suures ulatuses tasapinnalised, ja teravate nurkadega. Kõik, mis vähegi võima-lik, on paigutatud laeva sisse ja/või kaetud spetsiaalsete luukide-katete-ga. Kogu laev ja ta varustus on täie-likult antimagnetilised. Komposiitke-re materjaliks on tegelikult plast (ka-sutatud süsinikkiudu ja vinüülest-rit), samas on oluline ka selle ker-gus. Nagu ütles üks laevaehitaja, maksaks iga lisatsentner (üle lepin-gu) tehasele 1000 Rootsi krooni. See-ga on katsutud leida ka selle poolest maksimumsoodus materjal, andma-ta midugi järele laeva ohutuse ja teistes nõudmistes.

Uuele laevale on plaanitud raken-dust leida:

- \* allveelaevatõrjes, milleks on sen-sorid (sealhulgas allvee-robot) nii nende avastamiseks kui ka klassi-fitseerimiseks; spetsiaalselt on ar-vestatud Läänemere suhteliselt ma-dalat vett, koos mõjusa relvastusega (torpeedod ja raketirelvad).

- \* miinisõjas: peamiselt on arves-tatud miinitõrjega erinevate või-malustega allvee-robotite abil, aga võimalik on ka miiniveskamine.

Pikkus	73 m
laius	10,4 m
süvis	2,4 m
veeväljasurve	600 t
vesijugakäiturid	2
4 gaasiturbiin-mootorit	16 000 kW
2 diiselmootorit	2 600 kW
3 generaatorit	810 kW
meeskond	43

\* tiptasemel on side-, juhtimis-ja luuresüsteemid, samuti navigat-siooniseadmest.

\* õhutõrjesüsteemides on nii aktiivsed kui ka passiivsed elemendid, raketid ja 57 mm suurtükk.

Laeva ahtritekil on võimalik maan-duda kopteril. Rootslased ise on kõi-ge rohkem uhked selle üle, et laeva ehitas pikaajaliste traditsioonidega Kockumsi laevatehas Karlskronas.

Pidulikule tseremooniale järgnes laevaga tutvumine ning suur rahva-pidu: Kockums oli katnud laud kogu vaatamatulnud rahvahulgale oma lae-vaehitushallis. Kutsustud võrad said au osaliseks süüa õhtust koos kunin-gaga. Aukülalised, sealhulgas ka Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp, istusid kuningalauas.

Sündmus on Rootsi Mereväele eri-ti tähtis. Kui "Visby" läbib edukalt kõik katsetused, tõestab Rootsi veel-kord, et tema tööstus on tehnologi-liselt kõrgtasemel, nagu asjatundjad ei saa isegi parema tahtmise puhul jätta tunnustamata sealset üleole-kut allveelaevade ehitamisel. Mitte iga laeva valmisaamist ja nimeand-mist ei tule oma juuresolekuga aus-tama Tema Majesteet. Kuninga väl-jaavalitused on ka klassile nime andnud "Visby" (ettepanekud variantide koh-ta tulid küll mereväelt.)

Reet Naber



"Visby" ootab vettelaskmist.



# Vaskne mälestustahvel HMS "Myrtle" tekil

1999. aasta 16. novembril kirjutasid Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresen ja filmistuudio F-Seitse juhataja Reet Sokman alla lepingule, mis käivitas projekti merendusajaloolise dokumentaalfilmi "Tema Majesteedi sõjalaev" tootmiseks. Laiale vaatajaskonnale mõeldud film jutustab 1918-1919 aastail Läänemerele tulnud Briti Kuningliku Sõjalaevastiku tegevusest siin, selle kutsu- mise vajadusest, kutsujaist, tuleku traagilistest sündmustest, meresõjast, võitudest ja kaotustest ning paljust muust. Temaatilisel on film järjeks 1997. aastal valminud videofilmile "Tsaari sõjalaev", mis jutustab Eesti vetes Esimase maailmasõja päevil uputatud Vene miiniveesk- ja "Jenissei" saatusest.

"Tema Majesteedi sõjalaeva" rolli kannab tehtavas filmis 1919. aasta suvel Saaremaa looderannikul miini otsa läinud ja selle tagajärjel 34 meetri sügavusele uppunud inglise miinitraaler HMS "Myrtle".

Erinevalt filmist "Tsaari sõjalaev" on praegu tehtaval soliidne ajalooli- ne taust - Vabadussõda.

1919. aasta 15. juulil hukkunud HMS "Myrtle" vrakile sukeldusid tuukrid Meremuuseumi uurimislaev- valt "Mare" juba eelmisel suvel ja ta- gasiteel koju viis nähtu neid filmite- gemise mõttele. Stsenarium valmis artiklile allakirjutanu ja tuntud te- lerežissööri, "Tsaari sõjalaeva" tegi- ja Indrek Kanguri ühistööna. Kon- sultandiks on sõjaajaloolane profes- sor Rein Helme. Tõhusat abi ja väärt materjale on andnud kasutada kap- ten Peedu Sammaloo Veeteede Ame- tist ja Meremuuseumi majandusdi- rektor Tiit Einberg. Head nõu on and-

nud ka muuseumi asedirektor Jaak Sammet.

Ladusaks kujunes koostöö Briti Sõjamuuseumiga (*Imperial War Museum*) Londonis. Nende panuseks on *Public Record Office*'s talletatud Briti Sõjakohtu üliväärtuslikud juurdlus- materjalid Kuningliku Sõjalaevasti- ku kaotuste üksikasjadest Eesti ve- tes ja laevade fotod.

Tänavu 5.-12. juunini tehti merel - HMS "Myrtle" hukukohal - uue filmi esimesed võtted. Tänu kaitseminis- ter Jüri Luige ja Mereväe ülema kap- tenleitnant Jaan Kapi mõistvale suh- tumisele toimus merel ka pidulik sündmus. Briti sõjalaeva vraki külge kinnitunud ja raa nokas *Union Jack*'i kandva "Mare" kõrvale, ühe kaabel- tau kaugusele, tõi Eesti allveetõrje patrull-laeva "Ristna" selle koman- dör, Mereväe staabiülema kt. leitnant Peeter Ivask. Meeskond rivistus tek- kile, pärg lasti vette, lipp langetati, mütsid võeti peast ja siis kostis viis kogupauku suure mereriigi hukkunud sõjalaeva ja sellega koos põhja läinud meremeeste mälestuseks.

Sirgelt seisis langetatud lippudega "Mare" poordi ääres ka selle väikese laeva meeskond - kapten Vello Mäss, tüürimees Eero Mäss, vanemmehaa- nik Arvi Ukleika, režissöör Indrek Kangur, helirežissöör Mati Jaska ja ekspeditsioonist osa võtvad tuukrid - Kaido Peremees tuukrifirmast Tuukritööde OÜ ja Avo Jüris - Eesti parimad. Eesti tuukrite kõrval seisis rivis ka nende kolleeg, Läti sõjaväe- tuuker Aldis Balcevičs. Ainsana tegi sel pidulikul momendil "Mare" peal tööd operaator Andres Kull, kes kõi- ke toimuvat jäädvustada püüdis. Tse- remoonia, mille kavandasid Reet

Naber Mereväe staabist ja Mereaka- deemia õppejõud Rein Albri, oli lühi- ke, kuid mõjuv.

Saluudi lõppedes võttis "Ristna" kursi koju tagasi, sukeldudajad valmis- tusid aga vrakile mälestusplaati vii- ma, nagu stsenaarium ette nägi.

Teatavasti avati 1998. a. suvel Ees- ti Meremuuseumi seinal Vabadus- sõjast osa võtnud Briti admiralidele mälestustahvel "tänuulikult Eesti rah- valt". Mõistagi teavad vähesed, et see tahvel ilmus sinna Briti Suursaatkon- na initsiatiivil ja inglaste raha eest. Eestlaste osaks jäi vaid koha kättenäi- tamine, kuhu see paigaldada. Võlgni- ku staatus on alandav, ja nii otsusta- tigi paigaldada vrakile mustast graniit- dist plaadile kinnitatud vaskne tah- vel Briti sõjalaevastiku lipu (*White En- sign*), sõjalaeva nime ja hukkumise kuupäevaga. Tahvli kujundas muu- seumi kunstnik Roman Matkiewicz ja selle valmistamise organiseeris tuu- ker Avo Jüris. Raha panid kokku Ro- man Matkiewicz, "Mare" ettevalmista- misel palju vaeva näinud Andres Eero ning sel ekspeditsioonil merel toimu- nud tööst osa võtnud mehed Avo Jü- ris, Kaido Peremees, Arvi Ukleika, Eero Mäss ja Vello Mäss. Oli põhimõt- te küsimus, et seda austusavaldust ei maksta kinni ühegi asutuse eelar- vest. Sukeldujate pardale tõustes ilm- us "Mare" tollikapist pudel pealkir- jaga "*Fine Old Navy Rum*", kust iga mees oma lonksu sai, otse laeva tek- kil.

Järgmisel hommikul jooksid merel valgeharjalised lained ja algas när- vesõöv hea ilma ootamine. See tulgi mõne päeva pärast ja ning vraki fil- mimine võis alata. Vee all töötasid kaamerateaga Kaido Peremees ja Vello Mäss, valgustasid Avo Jüris ja tema lätlasest kolleeg Aldis. Hommi- kust õhtuni rahmeldas generaatori- te, valgustite ja kompressoritega mehaanik Arvi Ukleika, olles sukeldu- jatele alati ja kõikjal hingega abiks.

Filmivõtted sujusid üle ootuste hästi. Halbade ilmade ajal närvi läinud režissöör jäi tehtuga rahule. Tuleb avaldada tunnustust Kaido Peremehele, kelle professionaalsus ja eeskujulik allveetehnika lausa suurepärase võteteni viisid.

Filmi tegemise otsustav etapp on lõppenud. Võttegrupil seisab ees aga veel palju tööd. Käia tuleb ka Inglis- maal, kus on plaanis ära kuulata Bri- ti sõjaajaloolaste hinnang neil kau- geil aastail tehtule. Vestelda tuleb praegu kõrges eas olevate Saaremaa randlastega, filmida hukkunud Briti meremeeste haudu sõjaväekalmistul ja palju muud. Filmi loodavad produt- sent Reet Sokman ja lavastaja Indrek Kangur panna kokku aasta lõpuks. Loodame parimat tulemust!



Mälestustahvel on "Myrtle'i" tekil.

## Soome Vabariigi presidendi Tarja Halose visiit Eestisse miinilaevaga "Pohjanmaa"

16. mai hommikul saabus Eestisse visiidile Soome Vabariigi president Tarja Halonen koos Pentti Alajärvi ja saatjaskonnaga. Seekordse riigivisiidi tegi proua president Soome Mereväe lipulaeval "Pohjanmaa". Seoses sellega järgiti kõiki sõjalaevade ja kõrgemate riigitegelaste visiitideks ettenähtud tseremooniareegleid.

Nii võttis Eesti territoriaalmerre saabumisel esimesena laeva vastu piirivalvelaev PVL-105 "Torm". Aegna-Naissaare liinil anti eskortimine üle Eesti Mereväe Soomest saadud patrull-laevadele "Ristna" ja "Suurop". Eesti Mereväe sideohvitser, Soomes mereväeohvitseri hariduse saanud leitnant Peeter Ivask läks laeva pardale koos lootsiga 2. poi juures.

"Torm" ja "Suurop" saatsid "Pohjanmaa" Tallinna sadama väravateni. "Ristna" oli võrustajalaevaks ning sildus suure laeva järel Admiraliteedi basseinis.

Vastavalt meretseremoniaalile lasti kõigepealt 21 aupauku "Pohjanmaa" pardalt, Eesti riigi auks (algselt oli see demonstratsiooniks, et laev läheneb sõbralike kavatsustega ning laseb oma kahurid tühjaks enne riiki või sadamasse sisenemist). Sellele vastas Eesti pool samuti 21-se saluudiga. Seejärel sildusid laevad Admiraliteedi basseinis ja järgnes ametlik programm kaldal.

Sel ajal, kui riigitegelased oma kava järgi tegutsesid, tegi "Pohjanmaa" komandör tavapäraseid sõjalaevakomandöri visiite, kohtusid kahe riigi mereväeülemad, meeskonnaliikmed külastasid Eesti Meremuuseumi ja "Lembitut", Mereväebaasis peeti jalgpallivõistlus.

Visiit lõppes 17. mail. **Reet Naber**



Presidendilaev "Pohjanmaa".



