



Ilmub alates  
1989. aastast

XI aastakäik

Nr. 19 – 20 (219 – 220)

November – detsember 1999

Hind 14 krooni

# MEREMEES





"Meremehe" ilmumist rahastavad:



EstLine



Linda Line





# M E R E M E E S W E B E E S

Nr. 19 - 20 (219 - 220)

November - detsember 1999

## PAKUME LUGEDA:

Milleks tonnaažimaks?	4
Narkokaubandus - merelaevanduse nuhtlus	5
REEDERIJUTT	
Millalgi väsib ettevõtja lipu lehvitamisest	6
Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni mereseksiooni esimene istung	9
SADAM	
Arvamus Saaremaa looderannikule jäävaba süvasadama asukoha valikul	10
AS-i Reldor kai on avatud	11
MEREHARIDUS	
Õppur peab isiklikult vastutama	12
Milleks merekoolile <i>Concordia</i> ?	14
Veel merehariduse ümberkorraldamisest	17
Tallinna Merekoool - 80: <i>Navigare necesse est</i>	17
AJALUGU	
"Juhani" Roots	18
Rannaehitised II	25
Koostööst merekaitsel	29
100 aastat vanemveebel Jakob Väina sünnist	31
MEREPÄÄSTJA	
Kiirreageerimispaat	19
Laupäeval, 13-ndal	20
Kelle peale meremees loodab?	23
Kalapüügihooaja juhtumisi	24
MEREVÄGI	
NATO miinilaevad Tallinnas	26
"Baltron Passex '99"	28
21. novembril on Eesti Mereväe aastapäev	30
"Meremehe" ristsõna	31
PAADID	
Paadid võistlevad messil	32
Luksusjahtidega üle ookeani	34
Probleem-aastalõpumõtisklus	35
SELTSIELU	
Piirivalvemuusika	36
Eesti Kaptenite Klubis	37
Sõdiva maa lipu all III	38

Esikaanel: Tänavune uudislaev, esimene autokatamaraan Eesti lipu all "AutoExpress" sõidab jõuluni.

Madli Vitismanni foto

### Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Vastutav toimetaja Madli Vitismann  
Postiaadress:  
Pikk 70, 10133 Tallinn  
Käsiposti postkast:  
Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja  
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)

## "Meremehe" tellija!

### Kodumaal

Ära unusta oma tellimust si-  
dejaoskonnas uuendada!

**Tellimishind 12 kuuks 130 krooni.**

Tellimiskataloogis leiad "Meremehe" ajalehtede loetelust, indeks 69859.

Tuleval aastal ilmub 10 numbrit "Meremeest".

### Välismaal

Pöörduda aadressil:

"Meremehe" tellimus  
Eesti Meremeeste Liit  
Pikk 70  
10133 Tallinn

### Aastatellimuse hind

Põhjamaadesse 300 krooni  
mujale 350 krooni

## "Äripäeva" "Top 100"

Merendusettevõtteid on mulluste tulemuste põhjal koostatud "Top 100" hulgas peaaegu kümnendik:

- 8. Balti Laevaremonditehas
- 19. Peipsi Trade
- 25. Eesti Merelaevandus
- 68. Tallinna Sadam
- 75. Eesti Mereagentuur
- 77.-78. Hansatee
- 84.-85. Loksa laevaremonditehas
- 93. Denato.

"Top 100-s" on ka Pakterminal (2., kasumilt 1.), N-Terminal Grupp (52., rentaabluselt 2.) ja Kunda sadama omanik Kunda Nordic Tsement (64.-65., kasumi kasvult 7.).

Üle miljardise käibega esikümnes on Hansatee Grupp ja Eesti Merelaevandus. Käibe esisajas lisaks neile Tallinna Sadam, "Estline", Eesti Mereagentuur, Balti Laevaremonditehas, "Viru Rand", "Hiiu Kalur", "NT Bunkering". Üksnes eelnimetatute mullune kogukäive oli 6,021 miljardit krooni.

Kasumi järgi on esikümnes Eesti Merelaevandus, Balti Laevaremonditehas ja Hansatee Grupp. Kasumi kasvu poolest on esimene Eesti Merelaevandus. Rentaablus on esikümnesse toonud Balti Laevaremonditehase, varade tootlikkus aga mitte ühtki merendusfirmat.

"Äripäev", 24. november

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

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



# Merenduspoliitika nõupidamine

16.–17. novembril arutati Eesti merenduspoliitika väljakujundamise erinevaid aspekte Eesti Mereakadeemia Luise tänava koolihoone saalis. Nõupidamise kutsusid kokku Eesti Teede- ja Sideministeerium, mereakadeemia, laevaomanike liit ja Hollandi Transpordiministeerium ning Laevanduse ja Transpordi Kolledž.

Esimesel päeval avas ürituse majandusminister Mihkel Pärnoja, kes väljendas arvamust, et tugev mere-transport soodustab Eesti kaupade konkurentsivõimet ning et eesmärgiks peaks olema Eesti laevadel Eesti sadamaid läbivate kaubavoogude kasv.

Ton van Essen Rotterdami Laevandus- ja Transpordikolledžist tutvustas rahvusvahelist konteksti ning hol-

landlaste kogemust oma merenduspoliitika kallal pidevalt töötada ja seda täiendada, mis ka tuntavat kasu on andnud.

Välja toodi teede- ja sideministeeriumi (T. Hinno), majandusministeeriumi (I. Jakobson) ja rahandusministeeriumi (I. Vanasau) seisukohad merenduspoliitika suundumuste kohta. Juttu oli ka Tallinna Sadama ja sadamate osast üldse meremajan-

duses. Praktilise poole pealt esinesid laevaomanike nimel Viktor Palmel ja ametiühingute poolt Jüri Lember.

Teine päev kulus peamiselt omavahelistes aruteludes ning rühmatööks. Ton van Essen võttis peacesmärgi kokku: vaja on omavahelist arusaamist ja kokkulepet, milleta ei ole võimalik ka poliitikutele merenduspoliitika vajalikkust selgitada. Teede- ja sideministeeriumi merendusosakonna juhataja Tõnu Hinno kommenteeris, et töö Eesti merenduspoliitika täiustamise kallal jätkub.

Reet Naber

## Milleks tonnaažimaks?

Eesti Laevaomanike Liidu president REIN MERISALU, mida täpselt tonnaažimaksu all silmas peate ja mis otsarve sel oleks?

Novembri keskel on tõenäoliselt esimene selleteemaline etteaste: mereakadeemia Luise tänava saalis toimub seminar, kus esmakordselt näeb paberikandjal ilmavalgust *Merenduspoliitika 2000 ja sealt edasi*. Selles esineb ühe mõttena ka tonnaažimaks. See on Euroopa Liidu soovitusel rakendatud väga paljudes liitu kuuluvates maades; lähemal ajal viidavat sisse ka Soomes. See tähendab, et vastavad ettevõtted vabastatakse täielikult tulumaksust ja need maksavad riigimaksu sõltuvalt oma kogutonnaažist. Olgu sel ettevõtte tulu, kahjum või mis iganes – maksab ikka ühtmoodi. Näiteks Lätis on see 1 USD tonnilt. Mingeid täiendavaid eesmärgi sel tonnaažimaksul ei ole.

**Nii et ei mingit seost meil 20ndail aastail kehtinud samanimelise maksuga, millest finantseeriti Meremeeste Kodu ning kavatseti rahatuge pakkuda ka merekultuurile?**

Ei mingit. Probleemi, kust merekultuur raha saaks, on ka arutatud. On olnud mitmesuguseid mõtteid, ka see, et teha merehareduse ja -kultuuri fond. Hull lugu on aga see, et fondid on küll head asjad, aga ressursid on ikka üks ja seesama. Laevaomanikud on praegu päris tugevalt koormatud igasuguste fiskaalmaksudega jne. Majandusliku surutise tõttu on väga raske leida ressursse muudele valdkondadele.

Järgmisel aastal on Eesti merenduses ilmselt oodata väga tugevat pankrotilainet. Loodetakse meeleheitlikult, et turg tõuseb, prahihinnad tõusevad, aga seda ei ole kusa-gilt näha. Kohe on detsember, aga prahihinnad on ikka väga all. Olen pessimistlikul arvamusel, et järgmisel aastal mingit väga tugevat tõusu olla ei saa.

**Agatonnaažimaks võtab laevaomanikult palju kindlamini raha ära: tulumaksu ei pea maksma, kui tulu ei ole?**

Päris nii ei tule välja. Uut tulumaksuseadust, mis nagu vabastab ettevõtte üldse tulumaksust, nimetaksin propagandistlikuks trikiks, sest selles on tulumaksubaas lihtsalt laiail viidud ja tulumaksustamine toimub teistsugusel viisil. Ega riik loll ole, et oma raha kätte saamata jätab. Tulumaksuvaba on vaid see osa, mis läheb investeringuteks.

Saatsin rahandusministeeriumile ja riigikogule ettepanekuid nii käibe-kui ka tulumaksu kohta, mis võetigi

arvesse. Tulumaksuseaduse eelnõus sätestatakse, et madala maksumääraga territooriumil asuvate juriidiliste isikute maksustamise korda ei rakendata neile, kes saavad tulu kaupade tootmisest. Meie meelest on siin jäetud arvestamata teatud majandustegevuste eripära, näiteks laevandus.

Meie ettepanek: madala maksumääraga territooriumil asuvaks ei loeta sellist juriidilist isikut, kelle aastatulust üle 50% on saadud:

- eelnimetatud juriidilise isiku asukohamaal kaupade tootmisest või
- nende omandis ja juriidilise isiku asukohamaal registris olevate laevade prahtimisest.

Kui niisugust muudatust vastu ei võetaks, siis paljud ettevõtted, sealhulgas *Hansatee*, *Eesti Merelaevandus* ja muud lõpetavad tegevuse, sest pole mõeldav tegutseda, kui rakendatakse nimetatud seadusesätet muutmata kujul.

Tahetakse ära kaotada "Laeva asjaõiguseaduse" §3, kus kinnisvaraks loetakse 9 m pikemad laevad. Kui laev muutub kaubaks, siis toob see automaatselt kaasa kaubakäibe maksustamise ja igasugused täiendavad kulutused. See on üsna ohtlik asi. Riigikogu liikmed teavad hästi, kuidas on vaja lehma lüpsata, taimi kasvatada või ajalugu õpetada. Aga mis on meremajandus, sellest ei tea keegi õieti midagi. Rahandusministeeriumiski ei saadud üldse aru, mida tähendab sõna *prahtimine*. Meil on kõvasti vaja lobitööd teha, et tutvustada, mis asi on merendus.

### "Sadamamaksude tariifi seadus" §15:

*Maks Merimeeste Kodu heaks võetakse kahe marga suuruses iga neto registertonna pealt, ainult esimeses vabariigi sadamas ühe ja sellesama kalendriaasta jook-sul ainult üks kord.*



# Narkokaubandus — merelaevanduse nuhtlus

Illegalseid narkootikume on nimetatud XX sajandi suurimaks sotsiaalseks tõveks. Kõik märgid osutavad, et see masendav tendents jätkub ka järgmisel sajandil.

Eri riikides luuakse üha rohkem seadusi, mille abil püütakse tõkestada narkokaubandust ja karistada neid, kes on selle illegaalse äriiga seotud. Mida rohkem nähakse valitsuste tasemel vaeva narkokaubanduse takistamisega, seda leidlikumaks muutuvad narkootikumide vedajad.

## Suur äri

1998. aastal tegi Suurbritannia välisminister Robin Cook Europarlamentidele teatavaks, et ebaseaduslik narkoäri on oma 400 miljardi dollariise aastakäibega naftatööstuse järel teisel kohal maailmas. Kõigist preventiivsetest ja tõkestavatest meetmetest hoolimata jätkus selle õitseng kõikjal.

Narkokartellid on tänapäeva äri maailmas ühed suurimad tegijad ja nagu äris kohane, teevad nemadki äriplaane. Neil on suhteliselt lihtne turgtur paika panna, leida toorainetele tootjad ja lasta valmistada turustatav toode. Kartellidel on oma meetodid, mis tagavad raha laekumise. Äärmise leidlikkusega liigutatakse suuri summasid üle terve maailma, et kõikvõimalikke finantsasutusi niipidi vedades oma kasum kätte saada. Ent narkoäril on üks nõrk lüli – toodete transportimine. Selles on kartellid haavatavad ja kannavad kõige rohkem kaotusi.

Ka kulude-tulude vahekorrale mõeldes annab parima tulemuse preventiivsete löökide suunamine sinna, kus kaupa toimetatakse tootjalt tarbijale. Seega tõuseb transport paratamatult nii narkokartellide kui ka valitsuste tähelepanu keskpunkti. Et 70% maakerast on vee all, on laevad illegaalsete narkootikumide põhivedajad ja laevade omanikud tahtmatult kogu selle mõllu keskpunktis.

## Tuhat ja üks peidikut

Juhtumeid, mil aluse kapten või omanik oleks oma laeva tahtlikult kasutanud illegaalse narkotranspordi vahendina, on vähe. Küll on aga suur ja üha kasvav nende laevade arv, mida sel eesmärgil kasutab keegi muu. Süütuks merelaevandusest on saanud narkokaupmeeste ja valit-

suste väga keeruka ja halastamatu võitluse tallermaa.

Iga alus pakub narkootikumide smugeldajaile terve hulga võimalusi. Parda äärde pääsemine ei ole probleem, sest juurdepääsu põhjalik valvamine on raske. Tavaliselt on just merepoolne parras üpris kaitsetu. Laeva sisemus on iga smugeldaja unistus, täis kõige varjulisemaid raskesti avastatavaid peidupaiku. Ebaseadusliku laadungi peitmisel on piiravaks teguriks vaid juurdepääsetavus ja operatsiooniks kuluv aeg.

Smugeldaja jaoks on laeval paiknev kaup väga atraktiivne peidik, mis võimaldab suuri koguseid illegaalset ainet ettemääratud sihtpunkti toimetada. 60% kõigist laevadelt leitud narkootikumidest on kätte saadud konteinerite ümberehitamisel tehtud peidikutest või kauba sisse peidetuna.

Narkootikumide peitmiseks on võimalik kasutada mistahes kaupa. Tänapäeval analüüsivad taibukad ajud läbi kõik laevale mineva, et teha kindlaks, mis sorti laadung sobib selleks eesmärgiks kõige paremini. Kui narkootikume ei ole võimalik panna ametliku lasti, näiteks puuviljade, mööbli või prilliraamide sisse, siis on võimalik võltsida või narkootilise ainega immutada ka pakendi materjali.

Suurele riskile vaatamata hiilgavad oma leidlikkusega keelatud ainete peitmisel ka meremehed. On leitud näiteks kokaiiniga täidetud aerosooli- või šampoonipudeleid, heroini- ja tombokeesi hammaste kuldkroonide taga, hašišiga täidetud kummikuulikesi punase veini pudelites, audiovideotehnikasse peidetud heroini. Narkootikume on peidetud ka puuviljadesse.

## Seadusandlus juurib probleemi välja?

Järjest tugevneb eri riikide seadusandlus, mille alusel karistatakse narkootikumide tarnimisega seotud isikuid. Et üle 40% ebaseaduslikest narkootikumidest kulgeb mööda merd, on laevaomanikud asjaga pa-

ratamatult seotud. Paradoksaalne on aga see, et kuigi laevaomanikke ei peeta süüdlaseks tahtlikus seadusrikkumises – realistlikult võttes ei saa omanik takistada oma laeva kasutamist smugeldamise eesmärgil –, tehakse seadusandluse tulemusena ikkagi töötakistusi laevaomanikele, trahvitakse ja isegi vangistatakse neid.

Kuigi rahvusvahelisel tasandil valitseb narkoküsimustes üksmeel, on iga riik töötanud välja erinevad seadused, et käsitleda oma õigussuurtõimuvaid narkojuhtumeid. Näiteks Ameerika Ühendriikides määratakse vahele jäänule tohtu rahatrahv. Malaisias karistatakse narkootikumismugeldajaid trahvi, piisutamise või isegi surmanuhtlusega. Mitmel pool viiakse narkootikumide avastamisel läbi kurnavalt põhjalik füüsiline kontroll ja laeva paberite läbivaatus, mis lööb vältimatult segamini aluse ajagraafiku.

Tõsiasi on aga see, et maailma narkoturg on üha laienemas. See kasulik äri teeb paljudest inimestest miljonärid. Seadusandluse suutmatust paneb mõtlema, et sellise vaenlasega peaks võitlema kuidagi teisiti. Kui ei ole võimalik lõpetada narkootikumide pakkumist, siis tuleks pöörata tähelepanu probleemi väljajuurimisele ühiskonnas endas. Kui veenda narkootiliste ainete tarbijaid selles, et nende tegevuse tagajärjel kannatab eelkõige nende endi vabadus ja sotsiaalne kohtlemine, vähendab see nende jaoks narkootikumide kasutamise meeldivust. Paljud korrakaitseametnikud on arvamusel, et kõige efektiivsem abinõu seadusrikkumiste tõkestamiseks on kodaniku hirm vahele jääda ja karistatud saada. Selles suunas tulekski rakendada ressursse ja ideid.

Kompanii "Rahvusvaheline Mereturvalisus" president

**Brian Parritt**

INTERSEC,

*The Journal of International Security*,  
juuli/august 1999

Refereerinud **Ingrid Maasik**



Laevaomanikud ootavad valitsuselt ja riigikogult, et öeldaks selgelt välja, mida merendusest arvatakse ja mida sellest saada tahetakse. Kui merendusele pannakse suured koormised ja püütakse toetada ainult põlumajandust, siis juhtub nii, nagu läks Lätis: laevad lahkuvad Eesti lipu

alt ja saamata jääb tulubaas. Riigi jaoks on see vastutusrikas küsimus. Oma "Merenduspoliitkaga" püüame lihtsas keeles kõike seda selgitada ja loodame, et riigikogu liikmed, kellele selle üle anname, võtavad materjali n.ö. populaarteaduslikuks lugemiseks.

Senisel viisil edasi minna pole võimalik. Konkurents on tugev. Konku-

rentidele antakse fiskaalseid ja puhtorganisatsioonilisi toetusi. Kui meie neid ei saa, siis pole me konkurentsivõimelised ja laevandusega pole mõtet tegelda. Iga omanik tahab ka kasu saada, mitte ainult patriotismist oma alal tegutseda.

9. november

**Mari Vamba**  
**Madli Vitismann**



# Millalgi väsis ettevõtja lipu lehvitamisest

Muudatused firmas pole lõppenud — need ei lõpegi

**1 miljard krooni maksnud AS Eesti Merelaevandus on tänava lõplikult erastatud. Nõukogu esimees OLEV SCHULTS, mis plaanid on omanikel selle varaga edasiseks?**

Eesti riik on saanud selle firma eest kindlasti väärilise hinna. Rohkem poleks saada võinud, mida näitab ka see, et Läti ja Leedu merelaevandus on siiani erastamata ja võimalik, et ei erastatagi – firmad võivad enne ära laguneda. 1997. aasta Aasia finantskriis, millele järgnes kriis Venemaal, on laevandusmaailma tugevasti mõjutanud, ka meid. Oslo börsi hindu vaadates näeme, et laevandus kaotas oma väärtusest pool, ehk rohkemgi – laevafirmade aktsiad odavnesid üle 50%. See on tolle kriisi hind. Et laevandus on niivõrd konkurentsitihe tööstusharu, siis mõjutas see loomulikult ka ESCO-t nagu kõiki teisi laevafirmasid siin regioonis. Võib arvata, et ka meie vara väärtus on oluliselt langenud. "Eesti Merelaevandus" ei ole küll kusagil börsil, aga kui natuke vulgariseerida ja üldistada, siis laev on ikka laev ja sel on turuväärtus, ning kui su firma on turul noteeritud, siis selle väärtus on likviidsem ja "õigem", aga laias laastus võttes on sarnased varad sarnaselt hinnatud.

**Miljardi krooni eest aktsiaid on nüüd siis omanike käes n.ö kusaigil kapis hoiul?**

Ka nii võib öelda.

**Kui suur osa sellest on laevastiku väärtus ja kui palju n.ö firmaväärtus (laevad koos neid teenindavate inimeste, know-how, juhtimisega jm-ga)? Küsimus öieti selle kohta, kuidas hinnata eelkäijate tööd?**

See ei ole vist küsimus, millele ma saaksin vastata. Toivo Ninnase juhitud firma tegi omas ajas head tööd, ja erastamine tõi arengus lihtsalt olulise muudatuse. Üks ajalugu lõppes, algas teine.

Erastamise aegu oli maailm teistsugune. Erastamine toimus küllalt avatud rahvusvahelise konkurentsi tingimustes. Riik, s.t erastamisagentuur korraldas selle protseduuri päris hästi. Niisuguse erastamise mõte ongi, et turul tekib hind. Ja see hind on olnud riigile väga soodne. Kui siis



**AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu esimees Olev Schults.**

oleks teatud, et turud lähevad "halvaks", oleks hind olnud paremal juhul vaid pool tegelikult saadust.

See on omaette keerulise teema. Kui turgudel toimuvad kogu maailma mõjutavad muutused, siis kvaliteetsetel turgudel (arenenud turgudel – Euroopas, Põhja-Ameerikas, Jaapanis) muutuvad hinnad vähem kui vähemarenenud "mittekvaliteetsetel" (emerging markets) turgudel.

Kui nüüd tänava ülejäänud osa (30%, mis jäi riigi kätte pärast 1997. a. erastamistehingut) firma eest ära maksime, oli turu langus juba toimunud. Aga ega me saanud varem sõlmitud lepingu tingimusi muuta. Miks nii ruttu maksime? Riik tahtis muidugi ruttu raha saada ja ettevõtte kaasvastutuse muredest vabaneda. Samal ajal – et see nüüd liiga kurjalt ei kõlaks – tahtis ka firma riigi osalusest lahti saada, sest riigil aktsionärina on erakapitalist erinevad motiivid. Paraku pole riigi esindajate käitumismotiivid kriitilisemate otsuste korral teiste aktsionäridega samal tasemel ja nõukogu paindumatu tööstiil (riigil oli viieliikmelises nõukogus kaks kohta) hakkas ettevõtte efektiivset juhtimist segama. See iseenesest oli oodatud nähtus – küsimus oli ajas. Ma arvan,

et siin oli tegemist rohkem moraali ja professionaalsuse küsimuste kui aktsionäride solidaarsusega.

**Primitiivselt võttes siis klassikaline vastuolu: eraomanikel on kõik muu allutatud kasumi teenimisele, aga riik tahaks sinna juurde veel midagi: et firma tooks kuulsust, Eesti lipp lehviks, Eesti meremehed saaksid tööd ja muud seesugust?**

Mul oleks hea meel, kui nii oleks. Kahjuks arvan, et see riiki kuigi palju ei huvita. Fundamentaalne põhjus on, et riik oma esindatuse kaudu, nii nagu see Eesti ärikeskkonnas täna ikkagi toimub, ei käitu adekvaatse turusubjektina. Sel on nii objektiivseid kui ka subjektiivseid põhjusi. Subjektiivne faktor on see, et otsuse langetamine nõukogudes või aktsionäride üldkoosolekul taandub konkreetse otsustaja tasemele. Objektiivne on see, et riigil ei ole adekvaatseid ja piisavaid instrumente, millelega ettevõtlusse sekkuda. Ja võib-olla ei peagi olema, vähemalt sellises tööstusharus nagu laevandus. Arvan, et suurem probleem on seal, kus riik tegelikult peaks sekkuma, aga samadel põhjustel ei suuda. Näiteks energeetikat võib julgelt nimetada selliseks valdkonnaks. Ka raudtee on minu arvates valdkond, mida riik ei saaks müüa samamoodi kui laevandust – toodetud sünergiaid Eesti transiidikoridoris ja vastutus infrastruktuuri toimimise pidevuse eest nõuavad riigi ja erakapitali koostööd.

**Ja nüüd, täielikult erastatuna, on "Eesti Merelaevandus" suhteliselt paindlik tegutsema.**

Vastab tõele. Aga ka vastutus on oluliselt kasvanud: ega sind keegi aita, oled turul ja pead käituma turureeglite järgi.

**Missuguses piirkonnas näeb firma oma tulevikku?**

Meie koduturg on Läänemeri. Ja võib-olla natuke edasi ka. See on regioon, kuhu meie laevastik oma kompositsiooni ja suurusega sobib, mille kohta on turu tundmise kogemus ja ehk ka mõningad konkurentsielised.

**ESCO laevastik väheneb kogu aeg: möödunud aasta lõpus oli teil 42 kaubalaeva, viimati jõudis "Meremehe" tagakaanele 37.**





Üks vähenemise põhjusi on, et osa laevastikust on väga vana, ja praegu, languse järel pisut küll ehk juba stabiliseeruvate turgude ajal, pole vanavara suuteline raha teenima. Laevanduses üldse liigub vara väga agressiivselt.

Ka on ESCO probleem olnud, et laevastik koosnes väga eritüübilistest laevadest.

### **Kas on kavad laevastiku ja kal-dakontori optimaalse suuruse kohta?**

Kõik otsused tehakse firma äriplaanist tulenevalt; omanike ja juhtkonna jõupingutused on suunatud sellele, et ESCO-st saaks konkurentsivõimeline ettevõtte. Sel ettevõttel ei ole kusagilt võtta subsidiume ja peab arvestama Eesti mak-sukeskkonnaga, mis ei anna laevandusele kui ettevõtlusvaldkonnale soodustusi. Viimase puudumise tõttu lihtsalt peame konkurentidest paremad olema, kui tahame ellu jääda. Nii et kui eesmärkide saavutamise vajab ühtesid või teisi konkreetseid otsuseid, siis need tehakse. Ega muudatused firmas ole lõppenud – need ei lõpegi kunagi. Kui need ei liiguks koos turu vajadustega, siis firma poleks konkurentsivõimeline.

Püüame selle poole, et meil oleks optimaalne hulk optimaalses vanuses laevu. See tähendab ka investee-ringuid uutesse laevadesse.

### **Enne erastamist alanud laevavahitusprogramm hakkab lõppema. Kas on kavas veel uusi laevu ehitada või on pigem plaanis laevaturul ringi vaadata?**

Nii üht kui teist. Ega praeguses turgude languses uusi laevu osteta. Hetkel on parimal 5–10 aastat vanad hästi korras hoiitud laevad.

### **Kas "Caliburi" ja "Rakvere" boikott tõi kaugemale mõjuvaid tagajärgi? Kas on olnud hilisemaid samalaadseid ähvardusi?**

Karm teema. Formaalseid ähvardusi pole minu teada enam olnud. Aga vaidlus ei ole lõpuni vaieldud. Küllap soomlased ei uskunud, et asi nii närviliseks läheb – ESCO pöördus kohtusse. Esimese astme kohtutes kaotasime, nüüd oleme protsessiga Ülemkohtus ja nõuame oma õigust ka Euroopa Liidus. Vähe sellest, et meie laevade boikott oli põhjendamatult ja meie arvates ebaseaduslik, see oli ka lihtsalt alatu teguviis, ja sellele tuleb vastu hakata, isegi kui võitluse kaotad.

### **Boikoti alla langenud laevad peletas see Läänemerelt ikkagi kaugemale.**

Majanduskahju pole selle asja tõttu veel lõppenud: kohtukulud on üks asi; teine, et oleme selle turu ja sel-

le äri, mis meil oli, kaotanud. Sellega ei saa loomulikult lihtsalt niisama nõus olla. Teine probleem on minu meelest siiski sisulisem: see oli juhtum, mille puhul riik oleks pidanud jõulisemalt sekkuma, aga erinevail põhjustel kas ei soovinud või ei suutnud seda teha.

Esimese selge, n.ö ametlikus keeles kõlava seisukoha ütles välja üldse president Lennart Meri, mitte ükski valitsustegelane. Retoorika, et see on ametiühingu ja ettevõtja vaheline vaidlus, ei kannata minu arvates kriitikat. Vahel on isiklikku vaprust rohkem vaja kui mingit kodukootud poliitilist tarkust, mis tegelikult polegi ehk tarkus, vaid otsustamatus. Mulle isiklikult tundub, et tollane valitsus loobus mitte ainult riigi majandushuve kaitsmisest, vaid ka heast võimalusest meie Euroopa Liiduga ühinemise protsessi edenemise taustal targa ja kiire tegevusega Eesti riigile ja poliitikutele mainet luua. Kuni sellistes põhimõttelistes vaidlustes riik ei toeta ettevõtjat ja jätab ta üksi, niikaua on väga raske loota, et Eesti majandus üldse konkurentsivõimeliseks kujuneb. Aga olen kaugel halamisest: kui riik ei aita, mis siis ikka, kõigepealt tuleb end ise aidata. Seda enam, et praegu on koostöö teede ja sideministeriumi ning välisministeriumiga boikotiküsimuses päris hea.

### **Missugust riigi toetust üks tüvevõtte nagu ESCO üldisemalt vajaks?**

On kaks asja. Eesti riigil pole praegu merenduspoliitikat – tean, et see on koostamisel –, kuid konkurentsivõimelise laevanduseni on pikk tee. Ei arvagi, et riik peaks tingimata mõtlema mingite subsidiumide peale, mida näiteks Soome riik oma laevaomanikele pakub, aga maksuspetsiifilised lahendused peaksid küll teenima rahvusvahelist konkurentsivõimelisust soodustavat huvi.

