



MEREMEES

Ilmub alates
1989. aastast

XI aastakäik

Nr. 15 - 16 (215 - 216)

September 1999

Hind 10 krooni



"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus

EstLine



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



M E R E M E E S

Nr. 15 - 16 (215 - 216)

September 1999

PAKUME LUGEDA:

IMO ja uus aastatuhat	4
Viimastest "Estonia"-uudistest	5
SADAM	
Kunda Sadam sai viieaastaseks	6
Pärnu sai taas uue kai võrra rikkamaks	7
AJALUGU	
Eesti Mereväe lipulaev "Sulev" viis peaministri Rootsi	8
Riigivanem "Lennukil" ja "Wambolal"	9
MEREHARIDUS	
Kaptenikoolitusest	10
Mõnedest ohtudest merehariduse ümberkorraldamise kavas	12
Fanaatikust vaimuni	13
Mereharidus on Eesti meremajanduse arengu võti	14
TURISM	
Ilus oled, Eestimaa	15
Mereturismi Assotsiatsioon läheb kümnendasse tegevusaastasse	16
MEREPÄÄSTJA	
Teede- ja sideminister laiendas kaatrijuhtide õigusi	17
Ega mul midagi häda olnud	18
Ärge tehke järele!	20
Suvised juhtumisi Eesti vetes	21
Kogu päästearsenal	22
Juhtumeid merematkelaevadega	25
Laevas olgu kiirabikogemusega üldarst	26
"Meremehe" ristsõna	29
MEREVÄGI	
Amber Sea '99	30
Vahilaev P676 "Flamant"	32
Naissaarel, prantsuse keeles	33
Lipukirjaks "Hea merepraktika"	34
Ümbermaailmareisile Eestist	35
Käsmu merepäev	36
Sõjanäitus muuseumis	37
Sõdiva maa lipu all	38

Esikaanel: Uut hüdrograafialaeva "EVA 320" esitleti nii Käsmu merepäeval kui ka "Suure Tõllu" regatil. Madli Vitismanni foto

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

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

Meie teeme aja- lehte - seekord klambriga

Seekordne ajalehenumber näeb välja ajakirja moodi: on väiksemas formaadis, paksem ja klambriga kinni. Teoks on tehtud toimetuse ammune mõte. See sündis pärast hoolikat plusside-miinuste läbikaalumist, kusjuures plusside oli muidugi märgatavalt rohkem. Sellest hoolimata ähvardas need nullida üksainus, aga see-eest kaalukas miinus - pikenev trükikojasükk.

Uutmoodi vormi ja välimusega "Meremeest" peetakse ehk ajakirjaks. Eks ta osalt olegi. Senine "Meremees" sarnanes ajakirjaga ilmumistsükli, osa materjali aegumatus ja osa lugejate soovi poolest varemilmunud numbri säilitada. Nagu ajakirjas, oli "Meremeheski", kuigi eri numbrites erineval määral, välisautorite kirjatükke.

Ajalehelikuks teeb "Meremehe" see, et toimetuse teeb endistviisi reportažitööd, et hankida merendus uudiseid ning lisada suurematest väljaannetest juba teadaolevale kitsamat merendusüldsust huvitavat teavet ja tusta. Endistviisi on "Meremehes" peamiselt originaaltekstid ja -fotod ning ka korrektselt viidatud tõlked.

Ajalehelikkust on vähendanud kevadel pikenenud trükiettevalmistuse tsükkel, mis ei võimalda edaspidi enam kahe nädala tagant ilmuvat lehte teha, nagu see aastaid olnud. Seetõttu on õigem kord kuus ilmuv paks leht klambriga kokku kõita ja kuupäev kaanelt kaotada. Nüüdses vormis pole võimalik ka eilsest sündmusest uudist teha: kui varem kulub viimasest parandusest valmistatud leheni viis tundi, siis nüüd kulub trükikojas viis (töö)päeva, seega nädal.

Ajalehe trükikulud hakkasid ületama viiekroonist kaanehinda. Ajakirja trükkimine on küll mõnevõrra kallim, kuid kümnekroonine kaanehind katab 32-leheküljelise numbri trükikulud. Paksem number hakkab rohkem maksma, praeguse numbri saavad lugejad n.ö. esitlushinnaga. "Meremehe" sisu kogumise, s.t. toimetuse kulud katavad sponsorettvõtted ühiselt.

"Meremehe" tegevuse esimesel kümnendil ei moodustatud Kultuurkapitali ajakirjanduse sihtkapitali ega kehtestatud laevade nn. tonnažimaksu merekultuuri toetuseks, nagu oli esimeses Eesti Vabariigis või nagu on naaberriigis Soomes. Eestis on meremehi kahtlemata vähem kui Soomes ja Rootsis, kus igal merendusarul oma ajakiri. Ent ühegi merendusajalehe või -ajakirjata Eesti poleks ka vist päris õige mereriik.
Toimetaja

IMO ja uus aastatuhat

1999. a. merenduspäevaks

Vastavalt iga-aastasele tavale tähistada septembris merenduspäeva saadab sel puhul Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO (*International Maritime Organization*) oma läkituse. Tänavune on ootuspäraselt aastatuhande tagasivaatega.

Järgnevalt lühikokkuvõte.

19. sajandi lõpus olid maailma laevastikus valdavas enamuses purjekad, nagu aastatuhandeid ennegi. Raadio oli just leiutatud, kuid seda kasutati vaid käputäiel laevadel, ka elekter oli veel haruldane. Aurikud kasutasid sütt. Järgneva saja aasta jooksul tegi laevandus, nagu ka teised elualad, läbi revolutsioonilised ümberkorraldused. Purje vahetas välja aur, sõe naftasaadused. Algul sai raadio tavaliseks, siis kohustuslikuks. Leiutati radar, lasti välja satesatelliidid.

Laevad ehitati aina suuremateks ja kiiremateks. Atlandi ookeani reisilaevadest said kõige suuremad, võimsamad ja suursugusemad ehitised, mis iial tehtud - kuni nende reisijad kolisid üle lennukitele, mida sajandi algul veel üldse olemaski polnud. Ehitati uut tüüpi laevad, mis vedasid nafta ja puistlasti nii suurtes kogustes, mida varem ettegi ei suudetud kujutada. Konteiner- ja ro-laevad kiirendasid kaubavahetust, suretades välja mõned traditsioonilised sadamad ja andes elu hoopis uutele.

Mängu tulid uued mereriigid. Sajandi poole peal (1948) asutati IMO, mille põhiülesandeks oli (ja on) töö meresõidu ohutuse nimel. 1999. a. on IMO-l 157 liiget. (Eesti on rahvusvahelise organisatsiooni liige 1992. aastast ja sest ajast on liikmeskonda liisandunud veel veerandsada riiki. - R.N.)

Mis on tulemas?

Tõenäoliselt jätkub revolutsioon tehnoloogias. Arvatavasti erineb maailm aastal 2099 veelgi enam kui tänapäev aastast 1899. Tehnoloogia arengust loodetakse laevandusele ja sellega seotule erilist kasu.

Lõppeval sajandil on kiiremini arenenud side. Kui 1899. a. laev sadamast lahkus, katkes temaga igasugune side kuni jõudmiseni sihtsadamasse. Praegu on laevad seotud raadio kaudu omanike ja teiste kaldastruktuuridega ning teiste laevadega merel, GPS võimaldab nende asukohta täpselt kindlaks teha, radariga saab nende teekonda jälgida ja häda korral antakse nende asukoht automaatselt edasi päästametkondadele kaldal.

Kaptenid võivad osa võtta videokonverentsidest oma kompaniis, reisijatel on võimalus vaadata oma lemmikseebikaid isegi siis, kui nad on kümneid tuhandeid miile kodust eemal. Jne. Jne. Meteoroloogia arenemise tulemusena on ilmaennustus nii hea, et laevad võivad tormet vältida. Ajad, mil laevad võisid jäljetult kaduda, on möödas.

Arenevad ka laevad. Kasvanud on huvi kiir-laevade vastu. Kunagi oli 25 sõlme kiire, aga nüüd on konstrueeritud ka 60-sõlmelisi laevu, ja arvatakse, et ka 100 sõlme on võimalik. Kiir-laevad (*HSC, high-speed-craft*) ja "wing-in-ground" tiibur-laevad viivad laevajuhtimise sarnasuseni lennukijuhtimisega.

Loodetakse kruisilaevanduse huumi jätkumist ja laevade mõõtmete suurenemist.

Laevadel kasutatava varustuse arengus, eriti kohamääramise osas, nähakse võimalust selle odavnemiseks, mis teeb kõrgtehnoloogilised saavutused kättesaadavaks väiksemategi laevaomanike alustele, ka kalalaevade ja huvialuste omanikele. Ka elektronkaardid saavad kõigile kättesaadavaks ning magnetkompas saadetakse lõplikult muuseumi.

Et enamik õnnetusi merel on põhjustatud inimese tehtud vigadest, arvatakse, et laevaomanikud võivad kaaluda robotite kasutamist laevajuhtimisel. Kuna maailma naftavarud arvatakse siiski ammenduvat, on vaja kasutusele võtta teised energiaallikad, kaasa arvatud tuule-, laine- ja päikeseenergia. *Comebacki* teevad tuumaenergia töötavad kaubalaevad ja süsi. Arvatavasti hakatakse puhast kütteainet ajama suhkrust.

Miks ei õpita teiste vigadest?

IMO ülesandeks on senisest enam hoolitseda nii meresõiduohutuse kui ka keskkonnakaitse eest. Esimene keskkonnakatastroof oli 1967. a. tanker "Torrey Canyon" madalikulesõit. Ro-ro-laevade areng on toonud kaasa kommertsedu, aga ka laevaõnnetused. 1990-ndatel oli periood, kui IMO andmeil uppus üks puistlastilaev (*balker*) iga kahe nädala tagant. Seadusandlust, konventsioone hakati muut-

ma vaid alles seoses suurte katastroofidega. Eeskätt sellepärast, et poliitikud ei saa aru ja ei tahagi teada, milles on tegelikult probleem. Katastroofišokis tehtud otsused jälle ei ole alati kõige läbikaalutud.

SOLAS-e nõuded laevaõnnetuste uurimise ja nendest informeerimise kohta jäävad pahatihti täitmata. Põhjuseks võib olla laevanduses traditsiooniline salastatus ja hirm, et avariide kohta käivas infos võib sisaldueda selline väärtuslik teave, mida konkurendid saavad nende endi vastu ära kasutada. Olnuks info laevaõnnetuste kohta kättesaadav, küllap oleks "Estonia" õnnetuse ärahoidmiseks mõndagi teha saanud.

Käibefraasi, et 80% kõigist avariidest on põhjustatud inimlikest eksimustest, tõlgendatakse tavaliselt nii, et see tähendab meremeeste hooletust. Just see ei ole üldse õige. *ISM Code* viidi sisse sellepärast, et IMO kogemus näitas: paljud õnnetused merel on põhjustatud mitte laeva pardal tehtud valedest otsustustest, vaid hoopiski laevaomaniku kontori omandest. Ja enamik ülejäänuid halvast konstruktsioonist. IMO-s loodetakse, et lõpuks ikkagi ehitatakse uppumatu laev.

Esmajoones inimene

Tehnoloogia areng ja selle mõju meresõidule on olnud nii vägev, et seejuures on tihtipeale inimene hoopis ära unustatud või kaugele tahaplaanile tõrjutud. Oleks aeg arvestada sellega, et inimene on iga laeva elus ja ka selle konstrueerimisel kõige tähtsam faktor.

Praegu on vaja arvestada sellega, et näiteks norralased on keskmiselt 10 cm pikemad kui filipiinlased ja nende jaoks on vaja kontrollpaneelid asetada erinevatele kõrgustele. Päästepatite kasutamisel ei ole arvestatud kunagi seda, kui palju inimesi on saanud vigastusi (ka surmavaid), vaid loetakse üles ainult päästetute arv. Kaldapersonal võib võtta vastu otsuseid, mis ohustavad (äri nimel) meresõitjaid. Kaptenite autoriteet on langenud, nende iseseisva otsustamise õigus on väga piiratud, kuigi just nemad on otse sündmuskojal.

Meremeeste moraalgi ei ole enam alati vajalikul kõrgusel, paljud on merel vaid seetõttu, et nad ei leia kaldal tööd. Merel on rassismi, maksitakse vähe, tööaeg pikk. Stress, üleväsimus, motivatsiooni puudumine on laeval aset leidvate õnnetuste põhjustajaks.



Soomlasedki ei leia "Estonialt" pommi

24. septembril peeti teede- ja sideministeeriumis pressikonverents, kus "Estonia" hukku uurinud ja nüüdseks tegevuse lõpetanud komisjoni soomlastest liikmed Kari Lehtola ja Tuomo Karppinen selgitasid pommi-teooriatega seonduvat. Rahvusvahelise uurimiskomisjoni Soome rühma sama kuu-päeva detailidesse laskuv kolmeleheküljeline memo lõpeb selge ja üheselt mõistetava tekstiga: *"Järeldus. Rahvusvahelise komisjoni lõpparuandes esitatud järeldused on endiselt täielikult õiged ja meie arvates plahvatus õnnetuse võimaliku põhjusena või õnnetust mõjutanud tegurina on tervikuna välistatud."*

Glasgow's tuleb debatt "Estonia" huku üle

Toimetusele saadetud 25.–29. oktoobrini Glasgow's toimuva laevaehituskonverentsi kutse kohaselt on üks päraslõuna kavas pühendada arutelule "Estonia" huku üle. Vaidlevad laevaehitusinsener Anders Björkman, Markku Kanerva "Deltamarinist" ja Tuomo Karppinen rahvusvahelisest "Estonia" huku uurimiskomisjonist.

Lisatud on Anders Björkmani ettekanne, mille põhijäreldus on, et uurimiskomisjoni lõpparuanne sisaldab palju vigu. Anders Björkman jääb oma väite juurde, et laev ei uppunud vee

tõttu autotekil. Enamgi: ramp polevat kogu õnnetuse kestel üldse lahti olnud ja selle tihendite vahelt lekkis vaid veidi vett. Polevat uuritud oletusi, et kiiret vajumist, ahter ees, põhjustas lekk laevakere veetaluses ahtriosas ning et kõik veekindlad ukсед olnud lahti.

Nende oletuste kontrollimiseks soovib Anders Björkman tungivalt uut tuukriuringut. Sama lennukusega kui oma mullu ilmunud raamatus "Tõed ja valed "Estonia" kohta", mida "Meremees" mullu sügisel tutvustas.

Madli Vitismann



Inimesed on tuleviku laevanduses nii tähtsad, et IMO-l on ses valdkonnas mitmed resolutsioonid, koodeksid ja soovitusel. Tänavu novembris tuleb IMO assambleel arutusele "Ohutu mehitanise printsiipide" resolutsiooni eeltöö.