Jalgpallivõistlus Miinisadamas, põhjanaabritel on ülekaal.

## Kammeljas merepõhja vööobjekte tuvastamas

23.–30. maini tegi Tallinna lähel tõhusat tööd Soome Mereväe laev "Kampela 3". Tallinna-tuleku eesmärk oli uurida merepõhja, et kindlaks teha seal asuvad miinid, miinankrud jms.

Osaliselt kontrolliti üle piirkond, kus olid kaks aastat tagasi töötanud rahvusvahelise miinitõrjeoperatsiooni "MCopest '98" laevad. Kuna praegu on "Kampelal" ekspeditsiooniülema leitnant Heikki Vierelä sõnul kasutada väga hea otsimistehnika, leiti ka selliseid objekte, mis olid enne avastamata jäänud, sest asusid eelmisi uuringuid teinud laeval kasutatud tehniliste vahendite jaoks kättesaamatult sügaval.

Teise operatsiooni osana viidi läbi varem fikseeritud objektide identifitseerimist. Näiteks uuriti allveerobotiga "Sea Eagle", mida soomlased ise kutsuvad *roviks*, läbi ca 1 km<sup>2</sup> suurune ala ja kontrolliti eranditult kõiki varem fikseeritud miinitaoliste objektide märke. Need olid kaardile kantud "MCopest '98" käigus, kuid ei jõutud ajapuuduse tõttu üle kont-



"Kampela 3".

Silver Kaldoja fotod

rollida. 14-tunnise pingelise töö tulemusena võis kinnitada, et sel ruutkilomeetril oli 20–30 m sügavusel kokku 31 objekti, neist 5 miini. Eriti pakkusid huvi varem mitte nähtud Hollandis toodetud miinid, mida sakslased II maailmasõja ajal meie vette lasid.

Kogu töö tulemusena kahel erineval veelial Tallinna lahes saab Läänemere

riikide merejõudude ühiselt koostatavas miiniatlasesse kanda 116 uut objekti, neist 21 miini.

"Kampela 3" on transpordilaev. Miinotsimisoperatsioonideks võimaldab seda kasutada laevale kahes konteineris paigutatud eritehnika. Lisaks sonar ja allveerobot. Meeskonnas oli 12 liiget, sh. kaks naist. **Reet Naber**

# 100 aastat pikima staažiga allveelaevniku sünnist

Jutt on 20. juunil 1900. aastal sündinud Alfred Sikemäest (Sikkenberg), kes oli kõige pikema allveelaevniku staažiga Eesti allohvitser. Tema teenistus algas Inglismaal allveelaeva "Lembit" ehitamisel 28. augustil 1936 ja lõppes Kroonlinnas 28. septembril 1941.

Tallinnas sündinud Alfred Sikemäe on pärit kuulsast Albu valla Sikkenbergide suguvõsast. Tööteed alustas ta raudteevalitsuse Tallinna veojaoskonnas lukksepana. Vabadussõja ajal õppis ta Tehnikakoolis vedurijuhi abiks ja oli seejärel soomusrongil nr. 3. Aega teenis ta pärast sõja lõpu rahvaväes, kust suunati mereväkke, kütjaks m/r "Lennukile", kus teenis välja nooremallohvitseri auastme.

Pärast reservi arvamist jäi ta 1922. aastal sinna üleajateenijaks ning oli vaheldumisi katla- või masinaala jaoskonna vanem. Mereväes instruktori auastme kehtestamisel 1. veebruarist 1924 oli Alfred Sikkenberg nende paari allohvitseri hulgas, kellele komandöride ja mehaanikute ettepanekul anti uus auaste igasuguseid katseid sooritamata.

Ta oli ka veel mõni päev peruulaste teenistuses ja aitas "Lennukit" Londonisse viia, kui see 1933. aastal neile müüdi. Koju naasnud, käis ta Õppekompanii juures allveelaevnike kursustel, teenis ajutiselt Merejõudude Baasis ja saadeti 1936. aasta augustis Inglismaale. "Lembit" oli küll juba vette lastud, kuid ehitustööd jätkusid. Alfred Sikkenbergil tuli tundma õppida uusi Vickersi diiselmootoreid ja osaleda nende paigaldamisel.

Kirjades kodustele märgib ta, et allveelaeva ruumid on madalad ja päev läbi tuleb küürus olla. Ta polnud Eesti allveelaevnike seas nimelt mit-



**A. Sikemäe oma teenistuspostil: a/1 "Lembit" paremparda diiselmootori juhthoobi käsitsemas.**

te ainult kõige pikema staažiga, vaid ka kõige pikemakasvulisem mees. Aeg näitas, et oma sirget rühti ei kaotanud ta elu lõpuni.

Allveelaeva vastuvõtmise merekatsete ajal 10. märtsist kuni 14. maini 1937 liiri merel oli Alfred Sikkenberg diiselmootorite järelevalve instruktor. Hiljem sai temast motoristide instruktor, kellele allusid kõik diisleid teenindavad allohvitserid.

Suvel jõuti koju. Detsembris sai Sikkenbergist Sikemäe; järgmisel aastal lisandus tema aastaid tagasi

saadud Vabadussõja mälestusmärgile Kotkaristi hõberist.

Eesti Merejõudude uute koosseisude kehtestamisel 1940. aasta aprillis määrati Alfred Sikemäe motoristide kõrgeimale ametiastmele vanemveebli auastmes. Pärast juunipöret arvati ta Punalipulise Balti Laevastiku koosseisu "Lembitu" motorist-vanemana ja detsembris ülen dati mitšmaniks. Uus kord jättis ta kui tunnustatud spetsialisti laeva teenima; 1941. aasta septembris aga kirjutati laevalt maha ja viidi üle Leningradi Mereväe Ekipaazi.

Age seal ei teatud, mida eestlastest mereväelastega peale hakata; neid kavatseti saata Jaroslavl, aga tegelikult läkitati Stalingradi. Rännakud lõppesid Eesti Laskurkorpuses. Tankitõrje suurtükiväelasena sai ta Velikije Luki lahingus põrutada; pärast oli tagavarapolgu transpordiroodu komandör; 1946. aastal demobiliseeriti vanemleitnandi auastmes.

Vilunud meremehele tööd leidis. kaks aastat õpetas ta Tallinna 3. Merekoolis, seejärel sõitis 1956. aastani mehaanikuna Balti Laevastiku abilaevadel; kaks järgmist aastat oli Kalatööstuse Valitsuse laevastiku mehaanik.

Seejärel sidus ta oma elu Kirovini nimelise kalurikolhoosiga, kus oli laevastiku kapten. Alles 65-aastasena valis ta maisema töö – meenutas oma esimest ametit "Lennukil" ja hakkas katlakütjaks. Ootamatu surm viis visa ja sitke mehe 12. oktoobril 1985.

Esimesest allveelaeva "Lembit" meeskonnast oli tema üks neist kahest, kes said 1979. aastal osa "Lembitu" Tallinna saabumisest ja muuseumilaeva avamisest Piralal 1985. aastal. Eesti lipu taasheiskamiseni jäi veel 7 aastat. **Ragnar Kokk**

## Ühisõppusel osalesid Eesti laevad

Pressiteade

NATO koostööprogrammi "Partnerlus rahu nimel" egiidi all 2. juunil Läänemerel alanud rahvusvahelisel merejõudude ühisõppusel osalevad laevad siirdusid 6. juunil merele ja alustasid praktiliste harjutustega.

Ühisõppusest "Baltops 2000" osa võtvate riikide laevad on jaotatud 3 rühma, igal neist erinevad ülesanded. Õppusest osavõtvad Eesti laevad – piirivalvelaev "Kõu" ja mereväe miinilaev "Olev" – on määratud eraldi rühmadesse. Piirivalvelaeva "Kõu", kes

osaleb ühes rühmas kolme Taani, ühe Leedu ja ühe USA laevaga ülesanded seisnesid õises radarjälgimises ja mitmesugustes sideharjutustes.

7. juunil olid piirivalvelaevale "Kõu" ette nähtud laskeharjutused kuulipildujast nii õhusihtmärkide kui ka veepinnal asuvate objektide tabamiseks ning manööverdamisharjutused. Ühisõppuse sideohvitseri Mart Käbini sõnul olid laevade meeskonnad pidevas häireolukorras. Õppuse jooksul võeti ette nii õiseid side- kui ka radarharjutusi, harjutati õhutõrjet ja allveelaevade avastamist, soo-

ritati mitmesuguseid manöövreid ja "vigastatud" laevade pukseerimist ning teostati pardakontrolli, mille käigus otsiti "Kõu" läbi vähemalt kaks korda. Ühtekokku tuli laevadel sooritada mitukümmend harjutust NATO standardite järgi ning teha läbi ka merepäästeõppus.

Ühisõppusest võttis osa 50 laeva Läänemeremaadest (v.a. Venemaa), Inglismaalt, Prantsusmaalt ja USA-st. Lisaks pealveelaevadele osalesid mitmete riikide poolt manöövril ka allveelaevad, lennukid ja kopterid.

**Piirivalveameti pressijaoskond**

# Uurijail on väiteid

## "Estonia"–seminar Stockholmis

Järjekordse "Estonia" huku arutelu korraldab Rootsi laevahukust pääsnute ja hukkunute omaste ühendus AgnEf (*Arbetsgruppen för utredning av m/v Estonias förlisning*) 29.–30. maini Stockholmis. Põhjenduseks, et kuigi rahvusvaheline uurimiskomisjon avaldas oma kolme aasta töö tulemused ametlikus aruandes, on pal-

jud oma ala spetsialistid väljendanud muret, et aruandest võib leida ebaselgeid ja isegi väärraid väiteid ja järeldusi.

Huvi seminari vastu oli oodatust suurem, mistõttu Rootsi valitsuse toel korraldatud üritus viidi üle esialgu kavandatud suuremasse ruumi. Korraldus oli suurepärane, vaid esinejad kippusid oma ajapiiri ületama ning aruteludeks jäi plaanitud vähem aega. Kuulajate hulgas oli teadlasi, ametiisikuid, ajakirjanikke, laevahukust pääsenuid ja hukkunute omakseid. Eestist osalesid Sirje Piht, Aino ja Ülo Veide, Antti Oolo ja allakirjutanu.

Seminari avas Rootsi majandusminister Mona Sahlin. Ta ütles, et inimesi, kes tahavad laevahukust rohkem teada, tuleb kindlasti toetada. Hästi illustreeritud ettekanded ei olnud valdavalt komisjoni süüdistavate tooni kuulda ettekandjaile esitatud küsimustes. Teadlased Laevapüstivuse Uurimiskeskusest Šotiimaalt, Rootsi instituutidest, Inglismaalt, Hollandist ja Kreekast arutlesid uurimismetodoloogia ning erinevate laevahukuversioonide ümber. Kõneks olid nii uusimad päästeva-

hendid kui ka rahvusvaheline mereõigus.

AgnEf-i enda liikmed olid teravamad: etteheiteid välisid nii pääsnute tunnistustele kui ka vrakiuurimise videofilmide käsitlemine. Näiteks Rolf Sörman oli püüdnud aruandes nimedeta tunnistajate hulgast oma tunnistust üles leida ning teada saanud, kuidas vastav komisjoniliige neis detaile moonutas ning teksti piltlikumaks tegi, "et parem oleks lugeda". Ta originaaltunnistuse aga kuulutas Rootsi politsei salajaseks ega võimaldanud seda enam lugeda.

Tommy Lindström Rootsi politseist aga süüdistas komisjoni võltsingute läbilaskmises, esitades kolm eri varianti sadamakontrolli raames leitud puuduste loetelu. Ühes neist oli real, kus kahes teises variandis märgiti "võõrivisiir, tihendid", kirjutas vaid "võõrivisiir", mis tähendaks, et nõuti mitte tihendite vahetamist, vaid visiiri parandamist! Ettekanne vallandas tulise arutelu, kes ja kuidas oleks pidanud laeva väljumise sadamast peatama.

Lõpetuseks jõuti pommispetsialistide ettekanneteni ning uue tuukri-uuringu ettepanekuni. Kohapeal pääsesid mõistagi mõjule need ettekanded, mille esitajal rohkem lavakogemust. Kirjaliku konverentsimaterjaliga on huvilistel edaspidi võimalik tutvuda Eesti Meremuuseumis.

Madli Vitismann



Seminari avas Mona Sahlin.