Täiesti selge on, et konkurentsivõimelise laevanduseni on väga toores, ja kui ühel registril on soodsamad tingimused, siis lähevad laevandusvarad sellesse riiki. Seda on juhtunud, näiteid on piisavalt. Mingil hetkel väsis ettevõtja lipu lehvitamisest ära.

### **Eriti kui patriotismile peaks juurde maksuma...**

Mõnel juhul tasub seda tõenäoliselt teha. Aga seda lõpmatuseni, ka näiteks välisinvestoritelt, nõuda... Mul on võimalust ja põhjust peale ESCO ka mõne teise väliskapitali osalusega ettevõtte tegemistes osaleda ja üsna tihti üllatab mind inglise keeles lausunud lihtne küsimus: "Aga on see Eestile kasulik?" Mulle tundub, et eestlased ise nii ei mõtle – ja on hea, kui ma siin eksin. Välis-

investorid on kohati rohkem Eesti patriooidid kui eestlased ise, aga kui näevad, et on ükski patriooidid, siis tekib neil küsimus, et äkki see ei olegi nii väga nende asi...

Kui nüüd mingil hetkel see konflikt, mis soomlastega tekkis, paljuneb või kopeeritakse muudesse situatsioonidesse – ehkki usume, et õiglus võidab – selle tulemusel, et meil ei õnnestu kohtus õigust saada, siis tähendab see tõenäoliselt Eesti lipu langemist meie laevadelt.

### **Teie firma ro-ro-laevu näeb aegajalt siiski ka töötajad reidil seismas.**

Põhjuseid on mitmesuguseid. Ouline on Aasia kriisi laevandusärisse toodud pööre. Viimase 10 aasta laevanduse kasumid, laevanduse kasv – sellest 90%–95% – genereeriti Aasias. Mis tähendab muuseas, et mujal maailmas, kaasa arvatud kvaliteetsetel turgudel Euroopas ja Põhja-Ameerikas laevandus lisaväärtust tegelikult ei tootnudki.

Peale selle, et laevandus on oma sisult raske äri, on see tundlik ka globaalsete makromajanduslike kõikumiste suhtes, ja kui Aasias toodetud kasv ära kadus, korrigeerisid turud ka kohe laevanduse enda ning selle finantseerimise väärtusi. Ka Venemaa turule sisuliselt enam kaup ei läinud. Maailm on väike, ja multinationaalsetes väga suurtes tööstusharudes nagu pangandus, telekommiteenused, laevandus, lennundus jms. on kõik omavahel väga seotud.

### **Möödunudaastane kasum võimaldas järelejäänud kolmandiku ESCO-st välja osta – summad on võrreldavad.**

Nii ei saa seda muidugi öelda. Käive on natuke langenud – eelmise aasta 1,2-ilt nii umbes 1,05–1,1 miljardile. Turu langust arvestades on see päris hea tulemus.

### **Kas tänava on firma kasumis või kahjumis?**

Me lõpetame kasumiga (aasta pole veel läbi), kuid tulemus on keskemal eelmisel aastal.

### **Kui suur on töötajate arv?**

Umbes 1000 on merel ja 140 kaldal. Palju inimesi läks vanemate laevate müügi tõttu, aga ka kaldal pidi restruktureerimise tulemusena osa töötajaid kahjaks lahkuma. Järgmised muudatused on väiksemad ja dünaamilisemad. Firma edukaks toimimiseks ei ole mõningaid varem kasutatud teenuseid enam vaja, neid saab osta turult või ühitada muude funktsioonidega.

### **Keskmine palk huvitab mitte ainult meid endid, vaid, nagu on selgunud, ka soomlasi...**

Usun, et meie palgad on väga konkurentsivõimelised. Tänavu on kesk-







mine palk merel umbes 10 500 ja kaldal ligi 10 000 krooni.

**ESCO pressiteates oli teilt päri-  
nev väljend konkurentsivõimeli-  
sed regulatiivinstrumendid, eriti  
tööseadusandluses. Mis need on?  
Meremees saaks ehk osa palgast  
ise pensionifondi investeerida, et  
mitte anda kolmandikku riigile,  
kes teeb seda tema eest?**

Peamine, millest siinkohal rääki-  
ma peab, on maksuseaduse paindu-  
matus. Need ei olegi väga keerulised  
asjad, mida võiks laevanduse huvi-  
des muuta, aga kuni riik ei ole ot-  
sustanud, kas ja miks anda ühele  
majandusharule konkreetseid eeli-  
seid üldise maksurežiimi taustal, ei  
ole siin midagi arutada. Küsimus on  
eelkõige 33%-lises sotsiaalmaksus.  
See on põhjus, miks tekib palgavahe  
naabrite ja teiste mereriikidega ja  
mille tagajärjel Eesti laevaomanik  
kaotab konkurentsisis.

Tahaks siiski uskuda, et riik tun-  
neb ise ära need asjad, mis on olu-  
lised ja mis mitte. Võimalik, et lae-  
vandust toetavate otsuste poliitiline  
hind on liialt kõrge. Majanduslikku  
valikut juhib aga halastamatult turg  
- laevandusettevõtted on sellises  
rahvusvahelises konkurentsisis, mis  
siin parajasti eksisteerib, turujõud  
on väljaspool Eestit ja Eesti on ise  
liiga väike, et neid jõudusid mõjuta-  
da.

Siis on ainult kaks võimalust. Kas  
sellega leppida, mis tähendab, et lae-  
vanduse varad võivad Eesti lipu alt  
ära minna, just kaubalaevad - reisi-  
laevanduses on tõenäoliselt natuke  
teistsugune olukord - või tuleb riigil  
kehtestada konkurentsivõimeline  
maksurežiim. Muidugi on võimalik  
teha ka poliitiline otsus mitte keda-  
gi ega midagi soosida. See on poliiti-  
line valik ja kindlasti majanduskont-  
septsiooni valik. Erinevates auditoo-  
riumides jääb ikka ja jälle kõlama,  
et terviklikku majanduskontsept-  
siooni Eesti riigil ei ole. See on ka  
üks põhjusi, miks ei taheta või ei  
suudeta mõista, kuidas turujõud käi-  
tuvad. Vaatamata laevanduse teata-  
vale vanamoelisele ("internetindu-  
se" kõrval näiteks) on turegulat-  
sioon ja konkurents selles valdkon-  
nas siiski väga hästi arenenud. Liht-  
sustatud lähenemise tulemus on väl-  
timatult see, et laevad lähevad va-  
rem või hiljem Eesti lipu alt ära. Ja  
koos sellega töökohad ning investee-  
ringud.

**Arvatakse, et asi on ka lobitöö  
puudulikkuses - otsustamise juu-  
res olivad lihtsalt ei tunne meren-  
dusvaldkonna eripära.**

See on kindlasi üks põhjusi - nagu  
ka paljude muude olukordade puhul.

Elutempo, rahvusvaheline konku-  
rents ja tööjaotus on oluliselt kiire-  
mad kui ühe väikese endise Vene  
impeeriumi tükikese iseseisvaks  
maailmakodanikuks saamine. Teat-  
tud mõttes on see oluliste ja vähem-  
oluliste valikute küsimus. Kuid sel-  
les äris sees olles tunnen siiski, et  
riik ei tee kõike, mida võiks. Aga eks  
selles ole tõesti oma tegematajät-  
mised ka laevandusettevõtlusega  
seotud inimestel endil.

**Nüüd lubatakse firmad tulumak-  
sust vabastada. Kuidas sellesse  
suhtute?**

Elame-näeme. Praegusel juhul on  
ESCO jaoks kriitilisem hoopis muu.  
Eesti laevad on topeltregistris - lae-  
vade finantseerimine ja sellega kaa-  
sas käiv pantimine eeldab teistsu-  
guseid instrumente kui täna Eestis  
võimalik. Seepärast kasutavad lae-  
vandusfirmad (ka teiste riikide omad)  
keerulisi inkorporeerimise meeto-  
deid, mis laevandusest eemaloleva-  
tele inimestele tunduvad arusaama-  
tute ja kahtlastena. Ja nimetatud  
seaduse muudatuskava nägi tegeli-  
kult ette niisuguste *off-shore*-trans-  
aktatsioonide maksustamist. No see  
oleks tõsisema laevandusbisnise  
Eestis päevapealt lõpetanud. Niipal-  
ju kui tean - sellest karist saavad  
Eesti laevaomanikud siiski mööda.

Mis puudutab 0-protsendilist tulu-  
maksuäära, siis kahtlen, kas see  
otsus kaua kestab. Maksuseadused,  
olgu või halvad, on rahvusvahelises  
ärikeskkonnas turgude poolt enim  
aktsepteeritavad niikaua, kuni on  
teada, et nad on lihtsad ja kehtivad  
pikka aega.

**Kuidas sobiks niisugune ton-  
naažimaks, mida maksaksite ole-  
nemata kasumist, ainult laevade  
kogutonnaažist lähtuvalt?**

Asja sisu oleks, et maksad vaid  
tonnaažimaksu, muid makse mitte.  
Ei kujuta ette, kuidas see Eesti pu-  
hul toimiks. Aga pole üldse halb idee.  
See eeldaks jällegi laevanduse vaba-  
nemist tulumaksust. See ongi lae-  
vandusest (minu teada kreeklastest

laevaomanike initsiatiiv) pärit  
instrument, mis seni hästi toiminud.  
Holland võttis selle kasutusele paar  
aastat tagasi, nüüd kaaluvad sama  
Inglismaa, Saksamaa, Itaalia. Lae-  
vandused on maailmas harjunud ope-  
reerima tulumaksustamata.

**Mil viisil see tööstusharu on  
siis riigile kasulik?**

Eri riigid reguleerivad seda erine-  
valt. Kasu nähakse töökohtades ja  
üksikisiku tulumaksus. Samuti spet-  
siifilises varas (laevad, lennukid  
jmt.), mida riigi kodanikud ja ette-  
võtted omavad ja kasulikult investee-  
rivad.

**Mida plaanite peale hakata  
Estline'iga, mis on täielikult  
ESCO oma?**

Oleme juba pikemat aega otsinud  
strateegilist partnerit, ja ega praegu  
muud ütlegi, kui et see protsess käib.

**Kas võib järeldada, et "Eesti  
Merelaevanduse" struktuur ei ole  
veel valmis ja võib tulla olulisi  
muutusi?**

See on natuke spekulatiivne:  
muutusi on kogu aeg. Ideaalset or-  
ganisatsiooni, mida muutma ei  
peaks, pole olemas. Turu nõudmi-  
sed, efektiivsuse nõudmised põh-  
justavad kindlasti muutusi ka or-  
ganisatsioonis ja selle juhtimises.  
Kui küsida, kas firma ümberpööra-  
mine, mis käivitus pärast erasta-  
mist, on lõpule jõudnud, siis on  
see teine asi. Ja peab vastama, et  
mitte veel. Üsna tavaline on, et  
suuri, paljude varade, suure hulga  
inimeste ja keerulise logistikaga  
firmasid pööratakse ühest keskkon-  
nast teise umbes 4-5 aastat.  
Rääkimata rahvusvahelisest kon-  
kurentsist, mis ei tee ülesannet  
lihtsamaks. Erastamisest on möö-  
das natuke üle kahe aasta. Aga viit  
aastat me seda firmat ka ei pööra.

**Kas teil on oma paat?**

Ei ole. Veel ei ole. Selleks on ka  
aega ja pühendumist vaja. Ehk ku-  
nagi hiljem.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## AS-i Eesti Merelaevandus veetud kaupade mahu dünaamika opereeritud laevade kohta

Aasta	1997	1998	1999
Laevastiku suurus	43	45	40
Veetud kaup (t)	4 088 000	4 964 000	4 651 000 *
Veetud kaup ühe laeva kohta (t)	95 069	110 311	116 275 *

\* prognoos



## Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni meresektsiooni esimene istung Brüsselis

**EMSA juhatuse esimehena osalesin 2.-3. novembrini Brüsselis toimunud Euroopa transporditöötajaid ühendava ETF-i meresektsiooni (ETF MTS) istungil.**

Kahe istungipäeva jooksul loodi ETF MTS-i alakomitee (ETF MTS Sub-Committee, nn. EU Maritime Committee), mille esimeheks valiti Brian Orrell Inglismaalt, abiesimeheks Remo Di Fiore Itaaliast ja Tomas Abrahamsson Rootsist. ETF-i meresektsiooni enda esimeheks valiti Agis Tselenitis Kreekast, abiesimeheks Dieter Benze Saksamaalt ja Jacek Cegielski Poolast.

Eelnimetatud ja 3 esindajat Pan-Euroopa riikidest: Tore Gjestrum Norrast, Igor Pavlov Venemaalt, Vladimir Svalina Horvaatiast, ja veel Henrik Berlau Taanist, moodustavad nüüdsest ka ETF-i meresektsiooni juhtkomitee.

Peale funktsionääride valimise ja nendest tööorganite moodustamise arutati veel Euroopa Liidu direktiivi meremeeste tööajast laevadel, mis kasutavad Euroopa Liidu sadamaid, ja direktiivi projekti mehitamistingimuste kohta Euroopa Liidu riikide vahelistel regulaarliinidel töötavatel reisiparv- ja parvlaevadel, samuti

mugavuslipuga seonduvaid probleeme. Kõne all olid *European Works Councili* protseduuri rakendamine "Silja Line'i" uue strateegilise omaniku James Sherwoodi firmade osas, maksuvaba kaubanduse probleeme laevadel ja selle lõppemisega seotud järeloomud Euroopa Liidu liikmesriikides. Arutati ka Euroopa Liidu Sotsiaaldialoogi komitee töös osalemise detaile, merehariduse ja meremeeste kvalifikatsiooniga seonduvat jm.

**Jüri Lember,**  
EMSA juhatuse esimees

## Stockholmi sadamate kaudu

Ajakirjas "Via the Ports of Stockholm" annab sadamajuht Bo Bengtsson aasta lõpu eel teada: juulis Peterburi-liinil sõitma hakanud reisiparvlaev "Mikhail Sholokhov" (Kaug-Ida Merelaevandus, kodusadam Vladivostok) on täiendanud sadamateenust selleni, et Stockholmi sadamast viivad reisiliinid kõigisse teisel pool Läänemerd asuvaisse riikidesse. Laev sõidab kord nädalas. Ene-sekiitus pole päris kohane, sest ära on jäänud "Russi" sõidud Riiga.

"Silja Line" on maailma esimene suur reisilaevafirma, mis sai ISO 14001 keskkonnasertifikaadi. Vastavalt ISM koodeksi nõuetele peab iga töötaja teadma oma vastutusala ning selleks on 3000 meremehe ja 900 kaldatöötaja hulgast koolitatud võtmeisikud, kes firma keskkonnaalast tegevust teistele selgitavad. Tehnoloogia uuendused maksid keskmiselt 22 miljonit Rootsi krooni ühe

laeva kohta, lisaks dokisviibimisest saamatajäänud tulu.

Oktoobri lõpus paigaldati sadamas pärast 1978. aastat järgmine konteinerikraana. Nüüd on Stockholmi sadam ainus kahe konteinerikraanaga sadam Rootsi idarannikul, mis võimaldab kahe kraanaga üht laeva laadida-lassida või üheaegselt kaht konteinerlaeva töödelda. Ostetud kraana on 20-aastane ja pärit Hamburgist, ulatub kaiäärest 37 m kaugusele ja võib tõsta 59 t kuni 25 m kõrgusele.

Koostöös Stockholmi Linnainfoga võetakse vastu järjest rohkem kruisituriste - merematked on järjest tugevnev trend. Päevas kulutab iga turist 500 Rootsi krooni, suurimad kulutajad on ameeriklased. Aastas toovad nad Stockholmi 100 miljonit SEK-i (tänavu käis seal 165 kruisilaeva). Uueks aastaks on juba esitatud 80 kaitellimust - kruisifirmad teavad, et kes ees, see mees, ja püüavad va-

rased tellimisega kesklinnale lähemaid kohti saada. Mullu teenis sadam merematkelaevadelt 3 miljonit SEK-i.

Kapellskäri sadam, keskaegne idapoolsem sadamakoht, ehitati parvlaevasadamaks 1959. a. Aastal 1972 ostis kogu Kapellskäri piirkonna Stockholmi maakond ning 7 aastat hiljem anti see Stockholmi Sadamate omandusse. Viimase nelja aastaga on 60 000-tonnine aastakäive suurenenud 1,7 miljonini, toonase 997 asemel külastas mullu sadamat 2323 laeva. Nüüd plaanitakse ümber ehitada terminaali, loodetavasti saab seal paremad ruumid ka "Hansaliin". Sügisel tehtud mürauuringute tulemusena tuleb laevaomanikel ümber ehitada rambid, sadamal aga osta vaiksem laadimistraktor.

Stockholmis paikneb 8 välisvetes sõitvat laevakompaniidi.

"Via the Ports of Stockholm"  
**Madli Vitismann**

## AS Pärnu Laevatehas sai ülivõimsa haaratslaaduri

Pärnu Laevatehase hiljuti avatud kail töötab ülivõimas Itaalia "Fiati" ja ühe Jaapani firma koostöös valminud haaratslaadur, mis võib *uhmanni* (näitaja) abita üheksa meetri sügavusse trümmi laadida igasugust tükkkaupa, olgu puidupakid või veelgi raskemad kaubad. Laaduri juhikabiin võib tõusta 11 m kõrgusele. Poom (haaratsiõlg) ulatub 22 m kaugusele, kust võib korruga tõsta kuni 4 kuupmeetrit pakkpuitu. Sügavate trümmidega laevade kapteneil on sellest riistast kõvasti rõõmu.

Laadur on kokku monteeritud Soomes. See sõidab roomikutel, mille tõttu 70 t kaaluva "monstrumi" erisurve kaipinnale on minimaalne. Seda käitab 130 hj mootor, mis hüdraulika ja elektroonika abil muidu nii raskena tunduva töö võimalikuks teeb.

Töstemasin on ostetud liisinguga ja end juba tagasi teenima asunud.

Olgu ka öeldud, et 19. septembril avatud uue kai ääres on juba vastu võetud ja ära saadetud umbes 20 alust. Kailt saavad laevad ka vett.

**Ott Taul**





# Poolt ja vastu

## Tüürimehekommentaar

Arvamused Saaremaa looderannikule jäävaba süvasadama asukoha valikul

Kuna kõige rohkem räägitakse sadama ehitamisest **Undvasse** Uudepanga lahte, peaks kõigepealt küsima, kes üldse kõige esimesena on selle arvamusega on välja tulnud.

Kust on pärit mõte ehitada sadam Saaremaa looderanniku väga ohtliku laevatatavusega piirkonda? Teadaolevalt asub Uudepangast veidi loodes suur karide ja madalike piirkond, mida on vanasti nimetatud laevade kalmistuks. Uudepanga lahes asus vanasti päästejaam, kust käidi merehädalisi päästmas. Arvestades seda, et Uudepanga laht on osaliselt avatud läänekaarte ja täielikult loodekaarte tuultele, võib ka praegusel ajal tekkida laevadel raskusi sinna sissesõidul. Et jutt on süvasadamast, siis peaksid olema ka mingid looduslikud eeldused süvasadama jaoks (Uudepanga lahte sadama ehitamisel tuleks teha süvendustööd umbes 400 m ulatuses). Arvestades väga külmasid talvesid ning madalike olemasolu, mis soodustavad jäätumist, ei ole Uudepanga laht laevatatav ilma jäälõhkujata (viimati oli külm talv 1994. a.).

Meie arvamus on, et Uudepanga lahte rajatav sadam ja sadama juurde kuuluvate kommunikatsioonide maksumus koos teedega võib olla väga

suur, ning osaliselt tuleb see kindlasti maksumaksjal, s.o. Saaremaa rahval kinni maksta. Samuti võidakse pärast sadama valmimist jõuda selgusele, et sadam on ehitatud vale koha peale, mis ei ole Saaremaa rahvale toonud mingit kasu, vaid ainult kulutusi ja võib olla ka kahju. Üks näide Nasva sadama näol on Saaremaal juba olemas: seal on juba praegu väikestel laevadel raskusi sisse- ja väljasõidul.

Väike kahtlus on ka seoses sadama uuringutega: kas ikka tõesti on seda sadama piirkonda piisavalt uuritud, et selle põhjal otsustada sadamaehitust sinna piirkonda. Samuti on mõneti ekslik ka selle piirkonna rahva arvamus, et sadama ehitusega tekiks juurde töökohti. Sadamat hakkab ehitama kindel sadamaehitamisega tegelev firma, kes kasutab oma spetsialiste.

### Poolt ja vastuargumendid sadama ehitamisel Veerele:

- 1) Süvendustööd tuleb kindlasti vähem teha kui Undvas.
- 2) Veerel juba asub kalasadam ja on olemas ka mõningad sadama kommunikatsioonid (kui uus sadam tuleks endisesse Veere sadamasse).
- 3) Lääne- ja loodekaarte tuuled eriti peale ei käi.

4) Navigatsioonilisi ohte pärast süvendamist sadamapiirkonnas enam ei ole (on süvendatud 70-ndatel aastatel). Samuti on Tagalaht väga hea ankrupaik.

5) Et praegu on Veerel kalasadam, siis peaksid süvasadama ehitamisel kaduma sealt kalalaevad.

6) Sadama kommunikatsioonide nüüdisajastamine on kindlasti kulukam kui uute ehitamine.

7) Külma talvega külmub sadama piirkond samuti (viimati oli 1994. a. talvel 40 kalalaeva 3 kuud jäävangis). 6m süvisega jäälõhkuja ei pääse (praegusele) sadamale lähemale kui 500m.

### Poolt ja vastuargumendid sadama ehitamisel Ninasele (endine Tamme sadam):

1) Süvendustööd oleks vaja teha minimaalselt, sest kaldast 40 m kaugusel on vee sügavus 10 meetrit. (Pinnas on kruus ja liiv. On olemas sobivad looduslikud tingimused süvasadama ehituseks).

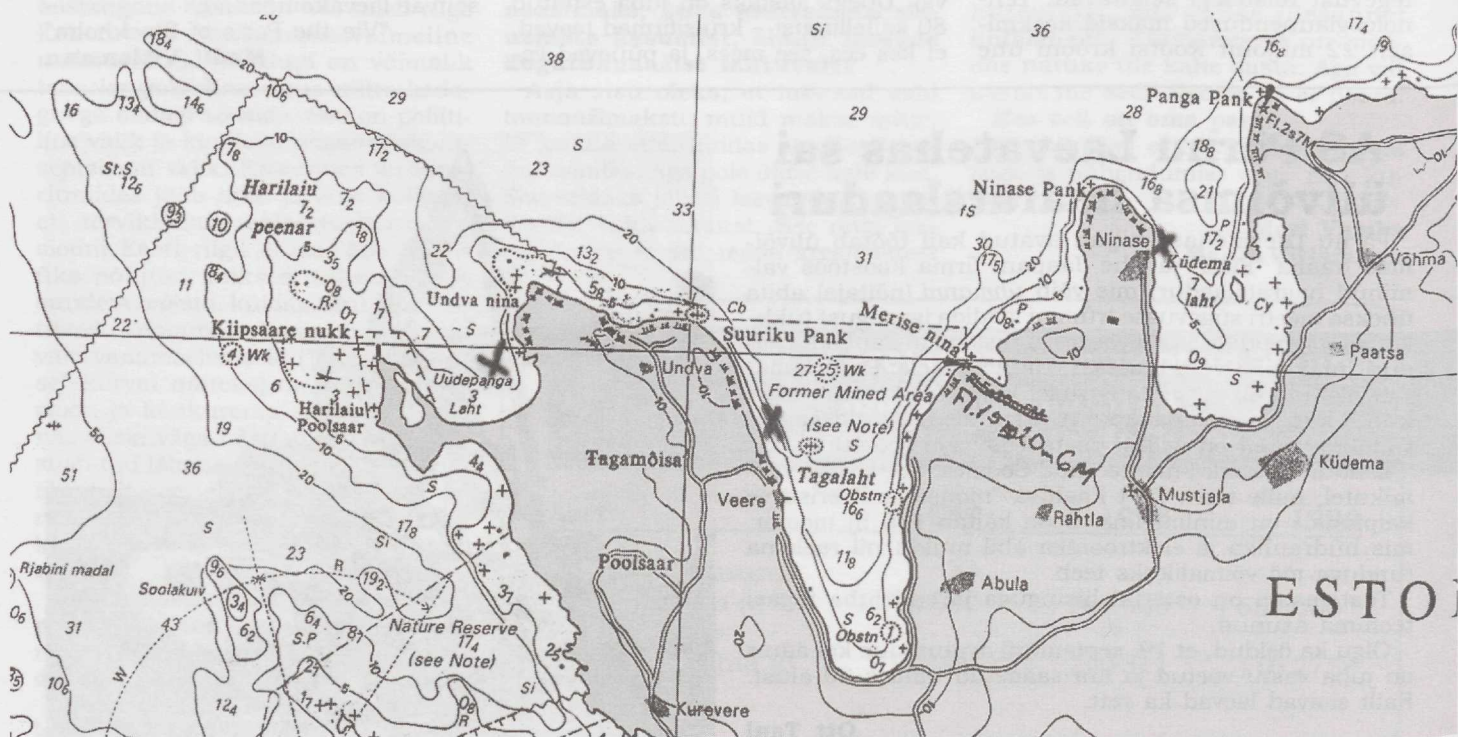
2) Varjatud täielikult lääne- ja loodekaarte tuulte eest.

3) Navigatsioonilisi ohtusid laevadele ei ole.

4) Külmal talvel on sadama piirkonnas vaba vesi (1994. a. külmal talvel oli sadama piirkond jäävaba).

5) Kommunikatsioonid tuleks rajada täies ulatuses uued, poleks vaja midagi ümber teha.

6) Kuressaarele kõige lähemal asuv planeeritav sadamakoht.







7) Sadama piirkonnas paiknev maa kuulub vallale, mitte kitsale eraisikute ringile.

8) Arvamus, et sadam jääb laevateedest oluliselt kaugemale kui Undva või Veere, on väär, sest ajalisel on see vahe väga väike ega kaalu üles Ninase sadama teisi olulisi eeliseid.

#### Meie ühine arvamus on,

et eeldatavaid sadamakohti tuleks uurida võrdsel määral, sõltumatute ekspertide poolt, ja teha lõplik otsus pärast põhjalikku kaalumist. Otsus peab olema ka Saaremaale tervikuna kasulik. Oleme looduskaitsete ja geoloogide juba varem ilmunud seisukohtadega põhimõtteliselt samal arvamusel, kuid nad peaksid konkreetselt välja ütleva oma seisukoha — kas saab või ei saa Saaremaa looderannikule üldse süvasadamat ehitada, arvestades Saaremaa loode- ja läänerranniku eripära.

**"Baltic Kristina" saarlastest tüürimehed**

## Saaremaa uuest sadamast

### Sadamakaptenikommentaar

Kõigepealt ei tahaks ma kuidagi nõustuda eesliittega süva-. Läänemere süvasadama sügavus peaks olema 16–17 meetrit. Ei nimeta ju keegi Tallinna Vanasadamat süvasadamaks, olgugi et sügavus on sadamas üle kümne meetri.

Enne otsustamist, kuhu sadam ehitada, peab teadma, missugust sadamat tahame, milliseid laevu hakkab see sadam teenindama. Põhjalikult

peab olema uuritud sadama oletatavate asukohtade geoloogilisi iseärasusi, et ei tekiks olukord, kui sadam on valmis, aga laevatee tegemine peaaegu võimatu.

Arvestada tuleb keskkonnakaitse vajadust. Tänapäeva sadama keskkonnaideoloogia peab olema *roheline*, vastupidine teeb sadama eksisteerimise võimatuks. Keskkonnakaitsega seoses meenub mulle aastatetagune juh-

## Kaptenikommentaar

Mississippis – mööda jõge sisse sõites – on naftatöötlemistehased, mis töötlevad Mehhikost toodud naftat, aga tänapäeva keskkonnanõuded on niivõrd karmid, et... Stockholmis naftaterminalis ujuvad luiged – naftaterminal ei tähenda, et nafta seal vee peal ujub. Saarlased peavad ise hinnangu andma, süvasadam edendaks Saaremaa majandust. Põhjarannik oleks ideaalne koht näiteks punkerdamiseks Peterburist ja Botnia lahest tulevatele laevadele. Meremehena arvan – ka Tallinna sadam on avatud NO ja NNO tuultele ja neid tuuli on meil 18-22% aasta tuultest –, et kui navigatsioonimärgistus ja kaardistus on korras, siis saab sadamasse sisse sõita küll.

"Regina Baltica" kapten ROLAND LEMENDIK

## Ametiühingukomentaar

Arvan, et reisilaevade liikumine hahkade ja teiste merelindude pesitusareaali lähedal ei kahjusta oluliselt nende lindude elu-olu, mille tõestuseks lindude edukas pesitsemine ja paljunemine Stockholmis tiheda laevaliiklusega saarestikus.