Laevad tegutsevad eriti kiiresti muutuv keskkonnas. Sageli töötavad inimesed laeval kindlaksmääratud ülesannetega vahetustes, mis aga katkestatakse sadamasse saabumisel ja uuesti sadamast lahkumisel. See tähendab pikaajalist elamist töökohal, mis loob hoopis omalaadse tööelu vormi, mis enamasti alati põhjustab ka inimlikke eksimisi.

Nende vältimiseks ei aita ainult pidevast treeningust, vaid arvestama peab ka suhtlemist, kompetentsust, kultuuritausta, väsimustaset, tervist, riskitaluvust, stressi, töötingimusi.

Uuesti on päevakorda tõusnud **ku-ritegevus**. Piraatlus, laevajänesed, illegaalsed immigrandid, narkokaubandus on viimaste aastakümnete põhiprobleemid.

IMO roll on muutumas. Esialgu vaid meresõidu ohutusega tegelnud organisatsioonil on vaja senisest aktiivsemalt tegelda keskkonnakaitsega, piirkondliku riikliku sadamakontrolli töö-

hustamisega alastandardsete laevade avastamiseks, merehariduse ühtlustamisega (üks võimalus oleks IMO eksamikava väljatöötamine ja ühtsete, IMO tunnistuste väljaandmine), kogu laevandusinformatsiooni kättesaadavaks tegemine, eriti mis puudutab mereõnnetusi ja nende põhjuste juurdlemist.

"Aastal 2099 istub sadamasse ükskõik kus maailma nurgas kokku mõni väike kamp endisi meresõitjaid ja hakkab meelde tuletama häid vanu aegu. Silm läheb märjaks, kui meenutatakse balkerite terminaalides kogetud rõõme, nad räägivad sõpradele seiklusrikkast ajast (mis võis kesta isegi mitu tundi) konteinerisadamates. Teistele vestetakse hirmu- ja õuduslugusid laevadest, millel puudusid stabilisaatorid ja viletsusest, kui ei olnud võimalik vaadata oma seebikat Vaikse ookeani lõunaosas, sest pilti ei tulnud ette. Siis kaebavad nad selle üle, et sadamais ei olnud piisavalt võimalusi jäätmeid ära anda. Ühes on nad ühel meele: nooremal põlvkonnal pole mingit ettekujutust sellest, mis on tõeline meresõit, ja kuna enamik meresõitjaid on naised, siis – meresõidul pole tulevikus enam midagi noortele tüdurukutele pakkuda."

Refereeris **Reet Naber**

Viimastest "Estonia"-uudistest

Hiljuti loodi Rootsis uus "Estonia" huku üleelanute ja hukkunute omas- te organisatsioon, nimega "Estonia huku põhjuste uurimise töögrupp", rootsikeelse lühendiga Agnef. Ühingu esimehe Anders Ericksoni sõnul on vaikus Rootsi pressis "Estonia" teemal veninud lubamatult pikaks, samal ajal kui rahva seas levivad erinevad kuulujutud.

Ühingu loomise eesmärk oli kokku koguda kõik "Estonia" huku põhjusti puudutavad teooriad ja ettepanekud ning nõuda uut uurimist. Ühingu Agnef seisukoht on, et "Estonia" polnud katastroofiõhtul Tallinna sadamast väljudes merekõllik ja et dokumendid, mis seda tõestavad, on osaliselt võltsitud.

14. septembril esitas ühing Agnef Stockholmi läänipolitseile avalduse võimaliku võltsimise asjaolude väljaselgitamiseks.

Ühingu Agnef juhatasliikme Björn Stenbergi sõnul (olen temaga rääkinud) on jutt aktivist, mis koostati laeva tehnilise seisukorra kohta 27. septembril 1994, s.t. õnnetuse eel. Selles protokollis on ära toodud 14 laeva ohutustehnilist seisukorda puudutavat viga, millest 5 olid sellist laadi, mis nõudnuksid laeva sadamasse kinnipidamist niikaua, kuni vead on kõrvaldatud. Laevakontrolli juures, mis ametlikult viidi läbi õppuse nime all, viibisid Eesti Vee- teede Ameti laevakontrolli inspektor Aarne Valgma ning rootsi inspektorid Åke Sjöblom ja Gunnar Zahlér. Kuigi ametlikult oli tegemist eestlaste koolitamisega ehk õppusega, ei vabanda see Björn Stenbergi sõnul laeva juues täheldatud vigade ignoreerimist.

"See on sama hea, kui politsei peataks joobnud autojuhi ja pärast alkoholitesti läbiviimist ütleks talle: see oli ainult õppus, sõitke edasi." Võltsingud seisnevat lühidalt selles, et rahvusvahelise uurimiskomisjonile anti üle nii 27. septembri ülevaatusel koostatud akti originaal kui ka selle koopia. Lõpparuandes (lisas) trükitud koopia ei lähe aga originaaliga mitmes punktis kokku, mida olevat silmagagi näha. Koopiaal on näiteks mõned arvud ja sõnad hiljem rasvasemalt peale kirjutatud, Valgma ametinimetus on ühel paberil ühtmoodi, teisel teistmoodi jne. Kokku leiab Stenberg 20 kahtlast erinevust.

Anu Kaupmees, Rootsi Raadio

Kunda Sadam sai viie-aastaseks

2. septembril 1994 avati Kunda sadam, kuigi esimene laev oli sildunud juba 2. mail. Kell 11, mäletab sadamakapten **Aadu Nurmsalu**.

Viie aasta jooksul, kuni tänavuse 2. septembrini, mil aastapäeva tähistati, on Kunda sadamas käinud **2034** laeva **23** riigi lipu all. Ollakse teel kahe miljoni tonnise kaubakäibeni, mida loodetakse ületulevaks aastaks. Selleks ajaks ehitab sadam omavahenditest praegusele 1,5 kaidkohale ühe 70-meetrise juurde, hiljem saab kaid omavahel ühendada. Ladudest on valmis veerand.

Viie aasta tagustele kahtlejatele, kes arvasid, et ehk pole valitud paik õige, vastab Aadu Nurmsalu, et Kunda lahes õigemad pole: "Vaarisad teadsid, kuhu ehitada, aga paljud uued sadamad kannatavad liiva ja lainetuse käes. Lahes käivad tormihoovused, kõrval on jõgi, on ka lahehoovus, aga faarvaater ei ole läinud tolligi madalamaks. Sadam süvendust ega remonti ei vaja, ainult kaid katet on uuendatud."

Kardetud keskkonnaprobleemid jäid samuti tulemata, hiljuti saadud ekspertiisiakti kohaselt on sadama tegetsemisajal rand puhtamaks saanud kui see enne sadama avamist oli. Seetõttu anti ka laiendusluba.

Suvekuudelgi ei täheldatud Kundas mõõna: augustis käinud 58 laeva vedasid 160 000 t kaupa. Osalt võib sedagi sadama mõjuks pidada, et Kunda elanike arv pole iseseisvusajal kahanenud – sadama kaudu arvatakse tööd saanud olevat umbes 500 inimest. "Kõige parem töötaja on kohalik, rannamees," arvab Aadu Nurmsalu. "Ei pühi luuuga rämpsude mere poole, vaid kaid peale – ta läheb pärast tööd võrke nõudma." Ka lootisid elavad kohapeal.

Sadamas endas töötab direktorist koristajani 26 inimest. 1. septembrist sai direktoriks Väino Källo.

"Meremeestele pole Kunda hea," lisab Aadu Nurmsalu. "Alles saab maale, kui juba tuleb ärasõit. Toitlustus- ja puhkekohad alles tekivad. Aga kohalik *shipshandler* korraldab laevajänuile kõik vajaliku kuni saunavihani. Tullakse isegi reidile üksnes produkte võtma."

Sel ajal, kui sadamapere kunagises tsemendivabriku direktori villas õnnesoove kuulas, ei katkenud sadamas laadimine.

Madli Vitismann



Kui sadamakapten Aadu Nurmsalu ja direktor Väino Källo kuulavad linnapea Anne Tasuja õnnesoovi, ...



... laaditakse sadamas kahe kraanaga palke.



Autod ootavad rivis, kuni koht kraana all vabaneb.

Pärnu sadam sai taas uue kai võrra rikkamaks

Läks aega mis läks, nähti vaeva mis nähti - lubatud 1. oktoobri asemel sildus 19. septembri hommikul AS-i Pärnu Laevatehas ehk nn Emajõe nüüd juba teise ja uhiuue kai äärde Soome omaniku laev "Jessica", et hakata siit rapsi välja vedama. Tegelikult pidi laev tulema alles õhtul, aga Neptuni või rahuliku mere tahtel jõudis varem. Mu saabudes seisis lõbus seltskond juba peegelsiledal kaipinjal, mõned šampanjapudelikud ja õlledki avatud, ja viipas, et tule aga tule rutut!

Ümarnurgaga kai kogupikkus on AS-i Pärnu Laevatehas tegevjuhi hr. Pihelbu sõnul 85 m; sinna tuleb ka kaldavool ja -vesi. Eriti tänulikud olakse Pärnu oma ehitajaile aktsiaseltsidele Savi, Magistraal ja Renet kiire ning kvaliteetse töö eest. Eriti just viimasele. Sellest johtub, et taoliste ehitustööde jaoks pole enam tarvis suurest Tallinnast töömehi ja insenere kohale tuua.

Koos süvendamisega kujunes kai koguhinnaks umbes 10 miljonit krooni; oletatav tasuvusaeg normaalse laevaliikluse korral pole veel täpselt teada. Kai ise peab kestma aastakümneid.

19. september

Ott Taul



Esimesena on uuel kail otsad kinnitanud "Jessica", ...



... ning pidu algab otse kail. Keskel baretiga loots Feliks Hiimäe, tema kõrval AS-i Pärnu Laevatehas tegevjuht Juhan Pihelbu. Paremalt lootsikaatri kapten Toomas Nõmm, tema kõrval mehaanik Sulev Lonn.

Süvendustööd Siimu silla traaversil Pärnu jõel

Juba mitmendat päeva müttab Vene lipu all sõitev süvendaja "Aleksandr Uvarov" koos läti moodi nime kandva mudaäravedajaga "Ligatne" Pärnu jõe Siimu silla traaversil, et seal jõepõhja ka uue "Reldori" jaoks süvendada. Mõned päevad tegi see ka vastavutud AS-i Laevaremont sildumisakvatuumi sügavamaks. Samuti tuleb süvendaja töö kasuks Kesklinna sadama kaide äärde suunduvaile laevadele.

Nõnda et Pärnu mail on sedakorda koguni kaks süvendajat. Teine, "Eestirand", töötab parajasti väljaspool muule; hiljem, sügisel, tuleb muulide vahele.

19. september

Ott Taul

"Aleksandr Uvarov" (paremal) koos "Ligatnega"



Eesti Mereväe lipulaev "Sulev" viis Eesti peaministri Rootsi

Pressiteade

Eesti peaminister Mart Laar külastas 25.-28. augustini Rootsi Kuningriiki Eesti Mereväe lipulaevaga "Sulev". See oli Eesti Mereväe jaoks esimene ametliku riigivisiidi tagamine.

Eesti Mereväe poolt sõitis "Sulevil" peaministriga kaasa ka Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp. Laeva komandör oli miinilaevade divisjoni ülema kohusetäitja leitnant Annes Vainamäe.

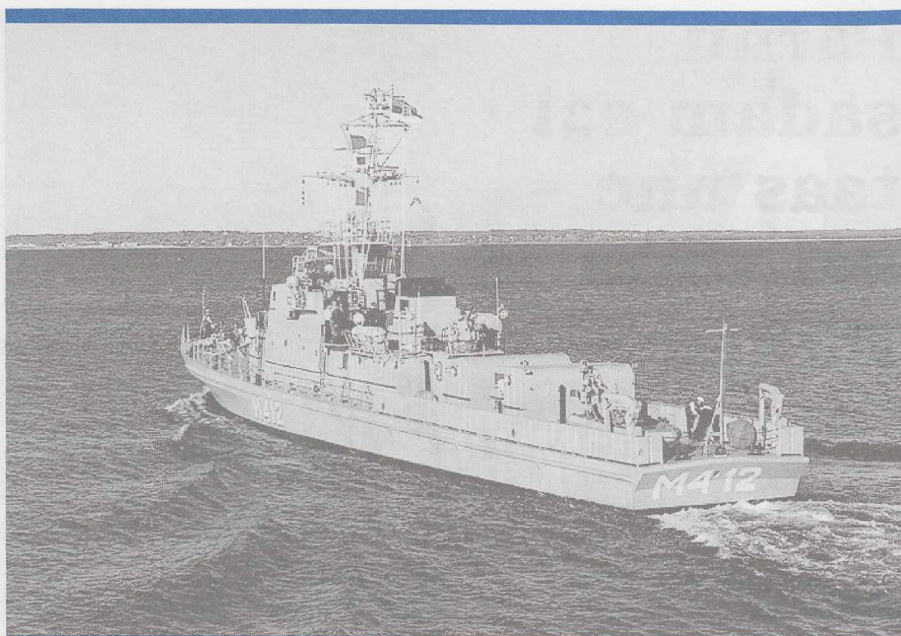
Visiidi jooksul toimunud üritusi:

26. augustil tehti visiit Stockholmi kuningalossi, selle vastuvõtu korraldasid Stockholmi ülemkomandant kindralleitnant Percurt Green, Stockholmi komandant kolonel Kim Akerman ja lossi komandant kolonelleitnant Urban Schwalbe. Samal päeval külastas delegatsioon Stockholmi linnamaja, seal oli vastuvõtja linnavolikogu esimees Axel Wennerholm. Rootsi Kuningliku Mereväe staabis võttis Eesti delegatsiooni vastu Idaranniku Marinkomando ülem. Eesti pool korraldas Eesti Mereväe ülema vastuvõtu "Sulevil". Ametlike ürituste kõrval korraldas Rootsi Kuninglik Merevägi "Sulevi" meeskonnale linnaekskursiooni.

Järgmisel päeval külastati Idaranniku Marinkomando staapi ja maalust kaljukindlust Musköl. Vastuvõtu Eesti Vabariigi suursaatkonnas Stockholmis korraldas Eesti Vabariigi suursaadik Rootsi Kuningriigis Andres Unga.

27. augusti õhtul väljus "Sulev" Stockholmist ja saabus Tallinna Miinisadamasse 28. augusti lõuna paiku.

**Merle Lember
Merike Kahju fotod**



Riigivanem "Lennukil" ja "Wambolal"

Riigivanem külalisena Rootsi kuninga juures

Stockholm Eesti riigivanema ootel

"Lennuk" ja "Wambola" tulevad

Sellised on ainult mõned pealkirjad 1928. aasta septembrikuu alguse Eesti ajalehtedest, mis kajastasid riigivanem Jaan Tõnissoni visiiti Rootsi.