# Komisjonil on vastuväiteid

Seminarilt kaasa saadud kaustatäit ettekannete tekste lehitsesime "Estonia" Huku Uurimise Rahvusvahelise Komisjoni esimehe Uno Lauriga. Kõige nigelam oli lugu eesti laevainspektori allkirjaga, mida kolmes eri variandis suurelt seinale projitseeriti ja teda võltsingus süüdistati, sest ettekande asemel olid kuulajaile antud vaid koopiad kolmest eri dokumendivariandist, süüdistused aga hajunud konverentsiruumi õhku või settinud kuulajate kõrvu.

**Uno Laur:** See paber tehti ju tol, eelmisel päeval (27. septembril 1994 – toim.). See oli õppekontroll. Selleks valiti "Estonia", mis parajasti seisis sadamas. Minule rääkis Sjöblom, vanem rootsi inspektor, et eestlased olid uhked selle laeva üle, ja neil oli tõesti põhjust uhke olla, sest laev oli väga hea ja heas korras, ja ei olnud ühtki põhjust seda laeva mitte merele lubada. Need on mõned väikesed puudujäägid, mis siin aktis kirja pandud ja millele Aarne Valgma alla kirjutanud; rootslased ei saanud seda teha, sest tegemist oli Eesti laevakontrolliga Eesti sadamas. Seda ei saa teha välismaalane, vaid ainult Eesti Veeteede Amet. Aga ülevaatus toimus ühiselt, ja kujutan ette, et peaosas mängisid seal rootsi inspektorid. Nendega oli kaasas umbes 10 inimest Eesti Veeteede Ametist, kes

õppisid ja kõrva taha panid. Aga paberi allkirjastas Valgma.

Ühel eksemplaril on eelviimases tulbas kirja pandud mingisugused numbrid. See on tehtud enne seda, kui koguti kokku kogu laevapere ja nagu ikka pärast õppusi teatati laevaperele, missuguseid puudujääke on leitud. Sellel eksemplaril on märgitud ära SOLAS-konventsiooni peatükid, missugune punkt missuguse peatüki kohta käib.

Olen Valgmaga sel teemal rääkinud, aga tema ka kõike enam täpselt ei mäleta, sest nii palju aega on möödas. Sain politseist Valgma tunnistuse, mis on võetud pärast õnnetust, ja seal ei ole ka midagi, mis mingeid kahtlusi ärataks. Et nii pika aja järel inimesed enam nii hästi ei mäleta, selles ei näe ma midagi kriminaalset ega ka mitte võltsingut.

**Stockholmis tekkis küsimus, missugune paber on komisjoni käest ja kelle käest komisjon sai oma paberi.**

See. Aga teine, kus on konventsioonid ja numbrid, on töövariant.

**Ja see, kus ainult võõrivisiir ja ei mingeid tihendeid?**

Seda ma pole näinud, kust võetud, ei tea.

**Laevainspektorite puhul, kes käisid laevas ja ütlesid, et kõik korras, võis ju järgmisel päeval tekkida küsimus nende kvalifikatsioonis.**

Päev või kaks hiljem andis Sjöblom väga pika intervjuu saksa ajakirjanikele, millest meil on video. Ta kinnitab seal väga kindla sõnaga, et laev oli väga heas korras ja polnud mingit põhjust seda kinni pidada. Sellepärast ei saa ma küll niisugust mõtet edasi arendada.

**Konverentsil arutati, kas Eesti laevainspektorid olid ainult õpilased või ka ametiisikud, ja kes oleks pidanud kohe puuduste kõr-**



**valdamist nõudma? Aga ütlete, et seda tehtigi.**

Need olid niisugused asjad, nagu näiteks: pandi luugid kinni; kõik tulekindlad uksed ei töötanud – mis, muide, on üpris tavaline kõigil suurte laevadel, ikka mõni ei tööta. Kindlasti tehti see enne väljumist ära.

No ja tihendid... Siin on ju number 99, mis tähendab "võimaluse avanedes". Nähti, et oli kulunud, pöörati sellele tähelepanu, aga pandi ometi 99, mitte 17, mis tähendab "enne väljumist".

**Sest tihendit ei saagi ju kohe tuua.**

Muidugi ei saal. Kui nad oleksid seda lugenud nii tähtsaks, siis oleksid pidanud laeva kinni pidama.

**Tagantjärele süüdistus ju nii kõlabki, et miks ei peetud seda**



**Professor Anders Ulfvarson arutles teadlase kombel poolt- ja vastuväiteid rahulikult kaaludes uurimismetodoloogia üle.**

**laeva kinni ja kes oli see, kes ei taibanud öelda: see laev täna siit kuhugi ei lähe.**

Kui see laev poleks tol ööl põhja läinud, siis oleks ta läinud arvata-vasti mõnel teisel reisil, ja ei tea, kes siis oleksid seal peal olnud. Sest see õnnetus oli ehitamisel saadik sellesse laeva sisse programmeeritud.

**Stockholmi-konverentsil leiti, et hoolimata sellest, et teie tõestasite Arlanda-konverentsil veelkord, et laev oli formaalselt meresõidukõlblik, aga tegelikult ei olnud, ja et seda ei saa vaadata kui meresõidukõlblikku.**

See on juriidiline probleem, mitte emotsionaalne. Kas laeva merekõlb-

likkus on juriidiline või tehniline küsimus? Dokumentide kohaselt, mis laevale olid välja antud – sõidupiirkond ilma igasuguste piirangute – poleks see laev tehnilises mõttes tohtinud tehase väravast väljagi tulla. Aga juriidiliselt sai see laev kõik dokumendid ja nende järgi võis sõita igal pool, kus taheti. Need on kaks ise asja. Laev oli juriidiliselt merekõlblikuks tunnistatud. Aga tehniliselt ei olnud laev seda algusest saadik.

**Kas on olemas mingi protseduur, mille käigus see kas Eestisse ostmise eel, ajal või vahetult pärast ostmist oleks võinud välja tulla?**

Formaalselt polnud absoluutselt mingit piirangut panna seda Tallinna–Stockholmi liinile. Kui laev tuli Eesti lipu alla, siis Eesti Veeteede Amet 1993. aasta algul polnud muidugi suuteline seda põhjalikult kontrollima nii nagu vaja. Ja Eesti riik delegeeris selle kontrolli õiguse *Bureau Veritase*le ja veel kolmele klassifikatsiooniühingule. *Bureau Veritas* andis välja konventsioonidokumendid, mida tegelikult oleks pidanud tegema Eesti riik, kes aga oli selle õiguse sellele klassifikatsiooniühingule delegeerinud.

Kui see laev tuli uuena Soome lipu alla, siis Soome riik andis ise need konventsioonidokumendid välja ja oleks muidugi siis pidanud märkama selle (ramm)vaheseina puudumist. Niisamuti, nagu oleks pidanud märkama Eesti riigi nimel tegutsenud *Bureau Veritas*. Aga lugu oli nii, et laev oli Eestisse ostmise ajaks juba 13 aastat sõitnud, kõik oli korras ja ilus ning see ei tulnud ilmselt kellelegi pähegi. No ja *Bureau Veritas*... See ei käi tavaliselt tema kompetentsi, ... ma ei tea, kuidas see nii juhtus, et siis teisel korral seda keegi tähele ei pannud. Aga palju tõsisem küsimus on ju, miks algul kohe, kui laev ehitati ja Soome riik konventsioonidokumendid andis, seda ei märganud. Nad ütlevad: aga siis oli komme selliseid laevu ehitada. Ro-ro parvlaevade areng oli niivõrd kiire ja see oli tol ajal vastuvõetav, kuigi oli SOLAS-i nõuete rikkumine.

**Pärast "Estonia" hukku on tulnud juurde nii palju uusi ohutusalasid nõudmisi ja vahendeid. Kas oleks seda kõike saanud ka enne teada ja tahta?**

Elu on areng. Ka laevaehitus, ka meresõiduohutus on arengus. Tol ajal polnud see nii kaugele jõudnud.

**Praegu kontrollitakse kõigi parvlaevade vöörivisiire, tollal ei võetud ette isegi ilmse rikke puhul teatada.**

Pärast "Estonia" hukku võeti kõik parvlaevad suure kontrolli alla ja

mõni pandi isegi seisma just visiiride, tihendite jne. olukorra tõttu. Vähe oli neid, mis olid täiesti puudusteta. Seda oleks ju võinud teha ka ilma "Estoniaga" juhtunuta.

**Vähemalt siis, kui juhtus "Dianaga".**

Jah, vähemalt siis oleks pidanud "Estoniaga" midagi ette võetama. Aga "Dianal" keevitati praod lihtsalt kinni ja lukud tagasi, ning laev sõitis edasi. Ja samatüübilisel laeval ei tehtud midagi, kuigi mõlemad olid *Bureau Veritase* valve all. "Dianaga" juhtunu kohta on Rootsi mereadministraatsioonil ettekanne.

**Kes ju ka juhtunust kellelegi ei teatanud.**

Ei teatanud. Aga kes on selles puuduses end osaliseks tunnistanud.

**Kuidas tänapäeval on sellistest asjadest teatamisega – eks igaüks tahab ju oma patud enda teada hoida?**

Laevaomanik muidugi ei taha, et millestki niisugusest avalikult teatatakse, aga ega see ei peagi väga avalik olema. Kui ühel laeval juhtub, siis samatüübilisel peaks kontrollitama. Kas vaikselt või lärmi tehes – see on maitseasi. Aga olen neist asjust praegu kaugel.

**Küsiti, miks pole Aarne Valgmale saadetud koopiat sellest, mis anti komisjonile, kus on Rootsi inspektori märkmed – seal eeldati, et Rootsi inspektor on teinud täiendusi ja märkmeid.**

Paar kuud tagasi käisid siin Kari Lehtola ja Tuomo Karppinen. Neil olid mõlemad eksemplarid kaasas, ja meie kontoril me kohtusime Aarne Valgmaaga. Ta nägi neid mõlemaid pabereid. Selle teise kohta ei osanud ta midagi öelda. Aga nüüd ma näen siin kolmandat paberit, seda meil ei olnud. Näen seda esimest korda.

**Juttu oli laevaehitajate ettevalmistusest, sellest, et tuleviku laevad on suuremad, komplekssemad ja kiiremad. Simulatsioonide abil demonstreeriti, kuidas kreenis laeva ja piisavalt suure lainetusega ei aita kummaski pardas ei liugteest ega päästepaatidest ja –parvedest. Mis siis üldse aitab?**

Eks kõige efektiivsemad on praegu ikka tavalised parved. Paati ei saa enam alla lasta, kui kreen on üle 15°. Kraanaga parve ei saa ka sellises olukorras alla lasta. Siis aitavad veest inimesi välja kopterid, ainult et talvel peab vees vastu vaid mõne minuti. Ja liugteed.

**Kõneleja jõudis järeldusele, et tervet laevatäit on õnnestunud evakueerida vaid Lõuna-Rootsis suvel ilusa ilmaga...**

Kui laev on otse...





Talvel Stockholmi-Helsinki liinil pole keegi proovinud 2000 reisi-ajat evakueerida. Väideti, et 25% reisi-ajast saaks viga. Õeldi, et reisi-ajast peaksime nõudma laevafirmadelt, et nad oma päästevõimekust näitaksid.

Teadus peab appi tulema. Mis need laevafirmad – nemad täidavad eeskirju. Aga need tuleb välja töötada, IMO peab siin olema esirinnas. "Titanicu" hukkimine võttis mitu tundi, ja läks vaikselt ilmaga kreenita põhja. Tänu sellele sai kõik paadid alla lasta. Ainult neid ei koormatud täielikult. Kes oli paadis, see tahtis kähku ära.

Tormise ilmaga, pimedas... Tõtt õelda, on suur asi, et need 137 inimestki pääses.

**Laeva püstivuse uurijad väidavad, et niisugust uppumise käiku – püüavad lahutada leket ja uppumist – ei näe nad juhul, kui vesi on ainult autotekil. Miks komisjon välistas võimaluse, et üldse veel mujalt võis vett tulla?**

Komisjon tuli järeldusele, et kõigepealt täitus autotekk, sealt muidugi jooksis vett ka alla, aga varsti hakkasid purunema ülemiste tekki- de klaasaknad ja sealt hakkas tugevasti vett sisse tulema. Sellepärast see laev põhja läkski. Mis puutub ideesse, et all oli auk ja sealt asi algas, siis iga meremees peaks aru saama, et kui auk on allpool peateki- ki, kusagil masinaruumi tasemel, siis algul, kui sealt tuleb palju vett sisse, tekib mingi kreen, mitte eriti suur, võib-olla 10°. Aga kui kogu see ruum hakkab veega täituma, siis kreen hakkab vähenema. "Estonial" aga kreen järjest suurenes ja suurenes. Sest vesi oli üleval, autotekil. Jutt august masinaruumi tasemel on täielik utoopia.