Teisalt jääb arusaamatuks vaimustumine süvasadama erilise majanduslikult efektist saaremaalastele. Nimelt on põhiliseks süvasadama lobi taga seisvaks jõuks "Silja Line'iga" seotud ärimehed, kellest saarlastele küll kasu ei tõuse. Eeldatavasti peatuksid nende esialgsete plaanide kohaselt reisilaevad uues sadamas vaid 15 minutiks, et vormistada Euroopa Liidust väljaspool käimine ning nende esmane huvi on seejuures müüa võimalikult palju soodsat kaupa iseendi laevade pardal.

Mõistetamatuks jääb selline ülepeakaela tormamine ja uue süvasadama puhul sadamate rajamise juures ülemaailmselt tavaks olevate põhjalike tasuvus-uuringute puudumine.

EMSA esimees JÜRI LEMBER

tum Muuga sadamas, kui püüti tõestada, et naftasaadusi ei või seal kohe mitte mingitel tingimustel töödelda. Aga nüüd?

Tänapäevased tehnilised vahendid võimaldavad sadama ehitada ükskõik kuhu. Küsimus on ainult hinnas ja tasuvuses. Rusikareegli järgi võib öelda: üks meeter sadamakaid maksab miljon krooni. See tõttu on siin kohane eesti vanasõna "Üheksa korda mööda, üks kord lõika."

Pidada rahvakoosolekuid sadama asukoha üle otsustamiseks on iseenesest demokraatlik ilming, kuid ei õigusta ennast.

Eduard Hunt

Tervelt 165 jooksvat meetrit uut kaid sai 10. novembri varahommikul firma käsutusse. Esimeseks uue kai äärde tulejaks osutus rootslaste "Lea", mis varem Kesklinna sadamast briketti vedas. Nüüd võttis see palgilaadungi peale.

Pärnu mõlema uue kai avamisel on õnnelik käsi juhtunud olema Pärnu sadama kõige nooremal lootsil Feliks Hiiemäel, kes varsti end Peterburi täiendama läheb.

Uue kaubakai pealesõit on umbes 1,6 ha suurune, nii et sinna mahub mõndagi. Pealesõiduäärsed asfalteeritud kohad tahavad vast veel "valmida", ent betooni enda kivistumiseks olid niisked, sombused ja soojavõitu sügisilmad lausa soodsad.

Pärnu uute ja vanade kaide vahel tiheneb nüüd konkurents. Aga hea konkurents pidigi ju elu edasi viima.

Ott Taul

## AS-i Reldor kai on avatud



Vaade "Reldori" vastvalminud kaile Siimu sillalt.



# Tallinna Merekoool sai 80-aastaseks

27. oktoobril tähistas merekoool Sakala Keskuses juubelit. Praegu juba Eesti Mereakadeemia nime all, kuid oodatud olid kõik Eestis merehariduse saanud, sest kunagiste arvukate erinevate koolide asemel on viimaseil aastail üks.

Juubeli üks algusüritusi oli kooli lipu õnnistamine Kaarli kirikus. Sellele järgnes juubelikonverents. Lühise tänava koolihoone saal oli pilgeline rahvast täis, jällenägemisrõõmu palju. Kohe peab aga ära ütlema, et seda tumestas paljude jaoks mure merehariduse saatuse pärast, sest oma kooli ja oma kutse üle ollakse uhked ning tahetakse näha selle edasiarenemist.

Kõigepealt tervitas kohaletulnuid rektor Peeter Veegen. Prorektor Anatoli Alop luges ette käskkirja kooli töötajate autasustamise kohta. Siis järgnesid ettekanded:

– Tallinna merekooli ajaloost (Arvi Nordman)

– Kalanduslik mereharidus Tallinnas (Helgi Pärn)

– Eesti Vabariigi merehariduslikud vajadused (Peeter Veegen)

– Sadamamajandamise ja mere-transporti juhtimise erialast (Anatoli Alop)

– STCW 78/95 – mereohvitseride ettevalmistamise alus tänapäeval (Jüri Lember)

– Eesti Mereakadeemia ja kvaliteedijuhtimine (Heino Levald).

Kõigi ettekannete kokkuvõtted olid kenasti kokku köidetud ja nende sisu võib seega ka hiljem meelde tuletada.

Seminaris osales ka haridusministeeriumi kantsler Peep Ratas, kelle sõnavõtt kutsus esile elava vastukaja, sest kõlama jäi, nagu merehariduskeskus ei teaks, kuhu tahab jõuda ning puuduvad õiged ja kirjapanud eesmärgid. Sellepärast oleks ka

sihtasutuse loomise ettepanek, et kogu teadmine ning oskused koondata. Ja rahast ei sõnagi. Selle seisukoha vastu võtsid mitmedki sõna, selgitades, miks on liitumise vastu kommertsalustel kooliga.

Kõik rõhutasid merehariduse teatavaid erijooni, võrreldes tavapärase koolitusega, vastutuse tõsidust rahvusvahelises mastaabis, heade traditsioonide säilitamise vajadust jne. jne.

Juubelikonverentsist osavõtjad hääletasid üksmeelselt Eesti Vabariigi Presidendile, Peaministrile ja Riigikogule adresseeritud pöördumise poolt üleskutsega tagada objektiivne ja riigi huvidest lähtuv lähenemisviis merehariduse reorganiseerimisele ning kindlustada riigliku kontrolli säilitamine merehariduse üle. Juubelipäeva jooksul muutus väljend "merehariduse reorganiseerimine" väljendiks "merehariduse arendamine".

Reet Naber

## Õppur peab isiklikult vastutama Ainult eesti merekeelega maailmas hakkama ei saa

### Tallinna Merekoool — 80

**Eesti Laevaomanike Liidu president REIN MERISALU, käisite 1. kutsekeskkoolis ja kalatööstuslikus merekoolis...**

... ja Tartu Ülikoolis õppisin Abner Uustalu juures mereõigust. Omal ajal läks merehariduskuse alla ka minu kool; hulk õppejõude tuli samuti sealt. Ning olen praeguse mereakadeemia nõunike kogu esimees, nii et üldse mitte kõrvalseisja.

Haridusministeeriumi moodustatud komisjon pidi selgeks tegema, milline seis on merehariduskeskuses ja kuidas vastavalt STCW '95-le teatud tase saavutada. On selge, et järgmisel aastal läheb asi väga tõsiseks. Siia tuleb ka IMO komisjon, mis tutvub mereakadeemia ja mereadministratsiooni tööga meremeeste väljaõppe küsimustes. Peale õppeplaanide ja n.ö. tehnoloogilise osa on oluline moment õppejõudude kvalifikatsioon.

Hoolimata sellest, et langetame pea hallide juuste ees, on kahjuks nii, et paljude õppejõudude vanus on tagasihoidlikult öeldes väga kõrge, ja nende tasemest olenemata ei ole ju nemad kooli tulevik. Aga noortel pole

motivatsiooni mereakadeemiasse õpetama tulla. Need, kes püüdsid pärast merekooli lõpetamist sinna jääda ja teadustööd teha, on ka läinud. Praegune palgasüsteem ei luba mereeriala õppejõule maksta 16 000–25 000 kr, mis oleks täiesti loomulik inimesele, kes merelt ära tuleb. Kui tal muid võimalusi ei oleks, siis ta tuleks sinna tööle, aga tal on need.

Edasi tuleb juhtimise küsimus ja ka olemasolevate vahendite kasutamine. Mereakadeemia juubelipuhuses pöörduvates räägitakse ringkondadest, kes õonestavad ja lammutavad olemasolevat merehariduse süsteemi. Pöörduvates tegijad ei ole võibolla sügavalt läbi mõelnud, mida õonestamine tähendab. Midagi õonestada saab ainult seestpoolt, seda ei saa teha kõrvalised isikud. Kui aga kõrvalt öeldakse avalikult välja, missugused on merehariduse puudused ja mida tuleks teha, siis ma arvan, et see ei ole õonestami-

ne, vaid kõige tavalisem kriitika. Ja selle tulemusena hakkas õppenõukogu ning administratsioon tõsiselt tööle, nad konsolideerisid ja hakkasid vaenlast otsima, kes n.ö. õonestab. Pole ju saladus, et 1998. aastal avaldas õppenõukogu rektori suhtes umbusaldust.

Minu arvates on küsimus üsna lihtne: Eestis saab sageli viia probleemid isikute peale. Aga mõned asjad on täiesti absurdid. Näiteks võetakse õppureid vastu meteoroloogiks või okeanograafiks või kalatehnoloogiks. Aga kalamehed leiavad, et neil pole seda kõrgema haridusega spetsialisti vaja. Ja enamik okeanograafe töötab näiteks maamootjatena. Toimub ressursi mõttetute kulutamise. N.ö. tasuta mereharidus tuleb aga maksumaksja taskust – lõppede lõpuks maksavad kõik selle eest.

Küllalt palju juhtub ka, et käiakse kaks aastat koolis, ollakse tasuta ülalpidamisel, samal ajal tehakse veel kusagil tööd ka ja siis halva õppe- ja teaduskultuuri pärast minnakse ära. Aga nende peale kulutatud raha ei nõua neilt keegi tagasi. Kõrgharidus ei pruugi olla täielikult tasuta, aga õppur peab ikka ka isiklikult millegagi vastutama, et oleks motivat-







sioon korralikult õppida ja kool lõpetada.

Laevaomanikud ei ole huvitatud oma uute töötajate koolitamiseks tekkivate kulutuste suurendamisest. Majandusliku surutisega seoses on Eesti merenduse seis praegu küllaltki raske. Prahirahade languse tõttu on langnud ka laevade hind ja paljud ettevõtted on tõsisest finantsraskustes. Aga nagu komisjoni istungitel ütlesin: laevandusettevõtlus ilmselt on huvitatud kolmest põhiküsimusest. Need on maksustamine, mehitamine ja asukoht. Mereharidus on praegu suures sõltuvuses Eesti merenduse ja laevanduse üldisest arengust. Merehariduse andmine on ka omamoodi äri. Hea haridus on osa turust ja turu poolt heakskiidetud on väärtuslikum, kuna leiab selget ja kehtvat tunnustust ja hüvitust.

**Olete tööjõu tarbijana kokku puutunud küllalt paljude merekooli lõpetanutega. Kas on põhjust üldiseks kurtmiseks, et koolist tulijate tase on vilets?**

Ma ei ole erapooletu isik ega taha seepärast midagi arvata. Pealegi, nõunike kogu esimehena olen ka ise merehariduse eest vastutav. Välismaal on laevaomanikke, kes on eesti meremeeste, ka praegu nende juures praktiliselt käivate kadettidega igati rahul. Ka meie laevadel on kadette merehariduskeskusest, ja nendega ei ole olnud probleeme.

Üldine merehariduse tase ei ole minu arvates niisugune, nagu peaks olema. Seda, et oleme head, võivad öelda väljastpoolt tulijad, näiteks eespool nimetatud IMO. Kui Eesti pääseb n.ö. valgele lehele ja öeldakse, et vastab STCW '95-le, siis võib öelda, et mereharidus on normaalne. Aga kui ei pääse, siis kõik kiidulaulud meie heale haridusele osutuvad õhummulliks.

**Kas teede- ja sideministeeriumi tugi mereharidusele on tuntav või arvatakse seal, et see on ainult haridusministeeriumi asi?**

Kui olin seal merenduspoliitika osakonna juhataja, koostas in kokkuleppe, mille kaks ministrit ka alla kirjutasid: selles võttis ka teede- ja sideministeerium teatud vastutuse merehariduse arendamisel. Miks see leping sahtlipõhja läks, peab mu järglastelt küsima. Tollal tegin ka ettepaneku tuua merehariduse üldse teede- ja sideministeeriumi alla. Minister ja kantsler polnud sellega nõus ja eks see oli ka vastuolus Eesti hariduspoliitikaga. Aga igal juhul teede- ja side-

ministeeriumi tugi mereharidusele pole nii tuntav nagu peaks.

**Komisjoni dokumendis on lõik, kus töötatakse viie aasta pärast tohtuid tulemusi ümberkorraldatud merehariduses. Ka väidetakse, et üliõpilasi tuleb kogu Baltikumist. Mis keeles õpetama hakatakse?**

Ega õppureid saa kohale tuua, kui nad ei taha. Selleks peab mereakadeemia tõusma tasemele, mille puhul selle lõpetajad on väga hinnatud ja hakkab lugema, et oled just selle kooli lõpetanud.

Tahame säilitada Eesti merekultuuri ja -keelt, aga selge see, et ainult eesti merekeelega ei ole meil maailmas midagi eriti ära teha. Laevajuhtide ja mehaanikute põhiline töökeel on ikka inglise keel. Pole välistud, et õpetamine toimub kahes keeles. Olen ise õppinud astronoomiat vene keeles ja näiteks raadiolokatsiooni eesti keeles, sest olid just niisugused õppejõud.

**Kas teie oskate vastata küsimusele, mis eelmises "Meremehes" vastusetas jäi: milleks merekooli-le Concordia Ülikool?**

Algusest peale on selle *Concordia*-ga võib-olla liiga palju spekuleeritud. Mul on väga raske öelda, miks ei peaks olema näiteks Tartu Ülikool või mõni teine õppeasutus. Kui haridusministeerium sellise ettepaneku tegi, võib-olla siis arvati, et *Concordia* on ingliskeelse kõrghariduse andjana sobivaim. Mina ei oska sellele küsimusele vastata. Seda oskab vast haridusministeerium ja valitsus. See olekski soovitatav selgelt välja rääkida, siis kaoksid spekulatsioonide võimalused selle asjaolu ümber.

Arvan, et nüüd oleks aeg õhumullide puhumine lõpetada ja tõsiselt tööle hakata, sest aega on väga vähe, kui tahame oma merehariduse viia tasemele, mis tõesti vastaks STCW '95-le. Tundub, et mereakadeemias on juba toimunud teatud positiivsed muudatused ja asjaga tegeldakse. Suunad on antud, ja pole mõtet vaielda valitsuse otsusega. Kõik jõupingutused tuleb suunata nende ot-



**Rahvusliku merehariduse pärast muretsejad tahavad eesti meremehi näha Eesti lipu all sõitmas.**

suste täitmisele. Kui edaspidi selgub, et midagi on kahe silma vahele jäänud või valesti arvatud, siis seda kõike annab töö käigus parandada.

**Laevaomanike liidu loomisest peeti seda üheks täiendavaks võimaluseks mereharidust toetada. Kas nii on ka praegu?**

Kehtivas põhimääruses otsese materiaalse toetamise eesmärgi seadud ei ole. Toetatud siiski on, aga palju selleks võimalusi ei ole. Aga liit on tõesti väga huvitatud, mis mereharidusest saab. Tehtud avaldused on läbi räägitud meie liikmetega, on olnud tuliseid vaidlusi.

Ka mereakadeemia nõunike kogus on palju laevaomanike esindajaid. Sealgi pole täielikku üksmeelt. Põhimõtteliselt siiski toetati haridusministeeriumi ettepanekut. Nüüd on ministeeriumi juurde moodustatud toimikond, mis tegeleb valitsuse otsuste elluviimisega.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

## Valitsus toetab merenduserialade õpetamise jätkamist Saaremaal Agentuuriteade

Valitsus eraldas 23. novembril Orissaare vallavalitsusele tagastamatu toetusena 387 500 krooni Orissaare Gümnaasiumi merenduserialade õppe-ruumide ümberpaigutamiseks õigusjärgsele omanikule tagastatud hoonest.

Valitsuse otsus võimaldab jätkata Saaremaal üldgümnaasiumihariduse andmise kõrval ka merenduserialade õpetamist, märkis valitsuse pressinõunik Priit Põiklik. Orissaare Gümnaasiumis lõpetas esimene merenduseriala lend 1994. aastal ja kuni praeguse ajani on vastava erihariduse saanud 118 gümnaasiumi lõpetajat. Lisaks sellele korraldab Orissaare Gümnaasium ka merenduseriala täiendõpet täiskasvanuile. **ETA**



# Milleks merekoolile Concordia?

Vastab Concordia Rahvusvahelise Ülikooli rektor  
**MART SUSI**

## Concordiast

Concordia Ülikool (*Concordia International University Estonia*) on Eesti ja kogu Baltikumi juhtiv eraülikool, asutatud Eesti Vabariigi Valitsuse otsusega 1992. aastal. Ülikoolis on kolm teaduskonda: ärijuhtimise teaduskond, õigusteaduskond ja meediateaduskond. Viimases saab spetsialiseeruda nii elektroonilise meedia kui avalike suhete valdkonnas. Kogu õppetöö toimub inglise keeles, välja arvatud Eesti, Läti ja Leedu riiklikku õigust puudutavad loengusarjad.

Ülikoolis on praegu 1100 üliõpilast, ligikaudu 120 õppejõudu (ca 75% neist põhikohaga). Eestis hästi tuntud nimedest on nende seas põhikohaga Hagi Šein, Kristiina Ojula, Peeter Tooma ja Nele Laanejärv, osalise koormusega töötavad Marju Lauristin, Mart Laar ja Indrek Treufeldt. 75% õppejõududest on Ameerika Ühendriikidest ja Lääne-Euroopast. Üliõpilaste ja õppejõudude hulga suhe on vähem kui üks kümnele. Üle 50% õppejõududest on doktorikraadiga. Õppejõudusid on 17 riigist, üliõpilasi 25 riigist. Umbes 50% on välisüliõpilased. Oleme suurima läti ja leedu üliõpilaste hulga ülikool väljaspool Lätit ja Leedut.

Eesti kõrghariduse hindamise nõukogu on meie ülikooli õppekavad akrediteerinud. Pakume nii bakalau-reuse- kui magistriõpet - viimatini metatu on praegu ärijuhtimise erialal ja sügisest alates ka õigusteaduses. Ülikoolil on ühisprogramm USA ülikooliga *Lakeland College*, mis on oma kodumaal akrediteeritud.

Ülikoolil on oma hooned Haabneemes, endises Kirovi kalurikolhoosi keskuses - nii nõndanimetatud *Pen-tagon* kui ka endine kultuurihoone.

## Kuidas saite üle aktsiakapitali suurendamise vajadusest?

See on aziotaaz, mida ajakirjanikud kahjuks ei ole kontrollinud. Meil ei ole mitte kunagi puudu olnud ei aktsiakapitali ega osaühingukapitali. Kui ajakirjanik suvel midagi niisugust kirjutas, siis seetõttu, et ei tundnud Eesti erakooliseadust. Ükski Eesti erakool, sealhulgas ka Concordia Ülikool, ei tegutse vastavalt Eesti äri-seadustikule.

## See tähendab siis, et omanikfirmal oli puudu?

Ei ole ka sel kunagi puudu olnud. Ajakirjanik küsis äriregistrist, kas



Concordia Rahvusvahelise Ülikooli rektor sotsioloogiaprofessor Mart Susi.

meie ülikool on seal registreeritud. Vastus oli: ei. Ja ei tohigi olla.

## Eraülikoolist

### Missugune on Concordia Ülikooli omanikfirma ja kus on siin tema jaoks äri?

Väidan, et vaevalt Eestis ühegi erakooli omanik on teinud kooli sellepärast, et tahaks teenida kasumit. Erakool ei saa ega tohigi kasumit taotleda. Minu teada ei ole ükski Eesti eraülikool mitte kunagi oma omanikule dividende maksnud. Näiteks ka meie põhikirjas on sees, et kogu aasta lõpuks tekkiv vaba jääk suunatakse investeringuteks. Teisest küljest väidan, et Concordia Ülikool on minu hinnangul edukas ettevõtte. Maksame oma juhtivatele töötajatele, õppejõududele ja dekaanidele, küllalt kõrget töötasu, mis on konkurentsivõimeline kogu maailmas.

### Kui suur on õppemaks?

Arvestame seda dollarites. Makspäeval konverteeritakse summa Eesti kroonidesse, siin ju dollarites maksta ei tohi.

Summa sõltub erialast. Algab kusa-gilt 35 000 kroonist ja lõpeb 45 000-50 000 krooniga õppeaasta eest. Kõige kallim on meediateaduskonnas õppimine, õigus jääb kusa-gile keskele, ja rahvusvahelise ärijuhtimise õppemaks on kõige madalam. Studium kestab neli aastat. Nii minu kui ka rahvusvaheliste ekspertide hinnangul on meie juures saadav haridus kvaliteedilt kindlasti võrreldav

välisülikoolides saadavaga. Aga Harvardis või Yale'is peab samaväärse hariduse eest maksma 10 korda rohkem - õppemaks ja elamiskulud on seal 400 000-500 000 EEK-i õppeaastas. Baltikumis on meie õppemaks, jah, üks kõrgemaid.

**Niisiis tuleb seda käsitleda kui investeringut. Kas näete võimalust, et inimene endasse investeerides selle tasa teenib? Ja kuidas see haridus on kättesaadav, kui õppelaen sellise õppemaksu tasumist ei võimalda?**

Hiljuti peeti üks ümarlaud seoses kõrghariduse rahastamisega. Seal olid ka kõigi avalik-õiguslike ülikoolide rektorid, samuti haridusminister. Tundub väga, et poliitiline suundumus läheb kõigis ülikoolides mõne aasta pärast kehtestatava õppemaksu poole. Aga sellega peab tõesti kaasas käima paindlik õppelaenu süsteem - üliõpilane peaks saama laenu vastavalt oma õpingute maksumusele ja hiljem seda soodusprotsendiga tagasi maksta.

See investering tasub end kindlasti ära. Kõik maailmas tehtud uurimused näitavad, et mida kvaliteetsem on inimese haridus, seda rohkem on tal võimalust tööd leida. Meie lõpetajail pole seni töökohtade leidmisel probleeme olnud. Vastupidi, III ja IV kursuse üliõpilastele tehakse häid tööpakkumisi, nii et osa neist õpib osalise koormusega ja seega nende õpiaeg pikeneb.

Kättesaadav on meie haridus seetõttu, et ega kõik üliõpilased siis ise maks. Meie andmeil maksavad ise vähem kui pooled - teiste eest tasuvad õppemaksu sponsorfirmad või saadakse stipendiume. Concordia Ülikool paneb igal õppeaastal selleks välja minimaalselt pool miljonit krooni.

Kahjuks ettevõtjad ei saa veel aru, et kui ollakse kasumis, siis on kõigi huvides osa kasumist suunata tagasi kultuuri. See ei tähenda ainult haridust. On ka juba näiteid: Hansapank, Eesti Mobiiltelefon. Mõned suuremad ettevõtted saavad praegu aru, et kui nendel läheb juba hästi, siis selleks, et neil läheks jätkuvalt hästi, peavad nad ühiskonnale ka midagi tagasi andma. Mulle tundub, et on aja küsimus, kui selline arusaamine laieneb.

## Milleks Concordiale merekool?

Millest teie kooli huvi merehariduse vastu, ehk vastupidiselt seni merendustegelastele esitud





### **küsimusele: milleks Concordiale merekool?**

Küsida tuleks tegelikult teisiti: miks valitsusele ja haridusministeeriumile tuli mõte Concordia Ülikool juurde kutsuda. Pole algusest peale varjanud ega varja ka tulevikus, et osaleme selles reformis tolleaegse ministri isiklikul kutsel, hiljem on sama mõtet väljendanud praegune haridusminister. Valitsus on seda arutanud. Ühesõnaga, tegu pole mitte meie, vaid riigi juhtkonna initsiatiiviga. Järelikult nähakse merehariduse reformimisel teatud osa olevat ka *Concordial*.

### **Osalesite mereharidust ümber korraldavas töörühmas. Seal ei suutnud eri mõtteviiside esindajad end üksteisele mõistetavaks teha.**

Mõnes mõttes see ei üllata mind. Nii Eesti kui ka muu maailma praktika näitab, et iga reformi puhul on nii pooldajaid kui ka vastaseid. Kokkulepet, et kõik oleksid nõus – teeme nii ja mitte teisiti –, ei saavuta me iialgi. On kaks võimalust: ei tehta mitte midagi, kõik jääb vanaviisi – siis on sellega rahul osa inimesi, või viiakse ellu ühiste kavatsuste protokoll, ja siis on loomulikult teatud kontingent, kes leiab, et see ei ole õige otsus. Küsimus selles, mis leitakse Eestile kasulikum olevat.

### **Vastuolijad ei taha mereharidusele halba. Kas on puudu olnud selgitustest, mida head pakutav variant kaasa toob?**

Kindlasti on puudu olnud, sest kommunikatsioon on alati oluline. Võimalik, et oma ala vaieldamatult tunnustatud spetsialistid merendusvaldkondades ei pruugi seda olla hariduses, et näha, millised on need hariduslikud teed ja võimalused, et kõige õigemini pakkuda just seda haridust, mida tahame. Ega keegi ole vaidlustanud nende inimeste erialast asjatundlikkust. Võib-olla peaks kõrgkooli juhtimise, selle reformi asjatundjatele jätma – neile, kes reaalselt on tegelnud kõrghariduse ja selle juhtimisega. Ega mina lähe ka komisjoni, kus peaks otsustatama, mis teed mõelda oleks laeval kõige õigem Rootsi sõita.

Nii et tuleks lähtuda meie eesmärgist ja sellest, kuidas leiame, et sinna on kõige parem jõuda. Eesmärk on olnud ja minu arvates on ka edaspidi: kasutada võimalikult efektiivselt neid ressursse, mis meil on – seda praegu alati ei tehta – ja tuua juurde uut rahalist ning inimressursi, et anda maksimaalselt head ja rahvusvaheliselt aktsepteeritavat

haridust. Ühiste kavatsuste protokoll sihtasutuse loomiseks on üks tee, kuidas selleni jõuda.

### **Kas Concordia sellega midagi ei kaota, et võtab enda vedada niisuguse raskesti järeleveetava koorma?**

Kunagi pole juttu olnud mingist ühinemisest. Meid on kutsutud laua taha teatud spetsiifilistes küsimustes: kuidas rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise eraülikooli tegevust organiseerida, kuidas luua osaliselt ingliskeelne õppekeskkond...

### **Mis keeles?**

### **Miks vajatakse osaliselt ingliskeelset õppekeskkonda ja kustaadik see on ingliskeelne?**

Praegu tehtava arengukava järgi on teatud erialadel paralleelselt otstarbekas nii eesti- kui ingliskeelne õpe. Pean silmas näiteks meretranspordi korraldamist, mis on tulevikueriala, kus tõenäoliselt ingliskeelne õpe on otstarbekas. Eriti kui arvestada, et arenduskava järgi on peetud vajalikuks leida ja tuua siia ka välisüliõpilasi, nemad aga eesti keeles ei õpi. Samas väidan ka seda, et laeva juhtidel ja meretranspordi korraldust õppivatel inimestel eriti, mehaanikutel vast vähem, on oluline ka see, et nad suudaksid end inglise keeles väljendada ja teatud distsipliin ehk ka inglise keeles omandada. Kontseptsioon on, et osa õpperühmi õpiksid ainult inglise keeles ja teistel võiks ja peaks osa aineid olema inglise keeles. Keegi ei ütle, et tahame kogu õppetöö ingliskeelseks teha.

Meil on kogemus, kuidas ingliskeelset õpet korraldada, kuidas siia tuua häid välisõppejõude ja ka kuidas leida välisüliõpilasi. Samuti oskame nii Eesti Vabariigis kui ka väljaspool tulemuslikult uusi erialasid tutvustada. Need on asjad, mille pärast meid ilmselt merehariduse reformi juurde kutsuti. See on roll, mida oskaksime ja suudaksime täita.

### **Õppureist ja õpetajaist**

### **Millele tugineb väide, et Eesti ja Baltikumi noored üldse on valmis pigem õppima õppemaksu eest erakõrgkoolis kui riiklikus rakenduskõrgkoolis?**

Tugineb uurimustele. Tartu Ülikooli sotsioloogialaboratorium uuris möödunud aasta lõpus meie erakõrgkoolide mainet. Seal oli ka küsimus, kas oldaks valmis maksta sama suurt õppemaksu avalik-õiguslikus ülikoolis. Vastajad väitsid, et on nõus küll mõningaid erialasid avalik-õiguslikes ülikoolides õppima, kui see on tasuta; tasu

eest eelistaksid nad seda teha aga erakõrgkoolis.

### **Kas kooli mainet ei kujunda ka traditsioonid? Merekool sai 80-aastaseks.**

Kindlasti kujundavad. Aga tuleb ka arvestada asjaolu, et kui Euroopa Liidu institutsioonides diskuteeritakse teinekord hariduse üle ja on juttu abiprogrammidest, siis nii kummaline kui see ka ei ole, ei pruugi vanus olla vaid positiivne, võib olla hoopis negatiivne faktor. Neil tekib küsimus, kas vanas ülikoolis pole 50 aastat nõukogude režiimi mitte pärssivalt mõjunud mõne teaduskonna arengule.

### **Teine väide: välisõppejõud tulevat meelsamini õpetama erakõrgkooli kui riiklikku rakenduskõrgkooli.**

Erakoolid on paindlikumad ja suudavad maksta paremat tasu. Rakenduskõrgkoolid on seotud oma palgaastmestikuga; ma ei tea ühtki fakti, et tunnustatud välisõppejõud töötaks mingis Eesti rakenduskõrgkoolis. Lisaks võivad nad veenduda, et erakõrgkooli puhul on tegemist uuendusmeelse institutsiooniga.