"Päevaleht" andis juba juulikuus teada, et "... Vabariigi valitsus otsustas kooskõlas Eesti rahvaesinduse soovidega pooldada riigivanema küllaskäiku Tema Majesteedile Rootsi kuningale.

Küllaskäik sünnib 4. ja 5. septembril s.a. Sellest avalikult teatades, on vabariigi valitsus kindel, et sõnum eelolevast Eesti-Rootsi sõprusavaldusest leiab rõõmsat vastukõla kogu Eesti rahvas ja mõjub kaasa nende suhete süvenemisele, mille kestusel Eesti sai nii mitmel korral tunda Rootsi valitsejate ja rahva heatahtlikkust ja poolehoidu." Arutelus, kuidas seda tähtsat sõitu korraldada, jäi peale seisukoht, et see peaks sündima sõjalaevaga. Lõpuks valiti variant: minna kahe sõjalaevaga, miiniristlejate "Lennuki" ja "Wambolaga", sest nii on ka mereväelaste väljaõpe seisukohalt otstarbekam.

Kogu visiidi käiku kajastasid tollased lehed suure põhjalikkusega, jälgides igat sündmust ning selgitades muuhulgas rahvale üksikasjaliselt ka kõiki mereväe tseremoniaaliga seonduvat, mis ilmselt siis (nagu ka praegu) veidi ebaselge oli. Riigivanema ja saatkonna ärasõitu sadamast Tollohoone eest kirjeldati lausa minutilise täpsusega: "Tallinna sadam võis näha haruldasi, kõrgeid külalisi, kes olid ilmunud saatma riigivanemat tema küllaskäiklase Rootsi kuningale. Peale kella kuut hakkab sadamasse tollihoone ette vurama autodel ministreid, diplomaate, kõrgemaid riigiametnikke ja ajakirjanikke. Sama teed voolab rõhkest ka publikut. Varem, juba kella 6 ajal, on sadamas tollihoone platsil rivistatud aukompanii. Üksteise järel saabuvad rahandusminister Teetsov, teedeminister Kerem, haridusminister Mõttus, siseminister Hüneron, oma abi Kübarsepa ja riigisekretär Terrasesga ning põllutöominister Köster. Mõni minut enne kella 1/2 7 jõuab sadamasse sõjaminister Reek, keda aukompanii tervitab. Punkt kell 1/2 7 saabub riigivanema saatkond: välisminister H. Rebane, merejõudude juhataja kontr-admiral Salza, välisministeeriumi poliitilise osakonna juhataja dr. J. Lepik ja poliitilise büroo juhataja E. Kirotar." Lisaks arvukalt diplomaatilise korpuse esindajaid.

"Punkt kell 3/4 7 saabub riigivanem J. Tõnisson kindral Jonsoni ja major

Normaki saatel. Riigivanemat tervitatakse hümniga, mille saatel kajab aukompanii "Tervist, härra riigivanem!" Raporteerib kindral Unt."

Kell 6.50 astus riigivanem kaaskonnaga mootorpaati, et "Lennukile" sõita. "Paadi ninasse tõmmatakse riigivanema vimpel- märgiks, et teda ei tarvitse laevale jõudmisel tervitada suurtükkipaukudega. Saatjad paljastavad pead, kajavad elaguhüüded. Riigivanema paadile järgneb kohe sõjaminister Reegi ja ajakirjanikkude paat.

Reidil ootavad sõjalaevad "Lennuk" ja "Wambola", mille meeskonnad ja ohvitserkond riigivanemat rivistatult tervitavad. Riigivanem ühes välisminister Rebase, admiral Salza, dr. Lepiku ja E. Kirotariga astub "Lennukile", kuna kindral Jonson ja major Normak asuvad "Wambolale". Kajavad signaalid, "Lennuki" masti kerkitab riigivanema lipp.

Siledat, õhtupäikese kullatud veepinda lõigates libisevad laevade saledad kogud pidulikule sõidule".

"Lennukit" ja "Wambolat" saatis Naissaareni suurtükkipaat "Sulev" (pikkus 50,1 m, laius 5,32 m, süvis 2,34 m, veeväljasurve 286 t), pardal kindral Reek.

5. septembril kell 6 kohtusid meie sõjalaevad Almasgrundi juures vastu tulnud Rootsi sõjalaevadega ja hommikul kell 11 saabuti Stockholmi, kus vastu sõitsid kuningas ja tema saatkonda kuulujad jahtlaeval "Wasaorden". Kuningale esitleti riigivanemat

"Lennukil", siis sõideti "Wasaordeniga" kuningalossi ette ja visiit hakkas minema oma kindlaksmääratud rada maismaal.

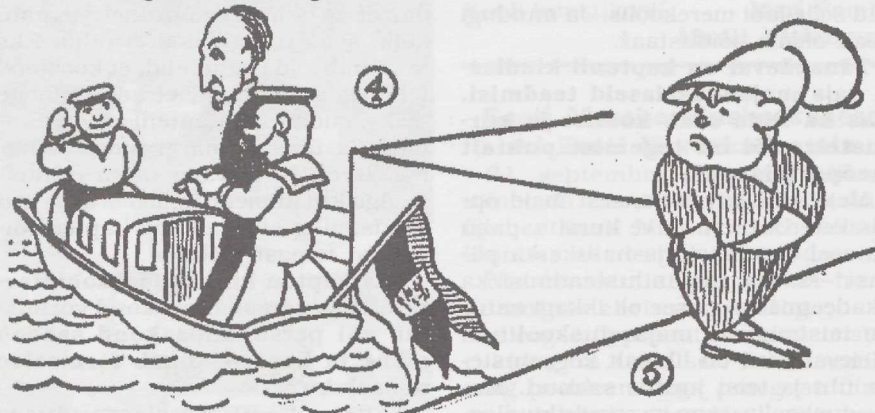
6. septembril jõudsid laevad tagasi Tallinna, kusjuures vastuvõtt oli eriti pidulik: "Kogu pealinn oli riigivanema tagasijõudmise puhul lipuehtes." Visiiti kajastanud ajakirjanikud sõitsid Stockholmi "Kalevipojal". Ka sellest reisist saadi muljeid, mida edasi anti. Pikad reportaažid (vähemalt kahel küljel suuremates lehtedes väljaminekust kuni tagasitulekuni) kõigest visiidiga seonduvast ilmusid kõrvuti materjalidega, mis tutvustasid Rootsi ajalugu, kultuuri, kuninglikku perekonda, kahe riigi omavahelisi suhteid. Ajakirjanikele korraldas vastuvõtu Stockholm Ajakirjanduse Klubi.

"Waba Maa" ajakirjanik Velner märgeb muuhulgas: "Erlist suurt huvi äratavad Eesti sõjalaevad, sest Rootsi laiemates rahvahulkades polnud aimugi, et Eesti nii võimsa laevastiku omab." Lahliste uste päev oli laevadel ka. Muu programmi kõrval leiti aega mereväeohvitseride omavaheliseks jalgpallimänguks. Eestlased võitsid 3:2, saades ajalehe "Dagens Nyheter" väljapandud hõbekarikka. Loomulikult külastati vastastikku üksteise laevu.

Niipalju siis seekord lühidalt 1928. aasta visiidist.

Lisaks veel: Miiniristlejad "Lennuk" (ex "Avtroil") ja "Wambola" (ex "Kapitan 2. Ranga Kingsbergen", ex "Kapitan 1. Ranga Mikluhho Maklai", ex "Spartak") olid vastavalt 107 ja 98 m pikkused ning 1350- ja 1260-tonnise veeväljasurvega 1914. ja 1917. a. valmis saanud laevad, mis langesid Briti laevastiku kätte ja anti 1919. a. Eesti valitsusele üle. Lähemalt vt.: Mati Õun. Miiniristlejad "Lennuk" ja "Wambola". Tln., 1997.)

Reet Naber



4. Uhkus. "Ta pistis ka minule käe pihku!"

5. Kadedus. "Päh! Mina ei tahakski olla riigivanem ... ma ei kannata meresõitu!"

Fragment "Päevalehe" karikatuurisarjast 6. septembril 1928.

Kaptenikoolitusest

Millal te kapteniks saite, "Baltic Kristina" kapten VAHUR AUSMEES?

"Estline'is" töötan 97. aastast, "Baltic Kristina" tulekust peale. 98. aasta lõpus läksin "Regina Baltica"le". Juba eelmise aasta lõpus oli diploma käes. Hakkasin kapteneid puhkuse ajal asendama. Juuli lõpus tulilin siia stažeerima, aga kapten jäi haigeks, ja hakkasin kohe sõitma. Kolm reisi tegin siin, siis asendasin "Reginal" Roland Lemendikku, nüüd siin asendan Juhan Liivi.

Kui kaua läks merekooli lõpetamisest vanemtüürimeheks saamiseni?

93. aasta kevadel lõpetasin Peterburi Mereakadeemia, kuhu olin pärast keskkooli astunud; novembris läksin tööle kaubalaeva, ja 95. aasta septembrist olen vanemtüürimees.

Kas kõik see oli koolist kaasas, mida vanemtüürimeheks saamiseks vaja oli?

Kooli lõpetades saame vahitüürimeheks. Teatud aja pärast saame vanemtüürimeheks ja veel teatud aja pärast kapteniks. Vahitüürimehe ajaks vajalik oli mul raudselt koolist olemas. Ja arvan, et 90% vanemtüürimeheks vajalikku samuti. Jutt on teoreetilistest teadmistest. Praktika tuleb muidugi juurde. Ja see on täiesti individuaalne, kuidas keegi kogutud seedib, analüüsib ning kasutab.

Peterburis õppisin vene materjali-de peal. Sõitma hakates tuli väga palju ingliskeelset läbi töötada.

Enne kaptenidiplomi saamist tuleb läbida täienduskoolituse kursused; neid tehakse nii merekoolis kui ka "Kotermannis". Mina käisin "Kotermannis". Tuleb läbida ka *tehmüritrimum*. Eesti Merelaevanduse puhul on see komisjon oma kompaniis, teised teevad selle läbi merekoolis. Ja muidugi peab olema sõidustaaž.

Tänapäeval on kaptenil kindlasti vaja majandusalaseid teadmisi. Kas ka seda saab koolist ja kursustelt, või on tegemist puhtalt iseõppimisega?

Meie - räägin meie, sest meid õppis Peterburis ju terve kursus, palju oli veel enne meid ja natuke ka pärast - saime majandusteadmisi ka akadeemias. Aga see oli ikkagi natuke teistsugune majanduskoolitus. Meievanused on lihtsalt kogemustega üht ja teist juurde saanud. Majanduskoolitust on kaptenile kindlasti vaja. Aga veel rohkem oleks vaja juriidilist koolitust. Peterburis saime suhteliselt põhjaliku mereõiguslase ettevalmistuse. Aga tuleb öelda, et



Vahur Ausmees selgitas õppuse ettevalmistuskoosolekul, et vaatelejad peavad õppuse ajal muutuma nähtamatuks...

see oli natuke vana, ja pealegi teise riigi oma.

Mis on kapteni töö?

See on ametijuhendis kirjas - nii nagu kompanii seda näha tahab.

Kas on võimalik mittekorralik kapteni töö?

Kindlasti.

On see võimalik ainult kaugel merel või ka kogu aeg silma all olevas liinilaevas?

Ka liinilaevas.

Kas see tähendab väga head meeskonda, häid alluvaid?

Just.

Eks kaptenil peab ka oskus olema endale hea meeskond valida.

Kui palju kapten valib?

Kas kapten tahabki valida kelnerit ja iga laomeest. Ta valib eelkõige ikka ohvitseri, kes teda tema töös toetavad. Ja loomulikult ei saa öelda, et ta alati resoluutselt teatab: kõik, seda nimest ma ei taha. Eks ta püüab leida vahendid, et koostööd teha, ja saavutada, et see inimene teeks, mida vaja. Kapteni asi on panna kõik ühe eesmärgi nimel töötama, ta on ju laevaomaniku esindaja. Aga kui inimene ikkagi ei taha aru saada, alles siis kasutab kapten võimalust temast loobuda.

Kas kapten kutsub laevaohvitseri tööle ja personaliosakond vormistab või personaliosakond saadab mehe ja kapten annab formaalse nõusoleku?

Näiteks Eesti Merelaevanduses minu teada konsulteeritakse kõigi tüürimeeste ja vanemmehaaniku puhul enne laeva saatmist kapteniga. Ja mehaanikukandidaatide puhul kon-

sulteeritakse jälle vanemmehaanikuga - kapten kindlasti usaldab vanemmehaanikut selles küsimuses.

Nii kindlasti ei ole: seda nime ma pole enne kuulnud, teda ma ei võta. Uue inimese puhul teeb kapten pärast järelduse, kas sobib või mitte.

Kas rakendatakse ka katseaega?

Jah. Ka ise alustasin "Estline'is" töötamist katseaajaga.

Kool annab vahitüürimehe diplomi. Aga kui siis laevas leitakse, et ei tule toime?

Teoreetiliselt on võimalik.

Kelle süü? Vilets haridus või sant inimene?

Võib olla nii üks kui teine. Või mõlemad. Võib-olla inimene ei suuda end avada. Ei pea olema loll ega paha, võib olla tore inimene, hästi õppinud... Aga laevas ei saa oodata, kas ta avab end või mitte.

Milles seisneb kapteniks pürgija või kapteniks saanu psühholoogilise ettevalmistus?

Eestis on "Estline" see kompanii, kes on oma ohvitseride ettevalmistamisel kulutanud kõige suuremaid summasid ja kõige enam sel eesmärgil vaeva näinud. Sealhulgas teinud täienduskoolitust ka psühholoogia alal.

Teil on küllalt mitmekesine töö. Kas on mõni ala, millel ettevalmistusest puudu jääb?

Ettevalmistusega olen täiesti rahul, aga juurde on alati vaja õppida. IMO testi põhjal oli Peterburi Mereakadeemia maailma kümne parema mereõppeasutuse hulgas. Aga esimesest päevast, mil astusin kolmanda tüürimehena oma esimesele kaubalaevale, olen kogu aeg midagi juurde õppinud. Uus informatsioon, mis tuleb, on vaja enda jaoks läbi seedida ja talletada. Üks osa meie ettevalmistusest ongi see, et kui midagi ei tea, siis otsi juurde. Kõike ei ole võimalik pähe õppida, aga pead teadma, kus miski leidub. Kool annab just selle teadmise.

Kas oma täieliku kõrghariduse juures olete ka kriitiline õppeasutuse suhtes, mis annab kõigest rakendusliku kõrghariduse?