**Üks süüdistusi: tunnistusi ei ole täies ulatuses arvesse võetud ja osa tunnistusi justkui lausa välja jäetud; osa tunnistusi on esialgselt võrreldes palju muutunud (näiteks toodi 7 varianti Margus Treu antud kellaaegadest).**

Minu teada kuulati Silver Lindet 7 korda üle. Aga mis puutub tunnistustesse, siis, jah, neid oli väga vastukäivaid. Loomulikult pidi neid selekteerima. Vähe oli inimesi, kes olid kella vaadanud. Palju oli juhtumeid, et magas natuke, siis oli kreen jne. Üks usuühingu tegelane aga vaatas täpselt teki kella, millal kreen teki- kis. Loomulikult panime rohkem rõhku nendele, kel oli fakte rääkida. Muidugi läksid tunnistused omavahel ka vastuollu. Ja kõike ei saanud võtta ka tõe pähe.

Meie saime politseilt tekstid, ei tea,

kas mõne reisi-ajast tunnistus ka tõlki- mata jäi ja meie kätte ei sattunud.

**Veel oli etteheide videote kohta: demonstreeriti väljalõikeid 1,5 kuni 7 minutini. Komisjon nime- tab neid originaalideks, aga tege- mist on tsenseeritud materjalide- ga: näiteks kuhugi on vahele pan- dud 3 tundi varasem tükk – kel- laajad jooksevad ju kaadris.**

Videosid oli mitukümmend tundi. Rootslased seletasid meile, et Rootsi seaduste järgi ei või hukkunuid näidata, ja Rootsi politsei lõikas need kohad välja. Mina ei olegi ühelgi lin- dil näinud ühtki hukkunut. Sellest võis tekkida tsenseerimise mulje. Aga neilt lintidelt on üldse väga raske midagi aru saada. Kaamera vaa- teväli on nii kitsas. Kui nüüd on inimesed neid aastaid jupikaupa uu- rinud, võib-olla tuleb sealt midagi esile. Nii palju ei olnud meil aega lin- tidega tegeleda.

**Praegusel ajal kurdetakse, et laevajuhtidel on vähe informatsiooni selle kohta, mis teiste lae- vadega juhtub, et võimalikele ohu- teguritele tähelepanu pöörata. Nõukogude ajal olavad see asi olnud palju parem.**

Siis oli see asi väga range. Informatsioon tuli mereministeeriumist. Nii kui nõukogude laevaga midagi juhtus, saime kohe info, ja ilmtingi- mata oli seal sees, kes on süüdi. Tavaliselt uurisid avariisid sadama- kaptenid; süüdlase pidi kohe ära määrama. Meie ajal on jõutud aru- saamisele, et süüdlase määrab ainult kohus, mitte mingi sadama- kapten või komisjon. Sellepärast ei



**Visiirimudel laval lisas toimu- vale dramaatilistust nagu seinale projitseeritud pildidki.**

ole meie komisjoni aruandes ka süüdlasi.

Tollal püüti saavutada saavutamatu olukorda: et avariisid üldse ei oleks. Neid lihtsalt ei tohtinud olla, kuigi aeg-ajalt tuli ikka ette. Aga püüti selle poole, et ei oleks. Saadi ka tollal aru, et see on võimatu, aga sellest ei kõlvanud rääkida. Laevu kindlustama hakati ka alles nõuko- gude aja lõpupoole.

Praegune info selle kohta, mis juhtub, tõesti kiita ei ole. Infosaamise süsteem puudub. "Lloyd's List" paneb küll kirja, mis kusagil juhtub. Aga seda ei jaksa igaüks osta, see on nii- võrd kallis leht.

**Üks etteheideid oli, et merre vi- sati kord juba merepõhjust toodud polt ning nii kaotati oluline tõen- dusmaterjal.**

Polt oli ju terve, aasad tõmbas pu- ruks. Aasad on välja toodud, neist on tehtud igasuguseid analüüse. Nii et ei saa aru, mis see terveksjäänud polt siia puutub.

Kontekstist kunstlikult väljare- bitud faktiga võib ju kõike ette võt- ta. Aga meie komisjoni aruannet tuleb võtta kui tervikult. Ja see tä- helepanelikult läbi lugeda. Arvan, et sealt leiab vastuse kõigile küsi- mustele.

**Mona Sahlin ütles, et toetab igati inimesi, kes on huvitatud rohkem teada saama. Kuidas suhtute soovi, et tehtaks uus uuring: kas on neid vastamata küsimusi, millele oleks põhjali- kumate uuringutega võimalik vastus saada?**

See kõik ei puutu enam komis- joni, mis on oma töö lõpetanud. Kõik põhiline on meil lõpparuandes sees. Mingit olulist punkti mu mee- lest küll enam täpsustada vaja ei ole. Aga ma ei välista, et tuukri- uuring, kui see ette võetaks, veel midagi täpsustaks.

**Uus tuukriuring laevahuku põhjust enam ei muudaks?**

Minu arust küll mitte.

**Kuluuariettehoidetes räägitak- se ka rahast. Paberid ja söidupi- letid maksis Eesti riik komis- joni liikmeile kinni. Aga kas ka töötasu? Meil tegutsesid ses mõttes ju amatöörid, et päeval tegid inimesed oma palgatööd ja öhtul hakkasid "Estoniaga" tege- lema.**

Väikest töötasu maksis. Rootsil ja Soomel oli tegevuses avariide uurimise komisjon, mida meil ei ole, ja peale selle kõrvalt võetud inimesi. Bengt Schager teenis üle 4 miljoni SEK-i. Ta tegi ühe, 6. peatüki – tunnistajate seletused.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

# Kas Eestis on midagi õpitud "Estonia" katastroofist?

Väljaspool Eestit viibides kuulen alati, kes ja mida on "Estonia" hukkust õppinud. Ainuke koht, kus selles asjas on täielik vaikus, on Eestis! Kas selline vaikus ennustab taas mõnd laia rahvusvahelise kõlapinna traagilist kogemust?

Halvimat ei tahaks ennustama hakata, et aga olen koduvabariigis toimuvaga piisavalt hästi kursis, võin tõdeda mõne mereohutusalase interdendi taastoomumise suurt tõenäosust, küsimus on vaid ajas. Millest sellised järeldused?

Alustaksin lõpust. 26. aprillil osalesin teist korda lahetagusel mereohutusseminaril. Meil, Eestis ei ole meresõiduohutust kahjuks juba ammu avalikult arutatud, ammuigi siis seminare korraldatud. Seetõttu oleks hädavajalik kasutada vastavaid võimalusi lähinaabruses, kuhu reisirimine pole ülejõukäivalt kulukas.

Teemadering, mida seal igal aastal arutatakse, peaks olema eriti oluline ennekoike Eesti Veeteede Ameti spetsialistidele, aga ka laevaomanikele: reisi- ja parvlaevade ilmastikuja lainetuspiirangud, suurte reisilaevalade evakueerimis- ja päästetöid, kiirilaevade ohutus, väsimus kui vahiteenistuse ohufaktor jne. Mullu ei olnud meilt peale Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esindaja mitte kedagi, tänava osalesid lisaks Eesti Mereakadeemia ja Hansatee Grupi esindajad. Vaatamata sellele, et Eesti Veeteede Ametile eraldi teatati, ei olnud seal taas kedagi. Võib olla see ei olegi näitaja? Ega see olegi vist meie mereohutustalituse asi, mida soomlased ja rootslased reisirijate ja laevade ohutusest arvavad.

Siit järeldaksin vaid üht: mitte keegi ei ole tõsiselt tegelnud ega tegelegi meie laevade meresõiduohutuses toimuva süva-ega situatsiooni-analüüsiga. Eeldatavasti on kogu vastutus taas delegeritud "rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühingutele".

Meeldetuletuseks asjasse mittepühendatuile: klassifikatsiooniühingu "Bureau Veritas" oli Eesti Veeteede Amet volitanud teostama kogu reisiparvlaevaga "Estonia" seotud järelevalvet. Tänu selle klassifikatsiooniühingu väljastatud loale asus m/l "Estonia" sõitma Tallinn-Stockholmi liinil ilma SOLAS-i konventsiooni järgselt nõutud veekindla lisavaheseinat autoteki võoriosas. Jääb mulje, et me soovime teist korda astuda sama reha otsa, delegerides taas kogu vastutuse klassifikatsiooniühingutele. Mereohutusseminaril hoiatas Soome Meresõidumeti mereohutustalituse juhataja H. Valkonen riigi merendusüldsust

klassifikatsiooniühingute liigse usaldamise eest, meie aga püüame jätkuvalt seilata nende kiiluvees, pidades seda ohutuks. Soomlaste viimaste aastate kogemused näitavad, et osa klassifikatsiooniühinguid ei edasta ametivõimudele adekvaatset teavet tegelikust olukorrast, mille põhjuseks on rahvusvaheliste nõuete täitmise eiramine.

Aga vaadake edasi. Meie laevapereeliikmete ohutusalase praktilise ettevalmistuse eest vastutavad "õppe-treeningkeskused". Töötanud neli viimast aastat ohutuse eest vastutava vanemtüürimehena Tallinn-Stockholmi liinil, tuli mul jätkuvalt kogeda üllatusi, et "värsket" päästevahendi vanema tunnistust omaval uuel laevapereeliikmel pole elementaarsetki arusaamist päästeparve kasutamisest. Nende hulgas oli üksikuid, kes olid lunastanud tunnistuse Kadaka turult, kuid enamus oli siiski käinud "kohal".

Vaatamata ettepanekule, mille tegime koos Eesti Laevaomanike Liidu presidendi Rein Merisaluga EVA endisele peadirektorile Kalle Pedakule paar-kolm aastat tagasi: et õppe-treeningkeskuste taset inspekteeritaks mitmepoolselt, oli reaktsioon mõistetav: "Ärge meie liivakasti oma nina toppige, me vastutame ise endi järelevalve all olevate ürituste eest". Sellest võis järeldada, et veeteede ameti töötajad on mingil moel ise oma erahuude kaudu nende treeningkeskustega seotud. Tase ei ole tänaseni kiita, sest tingituna konkurentist kahe eraomanduses "treeningkeskuse" vahel on kursuste hinnataseme kunstliku madalalhoidmise ja seeläbi nii laevaomanike kui ka meremeeste meelitamisega saavutatud oleskelu ja äraelamine, kuid mitte tänapäevanõuetele vastav tase, rääkimata arengust. Suuri probleeme on jätkuvalt olnud eestikeelse õppega. See vist on lugejale üllatus, kuid merendusvaldkond Eestis on juba pikemat aega peamiselt venekeelne.

Moraal – Eesti riigiasutusi ei ole pärast 1994. a. septembrit üldse huvitanud meremeeste ohutusalane ettevalmistus, ei riiki ega laevaomanikud ole suvatsenud raisata sentigi sellealase **väljaõppe** nüüdisaegsele tasemele viimiseks. Häbi hakkab!

Vaadake edasi riigikogusse ja ka valitsusasutustesse. Merendusvaldkonda põhjalikult tundvaid ja rahamaailmale selja pööranud ei tundu olevat ühtki. Kuidas muidu saaksid võimalikuks riigikogu õiguskomisjoni liikmete algatatud küündimatute ja tegelikkust moonutavate seletuskirjade ning küündimatu sisuga

eelnõud, nagu näiteks SEI 365 "Mereteenistuse seadus".

Selles eelnõus jätkub juba 1999. a. sügisel AS-i Hansatee Grupp algatatud ja EVA meresõiduhutuse talituse juhataja Vello Muru poolt ametlikult toetatud laevapereeliikme staatuse väärastunud käsitus, millel ei ole mitte midagi ühist rahvusvaheliselt tavaks oleva laevapere määratlusega. Nii seaduseelnõus kui ka laevaomanike käsitusel on laevapere vaid "laeva ohutuks kasutamiseks ette nähtud spetsialistide koosseis laevas". Seega kustutati ühel päeval laevapereeliikmete hulgas suur osa reisilaevade teenindavast personalist.