### **Järgmine väide: erastruktuuril on välisüliõpilaste leidmisel eelised riikliku ees. Kas nende leidmine on eesmärk? Peamine peaks ju olema eesti inimestele head mereharidust anda?**

Päriselt ei nõustu teie väitega. Loomulikult on eesmärk kõigepealt teha korda Eesti mereharidus. Aga kui rääkida, missugune on Eesti kui riigi huvi, missugune on Eesti kui riigi arengustrateegia, siis haridus kui eksport on võib-olla päris oluline argument Eesti riigi arengu seisukohalt vaadatuna. Leian, et kui riigil on võimalik kõrgkoolide arengut suunata niiviisi, et me ei piirduks vaid oma üliõpilaskonnaga, siis peame sellest kahe käega kinni haarama.

### **Kas see ei peaks olema järgmine etapp pärast seda, kui kool on Eesti noorte jaoks korda tehtud – siis välisüliõpilased tulgu, kui tahavad?**

Nii ei saa öelda. Ega nad tule, kui me selleks midagi ei tee. Kui tahame mõelda euroopalikult ja globaalselt, siis arvan, et peame paralleelselt kooli Eesti jaoks kordategemisega avama ka ukseid maailma. See ongi arengustrateegia üks aspekte. Ja riigi seisukohalt on alati kasulik, kui Eestis õpib palju välisüliõpilasi: neil tekivad Eestis kontaktid, nad muutuvad Eesti riigi suhtes sõbralikumaks. Õpinguaeg mõjutab alati inimest. Hiljem on nad Eesti







riigi "agendid", selle propagandistid oma kodumaal.

**Teie õppeasutuses on teoreetilised ained ainutähtsad. Merehariduses on praegu suund veel suuremale teooria ühendamisele praktikaga. Kuidas sellest probleemist üle saate?**

Veel kord: Concordia Ülikool ei katse üle võtta Eesti Mereakadeemiat ega avada meil merendusteaduskonda. Kõnesolev ei ole meie küsimus. Olen kindel, et mereakadeemias on küllaldaselt oskusi ja kogemusi, kuidas mereasjandust õpetada. Kui keegi ütleb, et moodustatakse sihtasutus ja kõik lastakse lahti, siis on see teadlik veesegamine. Ega meile ei ole vaja mereakadeemiat; oleme asja juures, sest meid on kutsutud ja saame aidata.

**On olemas hüpotees: et iive on langenud ja teilgi jääb üliõpilasi vähemaks, siis on teil vaja kindlat rahastamise allikat - seda hulka merekooli kadette koos rahaga, mida riik nende harimiseks annab.**

Olen seda kuulnud. Väidan, et Concordia üliõpilaste arv on aasta-aastalt kasvanud. Sel hüpoteesil võiks olla toepõhi all, kui oleks tegu ainult Eesti turuga. Aga ülikooli, kus on õppureid 25 riigist ja üle poole väljastpoolt oma riiki, nii väga ei mõjuta see, mis Eestis juhtub. Meie Eestist pärit üliõpilaskontingent on välja kujunenud: tullakse sellepärast, et tahetakse just meil õppida; on perekondi, kust Concordias õpib kolm last. Teame, et 10 aasta pärast lõpetab keskkooli poole vähem inimesi kui möödunud kevadel, aga meie üliõpilaskohtade täituvust see eriti ei mõjuta.

**Komisjoni aruandes lubati viie aastaga...**

**Kuidas on võimalik viie aastaga saavutada, et on kujundatud püsiv kõrgetasemeline õppejõudude koosseis, kes on võimeline viima läbi kaasaegsel tasemel õpet, on seotud teadusuuringute ja publikatsioonide avaldamisega?**

Usun küll, et jõuab. Kõrghariduse hindamisel ja akrediteerimisel on tähtsad protsessid. Tähtis on see protsess, kas õpetajaskond on huvitatud teadustööst, kas õpetajaskond on integreeritud. Arvan, et suures osas praegu see nii ei ole. Kuidas leida noori ja võimekaid õppejõude? Kõigepealt peavad selleks olema vakanantsed kohad. Teiseks: on olemas noored meremehed lähisõidulaevaldel, kes oma kahel vabal nädalal saaksid õpetada. Kolmandaks: kõik

see ripub rahast ära. Kui mereakadeemia suudab vanemtüürimehele maksta laevalt saadavaga võrdväärset palka või natuke rohkem, siis miks ei võiks osa neist valida akadeemilise karjääri. Kogu maailmas see nii on. Õeldakse, et meil on see võimatu, aga keegi pole seda ju proovinud teha. Minu kohtumised inimestega viitavad küll sellele, et see, mis toimub maailmas, võib ka siin toimuda.

Eesti saavutas iseseisvuse päris hiljuti. Kui vaatame viimase viie aasta arengut, siis usun: viis aastat tagasi arvasid vähesed, et selle ajaga jõuame nii kaugele, kui oleme jõudnud. Eesti tuleviku üks võti on minu arvates selles, et me ei karda teha julgeid otsuseid: teeme need otsused ära, läheme nendega edasi. Oleks Eesti valitsus pikalt kaalunud, kas ikka teha rahareformi või mitte, arutanud aina, mis see kaasa võib tuua, mida inimesed arvavad ja mida rahvusvaheline üldsus arvab - ka selles asjas oli ju mitmesuguseid seisukohti -, siis võimalik, et Eesti poleks nii edukas kui on olnud. Minu üleskutse oleks, et kui tahame jätkata liini, mis Eestis on olnud - vahepeal oli küll tagasikäik, aga nüüd on nagu uus süst tehtud -, siis me lihtsalt peame selle kursi võtma. Lihtne on ju öelda, et kaalume, vaeme - siis me ei muudagi midagi. Ja seejärel imestame, et miks meid Euroopa Liitu ega NATO-sse ei võeta, ja kole küll, oleme kusagil mingi ripats. Ei, me peame olema ikkagi eesrinnas ning tegema julgeid ja perspektiivikaid otsuseid. See on minu veendumus.

**Teine aplombiga öeldud väide: viie aastaga kujuneks Eesti Mereakadeemia juhtivaks mereharidust andvaks ülikooliks Baltikumis.**

Lätis on merehariduse olukord vist parem kui Leedus. Jälle küsimus selles, mille eesmärgiks seame ja kuidas oma jõudu hindame. Mina olen veendunud, et tänapäeva kõrgharidus Euroopas areneb küll niimoodi, et on pigem suunatud avatusele. Arvan, et see on õige tee. Kui ütleme, et teeme viie aastaga asjad kodus korda ja seejärel hakkame vaatama, mis edasi saab, siis oleme juba lootusetult maha jäänud.

**On tehtud küllalt suuri jõupingutusi, et vene merekoolist teha eesti kool, arendada eesti mereterminoloogiat, anda välja eesti-keelset merenduskirjandust ja -ajakirjandust. Kas lööme sellele nüüd käega?**

Ei arva nii. Seda pole ka keegi mitte kusagil väitnud, et peaksime eestikeelse õppe ära kaotama. Kui räägime ingliskeelsetest rühmadest, siis ei tähenda see eesti, vaid välismaiseid üliõpilasi. Kes eestlastest tahab, võib ka loomulikult seal õppida. Selle tõttu ei ähvarda miski eestikeelset mereharidust ega eesti-keelset terminoloogiat.

Lõpulause võiks ju olla selline: usun, et kõik osapooled tahavad tegelikult, et eesti mereharidus oleks võimalikult hea, seda tahab ka Concordia Ülikool, ja eesmärgi suhtes pole meil mingeid lahkarvamusi. Mina arvan, et üks tee on õige, teised inimesed arvavad, et teine tee. Ma pole kindel, et on keskteed. Pigem on vaja valida selle vahel, kas me tahame ja julgeme olla uuenduslikud või me ei julge. See ongi kogu valik.

**"Meremehe" traditsiooniline küsimus: kas teil on oma paat?**

Oma paati ei ole, aga olen päris tihti merel sõitnud. Ise ilma abijõududeta Tallinnast Soome ei purjetaks.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**



**Novembrikuu lõpupäevade tormi järel haigutas Pirita muulis pira-  
kas auk. Vaade mere poolt.  
Madli Vitismanni foto.**



## Veel merehariduse ümberkorraldamisest

Eesti Laevamehaanikute Liit on nagu paljud teisedki merendusorganisatsioonid mures Eesti merehariduse tuleviku pärast, õigemini selle pärast, mis toimub seoses merehariduse ümberkorraldusega. On ilmne, et kavatsus asutada **erakõrgkool** Eesti Mereakadeemia sulgeb rannapoistele tee merehariduse juurde. Mereakadeemia õppejõudude korraldatud kursantide küsitlus näitas, et õppemaks Concordia Ülikooli tasemel on jõukohane vaid üksikuile.

Oleme kindlal seisukohal, et Eesti Mereakadeemia riikliku õppeasutuse staatus tuleb säilitada.

Jälgides merehariduse ümberkorraldamise ümber pikema aja kestel toimuvat visa ja kindla sihitusega askeldamist, tekivad kiuslikud küsimused.

Teatavasti moodustas haridusminister k.a. mais merehariduse ümberkorraldamise komisjoni, mis väljastas ka merehariduse ümberkorraldamise kohta ametliku aruande. Sellele dokumendile keeldusid kuus komisjoniliiget üheksast alla kirjutamast ja koostasid oma, alternatiiv-

se aruande, mis meie arvates on ka loogilisem ja arusaadavam ja milles on mereharidussüsteemi puuduste kõrvaldamiseks toodud võimalikud lahendused.

Sellele vaatamata ilmus 24. septembril Eesti Haridusministeeriumi järgmine pressiteade: *Eesti Vabariigi haridusminister Tõnis Lukas, Tallinna Tehnikaülikooli rektor Olav Aarma ja Concordia Rahvusvahelise Ülikooli Eestis rektor Mart Susi kirjutavad täna alla kavatsuste protokollile, millega luuakse Sihtasutus Eesti Mereakadeemia, mille eesmärgiks on erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia asutamine 1. juuliks 2000. aastal ning selle tegevuse korraldamine.*

Milleks oli vaja moodustada ülalnimetatud komisjon, mis peaks järgima kollegiaalse demokraatia põhimõtteid, kui otsus tehakse ikkagi jõumeetodil, arvestamata tunnustatud merendusspetsialistide arvamust?

Millist kokkuhoidu annab asutatav lisajuhtimislüli — sihtasutus? Sihtasutuste loomise tuhinat jahutab ehk peaministri artikkel "Eesti saab sihi" 9. novembri "Postime-

hes". Arusaamatu on ka see, milline on erakõrgkooli Concordia Rahvusvaheline Ülikool Eestis osa riikliku õppeasutuse Eesti Mereakadeemia rahanappuse leevendamisel, kui esimene ise on väidetavalt EV maksuvõlglane ja äriregistrist kustutamise ohus. Asi paistab olevat just vastupidi, sest Eesti Mereakadeemia on oma ülesannetega rahuldavalt toime tulnud ja koolitussüsteem toimib.

Hetkeseisu on põhjalikult analüüsinud Helgi Pärn oma artiklis "Mõnedest ohtudest merehariduse ümberkorraldamise kavas" (vt. "Meremees" nr.15-16, september 1999), mille sõnum on ühene: olemasoleva süsteemi lammutamine ei too mereharidust vaesusest välja.

Meile tundub, et eriti agarate merehariduse tasuliseks ümberkorraldamise huvi ei ole mitte merehariduse olukorra parandamises, vaid hoopis milleski muus. Kes vastaks küsimusele, mis eesmärgil ja kelle huvides püütakse lammutada toimivat mereharidussüsteemi?

**Jüri Kask**  
Eesti Laevamehaanikute Liit

## Navigare necesse est!

### Tallinna Merekool — 80

#### Fragmente rektori aastapäevakõnest

*Inimese ürgne tung kauguste poole, sinna, kus sinine silmapiir, on kutsunud meie kaugeid esivanemaid sinavate avarustele iidsetest aegadest peale. Trotsides raskusi ja ohte väljusid muistsed meresõitjad oma koduabajast, oma kaitsvast jõesuudmest, et otsida õnne ja jõukust, avastada maailma, avardada silmapiiri. Kui silmapiirilt kadus kodune metsatukk või mäeküngas, tekkis vajadus teadmiste ja meretarkuste järele./.../*

Eestimaal asutati esimene merekool Heinastes 1864. aastal, ehkki nn. Tallinna arvutuskoolis üritati navigatsiooni õpetada juba 150 aastat varem. Edasi tuli merekoole ridamisi: 1873 – Narva, 1875 – Paldiski, 1884 – Käsmu, 1891 – Kuressaare. Õppetöö toimus eesti, vene ja saksa keeles, sajandi lõpus valdavalt vene keeles. Merekoolitusega on tihedalt seotud ka mereterminoloogia ja siin on huvitav nentida, et eesti merekeelde on palju sõnu tulnud ilmselt Hollandist Peeter I ja Venemaa kaudu. Esimene Maailmasõda ja revolüt-

sioon Venemaal löi segi senise mereharidussüsteemi, enamik koolide varasid oli hävinud või evakueeritud Venemaale. Iseseisvunud Eesti toonased riigijuhid mõistsid hästi merehariduse tähtsust maa majandusele ja kaitsevõimele ja otsustasid asutada riikliku merekooli Tallinnas. Ja seda tehti sõjast laastatud majanduse tingimustes! 8. septembril 1919 nimetati Merekooli juhatajaks vilunud kapten Wolfgang Russow, kellel oli Riia Merekooli juhtimise kogemus. Õppetööd alustati 27. oktoobril 1919, seega täna 80 aastat tagasi. Aastail 1920–1940 lõpetas merekooli 971 diplomeeritud meremeest. Esimese Eesti Vabariigi valitsus toetas igati merekoolitust, valitsuse tasandil oli reguleeritud ka merekooli õppepraktika. Tallinna Merekool jätkas tegutsemist ka sõja-aastatel 1941–1944, põhilist tagasisidet sellest ajast leiame mõõda maailma laialipillutatud vanade meremeeste kirjutatud raamatutest ja memuaaridest./.../

Järgnes 46 aastat Nõukogude perioodi, mis paljudele kohalviibijatele oli suurem osa aktiivsest elust. Tallinna Merekool jätkas tegutsemist ja üldse mitte halvasti, kui pidada silmas õppetöö taset ja lõpetajate ametioskusi. Tallinna Merekooli lõpetajad olid hinnatud meremehed üle suure N. Liidu. /.../

Vaatamata kroonilisele rahapuudusele võime täna tõdeda, et kõrgharidusele üleminekuga oleme hakkama saanud ja kaks eriala (laevajõudseadmed ja külmutusseadmed) on tänaseks ka tingimusteta akrediteeritud./.../

Kui täna räägime merehariduse kriisist, siis peamised põhjused on siin riigipoolsed seadusandlikud ja korralduslikud puudused, mis tuleb kõrvaldada.

Kui aga alustada sellest, et muuta kool eraõiguslikuks, nagu on kavandatud, võib ta tegevus praeguses mereharidusalases õiguslikus ja korralduslikus vaakumis ning ümberkorralduste ja personalivahe-tuse tuhinas konventsiooni nõuete täitmise asemel hoopis hääbuda./.../

27. oktoober

**Peeter Veegen**



# "Juhanil" Rootsi

1944. aastal saavutasid rootslased Hitleriga kokkuleppe, et eestirootslased saavad oma algkodumaale ümber asuda. *Todt* rentis sel otstarbel Eesti laeva "Juhan". Selle kapten oli Max Männapsoo ja tüürimees Valter Lahe. Mõlemad olid seotud Kaberneemega.

*Todt* üürilepingul oli ka väiksem laev "Triina". See tegi küll vaid vist ühe reisi.

Põgenejate pealevõtmiseks kasutati nii Tallinna kui ka Haapsalu, Rohuküla ja Paldiski sadamat. Rootsis olid lõppsadamateks Vikingshill ja Boviken. "Juhan" alustas eestirootslaste üle mere vedamist mais ja lõpetas septembri lõpul. Viimasel korral peatus laev Ruhnu saare juures. Seal võeti peale viimased põgenikud, kes olid sinna tulnud Rootsi-sõidu võimalust otsima. Rootsis anti meeskonnale korraldus veel kord Eestisse sõita, kuid juhtkond keeldus, pidades seda liiga riskantseks.

"Juhaniga" jõudis Rootsi umbes 7000 pagulast. 3000–3500 neist võisid olla eestlased.

Laevale pääsemist valvasid saksa sõdurid. Aga esimesel, Tallinnast lähtunud reisiril meeskond ei näinud, et oleks kasutatud mingeid nimekirju, mille järgi eestirootslasi laevale lasti. Ja järgmistel kordadel kasutas laevameeskond põhjaliku järelvalve puudumist juba selleks ära, et ka eestlasi üle mere vedada. Kuid ega laevale siiski *määrimata* pääsenud: vahis-

olevatele saksa sõduritele anti pudel-paar viina või muud meelepärast. Eriti meeldis sakslastele või. Kui võipakk üle anti, rõõmustasid sakslased: "*Butter, butter!*" ja pigistasid silma kinni, kui eestlased *landgangist* laevale kadusid. Ei küsitud ühti, kas pardalimineja on eestlane või eestirootslane.

Transporti korraldas algusest peale sakslane dr. Leinhard, umbes 30-aastane põhjala filoloog, kelle ema pärines Taani-Saksa piirialalt ja kes rääkis mõnevõrra skandinaavia keeli. Eesti poolelt ajas asja keegi Pöhl.

Ega eestirootslasedki maksmata "Juhanile" pardale pääsenud. Laeva juhtkond ei tea, kui palju dr. Leinhard neilt tasu nõudis, see jäi andja ja vastuvõtja teada. Teatakse vaid, et tasu võeti peamiselt vanades vene kuldrublad, mida inimesed kodus hoidsid, ja hõbe ning kuldesemeis.

Nii näiteks andis kord Tallinnas tundmatu mees tüürimehele üle raske kohvri Stockholmi viimiseks. Kui kuller uudishimust kohvri avas, tuli seal nähtavale briljante, kuld- ja hõbeasju ning suur kogus vene kuldrublasid. Stockholmis tuli teine tundmatu kohvrile järele. Selgumata jäigi, kellele see kallis kohver kuulus.

Stockholmis müüs dr. Leinhard saagi maha ja ostis endale endise Rootsi mereväe õppelaeva, mootorpurjeka "Falken". Ta lasi sellele bermudapurjed õmmelda ja asus Ar-

gentiina poole teele. "Falkeni" meeskonda kuulus ka eestlasi.

Laev elas mitu tormi üle, enne kui päralt jõudis. Ilusate ilmadega juhtus, et dr. Leinhardi abikaasad nähti tekil kuld- ja hõbeesemeid puhastamas... Ning Argentiinasse saabumise järel käis dr. Leinhard laevalt veel varandust nõutamas. Taanlasest masinist tõmbas mootori alt välja kolm väikest rasket kuldrubladega täidetud kotti. Et neis kuldrublad olid, selgus siis, kui üks kott oli millegi taha kinni jäänud ja rebenes ning sealt eestirootslaste maksurahad välja veeresid.

"Juhani" juhtkonnal ei olnud tasu küsimisega midagi tegemist; kas Pöhlil oli, seda ei teata. Laevale lihtsalt aidati nii oma tuttavaid kui ka võõraid inimesi. "Juhaniga" toodi Rootsi ka Saksa sõjaväest ärakaranud mehi. Et saksa õhitser neid ei avastaks, peideti nad laevas ära. Laeval olid kivid ballastiks, et see tormis ei kummuks. Kividest ülalpool oli garniir (kaarte peale ehitatud laeva siselautus). Ballasti kohal oli garniir tõstetud kõrgemale, ja sinna jäi vaba ruum. Sellesse tühimikku kargulased paigutatigi.

Dr. Leinhardi ei sunnitud Rootsist lahkuma, ta tegi seda omal soovil. Rootsi ajalehed kirjutasid küll, et tuntud nats lahkub Rootsist.

Laeva juhtkond ei usaldanud dr. Leinhardit. Ja muidugi ka vastupidi. Palju on eestirootslaste kodumaale viimisega seotud asjaolusid, mille kohta nemad ei teadnud rääkida.

**Eralt Art**



"Fykanit" saab laadida otse küljelt.

## Kohtab sellistki laeva

Taani lipp jääb Pärnu sadamakaides ääres miskipärast harvemaks. Seda märgatavam oli hiljuti üks see-suguse kandja – "Fykan", mille kodusadam Hals. Seda laeva laaditakse küljelt. Laevaliftiga viiakse libedad ja tõstukikoormas mitte püsida tahtvad turbapakid trümmi, kus on omakorda veel pisitõstukid, mis kauba oma kohale toimetavad, kuni trümm täis.

Kus sel laeval mingi rambitaoline asi on, jäigi arusaamatuks. Tekilaadungi pealevõtmiseks tuli "Fykan" kolmanda kai äärest neljanda äärde ümber haalata. Sealgi läks omapäraste tekisahtlite tõttu küllalt aega, et täislaadung kätte saada.

**Ott Taul**





<b>Pikkus</b>	<b>10,2 m</b>	<b>veeväljasurve</b>	<b>4,5 t</b>
<b>laius</b>	<b>3,5 m</b>	<b>võimsus</b>	<b>2x200 hj</b>
<b>süvis</b>	<b>0,9 m</b>	<b>kiirus</b>	<b>~40 sõlme</b>



Uuel mootorpaadil on küttega roolimaja ja kaks rippmootorit ...



... ning muljetavaldav kiirus.

## Kiirreageerimispaat

Piirivalveamet sai 26. novembril uue kaatri: jäiga põhjaga kummipaadi, millel ruumikas tekiehitis nagu päris kaatril. Nädal hiljem, pärast proovisõite, polnud ostjad kiitusega kitsid.

Kahe "Yamaha" päramootoriga kaater sõidab kiiresti ka halva ilmaga: tormijärgsel päeval, kui tuule kiirus oli umbes 15 m/s ja laine kõrgus 2-3 m, ei olnud 25-sõlmelise kiiruse juures lainelööke suurt tunda.

Kiirel sõidul ja pööretel tekkivaid veepritsmeid, mis võiksid takistada head väljavaadet roolikambri, pühkisid ära mitmes režiimis töötavad kojamehed. Nii ei jää märkamata kasvõi laineil kihutav purjelaudur. Kuid niipalju rappumist siiski on, et binokliga vaatamisest sõidu ajal suurt välja ei tule - käsi on vaja, et end paigal hoida.

Kaatril on integreeritud navigatsiooniparatuur: professionaalradar "Raytheon", DGPS ja elektromagnetkompas. On mere- ja piirivalveradiojaam ning kajalood. Otsingutel aitab võimas prožektor, kaatril on ka päästevõrk, pukseerimisvõimalus ja teisaldatav tuletõrjepump. Roolikambri saab paigutada kannatanu kandraamil.

Kaater on ehitatud Loviisas, firmas "Boomeranger Boats Oy". Piirivalveameti mereosakonna ülema Ervin Piikmanni sõnul on Soome piirivalvel selliseid neli, kuid varasemast seeriast. Eestisse ostetud on tugevam kummipontoon, põhi on klaasplastist. Soomes väljatöötatud mudel sobib köetava tekiehitise tõttu ka Eesti kliimas; ideena Põhjameere naftapuurtornidelt pärit kaatri kerakuju on kohandatud Läänemere lainete omapäraga. Mudelit täiendatakse pidevalt, seda on põhjalikult uuritud: seeria esimese paadi keros oli keretugevuse mõõtmiseks andurid.

Ervin Piikmanni hinnangul on 2,35 miljonit krooni maksnud kaater hea eeskätt info kiireks realiseerimiseks - "mine vaata järele". Nii nimetavad piirivalvurid seda, kui tuleb teadet kohapeal, s.t. merel kontrollida. Kaatri ülalpidamiskulud on tavalisest väiksemad - see ei vaja alalist meeskonda, kaile saabunud kipper ja navigaator saavad kaatriga välja sõita umbes 10 minuti pärast, hädakorral saab peale võtta kuni 20 inimest. Eestis hakatakse uut kaatrit kasutama piirivalve nn. kordonikaatrina läänerannikul. Samalaadne kaater oli juba mullu Ruhnu piirivalvurite käsutuses.

Projektijuhina hoolitses kaatri vastuvõtu ja käigukatsetuste eest ning tõi selle Tallinna meretehnika jaoskonna ülem Aleksei Maršalov. Helsingist tuldi kõigest kaks tundi.

**Madli Vitismann**



13. novembril kell 2.10

teatas Vene Föderatsiooni piirivalve Eesti piirivalve merevalvekeskuse, et Väike-Tütarsaare lähedal sattus madalikele Vene lipu all sõitev külmutus-baaslaev "Voshod", pardal 19 meeskonnaliiget. Kell 2.18 edastas sama teate Peterburi merepäästetakeskus ning palus abi päästetöödeks.

Õnnetus toimus koordinaatides 59°48,6'N ja 26°53,8'E. Puhus loodetuul kiirusega 12–15 m/sek ning lainekõrgus oli 2–3 m. Kell 2.25 anti piirivalve lennusalga kopteri valvemeeskonnale korraldus olla Vene poolelt lennuloa saabumisel valmis suunduma Venemaa terifooriumile päästetöödele. Lennuluba saabus kell 3.54 ning kopter startis kell 4.17.

Kõik lekkival baaslaeval olnud 19 meest tõsteti vintsiga kopteri pardale ning toimetati Tallinna lennuväljale, kus maanduti kell 6.57. Lennuväljalt viidi päästetud meremehed Põhja piirivalvepiirkonda, kus neid toilitustati ja võimaldati puhata.

Kell 17 anti meremehed Narva maanteesillal üle Vene Föderatsiooni piirivalvele.

### Jutustab merevalvekeskuse ülem Tiit Pöder:

Merevalvekeskuse korrupidaja nooremleitnant Enn Peterson võttis kõigepealt vastu telefonikõne Vene piirivalve looderingkonnalt: "Voshod" jooksis Väike-Tütarsaare juures karidele. Natuke hiljem tuli telefoni teel sama teade Peterburi merepäästetakeskusest, mida hiljem faksiga kinnitati. Anti täpsed koordinaadid; teatati ka, et "Voshodil" on kaks auku keres, üks masinaruumis ja teine trümmis; vesi tuleb sisse; esialgu pumbad veel töötavad; 19 meest on peal. Laev oli 55 m pikk, sarnane meie "Virurannaga", nagu need kalatranspordilaevad on.

Korrupidaja informeeris kõiki instantsid, pani kopteri ja Vergis seisva piirivalvelaeva "PVL-100" valmis. Seejärel helistas mulle.

Kopter oli 50 minutiga valmis startima, aga Venemaal puudus õhuruumi sisenemise luba.

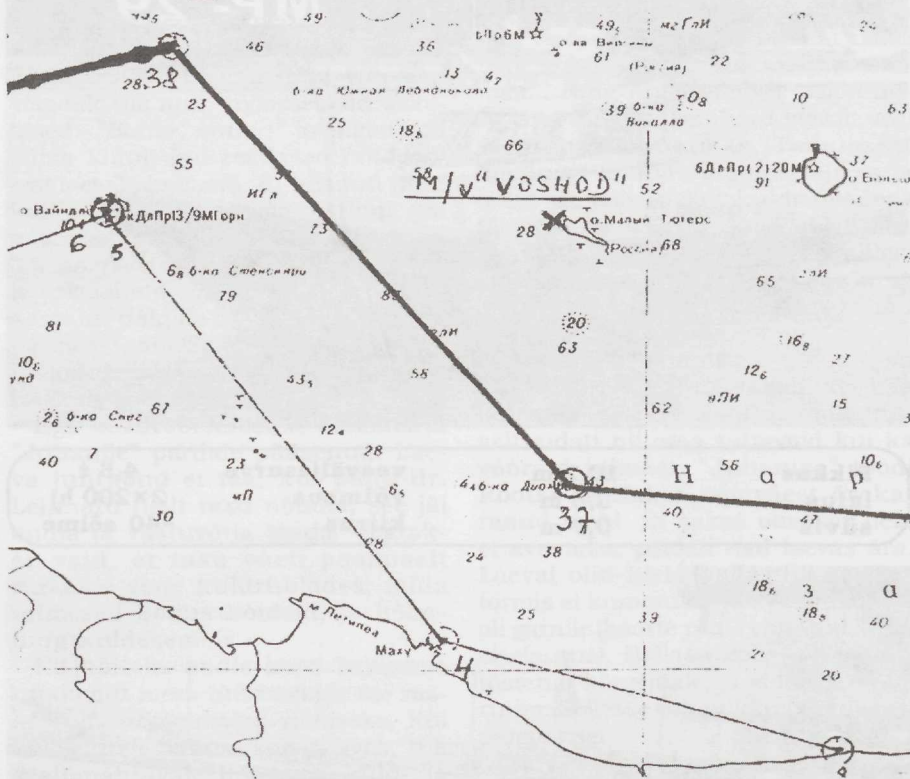
Soomega on meil niimoodi, et kui näiteks Helsinki või Turku päästetakeskus meile helistab, et on vaja kopteri appi, saadame selle välja, ja läheb. Või vastupidi, kui meil on abi vaja, siis pole enam lennuki või kopteri tulekuks mingit kooskõlastust vaja.