Mu jaoks on alati saladus olnud, mida tähendab rakenduslik kõrgharidus. Ei taha termini üle vaielda. Fakt on, et paljud praegusest merehariduskeskusest tulevad noored vahitüürimehed ei vasta neile nõudmistele, mis peaks olema. STCW koodeksis on kirja pandud, mida üks vahitüürimees peab oskama. Minu standardne küsimus kõigile noortele vahitüürimeestele on olnud: mis



on deviatsioon ja variatsioon. 80% juhtudest ma vastust ei saa.

Üks probleeme on, et õppejõud on kaua merelt ära, seal aga on muutused väga kiired.

Peterburi kooli puhul ei ole see nii. Õppejõud neid uuemaid asju välja töötavad. Ja käivad regulaarselt merel. Missuguse aparadi Eesti õppejõud on maailma merendusele andnud?

Kogu oma uueaegse hea hariduse juures leiate ometi, et midagi on õppida ka neilt kaptenilt, kes ehk vaid radarit näinud olid.

Just. Laeva käsitlemine on väga tähtis asi. Näiteks Juhan Liiv on fantastiline, ta on väga suure kogemusega, ka loots olnud. Ta oskab seda laeva väga ilusasti käsitseda. Teised kaptenid teevad seda kindlasti samavõrd hästi, aga tema erineb oma rahulikkuse poolest.

Mida peaks meie merekoolis teisi ti tegema, et te noorte vahitüürimeestega rahule jääksite?

STCW koodeks on miinimum, mida peab teadma. Aga teatavasti aja möödudes selle tase langeb, mis kunagi õpitud, ja järelikult peab koolis palju rohkem andma. Andma 180%, kui mitte rohkemgi, et 100% alles jääks.

Saate merehariduskeskusest vahitüürimehe. Kui suur võimalus on laevas täiskasvanud inimest kasvatada ja ümber kasvatada?

See on olnud nüüd konkreetselt inimesest. Noorele vahitüürimehele võib paljugi andeks anda, kui ta ise soovib asja parandada – ennast täiendada ja edasi liikuda. Aga kui arvab, et on maailma parim tüürimees, siis tuleb öelda, et asi on ikka natuke keerulisem. Olen ka ise noorena koolist tulnult suhteliselt palju vigu teinud. Aga asi selles, et tuleb suuta neid analüüsida ja edaspidi neist hoiduda.

Nii et on olnud mõtteviisist, millega koolist tullakse?

Kindlasti. Teadmised ei ole mingil juhul lõplikud.

Kas märkate koolil ka mingeid üldisemaid kasvatuslikke puudujääke?

Ühiskond on palju muutunud, vabamaks läinud. Aga laeval ei saa end päris vabalt tunda. Disipliin on vajalik. Vahel tuleb, hambad ristis, teha seda, mis üldse ei meeldi. Aga noortele poistele ei ole seda sugugi õpetatud. Võid ju arvata, et su vastas on täiesti loll inimene, aga teatud puhkudel tuleb teha seda, mida tema otsustab.

Hea haridus, kõrge ametipositsioon, kõrge palk – kapten peaks kuuluma ühiskonna eliiti. Kas tal on piisav ettevalmistus, et olla arvamuslimmer, inimene, kellest midagi sõltub ja kes viibib

Eesti oludes pidevalt nõ. silma all?

Kas ettevalmistus või omadused? Isikuomadustest on olnud ka see, kas ja kuidas inimene end ette valmistab. Usun, et kaptenid võivad seda olla. Küsimus: kas nad seda alati tahavad?

Maal oleme inimesed oma nõrkustega. Merel on sul võim ja pead juhtida oskama. Koostöö on üha tähtsam: oska kuulata teisi – keegi saab sulle abi anda. Teised laevaohvitserid ja spetsialistid selleks ongi, et nõu anda, kui ise igas asjas tark ei ole. Kapten peab üldisemaid asju mõtlema, vanemtüürimees, kes kindlasti hiljem kapteniks saab, on piasjade tagaajaja. Üleminek piasjadelt üldisele on raske, on olnud ettevalmistusest.

Teine muutus näib olevat kapteni võimu ja vastutusega: vastutust on üha enam, aga samas muutub kapten rohkem justkui ametnikuks, hammasrattakeseks firma struktuuris, keda üha enam kaldalt juhatatakse.

Oleneb firmast. Ega asjata ei valmistata ette mehaanik-tüürimehi...

Kas need on need, kes hakkavad kaldalt juhatama?

Ei, need on need, keda saab kaldalt juhatada.

Mida arvate projekti kohta, mis tooks laevas töötavad vanemtüürimehed kooli õpetama?

Olen selle astme ise juba läbinud, ja seda viga enam ei tee, et lähen juurde maksma.

Aga kui palk säiliks?

Iseendast on see huvitav, mina õppisin koolis loengute lugemisest enda jaoks väga palju. See oli ju ikkagi inimeste ees esinemine. Mäletan esi-



... ning nad muutusidki. Olev Uusmaa foto vaatlejate ruumist õppuse ajal. Õppusest lähemalt lk. 22

mest loengut – olin läbimärg. Eriti vajalik oleks see tüürimeestele, kes reilaevas töötavad: annab inimeste ees olemise, nende kohtlemise kogemuse. Ning paneb ka mõtlema, kuidas infot kontsentreerida.

Mida see merekoolile annaks?

Kas kõigepealt kool ei peaks ise selle mõtlema? Annaks eelkõige ka dettide jaoks midagi. Riik peaks seda asja muidugi toetama.

Aastatuhande vahetuseks plaanitakse maailmas laevaohvitseride puudujääki umbes 400 000. Mõõdunud aastal läbis Filipiinide 121 merekooli testi ainult kuus, nii et sealt tulijate arv ka väheneb. Usun, et Eesti meremeestel oleks minekut, sest paraku tehakse siiski vahet, kas meremees tuleb Aasiast või on ta valge. Ja pole midagi parata: Eesti meremees on ikkagi odavam kui paljud teised. Seda aga öelda ei saa, et tema ettevalmistus oleks paha – räägin vanast ettevalmistusest, uue suhtes on mul teatavad kahtlused. Rahalisest küljest rääkides – riik peaks mereharidust toetama, sest poiss või tüdruk, kes ka lipu alla läheb, toob raha nii või teisiti kodumaale tagasi.

Merendus hakkab muutuma. Laevatüübid hakkavad selles mõttes muutuma, et maa pealt on kõik juba läinud, nüüd on jäänud meri, kust on tarvis maavarad kätte saada. Tööstus kui merendusharu hakkab väga kõvasti kasvama. Ka hakkab tekima ja arenema nõ. merepõllumajandus – igasugused farmid, kalakasvatus ja muud. Usun, et tööstuslikust vaatevinklist on merendusel väga suur tulevik, sinna hakkab minema kõige uuem tehnoloogia.

Ja mida annaks tegevmeremehe vabal nädalal koolis õpetama käimine teistele õppejõududele?

Peaks küsima "Regina Baltica" mehaanikute käest, kes seda teevad.

Kuidas on lood kaptenite humanitaarse pagasiga?

Raske hinnata. Ise olen lõpetanud Kopli kunstikooli.

**Marj Vamba
Madli Vitismann**

Eesti Merehariduskeskusest sai Eesti Mereakadeemia

21. septembril otsustas valitsus nimetada Eesti Merehariduskeskus ümber Eesti Mereakadeemiaks ja kinnitas akadeemia põhimääruse.

Nimemuutmist põhjendas haridusministeerium sellega, et analoogse õppeasutuse nimi teistes riikides on tavaliselt "akadeemia" ning probleemidega praeguse nime arusaadavaks tegemisel välismaalastele. Inglise keeles kasutab Eesti Merehariduskeskus juba aastaid oma nimetusena *Estonian Maritime Academy*. **ETA**

Mõnedest ohtudest merehariduse ümberkorraldamise kavas

(Merehariduse ümberkorraldamise komisjoni ametliku aruande põhjal)

Eesti Merehariduskeskus (EMK) moodustati 1992. aastal sügavate traditsioonidega merenduskoolitusasutuste baasil, eesmärgiks merespetsialistide mitmetasandiline koolitussüsteem. Sellega tegelesid merenduse ja hariduse parimad asjatundjad.

Praegune värske suund tundub olevat vastupidine asutajate omale. Merenduskoolitusest püütakse lahutada kalandust, ametikooli jne. EMK kui noor koolituskeskus on arenev süsteem. See põeb haridusasutuste põlist haigust – rahapuudust. Sellest ongi nn. paadikõigutajad kinni haaranud, kuid ei suuda esitada veenvaid argumente, tõestamiseks reaalseid täiendavate rahaallikate olemasolu ning rajavad merehariduse ümberkorraldamise just oletatavale rahale.

EMK-l on sporsoritega omad kogemused. 1993. aastal asutas kuus jõukal järjel olevat merendusorganisatsiooni merehariduse fondi. Siis olid majandusliku tõusu aastad. Praeguseks pole mitut fondi moodustajat enam äriregistriks. Sellesse toetavasse fondi raha ei laekunud. Merehariduse materaal- tehniline baas sai kaasajastuda ainult riigieelarve najal, lisaks omavahendid ja välisabi. Reaalseid olusid arvesse võttes on merenduskoolitus toimunud kordalainult. Seda tõdeb ka haridusministeeriumi moodustatud komisjoni ametlik aruanne.

Milles on probleem? Miks peab lammutama toimetulevat koolitussüsteemi? EMK-l on puudusi, mida saab likvideerida. Peamine häda on rahanappus, aga seda ei lisandu **reaalselt** ka uutest pakutavates kava-

des. Need näevad ette, et riik ja Concordia Ülikool asutavad Eesti Mereakadeemia Sihtasutuse, mis omakorda asutab erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia.

Teades, et riigi rahalised vahendid on äärmiselt piiratud, ei saa lugeda põhjendatuks lisajuhtimislüli – sihtasutuse – asutamist. Selle mõte kinnituseks tsiteerin rahandusminister Siim Kallast: *"moeks on riigi raha jagamiseks asutada sihtasutusi... Idee, mis ütleb, et sihtasutus võiks juurde teenida mujaltki kui ainult eelarvest, vajub kõhku unustusse. Ja kui nüüd numbrid kokku lüüa, siis selgub, et kõnealuse ettevõtmise finantseerimiseks saaks kulutada rohkem raha, kui neid sihtasutusi olemas poleks."* (EP, 25. mai 1999). Ometi käib 1998. aastast äge pressing luua senise merehariduse koolitussüsteemi asemele midagi uut just sihtasutuse osalusel.

Ilmne, et merehariduse raha on sihtasutuseta suurem. Muudele reaalsele rahastamisallikatele ei ole tugineda. Concordia ülikooli tasemel õppemaks koos lisanduva sihtasutuse kuludega on eesti noorte jaoks ränk. Regionaalne areng eeldab, et rannapoistele oleks haridus kättesaadav. Nende kodud ei suuda kõrget õppemaksu tasuda. Rikaste lapsed siirduvad aga teisi elukutseid õppima, nemad ei taha meremehe rasket leiba teenida.

Riigi tasku on ahtakene, seega eelarvelised vahendid ei saa oluliselt kasvada.

Ümberkorraldajate lootus rahvusvaheliselt üliõpilaskonnalt raha saada on ebareaalne, sest raha eest saab õppida tuntud Euroopa riikide riiklikes merekoolideski. Miks peaksid merendushuvilised tulema Eesti eraõiguslikku merekooli ja maksta kõrget õppemaksu? Sponsori rahale ei saa loota: täna seda on, homme pole. Mereharidus on aga järjepidev, seosed on rahvusvahelised, ja see mõjutab riigi mainet. Seega peab rahastaja olema absoluutselt usaldusväärne.

Eufooriline on lootus, et Eesti Mereakadeemia kujuneb juhtivaks mereharidust andvaks ülikooliks Baltiku-

mis. Euroopa põlised mereriigid Eesti ümber on oma mereharidussüsteemid juba loonud. Venemaa jätkab iidset traditsiooni, et riik peab mereharidust prioriteetseks; sealne merehariduse tase oli ja on kõrge. Raske on tõestada, miks Läti, Poola, Soome jt. riikide noor merehuviline peaks tulema just Eestisse inglise keeles kõrge õppemaksu eest õppima.

Aruandest loeme: *"Eesti ja kogu Baltikumi noored on pigem valmis õppemaksu eest õppima erakõrgkoolis kui riiklikus rakenduskõrgkoolis, siit tulenevalt on erakõrgkool efektiivsem tasulise õppe korraldamisel."* Kus on argumentid, usaldusväärne dokumentaalne tõestus Eesti ja kogu Baltikumi uuringute põhjal? Sellele väitele räägib vastu ka avalik-õiguslike ülikoolide kogemus.

Samuti pole tõestatud väide, et *"välisõppejõud tulevad meelsamini õpetama erakõrgkooli kui riiklikku rakenduskõrgkooli, sest valdavalt on esimene nende silmis lugupeetavam."*

Väidetakse veel, et Concordia Ülikool on *"erakõrgkoolina ennast majanduslikult tõestanud, samal ajal kui avalik-õiguslike ülikoolide juurde loodud sihtasutused on siiani suutnud anda oma asutajate finantseerimisse marginaalseid ressursse."* Quat erat demonstrandum! Sihtasutused pole õigustanud. Miks siis arvatakse, et nad merehariduse puhul õigustavad? Concordia Ülikooli "majanduslik tõestus" avaldub äriregistrist kustutamise ohus.

Huvitav on ka sihtasutuse nõukogu võimalik koosseis, millesse kuuluvad *"sihtasutuse asutajad ning haridus-, merendus- ja poliitiliste ringkondade esindajad."* Kas nad töötavad tasuta? Millised on tasustamise allikad, kas EMK riigieelarvest tulnud raha? Praegused metseenid pole mereharidusse erilist panust teinud. Ja kas merekool on poliitiline õppeasutus? Kuidas julgevad välisüliõpilased tulla Eesti poliitiliselt juhitavasse merekooli? Kuidas poliitiline juhtimine meie muutlikus poliitilises kliimas hakkab mõjutama traditsioonilist mereharidust? Küsitav on abi saamine välisriikidelt poliitilise erakooli jaoks. Seni on nende abi mittepoliitilisele mereharidusele tõhus olnud.

Komisjoni aruandes on EMK-le nii teenitud kui ka teenimata etteheiteid. Vähesest rahast tulenevat ei saa EMK omaks võtta. Väidetakse, et *"mitmed tulutoovad täiendõppeprotsessid on läinud üle erafirmade korraldada, mis ei ole alati kontrollitav, neil puuduvad vastavad koolitusload."* Kui riik tahab anda kellelegi koolitusluba ja inimesed tahavad kahtlase väärtusega erahariduse eest raha maksta, siis ei ole EMK pädev seda takistama.