Tänaseni ei ole Eesti Veeteede Ametis ühtki reisilaeva ohutuse spetsiifikat sügavuti tundvat spetsialisti ja ilmselt seetõttu ei ole ka nõuet, milline hulk laevaperet on ette nähtud vajaduse korral evakuaatsiooni teostamiseks. EVA nõuded kehtivad ainult minimaalsele tehnilisele personalile, viimaks laeva punktist A punkti B, ja päästevahendite vanematele. Evakuatsioon on kokkuvõttes hoiuhimulise laevaomaniku pärusmaa.

Raadio "Kuku" meretunnis tegi Vello Muru avalikkusele teatavaks meresõiduohutustalituse "avastuse", mille kohaselt eelnevast tunduvalt väiksemaarvulise ja reisilaeva "ohutuks kasutamiseks" ette nähtud laevapere osaga õnnestusid õppehäired ja harjutused palju paremini. Lisaksin omalt poolt, et maksimaalselt kaks meest oleks organiseerituse ja süsteemi toimimise seisukohalt ideaalne variant!

Kogu loos unustati möödaminnes ära ka meresõiduohutuse seaduse § 16 toodud määratlus, mille kohaselt lisaks spetsialistidele kuuluvad tänini laevaperesse ka ülejäänud laeval töötavad isikud. Siinkohal vajab märkimist, et tänaseks on toimunud katse muuta ka seda formuleeringut laevaomanikele meelepäraseks.

Mida tähendavad need tendentsid tegelikkuses? Esmalt seda, et laevaomanik hoiab kokku hunniku raha, sest nn."laeval töötajad" ei vaja enam kohustuslikus korras laevapereeliikmetele ette nähtud ohutusalast ettevalmistust. Teisalt langeks reisijatele lisakohustus osata kriitilises olukorras ära arvata, kes on need laevapereeliikmed suure hulga töötajate hulgas, kellelt on lootust nõu ja abi saada.

Peale paar kuud kestnud kirjavahestust EMSA, EVA ning teede- ja side-





ministeeriumi vahel saatis EVA meresõiduohutuse talituse juhataja Vello Muru laevaomanikele ringkirja, milles ta seetõttu, et Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing nõuab, palub laevaomanikel ikkagi arvata kõik laeval töötavad isikud laevapere hulka ja kanda munsterrolli, mitte enam reisijate rolli. Tundub kuidagi halenaljakas, et laevaomanik on nagu India "püha lehm", keda meresõiduohutuse talitusel tuleb paluda, mitte aga nõuda meresõiduohutuse seaduse täit-

mist. Tundub olevat ajalooline paratamatus, et raha võim kaalub üles inimeste ohutuse.

Lõpetuseks kuulen juba tõsiseid vastuväiteid, et kuidas siis, meil on ju 1.mail 1998 teede- ja sideministeeriumis kinnitatud "Meetmete programm ohutu meresõidu tagamiseks ja laevaavariide ärahoidmiseks". Vaadake, see dokument on küll olemas, kuid seal ei ole ühtki reisiparvlaevade ohutusega seotud ideed või nõuet, mis oleks pärit Eestist. Asjaosalise tippmehe kinnitusel valmis see väga preentsioonika nimega dokument vaid

seetõttu, et põhjendada teede- ja sideministeeriumi poolset lisaraha taotlust riigikassale. Töörühma juhtis tollane asekapteen Viktor Palm.

Kas me oleme midagi õppinud "Estonia" katastroofist?

Lisaksin siinjuures, et 7. juuni "Postimehes" avaldatud Ülo Kollo ja Viktor Palmeti lühirepliigid laevade ohutuse teemal olid "aiast", minu tekst rääkis hoopis "aiaaugust".

**Jüri Lember**

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu juhatuse esimees

Tänavu kontrollis Saksa Autoliit ADAC 5.–26. märtsini parvlaevu peamiselt Lääne- ja Lõuna-Euroopas. Kontrolliti 26 parvlaeva 13 riigis, abiks Inglise, Itaalia, Hollandi, Austria, Hispaania, Belgia ja Šveitsi autoklubid.

Komisjon jälgis üldist ohutust ja ohustusteavet, konstruktsiooni ja püstivust, tuleohutust, sideseadmeid, päästevahendeid ja ohutusorganisatsiooni, aluseks võeti SOLAS-konventsioon ja Euroopa Liidu reeglid. Läänemere kontrolliti vaid kaht laeva, "Scandlines'i" Sassnitz-Trelleborgi liinil sõitvat "Trelleborgi" ja "Color Line'i" Oslo-Kieli liinil sõitvat "Princess Ragnhildi". Viimane sai väga head hinded kõigis punktides, "Trelleborg" mõnes punktis rahuldava.

Põhja- ja Loode-Euroopa laevaliinidel sai väga head hinded "Stena Line'i" "Stena Discovery", mitme rahuldavaga pidi leppima sama firma "Stena Galloway". Väga puudulikke ja puudulikke teenis "Pride of Rathlin" (P&O European Ferries), hea hinde said vaid sideseadmed. Halb oli lugu "Oglasal" (Toremar) vahemere lääneosas, idaosas kontrollitud 4 laevast said ainult häid ja väga häid hindeid "Ankara" (Turkish Maritime Lines) ja "Aretousa" (Minoan Lines). Ühtki "väga puudulikku" laeva tänavu siiski ei leitud.

Samasugusel kontrollimisel poolteist aastat varem said kiita ka Eesti laevad.

"ADAC Motorwelt"; "The Wheelhouse", 1. juuni [www.stutt.com/wheel](http://www.stutt.com/wheel)

"Estonia" hukku uuriv Saksa ekspertrühm on palunud edastada järgmise teate:

Laevakatastroofi asjaolusid uurinud Saksa Ekspertühma uurimisaruanne on nüüd kättesaadav internetis:

[www.estoniaferrydisaster.net](http://www.estoniaferrydisaster.net)

Aruannet võib saada ka CD-I umbes kaks nädalat pärast tellimuse esitamist aadressil:

Marine Claims Partner (Germany) GmbH – Werner

Hummel

Schaartor 1, 20459 Hamburg

tel.: 374 119 20; faks: 374 374 119 11

e-mail: [marine-claims@t-online.de](mailto:marine-claims@t-online.de)

Tasu 100.– DEM, see antakse üle Eesti fondile "Estonia" katastroofi tõttu kannatanute jaoks.

21. juuni Marine Claims Partner (Germany) GmbH  
Werner Hummel

## Aastapäeval saarestikus

Algus lk. 9

**Kui suur võiks olla laevaperes pikaajalise firmastaaziga inimes-te osakaal?**

Päris suur, ehk oma 30%. Kümne-konnal inimesel on see juba või saab kohe 10 aastat täis. Üsna paljudel on täis 7 aastat.

**Milles on töötajate jaoks selle liini võlu? Pikad vabad päevad? Polegi midagi paha, mille pärast peaks ära minema?**

Igal pool oma plussid ja miinused. Soome liinil päeval sõidavad ja öösel puhkavad; meie öösel sõidame ja päeval teeme tööd.

**Milles on eestlaste Rootsi-liini eelis näiteks lätlaste ees?**

Ei ole selle laevaga sõitnud; niipalju kui kuulnud olen – teenindus jätvat soovida.

**Mis eriline teenindusvalmidus eestlastel on, et nemad suudavad, aga naabrid mitte?**

Võib-olla on lihtsalt korda rohkem. Saksa täpsus ja need teised sõnad?

**Aga mis paneb selle saksa täpsuse iga päev toimima?**

Ega muu kui kaadri valik ja väljaõpe ning pidevad õppused.

**Millest selline konsolideerumine – tegu ju ühistööga, näiteks kokavõistluste seltskonna teenindamine, mis on vist raskem kui võistlemine ise?**

Arvan, et soovist olla parim.

**Ja kui küsida, kas "Estline" on siis parim?**

Kindlasti! Pole üldse küsimust.

**Tundub, et reisijad seda hindavad: laev on täis.**

"Mikhail Sholokhov" läheb ees, see on tühi. Viimase rühma võtsime peale – olid lätlased. Miskipärast tole-ga ei sõida.

**"Estline'i" tuleviku kohta kõlab ka pessimistlikke noote. Kuidas ise asjale vaatate?**

Ma olen siin tööl.

**Aga siiski?**

Ma olen ikka siin tööl.

Ei, kõik peaks minema normaalselt. Värskel liinile tulijal on vaja aega, et meilt reisijad ära võtta.

**Kas on olemas teie liini fännid?**

Neid näeb kogu aeg sõitmas, niioelda püsikliente.

**Püsiklient saab klubikaardiga praegu vist vaid tervitusdringi, ei muud?**

Ma ei tea, sõidan kogu aeg, aga mulle pole klubikaarti keegi andnud!

**Kas saarestikus ka on aja jook-sul midagi muutunud?**

Muutub kogu aeg. Faarvaatreid on muudetud; planeerivad veel ohutu-maks muuta.

**Mida arvate õhkimisest kanali laiendamiseks?**

Kui teevad, on väga hästi.

**Kas see ilusaid vaateid ei muu-da?**

Ei usu, et midagi ära kaob. Selle tee siin teevad näiteks lihtsalt sü-gavamaks. Ja Sandhamni kandis on nii pisikesed saared, ja palju, et neid ehk jätkub...

**...kui ka mõni vähemaks jääks?**

**Mari Vamba ja Madli Vitismann**



"Baltic Kristina" laevajuhid on samuti 6-7 aastat "Estline'is" töö-tanud. Juhib kapten Juhan Liiv, paremal lootsiv kapten Elmet Ek-ker, vasakul vanemtüürimees Tarvi-Carlos Tuulik.

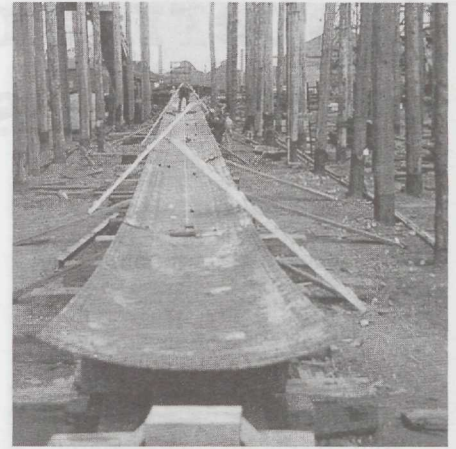


# 65 aastat kiilupanekust Eesti allveelaevadele

19. juunil 1935. aastal pandi paika allveelaevade "Kalev" ja "Lembit" kiilud. Vickers & Armstrongs Ltd. laevatehases Barrow-in-Furnessi nimelises linnakeses tulid kokku väärikad härrasmehed tehase juhtkonnast ning õnelikud Eesti Järelvalvekomisjoni ohvitserid.

Esiialgu kandsid ehitatavad laevad vaid tehase numbraid 705 ja 706. Järelvalvekomisjoni kuuluvad tulevased allveelaevade ohvitserid teadsid aga varakult, kes missuguses laevas teenima hakkab. Ega's muidu pandud tseremoniaalselt käsi külge nimelt "oma" laeva kiilule. Päriselt asetasid kiilud kohale muidugi tehase meistrimehed.

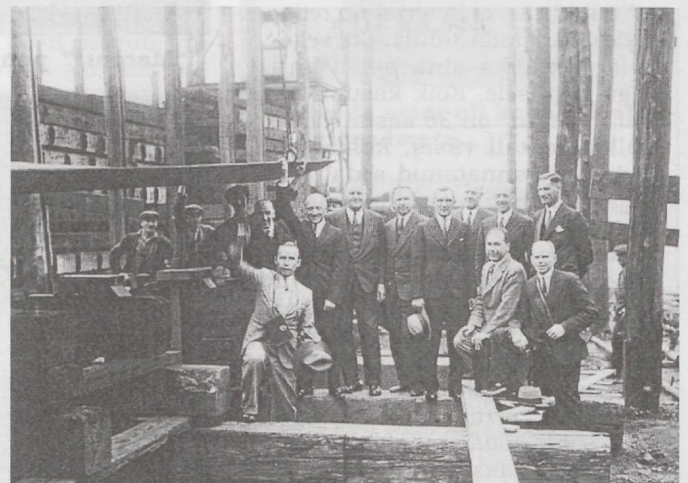
Selline näeb välja "Lembitu" paikapidud kiil.