Seekord läks Vene õhuruumi minnekulda saamiseks tund aega.

Olin õhtust peale olnud kogu aeg telefoni juures. Aeg-ajalt kandis korrupidaja mulle ette. Ütles, et Peterburi sadamakapten, päästeteenistuse ülem Belov võttis lennuloa taotlemise enda peale. Kui oletada, et asjaajamine käis läbi Moskva, siis tuli see päris kiiresti.

Tuult oli kuni 15 m/sek, aga "Voshodi" meeste sõnul puhanguti 25 m/sek. Päästetud kirjutavad tavaliselt seletuskirju; nõudsin ka neilt, samuti tahtsin laeva logiraamatut näha. Seletuskiri kirjutati,

# Laupäeval, 13-ndal



"Voshodi" hukkumisaik Väikese Tütarsaare (Maloi Tjuters) looderannikul. Jämeda joonega on tähistatud riigipiir.\*

\* A-ni 1940 Viiburi lääni kuulunud tütarisaarlased elatusid kalapüügist ja hülgejahist. Pärast Talvesõda elanikud lahkusid, sest Soome pidi Tütarsaared loovutama NSV Liidule ja need arvatati Leningradi oblastisse. (EE, 10. kd.)

kuigi oleksid võinud ka keelduda, sest juhtum oli Vene vetes. Sisuliselt on tegu laevahukuga, uurimise peab läbi viima Vene mereadministratsioon.

12. novembril oli laev sõitnud välja püügirajooni. Nad teenindasid seal kaht püügilaeva. Et oli SO tuul, siis tulid nad Väike-Tütarsaare loodenurga juurde ööseks ankrusse tuulevarju. Kas nad magasid või oli vahimees väljas, selle kohta mul andmed puuduvad. Nende seletuse kohaselt tuli väga tugev tuuleil; laev hakkas ankruga otsas triivima; püüdsid ketti välja tõmmata, panid peamasina tööle, aga sellest polnud abi.

Nad jõudsid päästeparved vette lasta; ka olid neil päästeülikonnad.

Pinnaltpäästja puudumine andis päästetuile kopteris ühe koha juurde. Kopteri kapten võttis selle riski enda peale. Päästetavad olid professionaalsed meremehed, kes kõik on mingi väljaõppe saanud; juhendamine käis raadio teel.

Mehed võeti kaheksa kaupa peale ja pandi algul Tütarsaarele maha. Kõige lõpuks tõsteti pardale kapten, poosman ja vanemtüürimees, ning seejärel võeti uuesti ülejäänud peale. Kõigil olid oma kotid kaasas; kapten jõudis ka laeva dokumentid ära tuua.

Päästeülikonnas peaks selle ilmaga vees vastu kuus tundi. Aga pime-

dat aega on rohkem kui kuus tundi. Prožektoriga otsimisel on üks võimalus sajast, et kiir päästeülikonna helkurribale satub. Et pimedas veest inimesi otsida, on vaja soojuskaamerat ja õise vaatluse seadmeid, mida meil kahjuks ei ole. Sel juhul tulnuks soomlased appi kutsuda. Kevadel Jõgeval oleks soojuskaamera abil olnud võimalus kadunud tüdruk palgivirna vahelt üles leida.

Merehädalisi ei saa ebaseaduslikeks piiriületajateks pidada. Nad toodi lennujaama, seal läks dokumentide kordaseadmiseks; kolmel mehel oli probleeme. Saadi kätte Vene saatkonna teine sekretär; see ajas asjad korda. Seejärel toodi mehed Süsta tänavale merebaasi, kus neid toideti. Siis nad natuke puhkasid; võtsin kaptenilt seletuse. Kell üks päeval viis buss nad Narva poole. Merest võetud inimesed – toitmine oli ju loomulik, ja ega nad jalgsi poleks minna saanud. Rahvusvaheline viisakus. Kaaluti võimalust, et nad kohe kopteriga Narva viia, aga vana Narva lennuväli on valgustamata ja maandumine riskantne.

Mehed ise ütlesid aitäh; nendega tegelenud saatkonna sekretär tänas väga, ka Vene merepäästetakeskus saatis tänufaksi.

(Hiljem saatsid tänukirja ka Vene suursaatkond Eestis ja Eesti Vabariigi peaminister. – Toim.)



# Jutustab kopterikapten Jevgeni Pissarev:

Kell 2.25 oli väljakutse. 35 minutit läks meestel lennuväljale jõudmiseks, kell 3 saabusime siia. Õeldi: läheb natuke aega, et saada Moskvast luba Vene territooriumile sisenemiseks. Oma territooriumi puhul poleks meil vaja isegi lennuplaani anda, aitaks, kui teataksime, mida kavatsime teha.

Nii oli meil natuke aega ettevalmistuseks. Merevalvekeskusest saime täpsemad andmed: koordinaadid, laevatüübi ja inimeste hulga. Ka ilmatingimused. Need olid natuke erinevad: Tallinnas puhangud kuni 16 m/sek, merel meremeeste hinnangul lainete järgi - 20-22 m/sek. Igatahes kopteris oli tunda, et tuul on kõva. Aga kuna tegemist oli inimeste päästmisega, siis sellest ei saanud välja teha. Mingi risk muidugi oli, aga risk on isegi treeningul. Küsimus on alati selles, kuidas riski hinnata: kas on õigustatud või ei ole. Praegu tagantjäreli vaadates võib muidugi öelda, et oli õigustatud.

Seekord olid mõned soodsad kokkulangemised. Tehnik oli valves ja ööbis lennuväljal; ma helistasin talle autost ning ta hakkas juba kopterit ette valmistama. Jäi üle end vaid riidesse panna ja varustus ette valmistada.

Lennuluba tuli kella 4 paiku. Võtsime peale oma 10 komplekti varutekke, korvi, tropid ja kõikvõimaliku, mida on ehk vaja kasutada.

Reisijaid vedades lähtume sellest, kui palju meil on istekohti ja kinnituvõõsid; aga üldse on maksimaalne lubatud inimeste arv 24. Nii et seekord tuli osal meestest põrandal istuda.

Ühel kopteril on kütust natuke vähem, teisel rohkem peal - olenevalt lennu kaugusest ja olukorrast saame valida. Seekord valisime *Charley*, tal oli 2600 liitrit, millest jätkub umbes 3 tunniks. Arvestasime, et sinna ja tagasi kulub kokku 1 tund 20 minutit ning kohapeal operatsiooniks peaks piisama 1 tunnist 40 minutist.

Veerand viis startisime Tallinnast. Ilm oli, tuul välja arvatud, üsna hea, õhk paistis läbi. Läksime välja Muuga kaudu; kontrolltsooni lõppedes kandsime ette. Vist oli mingi piirivalve- või sõjalaev, mis vahendas meie saabumise hättasattunud laevale. Kapten sai kasutada vaid käsi-raadiojaama, sest neil oli leke ja masinad seisisid. Ka kopter saab nüüd töötada meresagedusel, 16. kanalil. Palusime, et laev annaks oma asu-



Jevgeni Pissarev töökohal.

kohast märku, kui lähenema hakkame, sest teadsime, et laev oli üleni pime. Meil oli radar sees, ja selle peal nägime hästi kogu olukorda. Ja Vaindlo uus radaritorn on väga hästi valgustatud, nagu Eiffeli torn - valge ja punane.

Radari järgi oli saare lähedal kaks laeva ning natuke kaugemal veel mõned. Panime prožektorid põlema ja hakkasime manöövreid tegema, et "Voshodi" kohale jõuda. Olin seal kandis esimest korda; valgustasin saare läänerannikut, et kindlaks teha, ega ole mingeid kaljusid või suuri valgustamata objekte. Aga osutus lagedaks saareks ühe järve ja metsaga ning põhjaosas neemel paistis üks madalavõitu punase vilkuva tulega majakas, mida oli hästi näha. Edasi valgustades nägime ka karidele läinud laeva.

Kapteniga olime juba natuke varem ühenduse saanud. Seletasime, kuidas kasutada troppe kinnitamisel, sest meil polnud päästjat kaasas. Nende pootsman jäi selle töö peale. Kapten oli rahulik ja asjalik. Koht laeval, kust mehi kõige parem oli tõstma hakata, jäi laine-tusega vee alla. Neli meest päästeülikondades oli seal juba valmis. Paarikümne minutiga tõstisime 8 inimest kopterisse. Teisel piloodil ei ole õigust kabiinist väljuda, pardamehaanik võttis neid üksi ukse peal vastu. Tema, muuseas, tegeles ka sidega: tavaliselt on see pinnaltpäästja ülesanne.

Kütusevaru oli küllalt suur, ja meid loksutas ka natuke. Otsustasime, et on ohutum need mehed saarele viia ja ülejäänuid kopterisse tõsta kahe või kolme kaupa. Maandusime saarel, arvesse võttes, et järsku on mingid objektid siiski ees. Palusin pardamehaanikul meestele öelda, et saarel lialli ei läheks, vaid hoiduksid majaka juurde. Kes teab, mis sõjaaegsed miinid saarel olla võivad.

Seejärel teatasime kaptenile, et tuleme uuesti. Tõstisime kaheksa meest peale; kapten ütles, et tal on vaja nüüd natuke aega - arvata-vasti oli tal tarvis dokumentide kokku korjata. Ootasime 15-20 minutit; algul rippusime, aga see oli natuke raske.

Sidega oli see probleem, et kantav raadiojaam on nagu mobiiltelefon: kapten hoidis seda käes ja mina teda kuulsin, aga tema mind kopteri müra tõttu oieti mitte. See-pärast sain talle edasi öelda täpsustusi vigade kohta, mida nad meeste kinnitamisel tegid, alles esimese maandumise ajal. Nad said kõigest aru ja tegid edaspidi kõik juba päris nii, nagu vaja.

Ka need kaheksa meest viisime saarele ja läksime ringi peale. Kütuse - ei vasta. Ja nii mitu korda. Lõpuks vastasid, et vahetame riideid, oleme läbimärjad. Mis neist rääkida, ka ma ise, kui lõpuks tööülikonna seljast ära sain, olin aluspesuni märg... Lõpuks tulid kapten, tema abi ja pootsman ka üles. Neil oli kaasas veekindlast materjalist kott, ilmselt millegi väärtuslikuga. Sellest ma ei saanudki aru, miks kapten ja abi olid päästeülikondadeta - kas neid polnud nii palju või oli veel mingi põhjus.

Õnneks oli tegu tervete professionaalsete meremeestega; korvi, mis meil kaasas oli, nende tõstmiseks vaja ei läinud. Teadvusetu inimese või kasvõi lapse saanuksime sellega kopteri pardale tõsta. Korviga saanuksime inimese ka veest välja võtta, aga ainult siis, kui too kõrvalist abi poleks vajanud - tavaliselt abistab pinnaltpäästja. Ega me minnes teadnud, kas laevaga sidet saab, et mehi juhendada, võinuks ka segadus ja paanika tekkida. Aga kõik läks rahulikult, ehkki laeval oli olukord kriitiline, päästeparved olid juba välja lastud.

Maandusime jälle saarel ja võtsime kõik mehed peale ning hakkasi-



me Tallinna poole tulema. Merevalvekeskus oli hästi kuulda, aga kahjuks nemad meid ei kuulnud. Meid kuulis hoopis üks piirivalvelaev, kust öeldi, et olid ka tulemas, aga neid ei lastud. Palusin siis neil merevalvekeskusele edasi öelda, aga veerand tunni pärast sain keskusega ka juba ise sisse. Teatasin, et 19 inimest on peal, arstiabi vaja ei ole, tarvis on transporti ja ilmselt ühendust võtta saatkonnaga.

Pardamehaaniku sõnul jäid mehed kopteris kohe viie minuti pärast magama: nad olid öö läbi merega võidelnud, ja nüüd pinges langes. Ise ma hommikul magama jääda ei saanud, adrenaliinitase oli suur, mõtlesin muidugi läbitehtu peale. Kui ühe-teistkümmet paiku uinusin, siis hakkasid poole tunni pärast telefo-

nikõned tulema. Enne öhtut rahu ei saanudki.

Pakuti võimalust haigla juures maanduda, aga abi vaja ei olnud; pealegi oleksime laupäeva varahommikul terve Mustamäe üles ajanud.

Tuul oli tugev, loksutas kopterit parasjagu. 6.55 maandusime Tallinna lennuväljal. Turvateenistuse ja kiirabi autod olid vastas, ka päästeameti saadetud buss. Palusin turvameest ühendust võtta piiripunktiga, et nad abistaksid selle läbimisel.

Olen väga rahul, et kõik läks nii nagu läks, ja et see on läbi. Hoolimata igasugustest treeningutest ja paljudest eelnevatest operatsioonidest, oli see meile uus olukord. Oletamisi võib igasuguseid juhtumeid läbi proovida, aga tegelikkus on ikka ja jälle uus. See ongi meie töös võib-olla raskeim.

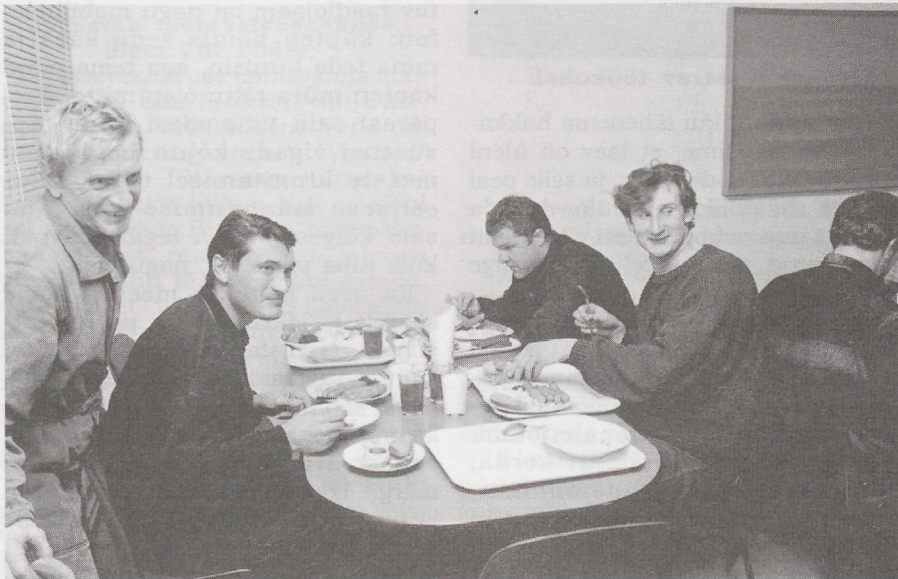
Oleme põhimõtteliselt võimelised ka kahe kopteriga tegutsema, meil on kolm meeskonda. Ainult et teistel peale ühe, valvameeskonna, ei pea mobiilid ega piiparid tingimata väljakutse ootel sees olema. Oleme märganud, et Vene kopterid on senistel ühisõppustel ainult vaatluslende teinud; päästmisel need pole osalenud. Paar aastat tagasi oli meil siin õppustel küll Murmanski kopter sõjaväelastest meeskonna ja kolme eraisikust päästjaga; need olid väga tublid poisid, aga nemad kuulusid täiesti teise struktuuri – erakorraliste olukordade ministeeriumi alla. Meilgi on meeskond sõjaväeline ja päästjad mitte, aga töösuhteid see ei mõjuta kuidagi. Vahe on ehk natuke ainult palgapäeval näha – meie, sõjaväelased, saame veel toiduraha, korteritoetust...

Soomlased on kõige sellega palju kauem tegeelnud. Põhijõud on Turkus; Helsingis on üks meeskond; kolmas köht on Rovaniemis. Nende võimalused on palju suuremad: hulk koptereid, meeskondi, tehnikuid, angaare ja rohkem ressursse. Aga küll me ka niikaugele jõuame.

Kirvega saab ka palju töid ära teha, aga see ei tähenda, et ei peaks kasutama muud ja paremat, mis ühe või teise tegevuse jaoks välja mõeldud. "Super-Pumad" on maailma parimad, nende ja meie kopterite lennutunni maksumust ei ole võimalik võrrelda. Algul olid meie kopterid vaid selle baasvarustusega, millega need tehasesst välja lastakse, mis on mu meelest vähem kui minimaalne, ja meie töö jaoks üldse mitte miski. Viimasel ajal on olukord ometi natuke paranenud. Mis aga meeskondade ettevalmistust puudutab, siis on meetodika seesama mis soomlastel ja tööd tehakse ühtviisi edukalt. Ainult et nende struktuur on natuke arenenum ja tugevam kui meil. Üldse arvatakse maailmas, et Soome merepääste on üks tugevamatest.

Kui meie arengust rääkida, siis üks tugipunkt peaks olema veel Pärnus või Kuressaares ja kolmas Tartus, siis saaks tunni ajaga mingist Eesti kõige äärmisemast punktist inimese haiglasse tuua. Pärnu baas on nii valmis, et võiks kasvõi homme võtta vastu meeskonna ja kopteri, mida meil aga kahjuks ei ole. 50% sellest, mis meil on, on niigi kingitud. Ja kui nüüd näitame, et teeme oma tööd päris hästi, siis teatud mõttes on see halb propaganda: vaadatakse, et aitab kingitustest küll, saavad ju hakkama.

Jaan Rõömuse fotod



Päästetud meremehed said Eesti piirivalvurite juures süüa ja puhata, enne kui koduteele asusid.





# Kelle peale meremees loodab?

## Eesti piirivalve — 77

### Ülemusekommentaar

Piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja JÜRI KREEK:

Operatsiooni parim tagajärg? See, et need mehed ära päästisime. Aga kõige toredam oli see, et kõik kulges täpselt plaanipäraselt, iga mees teadis täpselt oma ülesandeid ja täitis neid. Peaministri sõnadega väljendades: tegime rutiinset tööd, mis tähendab, et oleme saavutanud stabiilse olukorra. Iga niisugune asi ei ole barrikaadide ületamine ja kangelastegu, vaid konkreetne igapäevane plaanipärane töö.

**Kui päästetavaid veel rohkem oleks olnud, siis oleks ka teist kopterit vaja läinud?**

Sel korral oleks kaks kopterit üksteist ainult seganud. Ja meil pole ka nii palju ressursse, et kaht kopterit korraga valves hoida. Ka peaks meil siis viis meeskonda olema. Eriti hullus olukorras oleksime sealt ära toomiseks saanud ka kaks kopterit välja panna, aga päästmiseks mitte, sest meil pole lihtsalt nii palju raha olnud, et ka teisele vints osta. See juhtum näitab, kui tähtis on merepäästmise puhul varustus. Võib-olla eelarves ikkagi leitakse see 7 miljonit, mida oleme ammu palunud öise vaatluse seadme muretsemiseks. Oleks see meil olemas, oleksime arvatavasti päris palju inimesi päästnud.

**Tuleb välja, et teie päästmist võimaldav kopter oli siinkandis ainuke?**

Asi on reguleeritud SAR-konventsiooniga, kus on kõik konkreetset kirjas. Venemaaga ei ole meil veel merepäästelepingut. Projekt on küll välisministeeriumis; selle kiitsime heaks. Seal on ette nähtud niisugune asi nagu abivalve naaberriikidele. Väga hästi töötab leping ja vastavad protokollid soomlastega. Kui on näha, et üks või teine või kolmas riik siin Läänemeri oma jõududega toime ei tule, siis pööratakse palvega meie poole, ja me aitame vastavalt oma võimalustele. Kusjuures igasugune vormistamine – load jne. – tehakse siis lihtsustatud korras. Näiteks Soomega lahendame me piirivalved kopteri või lennuki tuleku omavahel – muidu on selleks välisministeeriumi kaudu vajalik pikk protseduur. Võib-olla polnud Peterburil

õigus seda ise teha – aga see on vaid arvamine, mitte mu kindel teadmine.

Neil oleks olnud võimalus abi ka soomlastelt tellida, ainult arvatavasti oleks see olnud natuke keerulisem – kaugemalt kohale lennata.

**Nii et kelle peale siin Soome lahel siis loota on?**

Kõige rohkem soomlaste peale. Soomlastel on ka need seadmed, mida meil ei ole. Kui meil on vaja öösel päästa, siis oleme sunnitud paluma soomlasi. Meie saame vaid prožektoriga vaadata – kui teame, kuhu vaadata. Soome lahel on päästmise garanteeritud, ja julgen öelda, et see ning üldse Läänemeri on üks kõige enam päästega garanteeritud piirkondi, sest olen IMO-s Eestit esindanud ja tean, kuidas asjalood on.

Meie kopterijuhid on väga hea väljaõppega, piloodid ei jää raasugi kellestki maha. Võimalik, et neil on meisterlikkust rohkemgi, sest ka juba omal ajal said nad Venemaa avarustes väga tugevat praktikat. Aga meie tehnika ei ole võrreldav soomlaste omaga. Meil

on ju see tehnika, mida teised ise enam ei tarvita. Laevadega on sama lugu. MI-kopter on väga võimas ja raske masin ja ülalpidamiskulud väiksemad kui *Super-Pumal*, aga on moraalset vananenud. Kopterile on tehtud kapitaalremont ja ta on tubli. Aga muu varustus, mis mujal olemas, meil puudub. Põhja- ja läänenaabritega me ei saa end seepärast võrrelda.

Meie vastutame Läänemere põhjaosa idapoolse ala eest. Terves maailmas on paika pandud, kuidas asi käib. Merehädalised pöörduvad alati oma riigi poole. Nad ei andnud järelikult hädasignaali, vaid pöördusid oma piirivalve poole. Meie saime abivalve Peterburist. Meil on olnud palju ühisõppusi, ja palve võis olla üks nende õppuste tagajärgi.

**Pinnaltpäästjat seekord ei olnudki.**

Meil on probleeme – pinnaltpäästjate väljaõpe on niivõrd kallis, ja me ei saa neile moodustada reservi. Ikka raha, raha... Ja teiseks: oleks meil seekord pinnaltpäästja peal olnud, oleksime ühe päästetava pidanud Türtarsaarele jätma.

**Päästetud mehed läksid bussi, ja üks ütles telekaamerasse: *spasibo vsei Estonii!* Küllap arvavad nende perekonnad ja veel hulk inimesi Venemaal nüüd nii**



Kojusõidu eel polnud Vene meremehed tänusõnadega kitsid.





moodi. Missugune väärt propaganda – kuigi piirivalve loomulikult ei tegelenud propagandaga, vaid inimelude päästmisega.

Vaat selleks, et niimoodi rohkem arvataks, ei peaks piirivalvet tagasi hoidma – et on liiga kaugele jõudnud –, vaid veelgi edasi arendama. Ei tohi unustada, et piirivalve, eriti merepiirivalve ei esinda meid üksnes siseriikliku julgeoleku tasandil, vaid merel me esindame Eesti riiki. Mitte keegi ei esinda merel meie riiki rohkem kui piirivalve merel olevad üksused. Tänavu ja tulev aastal on meil aga summasid niivõrd maha tõmmatud, et arenguks pole meil pennigi. Penn on küll sendist natuke suurem raha...

Et meil on käes tehnika, millega teised enam tegutseda ei saa, siis müts maha nende meeste ees, kes selle siiski täiesti korras ja tegutsemisvalmina hoiavad. Nii lennuki, kopteri- kui laevamehed on meil väga tublid, eriti muidugi Jevgeni Pissarev.

On heameel, et väljaõpe on andnud niivõrd ilusad tulemused, et meie korrapidajaohvitserid olid võimelised ilma kõrgete ülemuste suunamiseta niivõrd normaalselt ja plaanipäraselt tegutsema. Nad on muuseas elukutselised merehemed. Konkreetset tegutses väga suure praktikaga esimese järgu raadiooperaator. Andnud korralduse kopteri valmis panna – selle väljasaatmise õigus on merevalvekeskuse ülemal –, oli tal aega, ja kandis ette Tiit Põdrale – kõik täpselt nii, nagu ette nähtud. Tema leidis, et on õige otsus: tegutsege, hoidke mind kursis; helistage mereosakonna ülemale.

Eestis on olemas siseministri kinnitatud merepääste plaan. Seal on kõik ilusti kirjas, ka telefoninumbrid. Esimese signaali peale tuleb allüksused käima panna. Kopteri piloot paneb arvatavasti alles pükse jalga, kui on selge, kas minek heaks kiidetakse. Välistatud on see bürokraatia, et hakkame üksteise käest küsima, mida nüüd teeme. Teeme täpselt, mida teeme. Ei ole mingit kahtlust, et kui inimelu ohus, siis saadetakse kopteri välja.

Praegu on kole moodne sõna *käsu-liinid*. Ma ütleksin pigem *vastutusringid*. Igal mehel oma. Ja kui tema ringist enam ei piisa, siis lülitab järgmise ringi juurde, jne. Selle kõrval on *informatsiooniringid*: keda peab informeerima.

Ei välista, et oli ka väikesi näpuvigu. Aga me ju õpime. Vahel on küsitud, et milleks need tohtud merepäästeõppused. Selleks ongi, et nüüd nii ilusasti tegutseda suudeti.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**

# Kalapüügihooaja juhtumisi

## Mootoririke jättis ööseks järvele

15. oktoobri hilisõhtul sai Peipsi piirivalvepiirkonna korrapidaja teate, et hommikul Lohusuust 10 m pikku-se plastpaadiga Peipsile võrke kontrollima läinud kaks kalameest pole sadamasse tagasi pöördunud.

Kohalikke kalureid küsitledes tehti kindlaks, et viimati nähti otsitud kolme kilomeetri kaugusel kaldast. Piirivalve mehitas Alajõe, Ninasi, Omedu ja Nina kordoni vaatlustornid ning saatis jalgsipatrullid rannajoont kontrollima. Järgmisel varahommikul väljus Alajõe kordonist kadunud meeste ja paadi otsinguile piirivalvekaater.

Kesk hommikul saabus ühe kaluri abikaasalt teade, et kaduma jäänud paat sildus Lohusuu sadamas. Mehed arstiabi ei vajanud, nende seletuse kohaselt olid nad ööseks järvele jäänud mootoririke tõttu.

## Paadiga madalikule

23. oktoobri õhtul sõitis Varnja kordoni traaversil 50 m kaugusel kaldast madalikule kinni kalapaat.

Kordonist sündmuskohale saadetud piirivalve mootorpaadi meeskond ei pääsenud madala veeseisu tõttu kalapaadi lähedusse ning tõi kummipaati kasutades madalikule sõitnud aluse pardal olnud neli meest mootorpaadile.

Kalapaat kinnitati ankrutega, piirivalvekaater tõi kalurid Varnja kordoni sadamasse.

## Tegid tee otseks

28. oktoobri pärastlõunal pidas Põhja piirivalvepiirkonna toimikond Paljassaare sadamas seisvalt kaubalaevalt "Loe" kinni kolm meest, kes sõitsid lootsikaatril "Ahto" kaubalaeva parda äärde ja läksid omavoliliselt selle pardale.

"Piirirežiimi eeskirja" p. 36 sätete rikkumise panid toime kolm Eesti kodanikke Pärnust vanuses 34, 52 ja 56 aastat.

Piirirežiimi rikkunud meestele koostati haldusõigusrikkumise protokollid. Kõige nooremale määrati 2000 krooni trahvi, kahele ülejäänud mehele tehti hoiatus. Kinnipeetud vabastati tunni aja pärast.

## Mootorikkega triivis

1. novembri õhtul avastas Ninasi kordoni tornivaatleja Kallaste traaversil umbes 6,6 km kaugusel kaldast pardatulesid vilgutava aluse.

Sündmuskohale saadeti piirivalve mootorpaat, mille meeskond leidis mootoririke tõttu triivi jäänud "Amuur"-tüüpi mootorpaadi kahe

## Merevalvepäevikust

Kallaste mehiga ning pukseeris selle Kallaste sadamasse.

## Kalurid vees

7. novembri pärastlõunal helistas päästeameti korrapidaja merevalvekeskuse ja teatas, et oli saanud telefoniteate, et umbes 1 km kaugusel Miiduranna muulist läks paat ümber ning kaks inimest ulbivad vees.

Kohe väljus Pirta sadamast piirivalvekaater ning suundus sündmuskohale. Paari minuti pärast teatas kaatri komandör, et paadiga õnnetuskoha lähedal olnud mees võttis vette kukkunud mehed pardale ning toob nad kaldale. Piirivalvekaater jäi valvesse ümberläänud paadi juurde, mille abivalmis mees lubas samuti kaldale toimetada.

Päästetute paat oli ümber läinud, kui mehed võrke välja võtsid. Ühe päästetu viis piirivalve Viimsi haiglasse, teine mees arstiabi ei vajanud ning lubati koju riideid vahetama.

## Võõras kalalaev merel

8. novembri hommikul fikseeris Vaindloo radarijaama operaator riigipiiri ebaseadusliku ületamise Soome lahel. Eesti vetesse tulnud tundmatu alus kutsungitele ei vastanud.

Tund hiljem saadeti Vergi sadamast sündmuskohale piirivalvelaev "PVL-100". Nähes piirivalvelaeva lähenemist, võttis ebaseaduslikult Eesti vetes kala traalinud alus kursi riigipiiri suunas ja väljus keskpäevaks Eesti vetest.

Piirivalvelaeva meeskond tuvastas visuaalse vaatlusega, et Eesti vetes oli kala püüdnud Vene lipu all sõitev MRTK-tüüpi kalalaev pardanumbriga HM 0696.