EMK haridustaseme kvaliteedist annavad tunnistust hinnatud merendusspetsialistid. Ümberkorraldamiskomisjoni väidab, et *"mereharidus on võimeline täitma Eesti vajadusi merenduse alal."*

Milles on siis probleem? Miks on vaja kardinaalseid ümberkorraldusi? Noor arenev EMK on teinud oma nappide võimalustega tõhusat tööd. 1998. aasta sügisel alanud *paadikõigutamine* häirib õppejõudude tegevust ja merehariduse arengut. Kellele see kasulik on?

Komisjoni tehtud õiglase kriitika ja näpunäited võiksid olla aluseks EMK töö parandamisel. Mereharidus on riigile ilma sihtasutusega odavam. EMK lammutamine ei too mereharidust vaesusest välja!

Eelmise riigikogu koosseisu kultuuri- ja hariduskomisjon ei kiitnud merehariduse ümberkorraldamise projekti selle vähesed argumenteeritud tõttu heaks. Merehariduse erastamise algatajad lähevad nüüd uuele ringile, taotledes riigi kokkuhoiupoliitikast hoolimata viisalt sihtasutuse asutamist, konkreetseid usaldusväärseid rahaallikaid näitamata.

Merehariduskeskus valmistub oma 80. aastapäeva tähistama. Sel puhul korraldati 11. septembril ka esimene kooli oma regatt, "Tormilinnu" regatt.

Distants oli maha pandud Piritalt mööda endisest naftakaist meres ja Vahemadala tuletornist kuni Naissaare sadama sissesõiduni. Osa võtma kogunes 19 jahti kolmes klassis. Ilmgi oli hüva tellitud, oli tuul ja lainet, mõlemat parasjagu. Kohtunike-laevaks oli EVA-318, peakohtunikuks Avraam Hasin. Võistlusele oli kaasa elamas ka haridusministeeriumi kantsler Peep Ratas, rektor Peeter Veegen ning muud rahvast.

Regati võistluslik osa oli tavapäraselt pingeline. Soodsamat tuult otsides hajusid jahid nagu ikka laiali, üle finišijoone Naissaare sadamasse oli mõnelgi tükk punnimist. Aga kohale jõudsid kõik, tulijail oli võimalus kohapeal looduspargi keskus pinged maha laadida, s.t. kõht korralikult täis süüa, ning natuke ringigi vaadata.

Pärast viimaste kohalejõudmist ja kokkuvõtete tegemist kogunes purjetajatepere, lisaks ka muidu saarele puhkama tulnud uudistamas, sadamakaile, et autasud üle anda vastu võtta. Kõigepealt luges prorektor Juhan Sööl ette tervituse, mille oli saatnud "Lennuki" meeskond. Siis tuli üleandmise vastutusrikas töö oma kätte võtta merehariduskeskuse jahtklubi vanematekogu esimehel Toomas Muraševil ja rektor Peeter Veegenil.

I grupis (9 jahti) olid võitjad "Fanatic" (kpt. Luik), "Katarina" (kpt. A. Roosma) ja "Vesta" (kpt. A. Tarvis);

II grupis (6 jahti) "Hermes" (kpt. M. Ilumäe), "Regina" (kpt. L. Lumet) ja "Kristi" (kpt. K. Klaas);

III grupis "Merikotkas" (kpt. E. Kazakov), "Omega" (kpt. V. Egipte) ja "Bait" (kpt. H.Oit). Võitjad said soliidseid karikad, meeskonnaliikmed medalid.

Lohutuseks iga grupi viimaseks jäänuile oli samuti väike karikas. (Kõige väiksemaist jäi "Vaim" pingelises lõpuheitluses selleks punktipanijaks.)

Mis tähtsus on merekooli kadetidele purjetamisel?

Kahtlemata on see oluline osa mere ja meresõidu, aga miks ka mitte merel seilajate lähemaks tundmaõppimiseks. Merehariduskeskuse jahtklubi ülem Kalle Kuus väljendas seda ka nii: "Tänane regatt tõestas, et purjetamine on kadetidele hädavajalik, et ära hoida olukorda, mis tänane lahel tekkis. Olegesti oleks võinud pilpaid lendama hakata, sest tekkis arusaamatus "Tallinki" auto-

Fanaatikust vaimuni

Esimene "Tormilinnu" regatt



Võitjad. Esiplaanil "Katariina", nende kõrval "Fanaticu" meeskond.



Jahte täis Naissaare sadam.

praamiga, mis pidi just minu (K. Kuus oli "Tormilinnu" kapten - R.N.) ja märgi vahelt läbi minema. Ometi on elementaarne, et mootorlaev purjelaevale teed annab. Muidu jäämegi sellise ebakultuurse meresõidupraktika juurde." Kuigi nii ühel kui teisel "tuul just viimasel sekundil keeras nii pahasti" ja sadamakai loomulikele pjedestaalile seisma kõik ei mahunud, oli hakkama saadud ehk ühe edaspidi traditsiooniks saava regatiga. Kadette oli osalemas aktiivselt ja õppejõud ei jäänud üksikõikseks. Loodetavasti soosib esimese kooliaastakuu ilm ka järgmiste aastate regatte, sest koolirahvas on täis otsustavust seda merekoolituse võimalust järjekindlalt edaspidigi kasutada.

Prorektor Juhan Sööli sõnul on

koolil praegu 8 jahti, lisaks kaater. Piritalt on oma jahtklubi territoorium, kai ja entusiastlikud inimesed, kes tahavad ja oskavad jahte korras hoida, neid kasutada ja oma teadmisi edasi anda.

Naissaare sadam oli laupäeval vahvalt purjekaid-kaatreid täis, seisti kuni neljakaupa kõrvu. Käimas-seilamas oli nii noori kui ka vanu, osal lapsedki kaasas - nagu oleks lähedal merelinn. Teiseltpoolt aga: sealsamas sadama läheduses kivisse raiutud Taani kuninga hoiatus Naissaare metsa hoida ning keeld seda raiuda (13. sajandist ehk "seitsmesaja-aastase orjapõlve algusajast") mõjub tänavuse talve mets(a)mehetegude kurva ja unustussejätetud ettekoolituseksena.

Reet Naber

Mereharidus on Eesti meremajanduse arengu võti

Eesti Merelaevandus arvab nii:

- Vastavalt Eesti õigusaktidele tohib Eesti laevas töötada vaid Eesti resident, s.t. isik, kellel on Eestiga otsene seos (kodakondsus või elamis- ja tööluba). Seetõttu saab laevafirma kasutada üldjuhul Eestis merehariduse saanud spetsialiste. Loomulikult peab haridustase olema kõrge ja haridusasutus igakülgset organiseeritud.

- Eesti merenduse erinevad valdkonnad vajavad arendamist veel paljude aastate jooksul. Oluline oleks, et Eesti merendust arendaksid Eesti oma institutsioonid, sealhulgas merehariduskeskus, sest meremajanduskompleks on strateegiline majandusvaldkond. Merehariduskeskus peaks lisaks haridusasutusele kujutama endast ka merendusvaldkonna arenduskeskust.

- Merehariduskeskuse õppejõud ja merendusteadlased peaksid välja kasvama õppeasutusest endast. Selleks peaks kadettidel olema võimalus suhelda nimekate kõrgtasemel õppejõududega ning soovi korral alustada ka põhitegevuseks muutuvat teadustööd juba õpiajal. Tõenäoliselt loobub osa kadette kavatsusest töötada meremeestena ja pühendub teadustööle. Järe-

likult on merehariduskeskusel peale õppeasutuse ja arenduskeskuse veel kolmas funktsioon - teaduskeskuse oma. Vaid niisugune kolmikühtsus annab õiguse õppeasutust nimetada klassikalises mõttes akadeemiaks.

Niisuguse arengu näiteid on ka Eestis. Tänavu mais asutati sihtasutus Tallinna Ülikoolid, mille eesmärk on aidata tihendada kõrgkoolide koostööd ning soodustada olemasoleva infrastruktuuri ja kõrgkoolide vaimse potentsiaali kasutamist laiemates huvides.

Augustis kaasas Tartu Lennukolledz oma tudengite inseneriõppe taseme parandamiseks Põllumajandusülikooli.

Tallinna Tehnikaülikool avas augustis Kuressaares oma kolledzi. Selleks reorganiseeriti Saarte Instituut. BNS teatas, et uus õppeasutus on ühtaegu nii õppe-, teadus- kui ka arenduskeskus.

Neid muutumisi võiks tõsisemalt uurida!

Eesti Merelaevandus on üks suuremaid merendusspetsialistide tarbijaid ja seepärast merehariduse arengust tõsiselt huvitatud.

ESCO on püüdnud mereharidust ka toetada. Kohe pärast firma erastamist pakuti välja idee suunata seal töötavaid kogemustega meremehi puhkuse ajal merehariduskeskuse

lektoreiks, kusjuures palgavahe maksaks firma kinni.

Hiljuti otsustas ESCO juhatus toetada merehariduskeskust 200 000 krooniga, mille eest kaetakse kadettide kulud sõiduks laevadele praktilisele. ESCO ja firma omanduses olev "Estline" võimaldavad merepraktika nii oma kauba- kui reisilaevadel ja kannavad ka mitmesugused sellega seonduvad kulud.

Kõike seda arvesse võttes tundub kohatu, kui haridusministeeriumi kokkukutsutud töögrupi mõne liikme arvates oli ESCO esindaja (allkirjutanu) esitatud seisukohtade maht teiste omast oluliselt suurem. Tundub, et eri ametkondade huvitatus ja aktiivsus on erinev. Kedagi ses suhtes ju ei piiratud; iga nõupidamise lõpus palus ministeeriumi esindaja saata kirjalikult oma seisukohad, täiendused ja parandused, neid aga "tilkus" äärmiselt vähe. Järelikult ühed püüavad leida praktilisi lahendusi, teised kiruvad selle asemel riigiametnikke, kurdavad ebaõiglast eelarvejaotust ja kujutlevad salaseptsuste tonti.

Unustagem need *teised* ning püüdgem merehariduse areng kiiremini ja arukamalt käima lükata. Selleks ei pea tarkust otsima ainult välismaalt.

Eesti Merelaevanduse direktori asetäitja arengu alal

Viktor Palmel

Punk metallil

Kooliaasta alguse eelõhtul oli "Suure Tõllu" tekil ja linnahalli treppidel suur hulk noorrahvast. Üritusel "Tere, kool!" esinesid jäämurdja kaptenisillal noorte kultuspoet

Contra, Veiko Märka, Olavi Ruitlane ja Aapo Ilves.

Laevavööri terastekil löödi tantsu ansambli "Operatsioon Õ", "Conflikt OK", "Clavies Birthday", "Searchers", "Kurjam" ja "AK" saatel. Kui Maie Parriku kübara vahetas välja Villu Tamme kirju pea, puhkes ap-

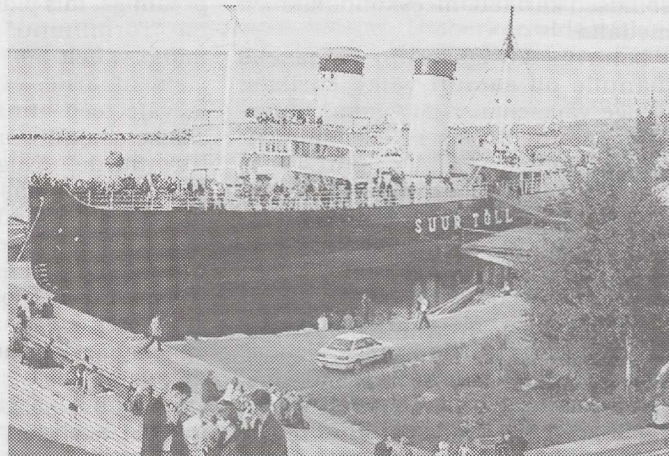
laus "J.M.K.E." sillatiivale astudes ovatsioonideks.

Ontlikul kellaajal alanud üritus lõppes päikese loojudes, noorrahvas laevale haiget ei teinud. Tasuta ürituse korraldaja oli Toomas Kaljuma.

Madli Vitismann



Enne kui hämardus ja Villu Tamme kaptenisillale asus, ...



... kuulas hulk noori laevatekil ja laeva ümber Contra esinemist.

Ilus oled, Eestimaa

16.-18. septembrini oli Eesti Näituste sinises paviljonis järjekordne turismimesse, seekord deviisi all "Ilus oled, Eestimaa". EkspONENTE oli arvukalt, kuid enamasti olid oma väljapanekud ühendanud paljud tegelikult lähedased piirkonnad/teenustepakkujad. Kogu väljapanek oli seetõttu kompaktsem ja hõlmatavam.

Mis silma hakkas?

Tänavu oli tegu suhteliselt traditsioonipärase väljapanekutega, rohkem oli informatsiooni kui atraktsiooni. Nänni ja loosimist oli väga vähe, see-eest messihinnaga tooteid (ehk reise jms.) Ainsana müüs asju "Nessi & Co" Riist: mütse igale maitsele.

Võimalust Eestimaad lähemalt tundma õppida ja siin meeldivalt ja kasulikult aega veeta tutvustati kõige aktiivsemalt saartel ja Lõuna-Eestis, aga ükski piirkond tundmatuks ei jäänud. Taluturismi kohta oli tõesti head tutvustavat materjali ning pakuti erinevat. Aktiivsemalt kui varem olid väljas muuseumid.

Laevafirmad esinesid ka. "Tallink/Hansatee" ja *Silja* suuremate väljapanekutega, teised vähem. "Nordic Jet Line'il" oli ainukesena esitada 2000. aasta esialgne sõiduplaan. "Silja Line'il" ainukesena anda teatmik reisisijaile formaalsuste kohta. *Eckerö* oli ainukesena oma kommikoti letile klaasi alla vaid vaatamiseks kalkanud.

Vaadati ka kaugelt. "Tallink/Hansateel" oli ainus kahekorruseline näitusepind. "Olde Hansa" *keerukaju* suutis tähelepanu köita pikka aega.

Väliseksponentidest oli arvukamalt esindatud Soome. Esitleti üht uut koostööprojekti "Blue Corridor": Soome ja Eesti marsruuti Päijännelt Peipsi järvele, mis hõlmab Venemaa

piiri ja Soome lahega piirnevad kuus maakonda: Ida-Uusimaa, Kymenlaakso ja Päijät-Häme Soomes, Ida-Viru, Jõgeva ja Lääne-Viru Eestis.

Mis meelde jäi?

Vaieldamatult oli tänavuse messi naelaks Eesti lõunatipus Vastse-Roosas asuva Metsavenna talu omaniku Meelis Mõttuse idee. Mehed olid saali üles ehitanud poole punkrist, kus kõik metsavenna eluks vajalik sees, kaasa arvatud metsavend (Alfred Käärmann) ise. Enno Hernitsal kaasas ka saksa-aegne (40-ndate) akordion ning suur valik metsavenna- ja muid laule.