Ragnar Kokk

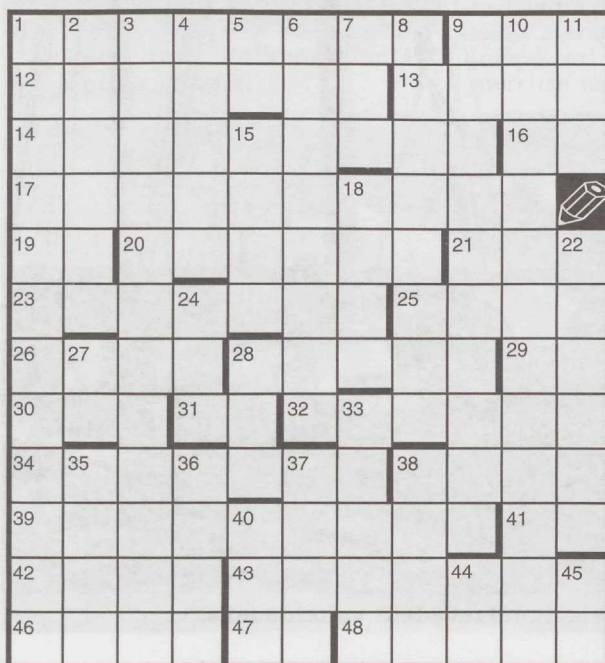


"Lembitu" kiilu pannakse paika. Heledas ülrikonnas paljapäi "Lembitu" tulevane komandör F. Schmiedehelm, temast paremal komandöri abi R. Kokk.



"Kalevi" kiilu paigaldamisel poseerivad kõik tseremoniaalselt osavõtjad. Kiilust hoiab kinni tulevane komandör A. Pontak, temast paremal "Vickers & Armstrongs" direktor Ormsten, ees viipab komandöri abi V. Puurand.

## "Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Bermuda ... 9. Jaapani kirjanik, romaani "Luitenaine" autor. 12. Theseuse poolt Naxose saarele maha jäetud teda abistanud Kreetta kuningatütar. 13. USA osariigi järgi nimetatud allveelaevatüüp. 14. Maaailma lõunapoolseimast linnast. 16. Aastakäik (lühend). 17. ... *marinus* – merisutt. 19. Mangaani sümbol. 20. Negeerima. 21. Vana kalendri järgi (lühend). 23. 474. a. e.m.a. purustasid sūrakuuslased ... laevastiku. 25. Väikesaar. 26. ...sadam – laevade varjumise koht. 28. Nutune. 29. Vice-Admiral (lühend). 30. Kõrgkool Eestis (lühendina). 31. Sama hääliku kaks varianti. 32. Vedeliga püüdev. 34. Hämune. 38. Lumeinimene. 39. Võimete ja omaduste kogum. 41. Ampersekundi tähis. 42. Lehekülje number (lühend). 43. Laht, india roosade pärlite peamine leiukoht. 46. Dieet (rootsi k.). 47. Sentimeetri tähis. 48. Mahutid laevades kergestirikneva kauba ja proviandi veoks.

ALLA: 1. Tallinna Vanasadama 12. kai. 2. Teleprogramm. 3. Teatud lastimine või lossimine reidil. 4. Itaallane "Ra-II" meeskonnas. 5. Neodüümi tähis. 6. Aleuutide suurimal saarel. 7. ...mees. 8. Mereäärne vojevoodkond Poolas. 9. Eesti purjetaja (1912–1991), kellest Anto Juske kirjutas raamatu (eesnimi ja nimi). 10. Vene lastekirjanik (1894–1959), temalt on eesti keeles ilmunud "Suurel mereteel" (nimi ja eesnimi). 11. Eesti Olümpiakomitee (lühend). 15. Eesti laulja (eesnime esitäh ja nimi). 18. Ürghiid germaani mütoloogias. 22. Inglise meresõitja ja polaaruurija (u. 1550–1605; eesnime esitäh ja nimi). 24. Uue ajaarvamise järgi (lühend). 27. "Äripäeva" lühend. 28. Kulliliste perekond. 33. Saar Tallinnas. 35. Öng (soome k.). 36. Suure külmutustraaleri tähistus vene keele kaudu. 37. Merre ulatuv maismaa osa. 38. ...käitur – laeva liikuma panev seade. 40. Tuberkuloos (lühend). 44. Ameriitsiumi sümbol. 45. Intelligence Department = salaluureosakond (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

# Kotermanni vastu ei saa

Ju on laevavaim raudlaevadegi ajal ametis. Miks muidu Ruhnu lähistel me vana tuttava, ilusa 38,7 m pika ja 9,02 m laia "Mercuri" neljatuhandesuksune peamasin üles ütles, nii et meie "Arno" pidi talle vastu minema ning koos tühja pargasega Pärnusse tooma. Siit aga poolenisti laaditud pargase Riiga viima.

Võib ju aimata, miks "Mercuril" nii juhtus, et kotermann omanikku karistada tahtis. Ju sellele laevale ikka aina piitsa anti nagu hobusele. Kõik kasumi nimel. "Mercur" on 36 aastat vana. Küllap metall väsis, kolvid-silindrid ei kannatanud seda valu välja ja hopsti! oligi kotermann sees. Ja kui tema kord tõesti masinasse sisse läinud on, ei siis niipea seda terveks saagi.

Enam pole sel laeval rootslasi, on poolakad. Vist ehk stressis, sest millal makstakse palk, ja kas sunnitud seisuaja eest üldse? Võtsid korra vett, see on kõõmes, ent kuuldavasti ei taheta ka sadamale maksta.

Sügisel veel uhkesti Rootsi lipu kandnud rootsi meeskonnaga laev sai talvel Norra lipu, norra kapteni ja poola meeskonna (ehk lipustati ilmselt ümber NIS-i, Norra II registri alla – *toim.*).

Ott Taul



"Mercuri" punasel korstnal on punane Norra lipp.



Pärnu unnikumpukseri "Rudolf" kotermann on ketikastis vist juba ära nälgunud.

# Taas "Undine"

24. mail oli see saksa purjelaev, mille meeskonnas enamikus mitte just kõige õnnelikuma elusaatusega noored seilavad, jälle kord Pärnus. Olen sellest alusest palju kirjutanud (näiteks vt. 16. juuli 1997 "Mere-meese"), aga tahaks veel kord. Kasvõi ühe kahemastilise ilu pärast.

Laevas olid jälle uued, kolmeteistneljateistkümneaastased noored, ja juhtkondki kõik justkui uus. Kuni üks nägu siiski justkui varasemast, veel Helga ja Stefanie ajast tuttavana mällu kerkis. Toodi jälle kord nn. humanitaarabi, vist kirikuinimestele. Et purjekal on primitiivne ahiküte, lubati poistel paras jagu kotitäisi lühikesi kuusehalge laeva viia.

Ott Taul



"Undine" on igapäiste raudlaevadele vahelduseks.

## Eelista Eestimaist!

19.–21. maini toimus üle mitme aasta Pirita jahisadamas meremess. Tähelepanuväärselt palju oli Eestis toodetud.

Kuigi väike, oli mess nagu olema peab: piletikassa, värvitrukis klants-paberil kataloogi, tooteid tutvustavate voldikute, telkpaviljoni ja avaväljapanekutega, kohviku ja loosimisega.

Väljapanek oli kõikehõlmav: purjehalist ja luksuskaatrist mereelektronika ja kalastustarveteni. Osalevaid ettevõtteid oli 30 ümber, ka külatajaid jagus. Huvitavaim ettevõtmine oli "Saare Paadi" kohapeal ehitatud 14-jalane puupaati, mis messi lõpuks kõigi pileti ostnute vahel välja loositi. Võitja asi, kas paneb paadile purjed, mootori või sõuab ise. Puupaate tehakse aga ka Hiiumaal Suursadamas, viidates koguni traditsioonile 1680. aastast.

Oma treileriga plastpaati kiitis kiilja põhja tõttu "Bella"-paadist etemaks Harjumaalt Kiili valla mees Aavo Jõeveer, kes polnud sõjaeelsest mereäärsest Kiili paaditööstusest kuulnudki. 4,4 m pikkune Kiili paat on "tänu ökonoomsele ja läbimõeldud põhjakujule väga kergelt vees libisev ja hästi laineid lõikav paat nii mootoriga kui ka aerudega sõites" ning "sobib eriti hästi Balti mere ja Peipsi järve teravas laines sõiduks". Ega paati proovimata keegi niikuinii usu.

Kõrval seisis jaht, mille kere valmistatakse Pärnus, sisustus aga Taanis. "Folkboot", mis ligi 60 aastat rahvapaat olnud, on äraproovitud mudel ja osalt Eestis tehtuna niiviisi tublisti odavam. "Materjalide puhul kere ehituses ei ole midagi kokku hoitud," lubab ehitaja "Folkboat Baltic".

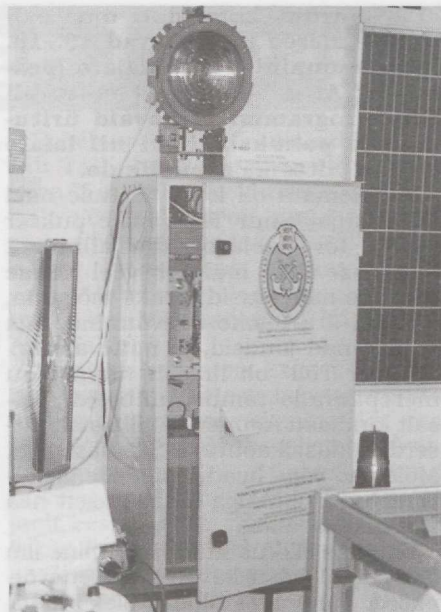
Messipaviljonis askeldavate "Saare Paadi" paadimeistrite kõrval võis leida meremärke ja tulesid tutvustava Eesti Veeteede Ameti, aga ka merelise suveniirikaupluse boksi.



"Saare Paat" viimistles paati kohapeal,...



... Pärnumaa "Folkboat Baltic" aga lõpetas Taanis.



Veeteede amet oli kohal nii stendide ja seadmete...



...kui ka laevaga, mis samuti Eestis tehtud.

Kai ääres olid vaadata piirivalvekaatrid O10 ja MP-29, puitpurjelaev "Martha" ning – oho! – lahtine valge nahkisuga luksuskaater "Princess V55". See tõenäoliselt kalleim eksponaat oli aga esimese messipäeva õhtuks juba müüdud. Kes ütles, et eestlane on praktiline? Oletatavat müügihinda 10 miljoni krooni ringis "Balti Merekaatrite" omanik Viktor Siilats ei kinnitanud. Ümber ka ei lükanud.

Messipäevil sõlmimata jäänud tehinguid aitab meenutada kuigi õhuke, siiski soliidne kataloog, mille tagaküljel propageeritakse ameerika moodi vesijalgratast ameerika nimega "Surfbike". Merepäästjail tasuks tootega tutvuda. **Madli Vitismann**

**Aavo Jõeveer demonstreeris Kiili paati koos treileriga.**

**P**ärnus korraldati oma esimesed merepäevad 15.–18. juunini. Korraldajate (peamiselt AS-i Vesivärv) mõte oli liita programmi erinevaid üritusi, mis pakuksid huvi nii laiale kui ka kitsamale publikule.

Kahtlemata oli kogu ürituse nael jäänõhkuja "Suur Tõll", mille pukser "Arno" tõi "paela otsas" Tallinnast Pärnusse. Kes mäletab veel nende päevade mereolusid, peaks mõistma, et tehti ära tõsine ettevõtmine. Aga kohale nad jõudsid, ja mitte asjata.

"Suur Tõll" oli ilmselt üks Pärnu merepäevade tõmbenumbreid. Teisalt kindlasti Ammende villa aiakontserdid, klassikaõhtu ja Straussi gala. Mõlemad väga heade esinejate ja väljapeetud publikuga omapäraselt hea akustikaga aias.

Kahjuks rikkus külm ja tuuline ilm ära paljud hästi kavandatud ettevõtmised. Paremates oludes oleks kindlasti olnud igasugust publikut ja kaasalõõjaid rohkem ning energilisemaid. Aga näiteks laevad huvi- ja publikupuuduse üle kaevata ei saanud.