## Eesti kalapaadid võõrsil

10. novembri pärastlõunal fikseeris Tõruvere radarijaama operaator kontrolljoone ebaseadusliku ületamise Peipsi järvel. Nelja minuti pärast pöördus kontrolljoone ületanud alus Eesti vetesse tagasi.

Sündmuskohale saadetud Varnja kordoni mootorpaadi meeskond pidas kinni OÜ-le Algen kuuluva mootorpaadi ja kakuami, pardal kokku üheksa kutselist kalurit. Aluste juhid viidi piirivalvekordonisse, kus neilt võeti seletuskirjad. Mootorpaadi juhil puudus väikelaevajuhil tunnistus, mistõttu talle koostati haldusõigusrikkumise protokoll ja määrati trahv. Ta





# Rannaehitised

(Algus eelmises "Meremeheš")

## Võrgumaja ehk püüumaja

See oli tõeline rannaehitis, kalurite meelispaik. Võrgumajad olid püüniste ja püütud kala hoidlad. Aga paljudes olid sees ka lavatsid, mille kalurid võisid puhata ja einetada ning vajadusel ööbida.

Esimesed vanad võrgumajad olid ehitatud eranditult metsakuivadest okaspuupalkidest, peamiselt kuuhest, seinad varamata ja täisvundamendita. Viimase asemel oli maja iga nurga all kõrge raudkivi, suurematel majadel oli kivi ka seinna keskkoha all. Lage ega akent polnud, uks oli hästi lai ja madal. Seinad olid laotud ristnurka. Katus tehti enamasti pilliroost või rukkiõlgedest, harva pilbastest või laudadest.

Võrgumajad olid ridamisi ranna ääres merega rööbiti. Mõnes rannas, näiteks Saaremaal Sørve säärel, ehitati need nii, et ots oli vastu merd ja selles ka uks. Igas rannas oli välja kujunenud oma stiil. Enamikul võrgumajadel puudus põrand, maapinnale olid laotud paekivid, kuid esines ka savi- ja muldpõrandaid.

Kui kala jäi üle, pandi see soolatus tünnesse või koos jääga kastidesse ja paigutati võrgumajja. Jääd varuti talvel ja hoiti rannas saepuru ja paksu turbakihi all.

Kel puiduga raskusi, ladus võrgumaja üles pae- või raudkividest. Mõnel võrgumajal olid seinad altpoolt kivist, ülal aga 3–4 palgirida. Kõik palkseinad olid tahumata ümarpalkidest.

Enamjaolt tehti viilkatused. Lääne-Eesti saarte võrgumajadele laoti talvaliselt palkotsaviil, nii nagu vana-

del aitadel ja saunadel. Laudu oli tollal raske saada, sest saekaatreid oli vähe. Saeti kahemehe pikipuusaega.

Hoone vundament jäi alt lahtiseks ja seinad varamata sellepärast, et tuul paremini läbi käiks ja püünised kuivad oleksid.

Võrgumaja kuulus enamasti ühele paatkonnale. Keskmise saarte võrgumaja oli 2–3 meetrit korda 3–4 meetrit. Ehitati ka suuremaid, kahe või kolme paatkonna tarvis. Neis oli iga paatkonna ruum vaheseinaga eraldatud ja igaal ka oma uks. Sellised "ühiselamud" kuulusid kalureile, kes püüdsid kala nii enda kui mõisasakste tarvis. Neil oli vähe püüniseid ja saak realiseeriti kohe, seepärast polnud palju ruumi tarvis. Paljudel mõisatel ei olnud oma kalureid, ja nemad ostsid või vahetasid kalureilt kala teravilja ja kartuli vastu.

Süüa valmistati tihtilugu väljas eraldi platsil kas lõkketulel, kivide või harkide vahel. Enamiku võrgumajade juurde kuulus aga siiski lihtne paargu ehk välikööök. See tehti nii: vana lodi või paat saeti pooleks ja need pooled pandi vastamisi rannakividele püsti – ahter vastu vööri. Tuli põles maapinnal kivide või harkide vahel. Paargu eelis oli, et seal võis igasuguse ilmaga toitu valmistada – kokal oli mugavam.

Hilisemal ajal ehitati laudadest võrgumaju, kus oli kaks ruumi: üks püüniste ja teine kalurite jaoks. Viimase ruumil oli juba ka väike aken ning saepuruga soojustatud kahekordne laudsein. Välissein oli löödud tollistest hõõveldamata laudadest ja üle vööbatud kas puutõrva või rootsi värviga. Oli ka laudpõrand, soojus-

tatud lagi ja *buržuika*. Katused olid endiselt rukkiõlgedest või pilliroost, mis peab kaua vastu ja on soe. Kus aga roogu võtta polnud, tehti kas laud-, laastu- või sindlikatus. Laudkatus vööbati üle kas sooja puutõrva või selle puudumisel vana mootoriõliga. Sellised mugavad võrgumajad ehitati seal, kus kalurid olid kas rändpüügil või elasid rannast kaugel sisemaal. Mäletan niisuguseid püüumaju hiidlastel Pärnu randades ning Läänemaal Saastna ja Puise rannas.

Kalureil oli vaja rannas ööbida, kui kojuminekuks aeg juba hiline, hommikul enne kukke ja koitu aga tarvis põhjaõngi või võrke minna välja tooma. Vahel tuli ka käia öösel noodaga sööta vedamas. Sügisel siiapüügil tuli võrgud õhtu eel merre lasta, öösel aga kord või paar nõudmas käia. Siiapüügil pidid kalurid alati rannas valves olema, sest sügisööl on üheksa poega ning kunagi ei võinud kindel olla, et ilm püsib.

Kevadel ja sügisel käidi väljas rändpüügil. Hiiumaa Jausa lahe kalurid käisid Puise, Topu, Saastna, Tõstamaa, Uulu ja Paldiski rannas. Rändpüügil käidi ka Hiiumaa teistes randades. Üks meeliskohti oli Väinameres Muhu Seanina all. Seal elasime Schmuulide võrgumajas.

Eestlaste võrgumajad ja võrkaied ei erinenud suurt üksteisest. Ehitiste algvorm pärines kaugest minevikust, juba viikingite ajast. Ka rannarootslaste ehitised sarnanesid eestlaste omadele.

Tänapäeval võrgumaju ega võrkaedu enam Eesti randades ei ehitata. Nende asemel peesitab rannas auto.

(Järgneb)

**Manivald Kuik**



tunnistas, et tema juhitud alus ületas Peipsi järvel kontrolljoone.

Et õigusrikkumise kohas oli kaduma läinud Vene piiripoi ning mootorpaadijuhil polnud piisavalt kogemusi GPS-i kasutamiseks, jõudis piirivalve järeldusele, et kontrolljoone ületamine polnud tahtlik ning seetõttu piirduti selle õigusrikkumise puhul hoiatusega. Sama paatkonna teistele liikmetele ning teise mootorpaadi meeskonnale, kes kontrolljoont ei ületanud, karistusi ei määratud.

## Võõras alus piiril

12. novembri hommikul fikseeris Piirissaare radarijaama operaator kontrolljoone ebaseadusliku ületuse Peipsi järvel. Tundmatu alus sisenes

300 m kaugusele Eesti vetesse. Kümne minuti pärast lahkus alus Eesti vetest, kuid sisenes kuue minuti pärast uuesti Eestile kuuluvasse Peipsi järve ossa.

Varnja kordonist saadeti sündmuskohale piirivalve mootorpaat ning teatati kontrolljoone ebaseaduslikust ületamisest Vene piirivalve kordonisse. Piirivalve mootorpaati märgates võttis alus suuna Peipsi idakaldale ja väljus rohkem kui poole tunni pärast Eesti vetest, alustades umbes 2500 m kaugusel kontrolljoonest kaplapiiki.

Suure kauguse tõttu ei õnnestunud piirivalve mootorpaadi meeskonnal kontrolljoone ületanud aluse parandanumbrit fikseerida.

**Piirivalveameti pressiteenistus**

## Väikepaatidega kalastamine on praegu eluohulik

Agentuuriteade

Tänavu on paadiõnnetuste tagajärjel uppunud 12 inimest, kuid siiapüügi ja peatselt algav rääbisepüügi hooaeg võib mõnele hooletule kalastajale kurvalt lõppeda, teatas ETAl Helgi Lutvei Eesti vetelpäästeühingust.

Lutvei sõnul on peamisteks õnnetuste põhjusteks ebapiisav ilma jälgimine – trotsitakse tuult ja lainet ning ei arvestata oma paadi tuule- ja lainekindlust. Samuti ei võeta sageli kaasa päästevahendeid või asetatakse need nii, et paadi ümberminekul pudenevad vette.

Et pimedas ja udus kadunud paati või inimesi leida, peaks endale muretsema 12 tundi põleva keemilise valgusti, mis on müügil Pirita paadipoes hinnaga 20–30 krooni, soovitab vetelpäästeühing.

Viimase kümne aastaga on paadiõnnetustes kokku uppunud 253 inimest. 23. november

**ETA**



# NATO miinilaevad Tallinnas

18.-20. novembrini olid Tallinnas visiidil NATO Loode-Euroopa Miinitõrjelaevastiku (MCMFORNORTH) laevad.

## Tallinna sadamast ühisõppuste piirkonda

NATO Loode-Euroopa Miinitõrjelaevastik (MCMFORNORTH) on rahvusvaheline mereväe kiirreageerimiseskaader, mille koosseisu kuulub 5-10 miinitõrjelaeva. Iga laeva eskaadrisse kuulumise aeg on tavaliselt kuni kuus kuud. Pidevalt vahetatakse personali eesmärgiga täiustada meeskonnatööd ning süvendada erialast ja kultuurilist üksteisemõistmist.

Üksus loodi 11. mail 1973 Oстен-des Tema Kuningliku Kõrguse Prints Alberti (praegu kuningas Albert II) osalusel. 18. novembril võtsid Tallinna Vanasadama Admiraaliteedi basseini ja 17. kai ääres kohad sisse:

\* laevastiku lipulaev, **Hollandi** Kuningliku Mereväe hüdrograafiaoceanograafia-laev **"Tydeman"**;

\* **Belgia** Flower-klassi ranniku-miinijahtija **"Narcis"**;

\* **Taani** patrull/ründelaev ja miinijahtija **"Laxen"** koos drooniga (mehitamata pealveelaev kasutamiseks nt. miinitraalimisel). See on mitmekesise varustuse ning relvastusega, mis lisaks mereväeliste ülesannete täitmisele võimaldab teha ka hüdrograafilisi uurimistöid ning merekeskkonna kontrolli. "Laxeni" droon on 26,5 m pikk.

\* **Saksa** rannikumiinijahtija **"Fulda"**, mille kere mittemagnetilisest terasest;

\* **Hollandi** miinijahtija **"Middelburg"**, võimeline täitma uurimislaua, valvelaeva, tuukrilaeva ning droonijuhtimise ülesandeid;

\* **Norra** katamaraan-miinijahtija **"Karmøy"**;

\* **Inglismaa** **"Cattistock"**, 13 Hunt-klassi ranniku-miinitraaler/jahtija.

Koos NATO laevadega saabus Tallinna ka Baltroni koosseisus olev Läti Mereväe laev "Imanta". NATO laeval käis merel vastas Eesti Mereväe "Kalev".

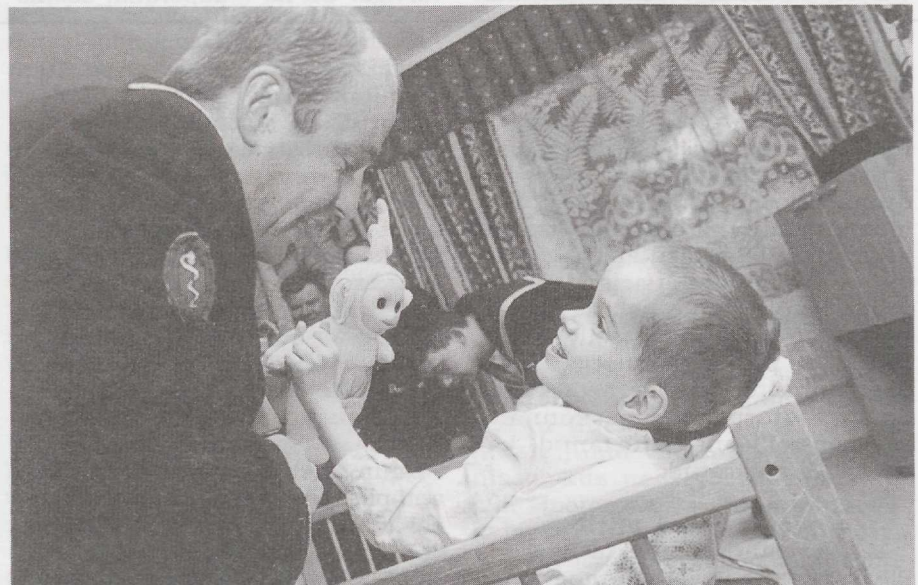
Pressikonverentsil lipulaeva pardal selgitas üksuse komandör, Hollandi Kuningliku Mereväe kaptenmajor John D. R. Kleywegt 1973. aastal loo-



Suuremad laevad seisid Vanasadama põhjakai ääres (vasakult) "Tydeman", "Middelburg", "Imanta" ja "Cattistock".



Pressikonverentsi "Tydemanil" andsid (vasakult) Baltroni komandör Juonas Alšauskas, MCMFORNORTHi komandör John D. R. Kleywegt ja Eesti Mereväe staabiülem Ahti Piirimägi.



NATO mereväelased olid lastekodulaste jaoks kaasa pakkinud mänguasjad, millest nad ise või nende lapsed üle kasvanud.





dud alalise Loode-Euroopa miinitörjelaevastiku tegevuspõhimõtteid. See on kuue riigi: Inglismaa, Saksa-maa, Hollandi, Belgia, Norra ja Taani sõjalaevade osolemisel tegutsev alaline laevastik, mille staabis teenivad eri riikide ohvitserid. Eskaadri ülemaks on järjekorras iga maa esindaja; praegu seega Hollandi. Vastavalt ülesandele kuulub üksusesse 6-12 laeva, mille osalemiseaeg on tavaliselt 6 kuud. Üksuse ülesandeks on täita rahu-, kriisi- ja sõjaajal miinitörjeülesandeid NATO vastutus-alal Loode-Euroopas, kuid vajadusel ka teistes piirkondades. Tänavu suvel tehti tööd näiteks Aadria meres. Komandöri sõnul on üksusel otses- te miinitörjeoperatsioonide kõrval ülesanne käia ka visiitidel lippu näi- tamas ning, nagu seekordki, läbi viia ühisõppusi NATO-sse mitte kuulu- vate riikide merevägedega.

Mereväe staabiülem Ahti Piirimägi toonitas, et Eesti Mereväele on tõsi- seks tunnustuseks sellise üksuse visiit ja eriti võimalus koos õppus- tes osaleda. Eriti arvestades praegu päevakorral olevat suunda - tegutse- da aktiivselt, et valmistada ette lii- tumist NATO-ga. See eeldab tõsiseid pingutusi tehniliste vahendite, väl- jaõppe ja operatiivtegevuse vastavus- se viimiseks NATO standarditega. Konkreetse tegevuse tasemel annab erinevatel ühisõppustel osalemine tegutsemisvilumusi nii ohvitserkon- nale kui ka meeskondadele.

See, et NATO miinitörjelaevastik külastas Tallinna Eesti Mereväe sün- nipäeval, on sümbolne tunnustus tööle, mida on seni tehtud, et mere- väge arvestataks koostööpartnerina vastavalt tema kasutada olevatele võimalustele. 22.-26.novembrini Saa- remaa vetes läbi viidavate õppuste eesmärk on protseduuride ja või- maluste tundmaõppimine, et Baltro- ni ja Eesti laevu kunagi ka rahual- veoperatsioonidesse kaasata. Igasu- guse koostegutsemise jaoks on väga oluline kõigil neid teada ja järgida, see saab olla ka üks eeldusi integ- reerumiseks.

Komandör selgitas ka, et mängu- asjade toomine lastekodule oli me- remeeste endi initsiatiiv. Nad arva- sid, et oleks tore midagi siinsetele lastele enne jõule kinkida.

Lisaks etiketikohastele visiitidele Tallinna linnapea, garnisoni ülema ja Eesti Mereväe ülema juurde ning osalemisele Eesti Mereväe 81. aas- tapäeva tähistamise üritustel peeti ka spordivõistlusi. Nii korvpallis kui ka ujumises võitsid Eesti Mereväe



Admiraliteedi basseini linnapoolses nurgas seisid tihedalt kõrvu eri riikide väiksemad sõjalaevad. Esiplaanil "Karmøy" ahter.



Saksa "Fulda" kõrvu Norra "Karmøyga".

meeskonnad. Loomulikult käisid mereväelased (seekord kokku üle 3000) Tallinna linna, selle päeva- ja ööeluga tutvumas.

Kohalikel huvilistel oli võimalus kahel päeval laevu külastada. See- kordne publikuhuvi oli suur. Meel- div oli näha, et Eesti Mereväe aasta-

päeval olid külalislaevad lipuehtes ja öhtul illumineeritud.

Esmaspäeval, 22. novembril lah- kusid laevad formatsioonides õppus- te piirkonda.

**Reet Naber  
Rene Riisalu ja  
Madli Vitismanni fotod**

## NATO miinilaevad Tallinnas

Laev	Riik	Teenis- tusse välja- võetud	Vee- välja- surve	pikkus	laius	süvis	kii- rus	mees- kond
"Tydeman"	Holland	1976	2 977	90,2	14,4	4,8	15	kuni 62
"Cattistock"	Suur- britannia	1981	750	57	10	3,4	15	45
"Karmøy"	Norra	1994	375	55,2	13,6	2,5	20	38
"Fulda"	Saksa	1998	99	54,5	9,2	2,6	18	37
"Laxen"	Taani	1991	480	54	9	2,5	30	6+14-24
"Narcis"	Belgia	1990	595	51,5	8,9	2,5	15	5+41
"Middelburg"	Holland	1985	562	51,5	8,9	2,6	15	29-42



# "Baltron Passex '99"

## Balti Mereväedivisjoni ja NATO Loode-Euroopa Miinitõrjeüksuse ühisõppus

"Liitumine Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooniga on Eesti strateegiline eesmärk. Sellest tulenevalt jääb suhete tihendamine NATO-ga kõigil tasanditel Eesti välis- ja julgeolekupoliitiliseks prioriteediks./.../

Ühinemine NATO-ga kui ainsa demokraatlike riike ühendava kaitseorganisatsiooniga annab Eestile reaalse julgeolekugarantii ja võimaldab tõhusalt osaleda vaadatud, demokraatia ja rahvusvahelise julgeoleku kaitsel."

Välisministeeriumi infolehtelt

Umbes aasta tagasi tuldi välja ideega Balti Mereväedivisjoni "Baltron" ja NATO miinitõrjeüksuse "MCMforNorth" ühisõppuse korraldamise kohta, mille käigus tutvutaks üksteise võimalustega ja üksuste tasemega miinitõrje vallas. Et suhete tihendamine NATO-ga on Eesti julgeoleku prioriteete ning Baltroni loomisest on eeskujuks võetud just NATO miinitõrjeüksus, leidis idee igati soodsat kõlapinda ja ühisõppus lülitati Baltroni 1999. a. plaani.

18. novembril algas 7 NATO Loode-Euroopa Miinitõrjeüksuse ja 2 Balti Mereväedivisjoni laeva Tallinna saabumise ühisõppuse "Baltron Passex '99" sadamafaas, mis sisaldas õppuse-eelse konverentsi ning ametlike visiite, vastuvõtte, spordivõistlusi ja ekskursioone.

22. novembri hommikul rivistusid laevad Tallinna reidil ja asuti teele Saaremaa poole. Algas õppuse teine faas, kombineeritud sõit õppuse piirkonda. *Kombineeritud* tähendab seda, et laevad kasutavad teel kõiki võimalusi harjutada sidepidamist, manööverdämist ja varustämist merel ning treenida meremeheoskusi. Tal-

linnas sõlmitud tutvused 8 eri rahvusest laevapere vahel tulid merel koos tegutsedes ainult kasuks. Säärastes rahvusvahelistes mereüksustes on oluline *cross-poll* - personali regulaarne vahetus laevade vahel, mis parandab meeskonnatööd ja üksteisemõistmist. Näiteks üksuse staabilaeval HLNMS "Tydeman" (Holland) olid koos Eesti, Leedu, Norra ja Hollandi mereväelased.

Kuna novembriilm Läänemeres pole tavaliselt soodsaimate killast, valmistas õppuse staap ette kaks piirkonda: Sõrvest idas ja läänes, et ebasoodus tuul ei häiriks. Teel Saaremaale otsustati ilmaprognoosi järgides idapoolse piirkonna kasuks.

Õöl vastu 23. novembrit veeskasid "Tydeman", "Karmøy" (Norra) ja "Fulda" (Saksamaa) 15 saksa päritolu õppemiini. Hommikul saabusid esimesed laevad õppuse piirkonda ja tutvunud hüdrograafiliste tingimuste ning konkreetse miinitõrjeülesandega, seadsid end valmis "mänguks": miinitraalimiseks ja -otsimiseks õppuse piirkonnas.

Õppuse staap - Baltroni ja MCMforNorthi ühisstaap - asub MCMfor-

Northi staabilaeval "Tydeman". Õppuspäeva lõpul kogunetakse staabilaeval nõupidamisele, millel tehakse kokkuvõtteid, analüüsitakse õppuse käiku ja arutatakse läbi päeval toimunu. Nõupidamine algab ja lõpeb kõige tähtsamate teemadega merel - ilm ja söök.

Arutelud on avameelsed ja konstruktiivsed, julgustades inimesi rääkima ettetulnud probleemidest ning küsima nõu ja abi alati, kui vaja. Nii said Baltroni laevad "Imanta" ja "Kalev" esimese päeva lõpul sideharjutuste eest kiita, mõni teine aga sõbraliku nõuande nädalavahetuse unisus lõpuks maha raputada.

Kuigi laevad töötavad koos ühise taktikalise rühmana, arvestatakse igaühe rahvuslikke regulatsioone ja iseärasusi. Näiteks Saksamaa kaasatoodud õppemiinid on varustatud vilkuvate signaallampidega, et neid oleks võimalik ka pimedas avastada, Inglismaa reeglid aga pärast päikeseloojangut traalida ei luba. Esimese õppuspäeva lõpuks oli välja traalitud 4 õppeankrumiini viiest. Järgmisel päeval jätkatakse miinitõrjeharjutustega, seejärel treenitakse mitmesuguseid manöövreid ja pukseerimist.

Pärast õppuse merefaasi lõppu 25. novembri õhtul suunduvad laevad Riiga, kus toimub õppusejärgne arutelu, mille käigus analüüsitakse vigu ning otsitakse teid nende parandamiseks või vältimiseks edaspidi. Riias tehakse ka protokollkohased viisiidid ametivõimudele ja sõjaväe esindajaile. Järgmise külalastatava sadamana on kirjas Klaipeida.

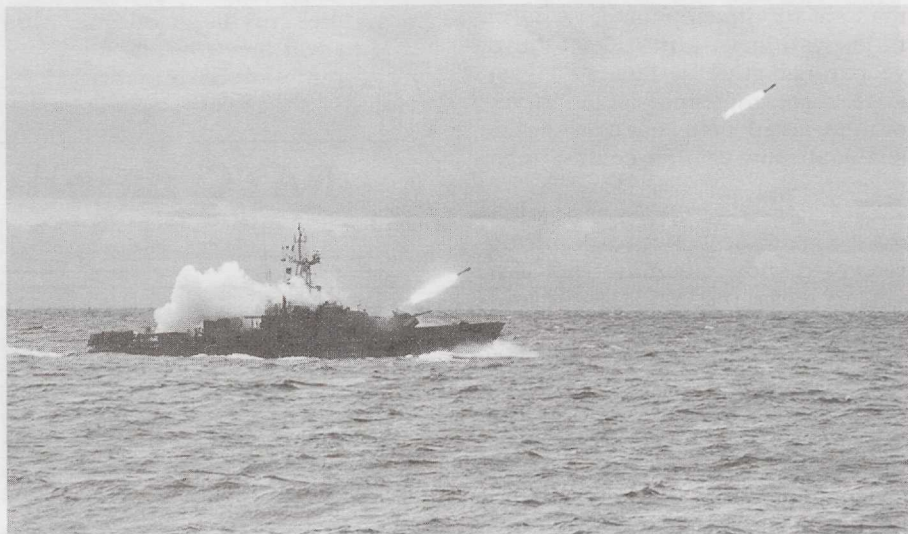
24. novembril "Tydemani" pardalt  
**Merike Kahju**

## Merevägi tõhustas territoriaalvete

18.-29. oktoobrini viidi Eesti Mereväes Soome Vabariigi instruktorige abiga läbi esimene allveelaevatõrje kursus, eesmärgiks harjutada suvel Soomelt saadud laevade "Ristna" ja "Suurop" kasutamist. Väljaõppe teemad kursusel olid hüdroakustika (heli liikumine vees), heli leviomadused, allveelaevade otsimise sonari ning allveelaevatõrje raketihetitja RBU-1200 ehitus ja kasutamine. Käsitletavate teemade hulka kuulusid ka allveelaevatõrje taktika põhialused.

Kursuse esimesel nädalal oli teooria põimitud praktikaga: klassi-

"Ristna" laskmas süvaveepommiheitjast...





# Koostööst merekaittsel

## Kaks ajasid teineteisele külge ja uputasid ühe oma

23°59,2 E, 59°22,1 N

"18. septembri õhtul sain Merejõudude juhatajalt korralduse täita mulle usaldatud torpeedopaadil täitsa salajane ülesanne Soome lahe läänepoolses osas. Ülesande täitmiseks olin sama päeva õhtul sisse sõitmas Paldiski lahte ja kella 21.35 ajal märkasin oma taga NNW suunas segaseid morsesignaale," alustab oma selgitust torpeedopaadi "Sulev" komandör kaptenmajor Herman Liikane kuuekümneme aasta eest.

"Sulev" oli väljumas Paldiski lahest 18-sõlmelise käiguga, kursiga 315°. Sillal viibisid komandör, komandöri abi, üks spetsialist ja vaatlejad-madrused. Laevas oli lahinguvalmidus nr.1, seega kõik mehed olid lahingu-kohtadel.

"Sulev" sõitis tuledeta. Laev pööras signaalide peale, paat kutsuti megafoniga poordi. Tegu oli piirivalve mootorpaadiga, mis oli merealves ja arvas allveelaeva näinud olevat. "Sulevi" komandör otsustas Pakri lahe veelkord läbi vaadata, lasi komandöri abil vanemleitnant Paul Por-

rel teatada piirivalvuritele, et need läheksid lahte ja vaataksid järele, kas seal ikka on allveelaeva või mitte. Sõjalaeval ilmselt arvati, et piirivalvurid võisid allveelaevaks pidada ka "Sulevit". Paat suundus aga hoopis merele ja komandör Liikane otsustas minna ise lahte ja teha "üks tiir". Kella 22.20 ajal sõitis "Sulev" uuesti Pakri lahest välja ja siis märgati veel paari plinki, mis aga olid mitteleotavad ja kadusid kohe. Edasi nägi keegi sillalt midagi tumedat ees paremal, mis lähemale jõudes osutus tuledeta paadiks. Kuna paistis, et see liigub rööbiti "Suleviga", võttis viimane kurssi vasemale. Paat ligines kiiresti, hoogu maha ei võtnud, ja kuna ka "Sulev" ei jõudnud enam vajalikku manöövrit teha, jooksis paat suure hooga paremalt vastu "Sulevi" võõri. Siis libises mööda laeva parrast ahtri poole la uppus. "Sulevil" jõuti masin seisma panna, lasti kiiresti paat alla ja pandi põlema helgiheitja. Vees paadirusude vahel ujuvad piirivalvurid päästeti ära, soojendati kahe napsu konjakiga üles ja viidi Paldiskisse.

Edasi jätkati ülesande täitmist.

"Sulevil" oli võõrtäav ja korpus saanud nõrku kriime. Piirivalvepaadi motorist maat Feliks Aasmäe (teine mees paadis oli teenistuskõera juht Ülo Ainela) seletas hiljem, et nad olid saanud Paldiski piirivalve rajooniülemalt käsu mootorpaadiga nr. 27 viia leitnant Loigu Pakri saarele ja sealt edasi suunduda valvekäigule Pakri saarte rajooni. Seal oli ülesandeks jälgida, kas ilmub Poola allveelaev ja peale selle oodati salakauba-mootorpaati Soomest.

Umbes kell 21.15 kuuldi põhja poolt nõrka mootorite müra ja märgati tumedat laeva kogu, allveelaeva. See liikus SW kursiga vähemalt 150 meetri kaugusel. Piirivalvurid andsid Pakri tuletornile signaali "Allveelaev oli siin", vahepeal läks morselamp rikki. Pärast "Sulevi" poordis käimist ja lähel olemist tagasi tulles kella 22.50 paiku "nägin, et laev hoiab kursi ikka otse meie peale. Panin rooli täitsa poordi paremale, aga siis järsku sõitis "Sulev" meile otsa."