"Metsavs vaikselt puskar voolab sirinal-sorinal ämbrisse.

Tema ümber metsavennad lõbusalt laule laulavad..."

See ood puskarile on loodud ja kirja pandud Simo Pihlapuu mälestuseks, kelle surmast saab tänavu 50 aastat, selgitab Enno ja toob välja ka vihiku, kuhu on kirja pandud mitmesuguseid mälestusi metsaelust, kaasa arvatud nõuded hea puskari ajamiseks. "See oli hädavajalik tervise ja ka vaimu tugevdamiseks," selgitasid mehed. Näituseks aeti spetslaar, mida anti valitud ja hoolikalt doseeritult mekkida ka. Tõsine suitsupekk kõrvale.

Metsavenna-värk ei ole Meelis Mõttuse põhitegevus. "Tegelik töö on mul oma talus, kus on 290 lehma ja 800

Tourest '99

ha maad", selgitab ta. "Aga kui tahad edasi jõuda, on vaja natuke rohkem ettevõtmist ja häid ideid. Meie metsavenna-lugu leidis suurt vastukaja. Tegime punkriehitamise konkursi, kus kahemehelised võistkonnad punkrit kaevasid. Puidu võtsime oma metsast, nii ei olegi olnud vaja pangauksi laenuaotlusega kulutada.

Nüüd on valmis 8 kahekohalised punkrit, kus ka ööbida võiks. Ei, need soos ei ole, vesi ikka sisse ei tule. Oleme korraldanud ka muid üritusi, näiteks mudasõdu, mis lõpevad simmaniga. Rahvale on need hästi meeldinud."

Otsekoheselt reklaamib pere-meest, et tegevuse ajendiks on soov teenida kasumit (sellest läheb teatav osa kohalikule kultuuri- ja haridusseltsile), tekitada noortes huvi Eestimaa vastu, säilitada elu ääremaal. Ja veel: vajalikuks peetakse ära märkida: **NB! Väga turvaline ja kaunis koht piirkaitse tsoonis. Naabriteks Vastse-Roosa piirivalvekoron.**

* * *

18. septembril oli mess publikule tasuta ja sel päeval oli ka meelelahutust. 17. september jälle oli hästi tõine: oli maaturismi strateegia *workshop*. Kui võrrelda tänavust messi esimesega 1991. a., siis on edasimineku tohtu nii sisus kui ka vormis. Turism on tõsiselt arvestatavaks majandusharuks saanud, milles mereturismil on oma oluline osa. Turismi-*oskarite* vääriliseks kuulutati Tallinna linnasekretär Toomas Sepp ja Tartu Maraton.

Reet Naber



Punkris sees Alfred Käärmann, ees Enno Hernits.



Mereturismi Assotsiatsiooni boksi pilgupüüdja oli tänavu kumipaat.

Mereturismi Assotsiatsioon läheb kümnendasse tegevusaastasse

Oktoobris alustab Eesti Mereturismi Assotsiatsioon kümnendat tegevusaastat - 4. oktoobril 1990 oli asutamiskoosolek. Sel puhul lühikokkuvõtte tehtust tegevdirektor HELLE HALLIKAGA.

Kes on liikmed?

Praeguseks on liikmeid 16. Niihästi suur aktsiaselts "Saarte Liinid" kui ka väike Triigi, Leisi valla sadam, nii suur külalissadam Pirita TOP-i jahisadam kui ka väike Lohusalu. "Saarte Liinidel" on 6 sadamat, neist on oma külaliskaid Virtsus ja Heltermaal, Roomassaaret võib nimetada eraldi külalissadamaks. Heltermaal tehti sel aastal uus 12-kohaline kai ja uuele sadamahoonelena kena täiendus, jõusaal jm. Plaanivad tuleval aastal edasi arendada.

Liikmeks on ka "GT-Projekt", sadamate projekterija ja ehitaja, ning hüdrograafiafirma "Gotta", mis paigutab meremärke, müüb maailma kõigi piirkondade merekaarte kogu maailmas, ka elektroonilisi. On "Est-line". Samuti Kurkse sadam, mis on oma vaikselt moel sadama korrashoiu eest hoolitsenud ning koostöös Soome koostööpartneri, sealse vallasadamaga, plaanib asjalikku tulevikku. Ka Narva sadam on vastu võetud ning tegutseb.

Meenutagem alustajaid.

Tegutseme 1989. aasta sügisest. Esimene president oli Mart Kutsar, järgmine Urmas Arumäe, pikka aega on olnud Sulev Roosma. Tegevdirektori ametlikult vormistatud alates 1. jaanuarist 1990 Helle Hallika. "Alguses valiti meil etteotsa mees, kes

kadus kõige täiega, kaduski päris ära, aga õnneks leidsime üles põhikirja, mis oli sisse antud ja saime selle alusel pärast ekspertiisis käimist edasi töötama hakata."

Praegu leiab Mereturismi Assotsiatsiooni Piritalt, vaatega jahisadamale ja tenniseväljakutele.

Mida Assotsiatsioon liikmete heaks teeb?

Peamine on info levitamine oma sadamate kohta. Püüame kogu maailma teavitada nende olemasolust ja korrasolekust, soovitada oma sõpradele ja vaenlastele.

Samuti on meie eesmärgiks anda nõu oma liikmetele. Meil on oma konsultantide rühm, kes on suutelised erinevate probleemide puhul asjatundlikke ja põhjendatud nõuandeid andma.

Levitame oma teabematerjali näitustel, näiteks Soomes sel aastal veebruaris ja Ameerikasse rahvusvahelisele *marinade* (mereturismisadamate) konverentsile saatsime põhjaliku illustreeritud ettekande. Igal aastal oleme koostanud täiendatud ja parandatud väljaande Helsinki turismi- ja paadimesssi ajaks, samuti turismimessidele Peterburis, Moskvas, Riias, Stockholmis, Göteborgis, Berliinis.

Meie koostatud ülevaadet "*By Pleasure Boats to Estonia*" on saat-

kondade abil levitatud kogu maailmas. Meie liikmed on saanud osaleda ka sadamate ühisprojektides Soomega: 1998. a. uuriti koos sealsete arenduskeskusega Eesti sadamaid ja nende võimalusi. Samuti oli koolitusseminar sadamajuhtidele, kus tutvustati Helsinki sadamaid ja sellele lisandus teoreetiline osa.

1998. a. maailmanäituseks koostasime oma internetiehekülje, seal on meie sadamad ja nende kohta käiv materjal.

Pidevalt oleme tegelnud seadusandlusega, sest elu jookseb riigi seadusandlusel eest ära. Sadama omand lõpeb tegelikult veepiiriga, terminit *akvatoorium* seal kasutada ei saa, sest kõik, mis vee all, on riigi maa ja selleks, et sadam saaks end katastrisse kanda (sama probleem on ka suurel, Tallinna sadamal), on vaja see ära reguleerida. Seaduste vahel on käärid, üks seadus räägib üht, teine teist. Erinevaid määrusi teevad eri instantsid ja nad kas ei tea või ei taha teada teiste tööst, ja nii hakkavad need erinevad seadused üksteisele sisse jooksma. Midagi on riigikogu selles suunas ka juba ära teinud, aga sellega on vaja edasi minna.

Mis on olnud tänava kõige meeldivam kogemus?

Minule oli rõõmsaks üllatuseks Heltermaa, sest omavahenditega teha külaliskaiti niisugusesse kohta on suur asi. Pika ja sooja suve kõrval muidugi.

Reet Naber

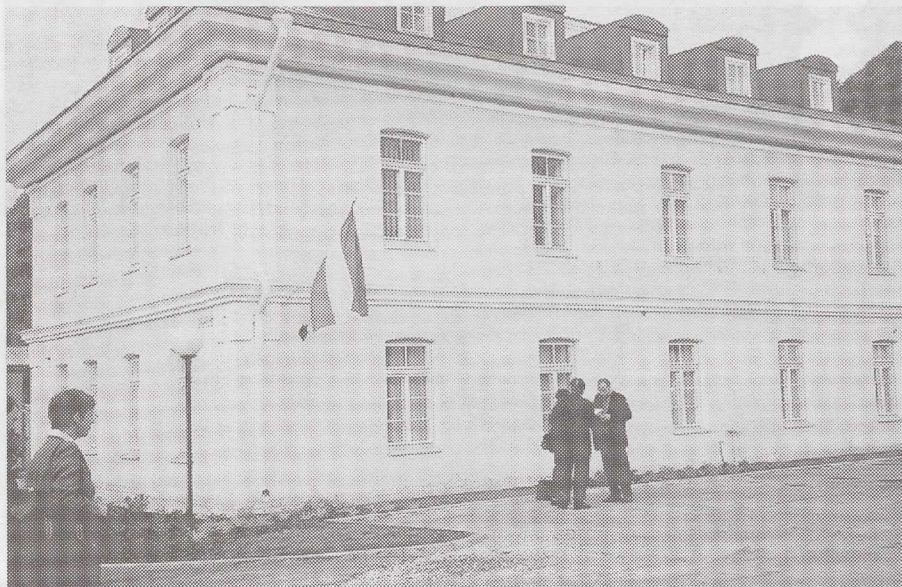
Saksa Majandusesindus Eestis

kolis renoveeritud majja Tallinna linnamüüri ääres. Aknast paistavad veel limonaaditehase aegsed vanad kuurid, aga õue ülesriputatud stendil võis näha Suurtüki tänava krundile kavandatavaid luksorterimaju.

Maja avamisel 14. septembril esinesid Saksa Kaubandus-Tööstuspäeva peadirektor Franz Schoser ja Schleswig-Holsteini Liidumaa peaminister Heide Simonis. Eesti poolt tervitas ettevõtmist majandusminister Mihkel Pärnoja.

Majas pakuti vaadata vastseid kontoriruumi, õuel püstitatud telgis ahjusooje sööke. Majja kolib ka Goethe Instituut.

Madli Vitismann



Veel üks vanalinna maja on korda saanud.

MERE PÄÄSTJA

Nr. 2 (16) «Meremehe lisa»

Teede- ja sideminister laiendas

Pressiteade

kaatrijuhtide õigusi

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson laiendas kaatrijuhtide õigusi ja muutis määrust "Nõuded väikelaevajuhi väljaõppele". Vastavalt uuele korrale laieneb kaatrijuhtide õigus iseseisvalt juhtida paati ja kaatrit lisaks Läänemerele ka Mustale merele, Vahemerele, Punasele merele ja Valgele merele.

Paate ja kaatreid kogupikkusega kuni 24 meetrit ja mootori koguvõimsusega kuni 750 kW võivad kaatrijuhid nüüd piiranguteta juhtida jõgedel, järvedel, Läänemeral, Mustal merel,

Vahemeral, Punasel merel ja Valgel merel, ookeaniga vahetult ühendatud avamerel ja ookeanil kuni 30 miili kaldast.

Lisaks tunnistas Toivo Jürgenson kehtetuks määrusepunkti, mis sätestas, et väikelaevajuhi tunnistus ei anna õigust töötada kutselise laevajuhiina.

Kuu aega tagasi lihtsustas Jürgenson väikelaevade kasutamise nõudeid, viies need paatide ja kaatrite varustuse osas miinimumini. Samuti lihtsustus väikelaevade ülevaatus kord. Kui seni toimus väi-

kelaevade ülevaatus igal aastal, siis uue korra kohaselt ei kuulu kuni 7 m aerupaadid ja kuni 6 kW abimootoriga paadid peale esmase ülevaatusel läbimist enam järgnevale ülevaatusel. Teiste väikelaevade regulaarne ülevaatus hakkab toimuma vähem kui 10 aastat vanadel laevadel iga 3 aasta järel, enam kui 10 aasta vanustel laevadel iga 2 aasta järel. Ülevaatus tehakse ka väikelaeva omanikuvahetusel.

25. august

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

Piirivalve lihvib merepäästealase sidepidamise oskusi

Pressiteade

13.-22. septembrini viisid soomlased Piirivalveameti merevalvekeskuses läbi "Ülemaailmse merehädä ja mereohutuse süsteemi" kursuse. Selles osalenud piirivalvurid said kahepäevase kursuse järel rahvusvaheliselt tunnustatavad raadiooperaatori tunnistused.

Merevalvekeskuse ja allkeskuste ning piirivalvelaevade komandörid, komandöriabid ja tüürimehed peavad raadioaparatuuri kasutama professionaalsel tasemel. Kursuse eesmärk oli lihvida oskusi ja harjutada vöörkeelset suhtlemist.

Et kursus toimus soome keeles, seati 19 osavõtjale eeltingimuseks soome ja inglise keele oskus. Kursuse viisid läbi Turku merepääste keskuse instruktor ja Soome Sideameti instruktor-õppejõud, kel on õigus kursuse lõppedes vastu võtta raadiojaamade kasutamise ja sidepidamise eksam. Inglise keele eksami andnud piirivalvurid saavad raadiooperaatori tunnistuse, mis kehtib kogu maailmas.

Sidevahendite kasutamisel merepäästes on rahvusvahelised reeglid. Sidepidamise standardid on kehtestanud ITU (International Telecommunication Union). Ühtne reeglistik tagab kiire ja efektiivse kommunikatsiooni ning viib valesitumistest juhtuvad vead miinimumini.

Piirivalveameti pressijaoskond

Eesti Väikelaevanduse Liidu kokkutulek oli Kurkses

17. septembril kogunesid väikelaevnikud Kurkse sadamasse, et lõpetada sajandi viimane meresõiduhooaeg ning anda oma poolset tuge Kurkse sadama tublile sadamavahile Heino Kreintalile.

Eesti Väikelaevanduse Liit asutati tänavu 13. mail, pressiteate kohaselt ajendatuna Eesti ametnike asjatundmatust ja merendusvaenulikkusest väikelaevandust reguleerivate õigusaktide koostamisel. Väikelaevnike liidu asutamiskoosolekul tõstatatud küsimused ja vastavasisuline pöördumine vabariigi juhtide poole on leidnud uute ministrite Toivo Jürgensoni ja Märt Raski mõistvat suhtumist. Uued teede- ja sideministeeriumi määrused lihtsustavad oluliselt väikelaevade kasutamise korda, seadmata seejuures ohtu meresõidu turvalisust.

Kurksesse sõitis üle poolesaja inimeste nii paatide kui ka autodega. 8 suuremat paati jäid sadama lähistel reidile, väiksemad sisenesid sadamasse. Kokkutulekul vahetati teavet, tehti kokkuvõtteid, lahendati organisatoorseid küsimusi ja lõpetati hooaeg. Järgmisel päeval külastati Pakri saari.