Siis, kui sadamaväravad külalistele lahti tehti, algas tõeline võidujooks: poisikesed tormasid, kes "Suure Tõllu", kes mereväe "Ristna" poole: et oleks esimene, saaks kohe laeva peale ja ei peaks teiste järel sabas seisma. Uskumatu, aga tõsi: pärnakate ja ilmselt ka nende külaliste huvi ajaloolise laeva vastu oli ülisuur. Muuseumirahvas tegi esialgseid kokkuvõtteid ja arvas, et neid, kes laeval käisid, võis olla vähemalt kolm tuhat. Ka suure velle kõrval seisnud väike sõjalaev "Ristna" ei suutnud kõiki huvilisi peale lasta, sest nad lihtsalt poleks ära mahtunud. Nii seisis lühemat aega avatud "Ristna" juures pidevalt järjekord ja "Suur Tõll", mis külastajaid rohkem mahutas ning pikemat aega avatud oli, suutis alles õhtuks kõik soovijad peale lasta.

Ära unustada ei tohi ka piirivalvelaeva PVK-017, mille meeskonnal oli "Valmidus nr. 2" ja seetõttu vähe erinev päevakorraldus. Kui sadama oma "Arno" pääste- ja tuletõrjeõppuse ajal oma veekahuri mängima pani, oli rahvas jällegi kohe laevade juures. Ei peletanud eemale seegi, kui tihedalt

# Pärnu Merepäevad

"Suure Tõllu" reelingu ääres seisev, enamasti noorem publik paar korda ka korralikult üle "kustutati".

Jääb öelda, et laevadel oli tõesti Pärnu (sadama-, hansalinna jms.) elanike jaoks kindel tõmme. Rääkimata majanduslikust tähtsusest. Lisaks laevadele oli silla juures kai peal tavapäraselt laadamelu, kontserite, lasteüritusi. Jahtklubi sadamas veel lisaks. Omamoodi tunde löi see, kui vaatasid mõnusalt rulluiskudel ringituulavat organisatoriteperet, tutiga madrusemütsid peas. Ja asjad sujusid, ainult kui ilmataat oleks vähegi sallivam olnud.

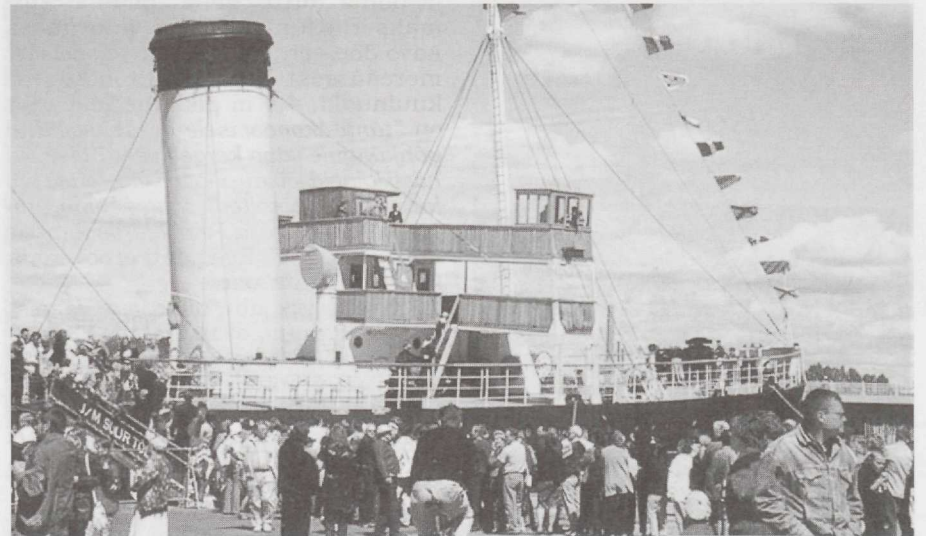
Jaanus Mikk organisatorina arvas lõpuks, et hoolimata halvast ilmast jättis esimene Pärnu merefestival jälje maha, teade sellest läks ka kaugemale ning kohe-kohe alustatakse järgmise aasta ettevalmistusi.

Meil jääb siit veel oodata, kas "Suur Tõll" enam ikka Tallinna tagasi tuleb.

Reet Naber



"Arno" pääste- ja tuletõrjeõppusel võisid pealtvaatajad märjaks saada.



"Suur Tõll" ei suutnud kõiki huvilisi mahutada.



Huvilisi jagus ka "Ristnale".

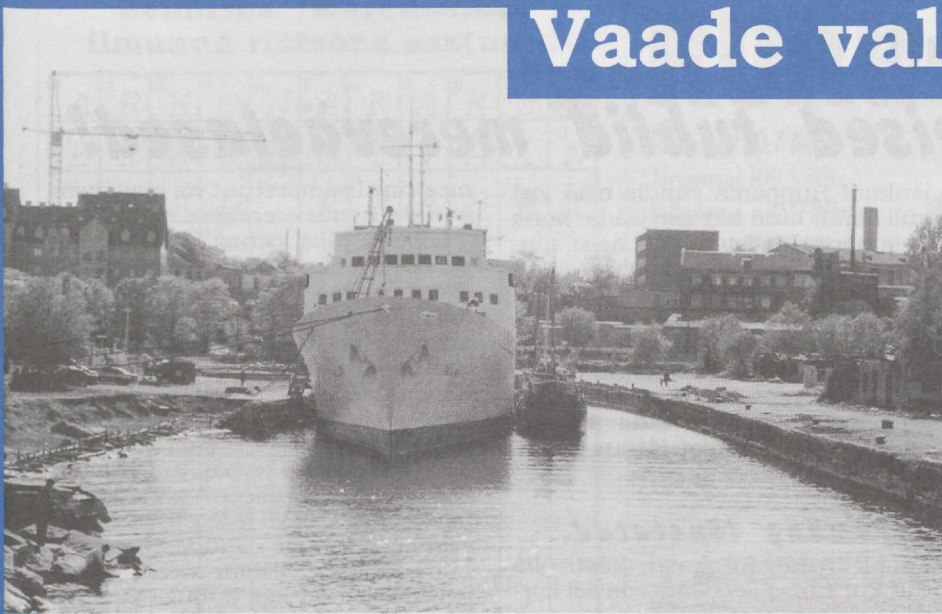
## Rahvarohke "Suur Tõll"

### Pressiteade

15.–18. juunini Pärnu Merepäevade dominandiks oli 86-aastane jäämurdja "Suur Tõll". Aurikut külastas Pärnu sadamas üle 10 000 inimese, kuigi meie väärikaima merendusmälestise renoveerimine on algusjärgus. Meremuuseumi halduses oleva riigilaeva asukoht Tallinnas on endiselt ebamäärane. Olude sunnil ja pärnulaeste heatahtliku huvi toel jäi "Suur Tõll" Pärnu silla kõrval külastajatele avatuks esialgu vähemalt jaanipäevani.

20. juuni **Eesti Meremuuseum**

# Vaade valge laevaga



Keset Kalasadamat seisab noortelaevastik, ...



...kai on aga varasemast veelgi rohkem kokku vajunud.



Vaade valge laevaga on ent suvel mõjus.

Reisilaev "Tallinn", mis nüüd kuulub Tallinna Noorsooametile, kolis koos "Suurlahe" ja "Jukuga" kesklinnale lähemale ja on nüüd noortele paremini kättesaadav. Keset Kalasadamat, kuigi laevast lühema kai ääres, jätab valge laev meeldivama mulje kui Miinisadamas. Kapten on Aivo Takking.

Ringitöö kuraatori Eugen Olle sõnul kavatsetakse osa laevast muuta kõigile avatud noortekeskuseks, osa aga jätta merendushuvilistele süvitsi tegutsemiseks. Sügisel tulnud huvilistelt 610 sooviavaldust, enamjaolt eesti lastelt. "Suurlahel" jätkatakse linnaraha toel suviste viiepäevaste meresõidulaagrite traditsiooni.

Roolikambrisse tahetakse panna valmendi, masinaruumis on kaks korras diiselmootorit, ka dokiremont on tehtud. Eugen Olle sõnul nähakse võimalust pärast ruumide ümberehitust pakkuda ka koolitusteenust täiskasvanuile ning miks mitte muutada meremeeste täienduskoolituskeskuseks.

13. juunil kirjutas ETA teatel Tallinna linnapea Jüri Mõis alla lepingule Kalaranna ASiga, mille kohaselt noortelaevastik "Tallinn" võib kaks aastat seista Vana Kalasadama kai ääres. Samuti kirjutati suurärimehe Ernesto Preatoniga alla hea tahte lepingule Tallinna noortelaevastiku ja Ilmarise kvartali elanikkonnaga edaspidise koostöö arendamiseks.

Noortelaev asub Linnahalli juures Vanas Kalasadamas aadressil Kalaranna 1, kus käib remont maksumusega miljon krooni, mida ETA teatel finatseerib riik ja Tallinna linnavalitsus. Lepingutele kirjutasid alla Tallinna linnapea Jüri Mõis, Kalaranna AS-i juhatause esimees Andrus Laurits ning suurärimees Ernesto Preatoni.

Tallinna Linnavalitsuse õigusnõunik Kalle Liivi sõnul erastas Ernesto Preatonile kuuluv äriühing Vana Kalasadama maa ostueesõigusega kui krundil asuvate ehitiste omanik. Tegu ongi kindlal aadressil asuva krundi, mitte sadamaga.

Kalle Liivi selgituse kohaselt on rajatiste registreerimise õiguslik regulatsioon seni puudulik. Kail eraldi hinda ei ole, kuid asjaõigusseaduse § 103 kohaselt ulatub kinnisomand rannajooneni. Meri kui *pinnavorm ja seda täitev veekeogu* (on niisugune definitsioon) kuulub riigile. Sadamat sellel aadressil ei ole, seda tuleks alles moodustama hakata. Olgugi mälestus Kalasadamast ja Kalarannast sama vana kui eelmistel sajanditel iga sõja ajal maha põletatud Kalamaja eeslinn.

Madli Vitismann

## kirjad Taanimaalt ②

# Ahoi, kõik teised tublid mereväelased!

Kuidas läheb? Kas Eestimaal on kena kevade juba saabunud? Olen elusalt ja enam-vähem tervelt (kui välja arvata sinikad ja vesiville täis jalad) tagasi tsivilisatsiooni rüpes.

Nädalane juhiõppus metsas on niisiis seljataga. Nagu sellest võib järeldada, taanlased mitte ainult ei lobise (nagu mõned meie *macho*-poisid näikse arvavat), vaid ka tegutsuvad. Nii saadavad nad juhiks (kes see allohvitser/ohvitser muud on kui juht) õppijad tavaelust erinevaise tingimustesse liidriomadusi testima. Peale selle pööravad taanlased suurt tähelepanu ka meeskonnatöö õpetamisele. Seetõttu jagati seersandikoolis õppivad 51 inimest 7-liikmelistesse rühmadesse, eestlased-taanlased läbisegi. Rühmade kokkupanemisel arvestati, et kokku satuksid võimalikult erineva füüsilise taseme ja mõttelaadiga inimesed – põhimõttel: rühm on just nii tugev või nõrk kui tema kõige nõrgem lüli. Iga rühmaliige sai olla rühma juht 6-tunniste perioodide kaupa.

### Metsanädala

sisse oli lõikutud ka kavalaid trikke, mis nõudsid nii mõneltki tugevat eneseületamist. Paljud avastasid eneses ressursse, mille olemasolust varem aimugi polnud.

Niisiis algas juhiõppuse nädal esmaspäeva hommikul värskendava suplusega aprillikuises Läänemeres. Nähes sadamasse jõudes eelmisi rühmi ca 5 m kõrguselt laevatekilt supelriietes merre hüppamas, mõtlesin – see ei saa võimalik olla! Ka siis, kui juba, ujumistrikoo seljas, kargesse aprillihommikusse välja laevatekile lippasin, oli endiselt peas vaid üks mõte – see ei saa ometiigi võimalik olla!

Aga sai! Ronisin kribadi-krabadi teiste järel ülemisele tekile, turnisin pikemalt mõtlemata üle reelinguääre ja hüppasin, jalad ees, merre. Jäises vees pinnale mullitades pulbitses minus üksainus suur rõõm – ära tegin! Juhuu!

Alles kibekähku lootsiredeli juurde ujudes hakkasin tundma vee külmust. Suu soolast vett täis, võtsin laevatekil külmaveevoolikust dušši, mis mereveega võrreldes enam kuigi külm ei tundunudki, ja lippasin rieta. Kõige mõnusam selle protseduuri juures oli aga teadmine, et mitmedki meesolevused, kes siiani oma musklite rammu kõige ülemaks olid pidanud ja ennast julgeteks sõjameesteks tituleerinud, värisid hüppamise eel nagu väiksed valged

jänkud! Hüppama sundis neid vist küll ainult hirm häbisse jääda, kuna isegi nõrgad naisterahvad neist siinkohal vapramad olid olnud.