Niisugused olid sündmused 1939. a. septembris. Kahe riigikaitseorganisatsiooni üksused täitsid oma salajasi ülesandeid. Tegemist oli ühe episoodiga Poola allveelaeva "Orzel" mereloost. Selline lugu tuleb välja koostööst eri ametkondade vahel, kui lugeda Rahvusarhiivis Merejõudude Staabi fondis säilitatavaid dokumente.

Reet Naber

## 1939. aastal

täitus 5 aastat Mereväe Allohvitseride Laskespordi Ühingu tegevusest. Selle tähistamiseks sai ühingu kingituseks kolm auhinda omavaheleliste laskevõistluste võitjate auhindamiseks: hõbekarikas, kirjutuslaua-garnituur, kristallkann. Neile auhindadele jäi võistlemata, "sest liikmed

olid tugevasti seotud oma otseste teenistuskohustustega."

1939. aastal oli plaanis läbi viia ka esimesed Merejõudude Staabi ülema nimelisele rändauhinna peetavad laskevõistlused, kuid need jäid pidamata.

1937. aastal oli pandud Sõjavägede Staabi Allohvitseride Kogu ja Mereväe Allohvitseride Kogu liikmete vahelisel laskevõistlusel esimest korda mängu

rändauhind "Võitja kuju" ja kolm aastat järjest võitsid selle kindlalt meremehed nii täiskaliibrilisest kui ka väikekaliibrilisest pussist laskmises. Novembris peeti punktilaskmise võistlused Merejõudude Juhataja rändauhinna "Hõbekauss", mille võitis Aegna saare Komandantuuri Allohvitseride Laskespordiühingu meeskond.

Reet Naber

## valve ja kaitse võimet



tunnid vaheldusid harjutustega merel. Teine nädal algas Soomes allveelaevatorje simulaatoril, kus harjutati sonari käsitlemist ja allveelaevade otsimist.

Simulaatoril sooritati ka allveelaevade tõrje lihtsamaid rünnakuid. Kursuse kulminatsiooniks kujunes praktiline laskmine allveelaevatorje raketihetitajaga, mis sooritati Eestis Naissaarest loodes asuval laskepolügoonil. Vaatamata kurjale ilmaennustusele laskmine õnnestus ja nii Soome instruktorid kui ka õppurid ise jäid väljaõppetulemustega rahule. Praktilises õppuses osales ka Kaitsejõudude Peastaabi relvastusjaoskonna esindaja.

Leitnant Peeter Ivask

...ja plahvatusjalg meres.

Priit Jaarma fotod



# 21. novembril on Eesti Mereväe aastapäev

## Eesti Merevägi — 81

**Laupäeval, 20. novembril toimus pidulik vastuvõtt Meremuuseumis.**

Paksu Margareeta ees võttis külalisi vastu auvahtkond, kes sooritas tervitusvõtte relvadega. Mereväe ülem Jaan Kapp võttis lühidalt kokku eelneva aasta põhilised tulemused, tõstes esile asjalike töösuhete tugevnemist nii kodu- kui ka välismaiste partneritega. Meelespidamist ja esiletõstmist leidsid nii ühed kui ka teised. Kaitsejõudude poolelt kinnitas mereväe ilmselt väljapaistvamat tööd välissuhete ja rahvusvahelise koostöö osakonna ülema kolonel Märt Tiru kohalolek. Soomepoiste meeskoori tervituslaulud kõlasid Margareeta tornis väga reipalt. Aega jätkus ka omavaheliseks vestluseks.

**Pühapäeval, 21. novembril toimus Miinisadamas traditsiooniline pidulik rivistus.**

Oma pidupäevakõnes tänas mereväe ülem eelkõige veterane, kes ajaloolise traditsiooni kandjate ja hoidjateks on aidanud taastatud Eesti Mereväel viie taaseksisteerimise aasta jooksul seada sihte, toetanud tema ettevõtmisi ja on rivis tänagi.

Ta toonitas, et Eesti Mereväe taasloomise lugu meenutab mõnelti ta keerulisi sünniaastaid. 80 aastat tagasi, 1919. aasta novembris olid mereväestaabis päevakorral mitmed operatiivset lahendamist vajavad probleemid, mis sarnanevad tänastega:

- \*laevade kuivaletõstmise;
- \*staabi hobusele ostetud kaarte vastuvõtmine;
- \*kütteleadude aidameeste määramine;
- \*varustusvalitsuselt saadud autode "Fiat National" ja "Ford" merejõudude juhataja ja staabiülema käsutusse andmine;



Mereväe pärja asetamine Johan Pitka mälestuskivi juurde.



Laskmisvõistluse auhinna saab Franek Persidski (paremal).

\* ohvitseride ja ametnike vahikorras oleku ajal nõuetekohase vormi, mis eeldas kortiku ja peakatte kandmist, nõudmine,

\* inglise keele kursuste korraldamine;

\* kasutatud õlide kokkukogumine kordukasutamiseks;

\* merekindluste ülevõtmine suurtükiväelt;

\* mereväe tuukritele tunniraha maksimine;

\* suurtükilaeva "Lennuk" madalikule kinni ajanud komandöri tagandamine.

Möödunud aastale tagasi vaadates nimetas Jaan Kapp üheks olulisemaks koostöö arendamist nii rahvusvaheliste kui ka kodumaiste partneritega.

Aasta jooksul on merevägi saanud tublit täiendust välismaal õppinud noorte ohvitseride ja allohvitseride näol.

Laevastiku täienduseks Soomest saadud allveetõrjelaevadega "Ristna" ja "Suurop" lisandus võimetus täiustada väljaõpet uutel erialadel. Projekt kodumaiste õppemüünte tootmiseks koos AS-iga E-Arsenal on käivitunud, esimesed proovieksemplarid on "tuleristsed" läbi teinud.

Pidulikul rivistusel andis Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi väljapandud laskevõistluse karikad üle gildi esimees Ants Vaadre. Esmaordselt merejõudude ajaloos osales väeliigi laskevõistlusel ka naiskond.

Mereväe ülem tänas kõiki mereväelasi, kes tublilt teeninud, kolleegide välismaalt, kes on nii moraalselt kui ka materiaalselt toetanud ja kõiki koostööpartnereid kodumaalt.

Viimasel ajal on mereväkke aega teenima tulla soovijaid olnud rohkem kui suudetakse vastu võtta. See näitab, et mereväe maine on paranemas ning teenistus mereväes pakub huvi.

Eesti Mereväe looja konradmiral Johan Pitka mälestuskivi juurde asetasid pärjad Eesti Mereväe poolt Jaan Kapp ja Roland Leit, Soomepoiste Gildi ja Mereväelaste Kogu esindajad.

Pidupäeva puhul olid Eesti Mereväe laevad ja visiidil olevad NATO laevad lipuehtes, Mereväebaasis oli lahtiste uste päev, veteranid ja mereväeohvitserid istusid koos sõdurisuppi sööma ja mereasju arutama.

80 aastat tagasi, 27. novembril 1919 esitas aseadmiral Pitka raporti, et ta oma kohuseid täita ei saa tervisliku seisukorra pärast. 30. novembril kirjutas ta päevakäsu: "Andsin üle Merejõudude Juhataja kohused."

Merejõudude ülema kohuseid asus täitma leitnant Herm.

Reet Naber

Rene Riisalu fotod



# 100 aastat vanemveebel Jakob Väina sünnist

**29. novembril möödus 100 aastat Eesti merejõudude merelaevastiku tuntud ja väerika all-ohvitseri vanemveebel JAKOB VÄINA (VOLTERI) sünnist.**

Ta sündis Paldiskis, kust 13-aastaselt laevapoisina esimest korda ka merele läks. Lisaks meresõidule õppis ta veel lukksepaks ja töötas Reveli Laevaehitustehases. Vabadussõja alguses astus noormees vabatahtlikult mereväkke ja määrati miiniristlejale "Vambola". Sel laeval võttis ta osa kõigist sõjaretkedest, milles laevastik kaasa tegi.

Vabadussõja lõppedes jäi Jakob Väin üleajateenijaks samale laevale, tõustes paari aastaga katlajaoskonna vanemaks. 1924. aastal ülen-dati ta katseid sooritamata instruktoriks – sellise otsuse tegid laevade komandörid ja mehaanikud paari silmapaistva allohvitseri kohta.

Laitmatu teenistus "Vambolal" lõppes 1933. aastal, kui kuulsad miiniristlejad müüdi Peruule. Väin määrati allveelaevnike ettevalmistuskursustele ja saadeti 1935. aastal koos kolme kolleegiga Inglismaale allveelaevade instruktoriga kursustele. Järgnes töö Inglismaal allveelaevade ehitamise järelevalvekomisjoni alluvuses. Õige pea muutus avalikuks saladuseks, et temast saab "Kalevi" poots-



**Jakob Väin a/l "Kalevi" komandosillal.**

man. 1. septembril 1936 nii ka sündis. Sel ametikohal meie parimal sõjalaeval oli tal suur autoriteet.

Jakob Väin jäi "Kalevi" pootsmaniks 1940. aastani. Kohusetruu ja eduka teenistuse eest autasustati teda III klassi Valgeristi ja Kotkaristi Kuldristiga. Iga-aastastel atesteerimistel sai ta maksimumhinded, rõhutati ta rahulikku iseloomu, otsekohesust ja tasakaalukust.

1940. aasta juunipöörde järel valmistus Jakob Väin mereväest lahku-

ma. Veeteede Talitus andis talle "Vambolal" sõidetud aastate eest kaubalaeva mehaaniku-assistendi kutseõigused, mida tal aga kasutada ei õnnestunud. Ta võeti tööle Punalipulise Balti Laevastiku Tallinna Laevaremonditehase allveelaevade töökoja lukksepaks. (Niisuguse töökoja olemasolu on paljudele uudis, aga nõnda see Jakob Väina säilinud dokumentides kirjas on!)

Sõja alguses suutis ta mobilisatsioonist kõrvale hoida; Saksa okupatsiooni ajal töötas ta Raudtee Peatehaste veduritöökojas lukksepana. Uue okupatsiooni lähenedes kolis ta 1944. aastal Viljandisse. Nii õnnestus Jakob Väinal ilmselt "organite" orbiidilt kaduda. Kuni 69-aastaselt pensionile jäämiseni töötas ta mitmes ettevõttes peamiselt ikka kõrgelt kvalifitseeritud lukksepana.

Viimased aastakümned võitles visa meremees raskete haigustega. Ta suri 30. novembril 1981 ja maeti Viljandisse.

Jakob Väin oli arvamusel, et ta mereväelase karjääri tippaja laev hukkus kusagil Soome lahes seetõttu, et venelaste vilumatu meeskond ei suutnud laeva sahtides olevate miinidega toime tulla. Kindel tõde "Kalevi" hukkumise kohta on aga tänaseni selgitamata ja on karta, et nii see ka jääb.

**Ragnar Kokk**

## "Meremehe" ristsõna

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12										
13		14		15	16		17			
18		19		20			21			
22		23		24			25		26	
27		28					29			
30	31				32	33		34		
35					36		37		38	
39	40				41				42	
43				44		45		46		47
48		49	50					51		
52		53								

PAREMALE: 1. Laht Vahemeres, kus Briti laevastik 1798. a. lõi Prantsuse oma. 8. Jahi eespuri. 12. Kollektsooniaed. 13. Vene filmilavastaja (1901–1971; eesnime esitähk ja nimi). 15. Siirus. 18. Mäng (vene k.). 20. Pripjati vasakpoolne lisajõgi. 21. Eriline kahv. 22. Noot. 23. Andmesisestus (inglise k.). 25. Hea inimene (saksa k.). 27. Linn, kus eesti kapten Juhani Erikson 1908. a. asutas põhjapoolseima Vene kalatööstuse. 29. Ehib, kaunistab (rootsi k.). 30. Eestlasest NSV Liidu laevastikujuht, viitseadmiraal (1895– hukati 1937 või 1938). 32. "Muistsed laevad, ... paadid" – Vello Mässi kirjutatud raamat. 35. Vohumöögad. 37. Mörraliik. 39. Vene kubermangulinn. 41. Veesõiduk. 42. 999 rooma numbritiga. 43. Enese. 44. Kaks-, kaksik-. 45. Id est = see on (ladina lühend). 46. Mina (ladina k.). 48. ...sõudja. 50. Kõlbmatu laevakere. 51. Põhjagirre (saksa lühend). 52. Tsentneri tähis. 53. Tuhanded (saksa k.).

ALLA: 1. Merendustippjuhtide kolleegium. 2. Norra sadamalinna. 3. 17. alla küsitud eesnimi. 4. Kõide (lühend). 5. Kalevipoegade koer. 6. Teatud puri. 7. USA Iowa osariigi tähis. 8. Germaani hõimurühm, asus 3. saj. IJsselmeeri ääres ning Reini paremkaldal. 9. Imestushüüd. 10. Keskaegne laevatüüp Läänemeres. 11. Hollandi sadamalinna. 14. Šelf. 16. Kõht. 17. Kaugõidukapten, oli "Estonia" huku uurimise ühendkomisjoni esimees. 19. USA Rhode Islandi osariigi tähis. 24. 28. alla küsitud vetikaperekonna levinuim ja suurim liik Läänemeres. 26. ...-kwo – relvata võitlusviis. 28. Pruunvetikate perekond. 31. Piirits. 33. Ilmakaar. 34. Bageri töö tulemus. 36. Iisraeli prohvet, sõitnuvat tulivankriga taevasse. 37. Eesti sõjaväelane, oli 1917. a. Lääne-Eesti saarestiku lahingute aegu Muhu Väina Kindlustatud Positsiooni staabiüleml (1890– hukati 1942; nimi ja eesnime esitähk). 38. Laevandusettevõtte "Käsmu laevaomanikud" naisenimega aurik. 40. Mitte ilmsi. 45. Härjarakend. 47. Nafta-maagilaeva tüüp. 49. São Tomé ja Príncipe riigitähis.

**Koostanud Märt Kullo**



# Paadid võistlevad messil

Sügisene Stockholmi paadimess, tänavu 12.-14. novembrini, on väiksem kui kevadine, esitletud on aga enam suuri jahte ja kaatereid. Nende hulgas valitakse ka aasta jaht ja kaater.

Paadisildadena kujundatud vahekaikude ääres oli kõige enam perejahte. Populaarseimad on 26-34-jalased perejahtid, need on küllalt suured ja mugavad. Umbes 50 jahi hulgas oli messil 35% uudistooteid, kuid midagi silmahakkavalt uutset siiski polnud. Perejahtide kõrval on oluline koht ka treileriga sõiduauto järelveetava paatidel. Korraldajad arvavad, et järgmise sajandi algul eelistatakse neid kaht paaditüüpi, mida peetakse ka küllalt odavaks - tagasihoidlikumad neist maksavad vähem kui auto. Müüdud on aina rohkem paate ja häid aegu 1990-ndaail peegeldab nii paatide arvu kui paatide endi suurenemine.

Keskmine paadisõber on keskealine, abielus ja töötab täiskohaga. Messil käis keskmine hallipäine meessoost paadisõber vabas, aga hinnalises riietuses, eristudes nii ülikondades paadiesitlejaist, kes olid seal ju tööl.

Mootorpaate oli messil ligi 70, neist 40% ringis uudistooteid. Võidu esitleti kaht eri suunda: suuremate mootorpaatide stiilset Itaalia disaini ja nn. ameerika robustust. Varasemast rohkem oli jäiga põhjaga kummipaate, 5-8 m pikkusi kiireid askeetlike kaksiratsaistmetega sõidukeid, mille eelis on väikese kaalu tõttu väiksem kütusekulu. Suurimasse alumiiniumpõhjaga kummipaati mahub koguni 9 sõitjat.

Välja oli aga pandud ka Stockholmi saarestiku elaniku tellitud küllaltki suur alumiiniumkera mootorkaater tõsise tekiehituse ja keret ümbritseva kummivendriga. Elanik soovis tugevat veesõidukit, mis rahuldaks jäävabal ajal tema transpordivajaduse kohas, kus liiniliiklust pole. Kaater saab ahtrisse väikese kraana, nii et koju saab tuua raskemadki kaubad. Selle asemel, et ehitada ümber mõni vana tööpaat, tahtis klient moodsamat ja ilusamat. Seetõttu on tal n.ö. rätsepatöö: nelja magamis-asemega, kambüüsi, külmutuskapi ja tualetiga kaater, millel on moodsaim navigatsioonivarustus ohutuks sõiduks nii pimedas kui ka udus.



Ligi sada meetrit mitmes reas mootorpaate oli igasuguse suuruse, kuju ja varustusega.



Klassikaliselt sinivalge oli "Aasta jaht" — "Sweden Yachts 45"



Alumiiniumkera kaatri sisseehitatud kummivendriga on tellinud Stockholmi saarestikus aasta läbi elav eraklient.

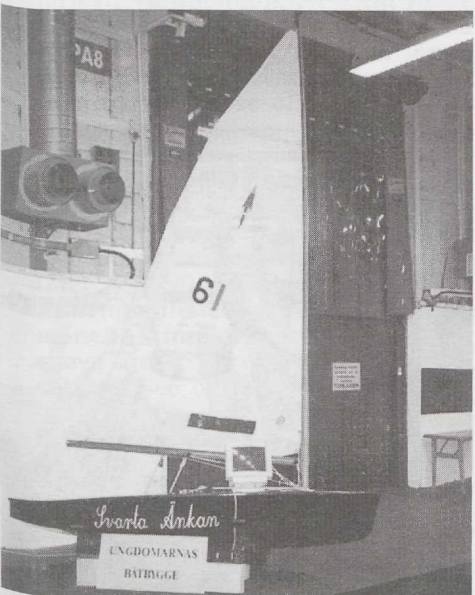




Kiireim veesõiduk messil oli jääpurjekas "Isabella".



2-3-meetriste kummipaate esitleja arvates võib säärasega üle Läänemere sõita küll, aga... mootori jõul (vt. "Meremees" nr. 15).



Ise ehitatud vineerpaat.



Nii Rootsi paaditööstus kui ka paaditurg on viimaseil aastail tublisti edenenud, kasv on olnud 15–20% aastas, võrreldes 1990-ndate keskpaiga madalseisu-aastatega. Paadieksport peaks Rootsi Paadiühingute Keskliidu andmeil olema tänava umbes 850 miljonit SEK-i, import aga umbes 375 miljonit SEK-i. Eksporditakse enam jahte, imporditakse aga mootorpaate. Rootsis on tänava paate müüdud 1,1–1,2 miljardi Rootsi krooni eest. Eelnevate arvude taustal näitab see, et rootslased eelistavad kodumaist toodangut.

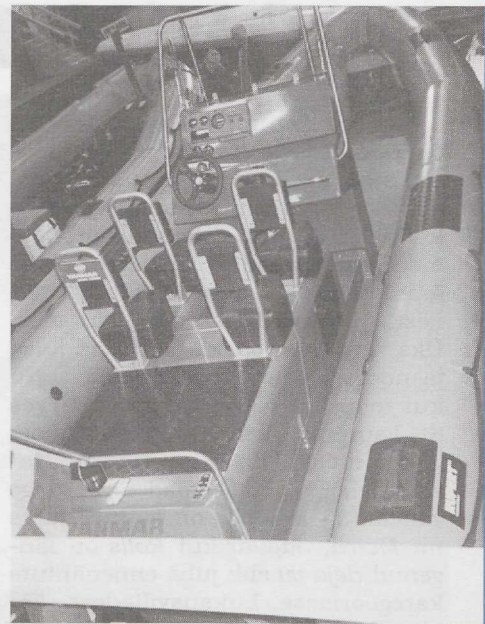
Paatide müük peegeldub mõistagi ka paaditarvikute ja -teenuste müügi suurenemises. Nii oli messilgi kõike mastidest-purjedest tuletornipiltidega köögirätikuteni. Olid ka "kapteni sokid" – üks erkroheline, teine punane!

Et paadi ümber puhas vesi oleks, on astunud pikk samm, nimeks "Häda vajab seadust". 1. jaanuarist hakkab Rootsis kehtima nõue, et huvilaevad, millel on tualett, tohivad seda tühendada mitte lähemal kui 12 miili lähimast rannikust. Töödeldud heitmeid tohib välja lasta vähemalt nelja miili kaugusel. Paadiühingute keskliidu arvates on nõuded, mis sobivad kaubanduslikus meresõidus, võetud huvilaevade jaoks kriitikata üle. Sel nõudel on meresõiduohutuslik aspekt: kui paat peab sõitma kaldast nii kaugele, kaob visuaalne kontakt, edasi-tagasi tuleb sõita 24 miili ja sobiva sadamani veelgi enam, purjepaadil võib selleks kuluda kogu ni terve päev.

Muidugi oli messil Rootsi Meresõiduamet, reklaamis oma paber- ja digitaalkaarte, müüs meeneid ning pakkus postkaarte, millel huvilised saavad täpsemini piiritleda oma huvialakonnad, et saada täiendavat informatsiooni. Tänavuseks eriteemaks oli võetud keskkonnakaitse: meresõiduamet on algatanud kaheaastase uuringu, kui kahjutud on uued mürgivad paadivärvid ning kuidas need mõjuvad paadipõhja vetikaile. Eeloleval hooajal võetakse tasuta põhjalikuma vaatluse alla sada 6–10 m pikkust testpaati, pool ida- ja teine osa läänerrannikul.

"Aasta paadi" valib kogunud paadiajakirjanikest žürii, arvestades seejuures nii eksterjöörü kui interjöörü disaini, originaalsust, kasutusvõimalusi, ohutust ja keskkonnasõbralikkust ning hinna ja kvaliteedi suhet.

Aasta parimaks jahimudeliks valiti "Sweden Yachts 45", klassikaliselt ilus põhjamaa jaht, millel on tavapäratu funktsionaalne ruumijaotus kõrge kvaliteediga maitsekate detailidega. Parim mootorkaater oli "Nimbus 29 Nova", mille juures hinnati põhjamaiste vajaduste ja hoolduse arvestamist. **Madli Vitismann**



Palju oli eri arvu istmepaaridega jäiga põhjaga kiireid kummipaate.



Paadi taskuvariant: sama lihtne täis pumbata nagu kummimadratsit.



Mugava tänapäevainimese perekonnasõiduk: purjega mootorkaater.



# Luksusjahtidega üle ookeani

Inimestel on alati olnud tarvidus oma edukusele tähelepanu tõmmata. Lihtsurelikule pakkus kunagi ammu rõõmu rahva hulgas ringi liikuda ja "Leica" või "Hasselbladi" kaameraga pildistada. Tähelepanu võis äratada ka väga suurt – või väga väikest – koera rihma otsas jalutades. Üks võimalusi on ka end väga ilusa ja noore naise seltsis näidata, eriti kui tema ilu veelgi rõhutavad Yves St. Laurent'i, Armani või teiste moelõvide tooted. Ka "Ferrari" või "Maserati" kõige viimasemad – või kõige vanemad – mudelid on *in*, kusjuures nii *Merca*, *Jaguar* kui *Rolls* on langenud *deja vu* ehk juba ennenähtute kategooriasse. Luksusvilladest rääkimata.

Ka privaatlennukid ei ärata enam suuremat tähelepanu. Üks minu kundedest tuli Rootsist oma eralennukiga tellitud maale ära tooma. Mulle imponeeris väga, et ta oli terve lennuliini omanik ja et isegi ta villakrundil oli golfiväljak.

Kuid kõik need rikkuse sümbolid ei täida rahuldavalt oma otstarvet ses suhtes, et nendega uhkustamine on teatud määral piiratud: lennuk seisab kusagil kaugel angaaris, villa on peidetud lopsaka looduse rüppe ja niimoodi kõrge müüri ümbritsetud, et selle sisemust võib lihtsurelik kadestada ainult pildikasti abil imetledes.

Kes on nii rikkad, et neil on kõik loetletud edu tundemärgid olemas, neil ei jää muud üle, kui omandada üks väga suur luksusjaht. Need, kes on kunagi unistanud oma purjekast ja sellega maailma veel säilinud looduslikult kaunite ning raskelt ligipääsetavate paikade külastamisest, on luksusjahtide suhtes eksiarvamusel! Sest luksusjahid on ehitatud selleks, et kuude kaupa seista kõige tuntumate jahtklubide kai ääres, näiteks Rivieral St. Tropez's, Päikeserannikul Puerto Banusis või Mallorcal Club de Maris. Nois eelpoolnimetatud raskesti leitavais kohtades on ankrus väiksema mõõduga jahid, mille tihti vaid ühest perekonnast või paarist sõbrast koosnevad meeskonnad tunnevad naudingut purjetamisest enesest ja peatumisest looduslikult ilusates kohtades.

Nimelt kuulub luksusjahtidele esitavate peamiste nõuete hulka kõikvõimalik mugavus ja esmajärguline teenindus sadamas, vee- ja elektriühendus (telefoniliini on

nüüd asendanud mobiilid), läheduses asuvad luksusrestoranid ning teised luksusjahid nii lähedal, et ainult vendrid vahele mahuvad. Sel moel on naabritel võimalik silm peal hoida, kui kallist šampanjat ühel või teisel jahil iga päev nautitakse. Tähtsaimaks toiminguks osutub tundide kaupa istuda aht-risalongi ees, grokiklaas käes, ja lasta kail kõndivail lihtsurelikel end imetella. "Financial Times'i" lugemist, mis varem kuulus staatuse sümboliks, on nüüd asendanud interneti andmed maailma börsidelt. Kõike seda võib leida vaid üldtuntud, kuulsates jahtklubides, kust luksusjahid end heameelega omal jõul ei liiguta.

Mis juhtub siis, kui üle mäeharjade tõusevad esimesed pilverünkad ja läheneb vihmahoog? Grokiverandal ei ole selleks ajaks juba pikemat aega olnud kedagi näha; landgang on pardale tõmmatud. Ja Mallorca päevalehe "Diario de Mallorca" 15. oktoobri numbrist võime lugeda, kuidas luksusjahte vaevata transporditakse päikeseküllase Kariibi mere saarte jahtklubidesse. Seal, nagu kõigile teada, on talvehooajal ideaalne temperatuur.

See operatsioon toimub suure praami abil, mis võib pardale võtta umbes 20 suuremõodulist jahti, mille koguväärtus ületab 2 miljardit Eesti krooni. Mõõdunud aastal viis "Super Servant IV" üle ookeani 281 jahti ja tänavu on ette näha, et transport suureneb 20% võrra.

Praam on 184 m pikk ja 50 m lai. See on varustatud sukeldustankidega nagu allveelaevad. Kui praam on jõudnud oma kohale kai ääres, pumbatakse tankidesse vett, ja kuue tunni jooksul vajub praam umbes 15 m sügavusele sadama mudasele põhjale. Vee peale jäävad ainult komandosild ja reelin-gud. Jahid sõidavad omal jõul laht-ritesse, mis jagavad teki kahte ossa. Veepinnast allapoole jäänud masinaruum on õhusurve all; nii välditakse vee sissetungimist.

Jahtide paigutuse on insenerid millimeetri täpsusega välja arvestanud, et maksimaalselt pind ära kasutada. Niipea kui jahid on ran-ges järjekorras oma kohtadele

**Lustilaevad on külg külje kõrval üle ookeani sõiduks valmis.**

**Foto ajalehest "Diario de Mallorca"**

jõudnud, algab vee väljapumpamine ja praami üles tõusmine. Sel silmapilgul asuvad tegevusse tuukrid, kes juhivad jahid täpselt paika ja asetavad põhjale alla metallist ning puidust toed, et raskus ühtlaselt jaotuks, kui tekk omadega kuivale jõuab. See on väga täpne ja tähtis töö, millest oleneb transporditavate aluste heaolu.

Kui kõik on korras ja kuival, keevitatakse konksud ja seotised kinni, et need lainetaval merel mingit liikumist või hõõrumist ei võimaldaks. Ülesõidu ajal saab omanik lasta jahti veeluseid osi üle vaadata, puhastada ja värvida, nii et jaht on kohale jõudes kui uus! Ülesõit kestab umbes 13 päeva, ja "Super Servant IV" pardal on iga jahti kahe meeskonnaliikme jaoks kajutid. Ülejäänud meremehed saadetakse sihtkohta transatlantilise lennu esimeses klassis – kui osa transpordihinnast!

Transport maksab jahti pikkuse igalt jalalt 800 USD, mida omanikud heal meelel maksavad, sest niisugune transport ei ole kaugeltki nii riskantne kui jahtide tõstmise laeva kraana abil.

Kindlate kundede hulka, kes oma jahte sel moel üle Atlandi saadavad, kuulub Mehhiko õlimiljonär. Koos tema "Ecoga" reisib praami pardal maailma kiireim jaht "Octopussy", samuti üle 100 miljoni Eesti krooni maksev "Southern Cross III". Niisugune ainulaadne tegevus on kestnud 1989. aastast saadik.

Mallorca  
**Erik Schmidt**





# Probleem-aastalõpumõtisklus

Jälle üks aastaring täis. Seljataga erakordselt kaunis suvi neile, kel vähegi aega ja tahtmist oli sooja merevett ja kuudepikkust päikesepaistet nautida. Võimalus olla rannal või minna veele oli väga paljudel. Meri on ju vaba. (Ausalt öeldes hakkab meelest minema, et alles hilisminevikus ei olnud ta seda mittel!)