Eesti Väikelaevanduse Liidu asutava kogu liikme Viktor Siilatsi sõnul valiti kokkutulekupaigaks see tõttu Kurkse sadam, et meelde tuletada: meri ei andesta möödalaskmisi. Ka selleks, et mälestada tublisid mehi, kes merd ei austanud, ning selleks, et toetada rahuvalvajad päästnud Kurkse sadamavahti, keda tabasid ebaõiglased süüdistused.

Kohtumisel teede- ja sideminister Toivo Jürgensoniga esitati talle mõned soovid. Aga tõdeti ka, et liidu tegevusest on kasu olnud: väikelaevnike pöördumist on mõistetud, üht-teist on muudetud ja muudetakse. Talvel, kui merd ei sõideta, loodetakse aega leida ka bürokraatlike toimingute jaoks: liitunud väikelaevnikke oli 50, kokkutulekul registreerus aga uusi liikmeid. Eesti Väikelaevanduse Liit peab oma ülesandeks meresõidu, eeskätt aga ohutu meresõidu propageerimist.

Madli Vitismann

Ega mul midagi häda olnud

**Jutustab Läti kodanik
JURIJS MELNIKS:**

Elan Riias, töotan ühes firmas side alal; aastaid on 28; lapsepõlves tegelesin purjespordiga, mul on jahi roolimehe paberid. Võin jahiga Tallinna tulla. Nii et mingi merendusettevalmistus mul on.

Tänapäeval reisivad inimesed väga tavalisel moel – reisilaeva või lennukiga. Mulle tundus, et peaks näitama: on ka teistsuguseid, looduslähedasemaid liikumise viise. Otsustasin proovida paadiga Stockholmist lähtudes üle Läänemere sõita. Mulle sobis nii Eestisse kui Lähti jõudmine, olenevalt tuule suunast. Enne tegin treeningsõite Riia lahes, aasta tagasi käisin paadiga Ruhnus. Aga too paat oli väga vilets, tuul kandis kogu aeg kõrvale. Seepärast otsustasin pöörduda häid paate tootva Läti firma "Bush" poole. Nad andsid mulle selle väga hea kummipaadi, seda ei puhu kõrvale ega midagi.

Paadi pikkus on 3,15 m, laius 1,5 m. See on ilma mootorita, sõidab aerude ja purje abil. Aeru saab ka roolina kasutada. Raadiojaama ma kaasa ei võtnud, sest piirivalvurid võinuks selle ära võtta, kuna mul polnud selle jaoks luba. Proovisin jaama registreerida, aga sellest keelduti. No ja mobiili polnud mõtet võtta: mõni kilomeeter avamere poole, ja sidet enam ei ole.

Navigatsioonivahendeist oli mul vaid kaart ja kompass. See helendas õnnel. Kaasaskantav GPS tundus mulle natuke kallis, mu majanduslikud võimalused on mõnevõrra piiratud. Aga see poleks muidugi paha olnud.

Riietus oli sportlik – teksad, sviiter, tavaline jope – mingit eririietust ei olnud. Tormiga sain läbimärjaks. Keerasin ennast tagavarapurjesse ja soojendasin end nagu kasvuhoones. Päästevest oli loomulikult seljas; ka sidusin ma enda paadi külge kinni.

Kodustele mu ettevõtmine muidugi ei meeldinud, aga ega ma salaja läinud – parem on ikka tõtt rääkida.

Suvel käisime Rootsi saatkonnas mu võimalikele kaaslastele viisat taotlemas – tahtsime selle sõidu teha mitmekesi, aga teistel polnud koda-kondusust. Kolm nädalat meid jooksu-tati ja lõpuks ei vastatudki. Ühesõnaga, see asi keelati meil ära. Otsustasin siis üksi minna.

Kolmapäev, 25. august. Urustasin kella maha. Aga olgu peale, ongi asju vähem. Keeran üles bioloogilise kella.

Arvan, et sellest tuleb elu raskeim retk. Olen ärevil.



**Reisi lõpp: Jalge ees kotis paat, seljakotis mast, käes aerud...
Madli Vitismanni foto**

Sõitsin parvlaevaga "Russ" Riias Stockholm, tühi kummipaadi käsipagasina kaasas.

Neljapäev, 26. august. Tulin tollist eriliste probleemideta läbi. Neile ei meeldinud vaid see, et mul polnud tagasisõidupiletit. /.../ Asju on kole palju, vaevu saan käidud. Vee äärde ei pääse – sadam on kõrge piirdeaiaga ümbritsetud. Leidsin aias väikese prao! Puhusin paadi kiiresti täis, lasksin selle nõõri otsas kõrgelt sadamasillalt alla ja hüppasin sisse. Meresõit algas.

Ega mind ametlikult poleks välja lastud. Olin juba enne meie Läti bürokraatidega võitlemast tüdinud – proovisin seal nii piirivalvurite kui tollimeeste poole pöörduda. Täitsa võimatu: kirjas on ju, et niisuguseid paate ei saa rannast kaugemale kui 300 m lasta, ja kogu lugu, rohkem nad su'ga rääkida ei taha.

Saarte vahel merele teed otsides pöördusin abi saamiseks rootslaste poole, kuid venekeelsete kohanimedega Nõukogude armeest peastaabi kaart viis nad segadusse. Jäi üle toetuda intuitsioonile, ja see ei vedanud alt.

Tugev vastutuul. Sõudsin nii, et tegin käele häda. Valutab.

Kõik kaatrite ja jahtide kaptenid tervitavad mind. Tundub, et nende meelest aerupaat on nonsens. Nendel on igal piisimalgi künal mootor peal.

Kolm päeva läks Stockholmist kesklinnast fjordides saarte vahelt suurele merele jõudmiseks. Pühapäeva varahommikul sain välja. Piirivalve mind ei märganud.

Sõitsin suurest laevateest lõuna pool.

Reede, 28. august. Katsetasin purjestust ja 4 m² osutus väga paljuks. Maruhoog oleks paadi peaaegu ümber ajanud. Oli väga raske ja hirmus. Vaevu suutsin ühele saarekesele jõuda. Mõned viinalonksud võtsid stressi maha.

Tõmbasin paadi välja ja magasin seal sees nagu telgis. Aga maa peal oli palju külmem magada kui merel, vihma ka veel sadas. Pikaajaline ilmataede oli öelnud, et tsüklon on kaugel ja ilm sel nädalal normaalne. Aga see vedas mind natuke alt.

Laupäev, 28. august. Parandasin purjestust, näeb kindel välja. Sõitsin natuke purje abil, nägin eespool merd. Hulgasaarel, korjan marju, pakin asju – homme lähen ju merele.

Ei oska öelda, kus ma saarestikust välja tulin. Seal lõppes mu kaart ära, nägin lihtsalt merd ja sõitsin edasi.

Pühapäev, 29. august. Esimene päev merel. Puhub väga hea tuul, paat liigub kiiresti Gotlandi saare suunas. Südamevärinal möödusin radarite ja vaatlustorniga piirivalvepostist. /.../ Mõõduvates laevades äratasin ma suurt huvi. Nad vähendasid kiirust ja muutsid kurssi. Mul tuli enesekindlust ja heaolu kujutada, et mitte vägivaldselt päästetud saada. /.../ Kogu öö sõuan Läti suunas. Hirmsa larmiga lendas otse mu juurest mööda pardiparv.

Esmaspäev, 30. august. Teine päev merel. Siis hakkas järsult puhuma lõunatuul. Taglastus hakkas laulma. Tuli plaane korrigeerida. Lähen Eestisse.

Enne õhtut tõusis tormituul. Kuid peamine oht peitus lainetes. Iga laine ähvardas paadi ümber pöörata – ja kui siis vantidesse kinni jääd, on surm kindel. Paat lendas vahupritsmis suurel kiirusel edasi.

Mulle tundus, et lähen hirmust halliks.

Viimased kolm päeva pole sama hästi kui maganud. Öösel algas isiksuse kahestumine. Üks "mina" võttis varsti täitsa vaenuliku seisukoha – tegi ettepaneku lõdvestuda ja natuke magada. Korra märkasin teda isegi paadininas millegi valgega. Kaptenina käskisin kutsumata küllalisel laevalt lahkuda, misjärel kahestumine lõppes.

Teisipäev, 31. august. Kolmas päev merel. Hommiku eel suurenes lainetus veelgi. Öösel sain üdini märjaks, ja siis hakkas veel sadama ka. Jõud sai otsa. Võtsin purje maha, mässisin end selle sisse ja triivin ujuvankrul Soome poole.

Masti külge sidusin punase mantli – keegi ehk märkab, korjab mu üles. Kuid kellegi pole minuga asja.

Pärastlõunal jäi natuke vaiksemaks, sõudsin edasi.

Neljandal merepäeval, 1. septembril nägin, et meres seisab majakas. Ronisin sisse ja lugesin, et selle nimi on Svenska Björn. Sidusin seal paadi kinni ja heitsin magama. Magasin hästi välja.

Agas üldiselt oli mul muidugi ettekujutus olemas, kus parajasti asun. Jahikogemusest tean umbes, kuidas seda kõike arvatatakse. Ja nägin ka ju, mis suunas laevad sõidavad.

tehtud mingist hästi tugevast läbi-paistvast materjalist; tegelikult ostsin selle kile turult –, nii et kolme päevaga Lähti jõudmine poleks olnud probleem. Toidu- ja veevarud olid mul suured, oleks veel pikaks ajaks jätkunud. Mul oli herkulot rosinatega, keedist, pähkleid. No ja tavaline vesi.

Sõidu ajal tegin pilte ja panin tüht-teist kirja. Mul on suured plaanid: tahame kahekesi üle Atlandi sõita. Usun, et eespool nimetatud firma teeb mulle parajate mõõtmetega paadi. Äsjane sõit oli heaks treeninguks, ma ei ole häiritud ega midagi, et mind merest välja korjati.

Need lätlased, kes sügisel jahiga ümber maailma purjetamist alusta-

vad, pole just eriti tõsised inimesed. Neil on peal peaaegu et traktori mootor, sellega võib jaht ümber minna.

Olen endale ka jahi korpuse ostnud ja tahan jahi teha. Võib-olla tulevikus sõidaksin sellega ka üksinda ümber maailma. Mitmekesi minnes tekib ikka kõiksugu probleeme. Seekord nüüd proovisin üksinda sõitmise ära, see meeldis mulle – keegi ei sega, ja teed palju rohkem ära, sest loodad ainult enda peale ja tead, et keegi ei saa sind alt vedada.

Paldiskist lubati mind Tallinna viia, seal lähen bussiga Riiga. Piletiraha on olemas, eks ma arvestasin, et võib vaja minna.

Sõidu ajal tunnetasin kogu aeg ohtu, kuid ma olin selleks valmis. Näiteks olid kõik asjad kinni seotud juhuks, kui paat peaks kummuli minema. Ohtlik olu ka, kui laine mind kaldale kivide otsa oleks visanud. Jälgisin ka kogu aeg, et öösel keegi otsa ei sõidaks ja muutsin õigel ajal kurssi. Olnuks ettevõtmine ametlik, oleksin ma teinud raadiolokatsiooni peegeldaja, nii et mind oleks olnud võimalik radariga märgata. Loen palju raamatuid ja tean, mis mul kõik oleks võinud olla.

Niisugune mu lugu siis on. Jah, "Kapella" oli ainuke, kust mulle tähelepanu pöörati. Olin vahepeal ka veel halvemas olukorras, aga kõik sõitsid omasoodu, minust välja ei teinud.

/Kursiivis on katked Jurijs Melniksi päevikust, mille ta toimetusele meilis./



Reisi algus. Üksi Stockholmi saarestikus.

Jurijs Melniksi foto

Mari Vamba ja Madli Vitismann

Neljapäev, 2. september. Viies päev merel. Suur laev läks lähedalt mööda. Ma lehvitasin talle kätt. Vastuseta. Agas vahva oleks olnud kuulda tervituseks laevavilet – sõitsin oma võimaluste pii-
rilt.

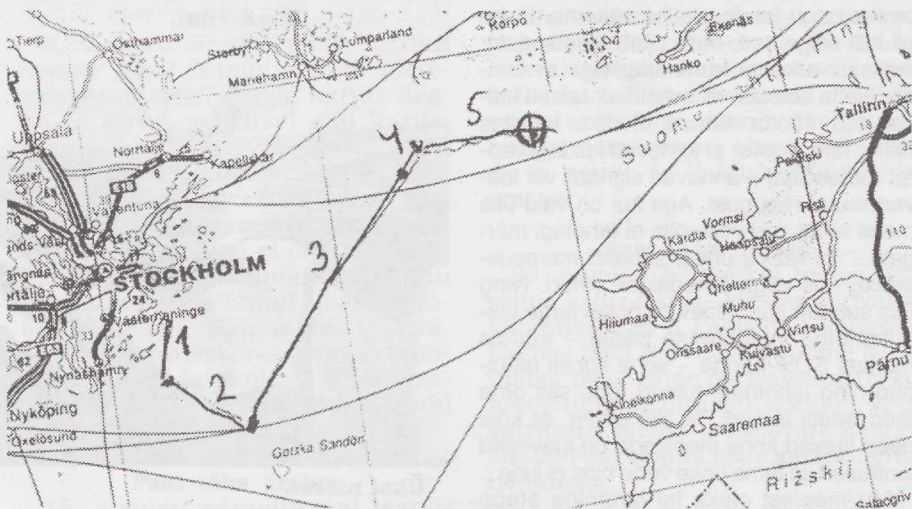
Lained läksid üha suuremaks ja tuul tugevamaks. Otsustasin purje maha võtta ja jäin ankrusse.

Kogu aeg oli ümberringi palju laevu, kuid keegi mu vastu huvi üles ei näidanud. Välja arvatud see, "Kapella". Teistele ma olin koguni sõbralikult lehvitanud, aga ükski ei teinud must välja, ja ma olin mere-meeste peale pahanegi.

Ega ma ei tahtnud, et mind välja püütakse, soovisin ikka maale jõuda. Nad sõitsid must mööda; ma ei andnud kuidagi märku, vaid näitasin välja, et mul on kõik hästi. Agas nad tulid tagasi, no ja tahtsid mind peale võtta. Ma küll näitasin, et kõik on normaalne, aga et nad kord juba pakkusid...

Ettepanekust pardale tulla ma ei keeldunud.

Ikkagi viies päev, ja merel olla oli raskevõitu. Olin planeerinud ülesõitu kolmeks-neljaks päevaks. Agas pärituult ei olnud, tuul puhus kogu aeg vales suunas. Sobiva tuulega sõitsin viimasel päeval kümne tunniga 56 miili – purjepind on mul kaks ruutmeetrit,



Skeem avamerel läbitud tee kohta Jurijs Melniksi taskuraamatust.

Rannavalvekommentaar

Kas seda, et keegi lipsab väikepaadiga märkamatu saarestikust välja, tuleb tihti ette, Rootsi Rannavalve Idapiirkonna operatiivjuht HENRY NILSSON?