See aga oli alles algus! Esimene päev jätkus “sõjategevusega”, kus eestlased pidid panema “lõhkekehad” “vaenlase” elutähtsate objektide külge ning taanlaste ülesanne jällegi oli seda takistada. Pauke, suitsu ja täristamist jätkus pimedani.

### Sõjamäng lõpetatud,

topiti meid autokasti, kästi olla vait kui sukad ja oodata edasisi korraldusi. Istusime ja ootasime oma saatust. Teadmatuse edasise ees oli juhiõppenädalasse planeeritud kui üks stressi tekitamise elemente. Ja siis hõigati välja kaks esimest nime, mina üks neist kahest.

Saime kokku oma taanlastest rühmakaaslastega ning ööpimeduses ei seletanud silm algul nägema kamufleeritud nägusid, hakkasin aga juba aimama – kõik 5 olid naisterahvad! Niisiis rühma oli pandud 6 naist ja 1 nõrkadevihkaja meesterahvas!

Saime kätte legendi, mille järgi pidime järgneva 4 öö ja päeva jooksul varjatult ringi liikuma “vaenlase” hõivatud maa-alal, vältides kontakte “vaenulike” jõududega ning liikudes sõbralike agentide antud koordinaatide järgi ühest kontaktpunktist teise, täites teel antavaid ülesandeid. Lahkumiseks aega 5 minutit, märkisime kaardile esimesed koordinaadid, vinnasime selga oma hiiglasuured seljakotid ja asusime ööpimeduses teele.

Selja tagant vaadates ei paistnud õblukesed naisterahvad oma koorma tagant väljagi ja tundus, nagu liiguskid mööda teeserva jalgadega seljakotid. Teekond kulges algul aeglaselt ja vaevaliselt, kuna kinnivõtmise hirmus tuli iga läheneva auto eest kõhuli kraavi varjuda ja sealt raske kandamiga üles ukerdamisega oli naisvõitlejail omajagu tegemist.

Nälg kõhtu näpistamas, sumpasime soos ja müttasime mülkais – viimasest söögikorrast oli möödunud juba oma 18 tundi ning reeglite järgi oli kaasa lubatud võtta vaid vee-pudel ja 7 pakki teed, kakaod või puljongit. Maha tuli jätta ka kõikisugu mõnuained, nagu näiteks tubakatooteid ja šokolaad. Reeglite rikkumise eest ühe isiku poolt ähvardatuks tervet rühma karm karistus, milleks võis olla varasemate aastate kogemuste järgi näiteks 10-kilo-

meetrine lisamarsruut või magamiskottide konfiskeerimine.

Lõpuks, juba lootust kaotamas pimedas Taanimaas öös õiget kontakti leida, nägime eespool punaseid signaaltulesid helendamas. Meie rõõm aga oli olnud enneaegne! Ees ootas “mineeritud” kallastega oja. See tähendas seda, et teisele poole saamiseks oli vaid üks võimalus – koorida ennast paljaks ja sumbata kogu oma telkmantlisse pakitud kraami ees ujutades 25 meetrit piki jääkülma veekogu. Lõdisedes juba jäises aprilliõös lahtigi riietudes, ei tahtnud edasise peale mitte mõeldagi. Taganeda polnud aga kuhugi! Õppuse läbimise üks tingimusi oli, et kui üks rühmaliige hüppab alt ära, langeb kogu rühm välja. Seega tuli kogu rühma nimel oma isiklikust külmakartusest üle saada ja julgelt oja hüpata!

Küll oli külm, vastik ja mudane! Nii kiiresti riietunud aga, kui ojast välja saades, pole ma vist oma elus kunagi varem! Niisiis, hoolimata külmast, näljast ja väsimusest – olime tegutsenud juba 24 tundi järjest – jätkasime rännakut “vaenlase” maa-alal, südames hingitsemas lootus, et järgmise kontaktini on vaid 5 km jagu maad ja siis võib juhtuda, et saab magada!

Teekond läks aga päris vaevaliselt, kuna maastik selles Taanimaas kandis on Lõuna-Eestile sarnaselt künklik. Seljakott tundus muutuvat üha raskemaks ja raskemaks ning kohmakais sõdurisaabastes ärahõõrdunud jalgu jaksasime veel vaevu mäest üles vedada. Küngaste taga aga haletas kaunis kevadine varahommik ning linnud alustasid oma kontserti. Järjekordse künka tippu tõustes nägime all orus seismas päästvat “agenti”. Viimast jõudu kokku võttes vedasime ennast kohale ning järgnes kohutav pettus! Selgus, et telkimismiskohani on veel kolm kilomeetrit!


Need kolm kilomeetrit tundusid vist kõigile pikimad kogu elus. Lisaks kõigile kannatustele eksisime õigelt teelt ja tampisime ringi mitu lisakilomeetrit. Hoolimata sellest, et vilid valutasiid ja jalad tundusid tuimad, ei virisenud aga keegi ega teinud rühmaliidriks eksimise pärast etteheiteid. Jõudnud lõpuks kauaoodatud sihile, varisesime magama nagu kotid, aga kauaoodatud und polnud antud meile pikalt. Vaid mõned tunnid puhkust ja ees ootas uus teekond.

15. aprill

Järgmise korrani,

**Merike**

## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	A	2	R	3	K	4	O	5	N	6	A	7	K	8	A	9	K	10	U	
11	B	E	R	I	N	G	I	V	Ä	I	N									
13	A	G	A	D	I	R	R	A	B	A	T									
16	L	I	M	U	S	E	D	M	I	K	M									
20	U	S	E	D	A	G	E	E	V	A										
24	S	T	R	A	M	A	V	R	A	A	L									
26	E	E	S	M	A	A	Ä	I	G	N	A									
29	K	R	O	A	A	T	I	A	L	A	I									
33	S	T	A	R	L	O	L	Z	E	U	S									
37	O	O	K	O	I	L	A	O	O	D	A									
41	O	N	U	K	I	E	L	V	K	I	R									
46	T	N	S	O	T	K	E	A	S	D	V									

PAREMALE: 1. Arkona. 7. Kaku... 11. Beringi väin. 13. Agadir, Rabat. 16. Limused. 18. Mik, M. 20. Used. 21. Age. 22. Eeva. 24. Stram. 25. Avraal... 26. Eesmaa. 28. Äigna. 29. Kroaatia. 32. Lai. 33. "Star". 34. Lol... 35. Zeus. 37. Oo. 38. Koi. 39. Lao. 40. Oda. 41. Onu. 42. Kiel. 44. Vk. 45. Ir. 46. TN. 47. Sotkea. 48. SDV.

ALLA: 1. Abalus. 2. Registertonn. 3. Kramer, S. 4. Oid. 5. NN. 6. Agregaatorilek. 7. ... Kirdeväila. 8. Avameri. 9. Käbi. 10. Ui. 12. NT. 14. Isamaaliit. 15. Akvanaudid. 17. Uda. 19. Malai. 23. "Eagle". 26. Eksoot. 27. Maroko. 30. o. a. 31. "... Azova". 36. Sarv... 38. Kus. 40. Oks. 43. Le ...

# KUKU

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



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

# MERETUND



## Laev-restoran

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

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

Tel 6623777, Fax 6318444

Eesti  
Meremuuseum  
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon  
Eesti merenduse ajaloo

Näitused

"Poolusest pooluseni"  
ajaloomuuseumi

geograafilistest kaartidest  
Operatiivteabe stand

"Lennuki" ümbermaailmareisist

Avatud K - P kl. 10 - 18

Telefon 6 411 408

Aurik-jäämuraja "Suur Tõll"

Pärnu kesklinna sadamas

avatud kell 12 - 20

Suletud esmaspäeval

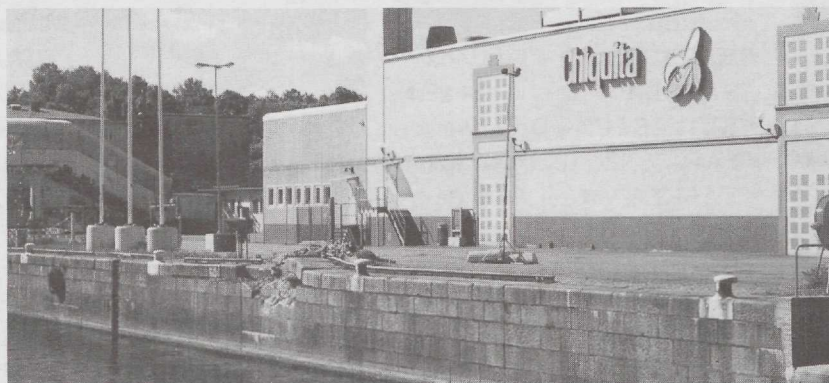
Telefon 251 60 134

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas (Regati pst. 1)  
avatud kell 10 - 18

Suletud esmaspäeval ja reedel

Telefon 6 398 024



Newtoni III seadus, et igale mõjule leidub vastumõju, rakendus Stockholmis Vabasadamis isearalikul kombel. Nimelt ei piisanud "Palanga" sildumisel avaldatud mõjule tahatud raudkivi plokkidest kai vastumõjust ning kivid paiskusid kaist välja, kail olnud rööbas lahknes kaheks kaunitult keerduvaks lokiks ja banaanilaos kurdetavat koguni seinat tekkinud prao üle.

Madli Vitismanni foto

27. juunil seisid  
AS Tallinna Sadam  
sadamates:

## Kes meil käivad

### Vanasadamas

"Baltic Horizon" (Malta) – laadib malmi  
"Timber Express" (Belize) – laadib  
saematerjali

"Turkus" (Küpros) – laadib paberit  
"Sevilla Wawe" (Küpros) – laadib alumiiniumi  
"White Sea" (Norra) – laadib masinaid ja  
seadmeid

### Muuga sadamas

"Sitamona" (Norra) – laadib naftatooteid  
"Creole" (Malta) – laadib naftatooteid  
"Sheksna" (Vene) – laadib laudu ja prusse  
"Hampoel" (Küpros) – lossib otra  
"Bonzita" (Panama) – laadib vanametalli  
"Minerva Concert" (Malta) – laadib  
naftatooteid  
"Kessel"+"Eustace" (USA) – lossib nisu

### Paljassaare sadamas

"Mika" (Küpros) - lossib maltoosat  
"Bugulma" (Vene) - lossib anoodiplokke  
"Baltiyskiy-108" - laadib saematerjali  
"Tamula" (Eesti) - lossib kala

### Paldiski Lõunasadamas

"Suna" (Vene) – laadib vanametalli

Eesti Merelaevanduse  
laevade asukoht  
27. juunil

## Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" – teel Itacotiarast  
Anaconasse  
"ALEKSANDER KOLMPERE" – Volosis  
"GUSTAV SULE" – teel Kaplinnast  
Yokohamasse  
"HARJUMAA" – Tunises  
"SAKALA" – teel Gabesist  
"KUIVASTU" – Doulas  
"LARISSA" – teel Dakarist Doulasse  
"VALKLA" – teel San Pedrost Las Palmasesse  
"KLOOGA" – teel Monfalconest  
"SOODLA" – teel Pärnust Skognisse  
"LEHOLA" – Marseilles's  
"LEILI" – Marseilles's  
"LEMBITU" – Liverpoolis  
"VARBOLA" – Heyshamis  
"HAAPSALU" – Helsinkis

"CALIBUR" – teel Muugalt  
"NARVA" – Rostockis  
"RAKVERE" – teel Muugalt Københavni  
"TRANSESTONIA" – teel Blyth'ist Århusi  
"TRANSBALTICA" – Helsinkis  
"DIRHAMI" – Stockholmis  
"KALANA" – Muugal  
"KURKSE" – Rotterdamis  
"MUUGA" – teel Antwerpenist  
"VIRTUSU" – teel Helsinkist Felixstowe'sse  
"KAPTEN KONGA" – teel Muugalt Ghenti  
"KAPTEN VOOLENS" – teel Husnesist  
Rostocki  
"MEHAANIK KRULL" – Warrenpointis  
"NEPTUNIA" – teel Folkestone'ist  
"ABRUKA", "MUHU", "VAINDLO", "VILSANDI",  
"VALGA" ja "VILJANDI" – laevapereta rendil