Augustikuu esimesel päeval saabus Pirita sadamasse meremuuseumi ekspeditsioonilaev "Mare". Seljatega oli reis Kotka



Reproduktioon Jaan Oadi maalist "Kihnu talvesadam"

sadamasse, sealt põiki üle Soome lahe Vaindlo saarele ja piki Eesti põhjarannikut koju tagasi. Soomes ei käidud mitte puhkuseraisil. Vastavalt sõpruslinnade vahelisele kokkuleppele viidi Kymenlaakso maakonnamuuseumi Tallinna kolleegide rändnäitus, mis parklaev "Hioma" reisile ümber Kap Hoorni ja aluse hilisemale draamatilisele saatusele oli pühendatud.

Mitu päeva kestnud näituse ülespaneku kõrvalt oli aega jälgide ka samas toimunud traditsioonilist üritust – kolm päeva kestvaid Kotka merepäevi. Jah tõesti, kolm päeva järjest, varahommikust kuni hilise õhni oli sadam, kus toimus lõviosa üritustest, rahvast täis. Oli lapsi, noorukeid, täiskasvanuid, puuetega inimesi. Kotkasse oli tulnud lähedalt ja kaugelt – autode, paatide, jahtide ning mitut sorti auru-, mootor- ja purjelaevadega. Inimesed nautsid sadamat ja laevu, valgeid öid, kontserte, tantsupidusid, võidusõitu kahekümneaerulistel "kirikupaatidel", akordionimuusikat ja muud. Kahemastiliste kaljaste pardal sai mõneks tunniks merele minna iga soovija ja seal oma käega purjesid sättida. See oli merenduslik rahvapidu, ei alla- ega üleorganiseeritud. Koik sujus heatujuliselt ja loomulikult. "Marel" tuli lahkuda enne lõppu, sest Vaindlo saarel ootasid kaks rasket nautofoni, mis mööda minnes kaasa tuli võtta. Laadimistöö käis piirivalvurite kaasabil kiiresti ning pühapäeva hommikul võttis laev kursi Tallinnale.

Ka sel päeval oli ilm erakordselt

ilus. Päike lõomas taevas. Tuult peaaegu polnudki. Suve ja puhkuste haripunkt. Ja inimtühi, väljasurnud meri. Otsekui sinine Sahaara! Kogu pika tee peale nägime vaid kaht purje, ja needki soomlaste omad. Mis lahti, püha jumal! Kus on siis meie inimesed? Kus on meie paadid?

Kui esitasin selle küsimuse oma tuttavale, arvasid paljud, et meie vaene rahvas ei suuda endale veel paate muretseda. Ent kui sellisel päeval sõita autoga näiteks Kaberneeme randa, ei ole seda kuhugi panna. Koik võimalikud sopid, teeääred ja põosatagused kalleid sõiduriistu täis ja rand inimestest kubisemas. Jõukust kui palju! Ja iga talu õuel näed seismas autot või kaht.

Õhtul Pirita sadamasse jõudes silmasime ka enamikku seal baseeruvaid miljonilisi kaatreid korralikes ridades kaide ääres.

Küsimus ei ole vaesuses. Küsimus on mõtteviisis. Kunagi varakevadel juhtusin Vikerraadiost kuulma järjekordset hommikust raadioküsitlust. Saatejuht palus rahval avaldada arvamust, kas riik peaks toetama ümbermaailmapurjetajaid, kes tänaseks päevaks, muide, juba üsna kaugele on jõudnud. Tulemus oli masendav. Nii palju viha ja sappi poleks ma purjetajate aadressil ühe mereäärse riigi elanike suust küll oodanud! Mul ei olnud õnne. Vastuvõtjat teisele kanalile keerates tabasin ka sealt kaht tuntumat ajakirjanikku lõõpimas, et sini-must-valge lipu võiks ju hoopis lennukiga ümber maailma viia, kui väga vaja.

Suhteliselt hiljuti ütles Kreekat külastanud Eesti president poetiliselt, et "... mere ääres elav rahvas ei saa väike olla". Paistab, et president eksis. Saab küll, kui tahab! Oleme üle elanud kaks rahvuslikku ärkamisega. Oleme näinud aegu, mil põhjarannikul, läänesaartel ja Liivi lahe randades kümnete kaupa väga ilusaid purjekaid ehitati. Nägime, kuidas sügiseti sajad kaljased talvesadamatesse kogunesid, et kevadel jälle nelja tuule poole minna, rannakülade noori mehi kaasa viies.

Tean, et need ajad ei tule enam kunagi tagasi. Praegu on pendel vist teises äärmuses. Tunnen toredat meest, kes oma Väana-Jõesuu suvilas varakevadest hilissügiseni 27 aastat elanud ja selle aja jooksul kaks korda mere ääres käinud, ning rohkem minna ei kavatse, sest "...kingad lähevad liiva täis".

Vastukaaluks neile süngetele mõtetele astus uksest sisse noor, hakkaja olemisega IV kursuse laevajuht mereakadeemiast ja soovis abi võrkeelse paadiehituse terminoloogia eesti keelde ümberkohendamisel. See eesti poiss rääkis vaimustusega oma viimasest praktikast Vene õppepurjekal "Mir" ja tööst selle suure laeva kõrgetes mastides.

Lahku läksime heas tujus ja vist sõpradenagi. Mis vägi viib küll ühe inimese kõigi raskuste kiuste randa, merele, mere põhja või ümbermaailmareisile, teist aga mitte? Põnev teema mõtisklemiseks, ka diskussiooniks, kas pole?



## Piirivalvur, ole valvel!

*Siis on kaitstud / me kodumaa piir.*  
Nii kõlab marsitaktis Ralf Kauba loodud "Piirivalvurite laulu" refrään.

Esimene, lüüriõiguse salm räägib Eestimaa ilust. Teine, karmim, selle eest peetud võitlustest ja kolmas tuletab meelde, et piirivalvurid on alati valvel meie kodu kaitsel.

Laulu esitlesid 1. novembril Soolalao poistekoor "Revalia" Hirvo Surva juhatusel ja piirivalveorkester. Ürituse kuluaarides võis autor kuulda süüdistusi plagiaadis, mida ta ägedalt pareeris. Ilmselt on asi selles, et paljude tuttavlike elementidega lihtsal ja rütmikal, hästi meelde jäävate sõnadega laulul on eeldusi kujuneda rahvalauluks, mida piirivalvurid mitmesugustel koosviibimistel heameelega koos laulavad. Või selle viisi saatel marsivad. Ikkagi oma: *Oled tulnud sa mandrit või saarelt, meie koduks on Eestimaa piir.*

## "Meremehe süda"

**Eesti Piirivalve 77. aastapäeval, 1. novembril esitlesid Tallinna Tehnikaülikooli meeskoor ja piirivalveorkester uut heliplaati "Meremehe süda".**

Kontserdipaigaks valitud Soolalatu sobis sedalaadi muusika hästi. Peamiselt paraadidelt ja pidulikelt üritustelt marss mängivana tuntud orkester ning tõsine kontsertkoor näitasid oma lõbusamat palet. Juba kolmandal ühistöös välja antud CD-plaadil (ja neljandal kassetil sarjast "Ühel häälel, ühel meelel") on populaarsete merelaulude vahel ka vähemtuntuid, helilooja nime kohale märgitud: rahvalik viis.

Orkestri peadirigendi Arvi Miido sõnul on need laulud pärit põhjarannikult ja sealselt laulumeistrilt Konstantin Mooserilt – nii plaadi nimilaul "Meremehe süda" kui ka "Kett kõliseb" ja "Ahoi, ma lõbus meremees".

Meremehe südamele on kallim olnud valss, neist on koostatud ka ülemere-laulude popurrii, mida lauldakse soome ja rootsigi keeles.

Kui kõlab: "Kett kõliseb ja ankur tõuseb üles" või "Laht Sacramentos laevu täis", peaks see meremehe südant küll rõõmustama ja kutsuma tuttavaid viise kaasa ümisema.

**Madli Vitismann**

## Meremehe unistus

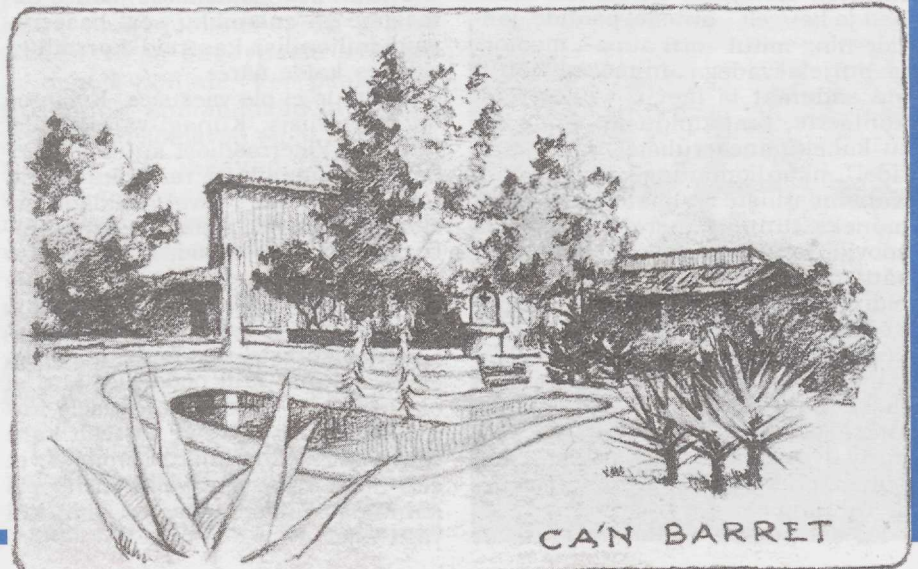
kaugetest randadest on Erik Schmidt postkaardiks trükitud joonistusel, millele ta kirjutas: "Parimate soovidega tulevaks aastatuhandeks Teie kirjasaatjalt soematest vetest."



**Poistekoor "Revalia" tuli oma osaga hästi toime: õrna häälega, aga mehiselt.**



**Tandem Tallinna Tehnikaülikooli meeskoor (paremal dirigent Jüri Rent) ja Piirivalveorkester (dirigend Arvi Miido) on salvestanud juba kolm plaati.**  
**Jaan Rõömuse fotod**





## IFSMA sai 25

Tänavu tähistas oma vee-  
randsajandid rahvusvaheline lae-  
vakaptenite liitude assotsiatsioon  
IFSMA (*International Federation of  
Shipmasters Associations*).

Juubeliväljaandes on ka Eesti  
Kaptenite Klubi presidendi Erich  
Moigi artikkel klubi loomisest,  
probleemidest, tänapäevast. Toi-  
metajad on pidanud oluliseks suu-  
relt välja tuua meie kaptenite  
ühenduse olulisimat teenet: "Ees-  
ti Kaptenite Klubi innustas kogu  
endise Nõukogude Liidu piires  
asuvate kaptenite ühenduste loom-  
mist".

Muu materjali hulgas on ka *Lady-  
Captain* Anna Ivanovna Šetininale  
pühendatud artikkel. Esimene  
vene naiskapten tähistas mullu  
oma 90. sünnipäeva 900 külalise-  
ga. Ta on IFSMA auliige.

Reet Naber

## "Matka 2000" on võimaluste turuplats

Nii nimetab Helsinki Messikes-  
kus 20.-23. jaanuarini kestvat tu-  
rismimesi. EkspONENTE juba  
veendi: senised küsitlused on näi-  
danud, et iga viies külastaja töö-  
tab turisminduses ja otsib ärikon-  
takte, ülejäänud neli viiendikku  
aga valib lõbu- ja ärireise. Üksnes  
17% on aga juba otsustanud, kus  
tuleval suvel puhata. Soomlased  
ostavad aastas ligi miljon reisipa-  
ketti.

Tänavusel messil oli 69 000 kü-  
lastajat 51 maalt, enim Eestist ja  
Venemaalt. 12 000 neist rahaldas  
ametialast huvi. Nii professionaa-  
lid kui ka lihtkylastajad panid  
messile hindeks 4.

Jaanuarikuisele messile ooda-  
takse ekspONENTE alates reisibü-  
roodest ja -korraldajast ning ho-  
tellidest kuni laeva-, lennu-, arvu-  
ti- ja kindlustusfirmadeni. Suure  
messihalli esipool ja üks väiksem  
hall on reserveeritud välismaiste-  
le firmadele, ülejäänud Soome oma-  
dele. Omaette hallis on "Matka-  
auto 2000".

Näitusboksi ruutmeeter on eks-  
ponendile maksma läinud keskmiselt  
500 marka.

"Finnexpo"  
Madli Vitismann

## Seltsielu kroonika

### Eesti Kaptenite Klubis

Kaptenite klubi tänavune ball toi-  
mus 6. novembril "Fantaasia". Eel-  
miste aastatega võrreldes oli ilm selle  
ürituse ajal tavatu: soe, kuiv ja —  
tuuletu.

Osal staažikamaist Eesti Kapteni-  
te Klubi liikmeist ei luba tervis enam  
ballist osa võtta, nooremapoolsed on  
enamjaolt merel. Siiski lustis tublisti  
üle saja inimese kõiki reisilaeva või-  
malusi kasutades. Pärast klubi pre-  
sidendi Erich Moigi avatervitust  
maitsti rootsi laua restoranis laeva-  
köögi hõrgutisi, keskööl vaadati  
*show*-baaris varieteed. Seejärel pak-  
kus "Hansatee" ansambel "4You"  
baaris head tantsumuusikat, pause  
sisustas aga tavapärase külaline —  
mustkunstnik Erich Udras.

Kaptenid tantsitasid kapteniproua-  
sid väsimatult kogu keskööjärgse  
vahi ja jõudsid parasjagu varahom-  
mikuse vahi alguseks koju. Ontlik  
pidu oli.

Madli Vitismann



Tantsuhoos on Eesti Kapteni-  
te Klubi asepresident Rein  
Raudsalu.

## Õnnitleme!

### Enn Neidre — 60

17. novembril võttis kolleegide õn-  
nitlusi vastu AS-i Eesti Merelaevan-  
dus senine peakapten, aastail 1994—  
1996 "Estonia" huku uurimise rah-  
vusvahelise komisjoni liige Enn  
Neidre.



Juubilar (keskel) koos kauaaegsete, nüüd juba endiste kolleegide-  
ga: Jüri Volmeri ja Rein Tõnissoniga.



# Sõdiva maa lipu all

(Algus "Meremehes" nr. 15-16)

## Kambodžas ja Haifonis

Kohe esimene reis viis Kambodžasse. Prints Sihanouk oli elu ja terve juures, temanimeline *village* samuti. Seal me maabusimegi. Sadam oli väike. Väike oli ka linn. Üksainus peatänav. Ühel pool kolm-neli kino, teisel pool sama palju lõbumaju.

Raha meil ei olnud ja keegi ei kavatsenud seda ka nii vaesel ja kallil maal kulutama hakata. Huvitav, et vaene ja kallis käivad alati kaelakuti koos. Vaatasime niisama natuke aega ringi ja suundusime tagasi sadama poole. Tee viis läbi kohaliku turu, ja nüüd jõudis mulle päralt, miks poistel *nutsud* kaasas olid. Turul sai kulunud või väikseks jäänud särge vastu naftast aetud viskit vahetada.

Kui seejärel rannamõnused maitsma suundusime, sain veel ühe saladuse jälile. Needsamad tüdrukud, kes meid peatänaval asjatult "sisse" olid hõiganud, käisid ennast meres värskendamas. Nüüd oli neil vaba aeg, ja "maja" poolt ette nähtud hinnad ei kehtinud. Mererannas kehtis *tax-free*.

Tõõga ei kiirustatud siinkandiski eriti. Laaditi punast puud ja tehti seda aegamisi, et üle ei pingutaks. Oli hea, ega see liigne tormamine kusagile vii. Jõudsimas masinaid putitada, ujumas käia ja piirikatega võrkpalli mängida.

Piirivalvurid juhatasid meid oma valdustesse ja demonstreerisid Vene sõjatehnikat. Kui suured silmad tegime, selgitati, et Hiinast saadud. Siis veel ei teatud, et varsti hakkavad kahurid oma põhitööd tegema – *rääkima*, nagu keegi kunagi on öelnud. On ju kahur kuningate viimane argument.

Kambodžast tagasi jõudnud, lossisime punase puu palgid jõesuudmes otse merre. Need käitusid huvitavalt. Iga nott uppus täpselt oma diameetri jagu ja jäi seejärel ujuma. Vietnamlased kalpsasid nende peal ringi nagu parvepoisid kunagi, ainult et põlvini vees.

Seejärel paigutati meid kai äärde. Sinna jäime pikemalt. Aega oli laialt. Käisime päästelaeva meeskonnaga teineteisel vastastikkülas. Tutvustasime neile Kambodžast kaasatoodud marke, mille siltidel ilutsesid kassid ja kuked. Mustast ja valgest kassireost võisid veel aru saada, sest kõri kriipis see kraam hirmsasti, kuid milles vaene kukk süüdi oli?

Kui poolakate või bulgaarlastega kokku juhtusime, siis sai pärast in-

terklubi sulgemist nende juurest läbi mindud. Õlest puudu ei tulnud. Poola õlu oli tunduvalt parem – bulgaarlaste omal oli liiga palju soodast sees. Aga hinnangu hoidsime küll targu enda teada, sest kingitud hobuse suhu vaatamine ei meeldi kellelegi.

Alles nüüd hakkas mulle päralt jõudma, miks *pompa* mind nii salapäraselt eksamineerinud oli. Ta lihtsalt pigistas selliste pidude peale silma kinni ega tahtnud, et kellestki võiks tema kirstunael saada. Tema oli juba nn. uue põlvkonna poliitõõtaja, kelleks värvati nüüd pooliku haridusega mehaanikuid, radiste ja elektromehaanikuid, kelle "lühike" diplom tippjuhi karjääri ei võimaldanud. Endiste nagaanikangelastega võrreldes olid uued kirjaoskajad ja hoopis inimlikuma loomuga.

Me hakkasime omavahel sobima, sest ta tundus vägagi spordilembene. Tegi ise kaasa, oli kursis tipp-sündmustega ja mängis täiesti talutavalt malet. Parteiide vahele rüüpasime troopikaportsust, ja nii sündis meil riigivastane vandenõu. Ning teoks pidi tema saama juba järgmise Kambodža-reisi ajal. Aeg pidi näitama, kas meie sõprus laeva vaimulikuga – nii kutsus teda kapten – ka vett peab. Pidas küll. Voolavat vett aga jätkus meie mõlema tarbeks, sest litsimajas käisime tõesti tiiru ära, ja seal voolas igas numbritoas marmorrenni sees kristallpuhas allikas. Hügieenist peeti kõvasti kinni.

Kuna raha nappis, siis tuli midagi välja mõelda. Avastasime üsna lihtsa rahategemisvõimaluse. Kui meil troopikaveini varud lõppesid, anti aseaineks soolaseid maapähkmeid. Kohalikul turul see kaup läks, mererannas samuti.

Ülejäänud vabal ajal võis lainetes mõnuleda. Kaugele ujuda ei soovitatud, sest nii umbes viie aasta tagant käivat valge hai rannas inimliha maitsmas. Mine tea, kui täpselt see elukas viimast korda mäletas. Hirnu eest ei olnud keegi kaitsnud. Haisid võis iga päev laeva pardalt imetleda, selleks ei pidanud sugugi ise vette minema. Imetlemine piirnes küll jällestusega, sest need ap-lad olevused olid ilge olemisega. Valget mõrtsukhaid nende hulgas küll silma ei puutunud. Tema ei pidavatki suurt seltskonda armastama.

Siis me ei teadnud, et see jääb meie viimaseks reisiks prints valdustesse. Et see nii kipub minema, sai selgeks Tais. Bangkokis jalutas ringi nii palju erariides USA mereväelasi, et teisiti ei võinudki olla. Meid see asi siiski eriti ei puudutanud.

Mis aga kõvasti riivas, oli Bangkoki saabumine. Pärast pikaleveninud tõusu jõge mööda jõudsimel lõpuks kai äärde. Trepi allaskmise hetkel sõitis ette kaks tüdrukutega kooritud taksot. Üks neiu hakkas juba trepist üles tulema, kuid teised tõstsid häält ja näitasid meie punase, sirbi ja vasaraga varustatud lipu peale. "Soviet!" Järgnes kõverdatud nimetissõrme demonstratsioon, mida kogu maailmas üheselt mõistetakse... Autod vurasid minema.

Sama reisi ajal põikasime ühe Malaisia väikesadama reidile. Seal oli nagu mini-Singapuris. Agent tõi endaga kaasa "nänni" ja paar tüdrukut. Need olid kahtlane kaup, ja kolmas mehaanik saigi endale midagi külge. Aga laeva arsti poole pöörduda ei saanud. See oli karm tädi. Ta mõttis meeskonnaliikmete vererõhku, mis troopikas tavalisest paarikümnest pügalat madalam oli ja seetõttu pidevat jälgimist vajab. Ülejäänud aja jagas hiniini ja veel mingeid tablette. Viimased viskasime igaks juhuks üle parda. Hiniin aga läks täie ette, sest malaaria on tõsine haigus.

Oleks ta sellega piirdunud! Aga ei, ta luges isegi päevi, ja niipea kui kellelgi järjekordsed kuus kuud möödadas, surus mehele süstla abaluude vahele. Ikka sellesama sodiga, mis juba merekoolis mehi niitis.

Ja ise oli teine pidevalt "pilves". Hiljem selgus, et ta oli osanud laeva arvelt kümnekordse koguse tugevatoimelisi rahusteid hankida. Nii oli pidu omast käest võtta. Võõras mure jättis velskri külmaks. Kolmandal mehaanikul ei jäänud muud üle kui pöörduda Odessa doktori poole. Haifonis ei olnud abi leidmine mingi probleem.

Olime sunnitud unustama Kambodža nii armsaks saanud liivaranad koos kõige sinna juurde kuuluvaga. Edaspidiseks pakuti suplemist Vietnami enda plaažil. Kuid seal jäi esimene kord ka viimaseks. Vesi oli madal ja sogane ning kalda varjus varitsesid rünnakuks vajalikku tuulevaikust kahtlased sääsed. Sääsk aga oli palju hirmuäratavam tegelane kui müstiline mõrtsukhai. Ega temast ilmaaegu sageli elevanti tehta.

Kambodžas toimuvad sündmused varjutasid täielikult meie pisihirmud. Uus verine sõjakolle sündis mõneks ajaks unustama, et Vietnamis endas ei olnud sõda veel kaugetki mitte lõppenud.

(Järgneb)  
Arvo Uuk



### Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

1	B	E	R	4	G	5	R	E	V	8	E	N	10	G	11	E
12	E	E	S	T	I	L	Ä	T	I	13	O	E				
14	N	R	15	O	16	A	D	M	I	R	A	L				
17	T	O	I	L	A	18	O	K	19	U	G	O	20	R		
21	O	O	D	E	22	M	E	E	S	24	A	V	A			
25	S	26	O	27	Š	I	28	M	A	K	R	A	N			
29	A	B	Ü	30	S	S	A	A	31	L	A	I	N			
34	K	35	Ü	Ü	N	I	K	36	S	O	F	I	A			
37	S	Ü	R	J	38	A	39	A	I	M	A	40	K	K		
41	O	R	I	A	42	A	L	A	43	B	L	E	I			
44	O	I	M	45	V	46	A	A	47	D	I	48	L	E	V	
49	T	S	A	A	R				50	U	S	S	51	D	I	

PAREMALE: 1. Berg. 5. "Revenge". 12. Eesti, Läti. 13. Oe. 14. Nro. 16. Admiral. 17. Toila. 18. "OK". 19. Ugor. 21. Oode. 22. Mees ... 24. Ava... 25. Sotsi. 28. Makran. 29. Abüssaal. 32. Ain. 34. Kүүnik. 36. Sofia. 37. Sürja... 39. Aimakk. 41. Oria. 42. Ala. 43. Blei. 44. Oim. 45. Vaadi... 48. Lev. 49. Tsaar. 50. U.S.S. 51. Di.

ALLA: 1. Bentos. 2. "Eeroo". 3. R.S. 4. G. Tales. 5. Ridamisi. 6. Elmo. 7. Väike-Aasia. 8. Etrusk. 9. Niagara Falls. 10. Golova. 11. "EE". 15. Oid. 20. Rannakivi. 23. Emakala. 26. Ob. 27. Tüürima. 29. "AK". 30. Snjava. 31. Lombis. 33. II. 35. Üüris. 37. Soot. 38. Aa. 40. Keed. 46. Ar. 47. Du.

# 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 6411155, Fax 6318444

Eesti  
Meremuuseum  
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon  
Eesti merenduse ajaloost

Näitus

"Purjelaev"Hioma"esimese Eesti laevana  
ümbes Kap Hoorni 1848-1857"

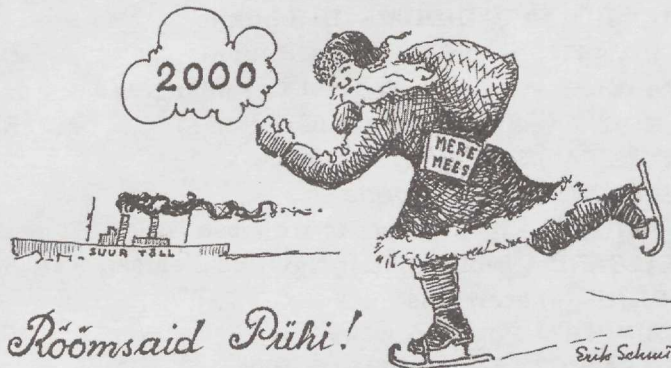
Avatud K - P kl. 10 - 18  
Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja  
"Suur Tõll"

Linnahalli sadamas  
avatud K - P kell 10 - 16  
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

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



## Häid jõule ja head uut aastat!

"Meremehe" toimetus



5. detsembril seisid  
AS Tallinna Sadam  
sadamates:

Vanasadamas

"Timrix" (Bahama) - lossib, laadib  
konteinereid, puitmaterjali  
"Lola" (Eesti) - lossib jahu

Muuga sadamas

"Aulis"/-"Bitpro II" - laadib masuuti  
"Izhora" - (Vene) - laadib väetist  
"Vaida" (Eesti) - lossib sütt  
"Lantic Ruby" (Malaisia) - laadib väetist  
"Esperis P" (Kreeka) - laadib väetist  
"Millennium Dawn" (Libeeria) - laadib  
alumiiniumi  
"Canadian Reefer" (Libeeria) - lossib liha

## Kes meil käivad

Paljassaare sadamas

"Southern Express" (Panama) - lossib liha ja  
kanu  
"Petr Velikiy" (Vene) - laadib fosfaati  
"Geertje" (Holland) - laadib metalli  
"Timber Express" (Belize) - lossib linnaseid  
"Sibirskiy-2133" (Vene) - lossib õunu

Paldiski Lõunasadamas

"Lami" (Eesti) - laadib roostevaba metalli

Eesti Merelaevanduse  
laevade asukoht  
5. detsembril

"PAUL KERES" - teel Aratust Vitoriasse  
"GUSTAV SULE" - teel Recifest Riiga  
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Vitorias  
"HAAPSALU" - teel Århusist Rostocki  
"VILJANDI" - teel Georgetownist  
Paramaribosse  
"RAKVERE" - teel Kielist Muugale  
"NARVA" - teel New Yorkist Rio Hainasse  
"VALGA" - teel New Yorkist Rio Hainasse  
"SAKALA" - teel Sorelist Trois Rivieres'i  
"HARJUMAA"/"DIDON" - Hamburgis  
"KUIVASTU" - teel Dublinist Roueni  
"VALKLA" - teel San Pedrost Casablancasse  
"VIIDU" - teel Rouenist Dakari  
"LARISSA"/"PIHTLA" - Doualas  
"NAISSAAR" - Liverpoolis  
"VAINDLO" - teel Safist Montoir'sse  
"KASSARI" - teel Napolist Novorossiiskisse  
"MUHU" - Peterburis  
"ABRUKA" - Peterburis  
"VILSANDI" - teel Tallinnast Belfasti  
"SOODLA" - teel Peterburist Honfleuri  
"KLOOGA" - teel Tallinnast Monfalconesse

## Neile, kes ootavad...

"MUUGA" - teel Tallinnast Rotterdami  
"VIRTUSU" - Antwerpenis  
"KALANA" - teel Tallinnast  
Bremerhavenisse  
"KURKSE" - teel Grangemouthist  
Rotterdami  
"DIRHAMI" - teel Antwerpenist  
Vanasadamasse  
"KAPTEN KONGA" - teel Tallinnast  
Warrenpointi  
"KAPTEN VOOLENS" - teel Kristinehamnist  
Hulli  
"MEHAANIK KRULL" - teel Hamburgist  
Raumasse  
"LEHOLA" - Tunises  
"LEMBITU" - teel Tunisest Marseille'sse  
"VARBOLA" - teel Heyshamist  
Suurbritanniasse  
"LEILI" - Cadizis  
"CALIBUR" - teel Tallinnast Läänemerele  
"TRANSESTONIA" - teel Helsinkist Århusi  
"TRANSBALTICA" - Sliites  
"NEPTUNIA" - teel Helsinkist Riiga