Et teda ei märgatud, pole ime – saarestik on ju suur ja seal sõidab palju lõbusõidupaate. Aastaid tagasi hakkas meil üks mees kanuuga Ahvenamaale aerutama.

On selliseid inimesi, kel pole respekti mere vastu. Neid pole palju, kuid kord-paar aastas tuleb ette. Juhtub, et pole varustust ega oskust suurte vahemaade ületamiseks.

Ärge tehke järele!

Kaptenikommentaar

Merehädalise päästnud "Kapella" kapten TIIT JUURSALU:

Leidsime ta 33 miili kaugusel Utöst. Oliin koos kolmanda tüürimehega vahis. Oli just vahi üleandmine, vanemtüürimees tuli, kümme enne seitset. Nägime seda rohelist paati hulpimas. Läksin silla tiivale, et vaadata, mis värk on. Polnud aega binoklit võtta, ja ta oli ka nii lähedal. Mehe silmavaade oli näha – teadvusel, vaatab otsa, ei liiguta kätt ega jalga.

ujuvvahendiga. Juhtub ju, et merehädalist juba otsitakse, aga tema kohta ei olnud neil mingit informatsiooni. Väike lootus oli, et ehk ei pea me ise selle asjaga tegelema, sest keegi on juba tulemas, aga ei. Läksime siis ligi ja võtsime peale.

Kuulutasime häire *mees üle parda*. Laskime meestel hüdrotermokostüü-

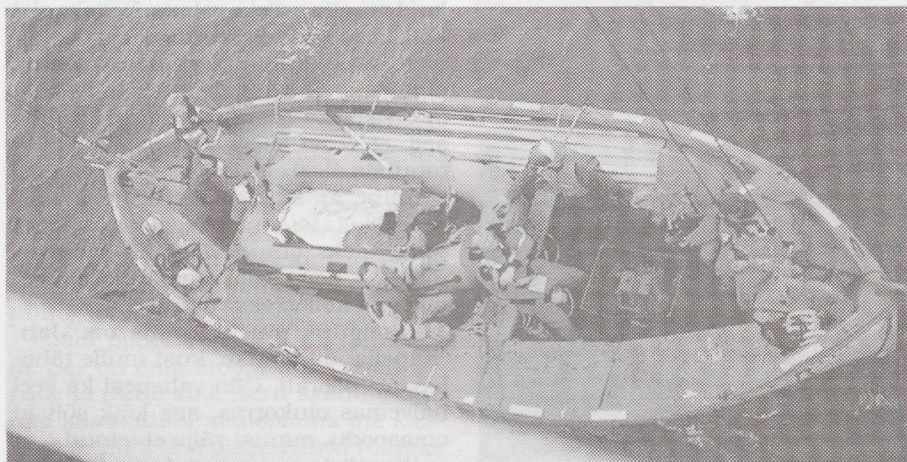
val paadi juurde tulla, et otsi kätte saada, on ka päris raske.

Pärast muidugi oli lõbu laialt, kui kõik laevamehed terveks jäid. Tagantjäreli oli naljakas küll, aga päästmise ajal oli väike hirm ikka meeste pärast. Katsime laevakerega küll tuule ära, aga ikkagi... Mere värk, nagu ütleb pootsman Leik. Aga mis puudutab emotsionaalset külge, siis eks see juhtum jääb kauaks meelde, selliseid asju tihti ei juhtu, et peab kedagi parda tagant välja koukima.

Tötsime ka tema paadi välja. Arutasime vanemtüürimehega, kuidas kõige parem oleks, ja otsustasime meeste jõuga päästapaati tõmmata, vintsiga vedamine võtaks palju aega.

Ütlesin pootsmanile, et lasku tema paadist õhk välja. Esimesel õhtul tundus küll, et ... mehel viga sees. Aga siis toibus – söi, magas, sai asjast aru, kus ta on ja mis toimub. Saatsime Stockholmi politseile ta passi koopia, nad vaatasid oma andmeid, ja neid see asi ei huvitanud.

Mu arvamus on, et hull ei ole. Lihtsameelne poiss, mingeid krutskeid ei ole. Merefänn, raske lapsepõlv. Võib-olla on olnud teiste pilkepoisiks, ja nüüd sai ise midagi teha. Purjespordiga tegeledes oli ta neil nähtavasti ka rohkem paadipesija. Roolimehe paberid võivad tal ju olla, aga teadmised sidepidamisest, hädasignaalidest jne. on tal puudulikud. Samuti navigeerimisest. Stockholmi skäärides sõitmiseks oleks võinud turismikaardigi pealt koopia võtta. Side ja



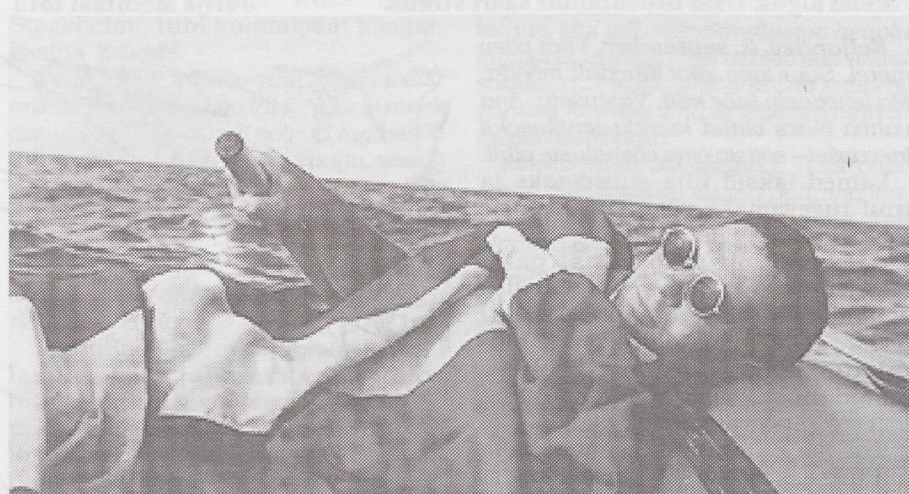
Asjaosaline mahtus koos oma paadiga lähedasti päästapaati.

Edith Alasi foto

Mõtlesin, et mis ma talle ikka lehvitan, ta peaks nagu ise initsiatiivi näitama. Kohe oli küll selge see, et ta tuleb üles korjata: sellisesse kohta kummipaadiga ei minna. Ise ta seletas, oli solvunud: teised laevad olid mööda sõitnud, ehkki ta lehvitas neile. Tema lootis, et toetavad kuidagi vaprat meresõitjat – annavad signaali või teevad muud niisugust. Aga kui on vaid üks mees sillal, siis võib-olla ei tahetagi märgata... Ta rääkis ühest suurest merepukserist, mis väga lähedal oli olnud. Ning üks suurem kaubalaev oli öösel tema taskulambiga vilgutamise peale – püüdis morses SOS-i anda – kohe kurssi muutnud ning lähemale tulnud, aga siis oma teed edasi läinud. Ta siis arvas, et kõik need laevad koos meestega on igavesed lontrused, ja tema uhke vene hing ei luba...

Mu meelest oleks tal järgmine etapp küll olnud esiisade riigis. Tuul tõusis, laine läks üle kahe meetri. Pooleteise meetri sees valgel ajal ta küll eriti abituena ei tundunud, aga arvestades, et kahemeetrine laine pritsib ju märjaks, ja ole sa nii kõva tervisega kui tahes ... Arvan, et kui ka paati poleks ümber visanud, oleks teda ees oodanud jahtumine.

Mis seal ikka, keerasime siis otsa ringi. Rääkisime Turu merepäästkeskusega, nemad olid ka hämmastunud, et sellises kohas selline mees sellise



Üksi merel.

Jurijs Melniksi foto

mid selga panna, et järsku kukub mõni üle parda ja siis jäävad vähemalt omad mehed kuivaks. Nende madruste jaoks, kes paadis olid, oli asi lõbust kaugel. Paadiga pooleteisemeetrise laine peal sõita pole enam mingi lustiasi. Kusagil lähel või sadamas õppuse ajal niisama 10 minutit selle paadiga tõristada on üks asi, teine aga, kui laine loobib sind ja ümberringi hall vesi, olgugi laev kusagil siinsamas. Oleks paat vett täis läinud või midagi mootoriga juhtunud, oleks asi ikka nukker olnud. Sellise lainega lae-

navigeerimine olidki tal kõige nõrgemad. Aga füüsis oli tugev, ja vaim ka. Ideid nagu varrukast võtta. Jah, peab ütlema, et igaüks poleks seal vastu pidanud.

Ega ta oma teekonna kulgemisest ei jaganud midagi, peale selle, et oli ühe majaka sisse roninud, mille periood oli 8 sekundit. Selle oli ta sees rippuvast tabelist teada saanud. Selle majaka nimi on Svenska Björn. Oma jutu järgi triivis ta sealt väikese purje peal päike-

... ja see oli ta esimene...
... ja see oli ta esimene...

setõusust alates terve päeva läbi; viimased kaks tundi seisis ujuvankru peal. Arutasime, et see kiirus on piiri peal – võis olla ja võis ka mitte olla –: see tuli umbes 5 sõlme, mis on sellise paadi kohta üsna maksimum. Vaevalt ta ka mööda sirget kurssi sõitis. Nii et klappimatast ta jutus on.

Muidugi oli tal vähene ettevalmistus. Mingi sidevahend ja midagi peale taskulambi ka märguandmiseks oleks võinud ikka olla. Ilma GPS-ita on küll aastatuhandeid merd sõidetud.

See paadi hankimise lugu ka vist päris nii ei ole, et läks Riias tehasesse ja ütles: tahan sõitma minna, tehke mulle paat. Ja püüdis ikka kõige pealt väga kokku hoida: 200 \$ GPS-i eest ütles väga kalli olevat. Toiduga oli ka... Herkulo, pähklid ja barankad.

Oleks ta seal meres terveks jäänud, oleks ta paari päevaga kusagile Ristnasse triivitud. Või siis Soome – seekord puhus vist puhas SW.

Teda ei tohiks kuidagi kangelasena võtta. Rohkem ikka nagu hädapätkas. Välja arvatud, jah, tugev füüsis, mistõttu paadiga hakkama sai ja skäärdest väl-

ja jõudis. Eesmärk iseenesest jäi saavutamata, ja oleks ka oma noore elu võinud anda. Tagalat ei olnud tal mingisugust. Tuletab nagu meelde Kurkse lugu: hurraa, lähme, ja pärast vaatame, mis edasi saab. Aga üks finaali oleks võinud olla, et paari tunni pärast pimeas oleks meie laev või keegi teine tast lihtsalt üle sõitnud. Laeva kiirus on 17–20 sõlme, kahemeetrises laines ei pruugi ta taskulambi vilgutamist näha. 200 m kauguselt hakkad teda üldse nägema. Läheb tüürimees kaardi juurde või on ninapidi lokaatoris, ning ongi võimalik viis minutit märkamiseta möödas. Ja siis vilista või karju – ega see suure laeva silda, mis on üle 10 m merepinna kõrgemal, ei kosta. Tuul kannab selle hääle ära. Hea, et tal nii läks ja me teda märkasime, merel on väikest kummipaati raske avastada.

Nii et jah, kõige turvalisem ta meresõit ei olnud. Vähemalt *walkie-talkie* oleks pidanud olema. Mitte niivõrd GPS – kui ikka raha ei ole, siis on kallis, ja pealegi, ega rahast üksi ei piisa, teadmised peavad ka olema.

Ja kui mitte punane rakett, siis kasvõi see *käsitõrvik* oleks pidanud olema, põleb ka mitu minutit. Vanasti, kui

rannamehed käisid kaugemal ka lapüügiretkel, võtsid nad ikka tõrviku, kuivad tikud ja suure tormilaterna kaasa. Ning nemad olid kõvemad mehed, kel lapsest saadik aerud pihus ning oskaside olukorda ja ka ilma paremini hinnata. Melnik polnud Riia lahest kaugemal meres käinud – vaid Liivimaalt Ruhnu, 20 meremiili.

Pikaajalise ilmaprognoosi koha pealt oli tal ju õigus, mina uurin seda ka iga päev laeva peal. Nelja päeva prognoos näitas kaht suurt kõrgrõhkkonda, mis oleks pidanud ilusa kuiva vaikse ilma tagama. Aga Atlandil sündis üks intensiivne tsüklon, mis surus need kõrgrõhualad natuke lõuna poole, Botnia lahes oli torm ja meil seal tugev tuul.

Oleks ma selle mehe sõber või tuttav, siis küll ei soovits tal ilma navigaatorita minna Atlandile. Ka ta inglise keele oskus on praktiliselt null, seda tunnistas ise, ning navigatsioonilaseid teadmisi on ka minimaalselt. Aeruga võis ju tüüri kombel kaasa aidata, aga see on ikka rohkem triivimine, mitte meresõit. Sellise paadiga ei julgeks mina kalalegi minna kaugemale kui miil kaldast.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Suviseid juhtumisi Eesti vetes

Pressiteadetest

Tuult polnud

4. augustil enne südaööd teatati Pärnu piirivalvepiirkonna korrapidajale, et kella kuue ajal õhtul läksid kaks noorukit Võiste sadamast purjepaadiga merele ning pole sadamasse tagasi jõudnud. Noormehi saadeti otsima kaks piirivalvekaatrit ja jalgsipatrull. Veidi pärast südaööd leidis patrull poisid koos purjepaadiga Võiste sadamast. Nad olid purjetanud sadamast umbes 3 km Pärnu suunas ega jõudnud nõrga tuule tõttu varem tagasi.

Paat ei jõudnud kaldale

5. augusti pärastlõunal helistati Omedu kordonisse, et Peipsi järvel Rannamõisa traaversil jäi ankrusse "Progress"-tüüpi mootorpaat kolme inimesega, kes ei julge tugeva tuule ja kõrge lainetuse tõttu randa sõita. 3 km kaugusel asunud abivajajaile saadeti appi piirivalve mootorpaat, mis võttis abi vajava mootorpaadi sleppi ning sildus sellega Ranna sadamasse. Kolm Mustvees elavat venda arstiabi ei vajanud.

Punane rakett aitas

6. augusti õhtul märkas tankeri "Suurupi" meeskond punast raketti Aegna saarest kirdes. Sündmuskohale saadetud piirivalvelaeva "Torm" meeskond avastas triiviva Soome

mootorjahi "Trining", millel oli lõpenud kütus. Mootorjaht varustati vajaliku kütusega ning see võttis suuna Piritasadamale.

Jaht karil

6. augusti südaööd paiku teatati Soome jahilt "Simpley Red" merevalvekeskusele, et jaht sattus Aegna ja Piritas vahelisel alal karile, arvatavasti Vahemadalal. Jahilt välja lastud raketite järgi tegi piirivalve kindlaks, et tegelikult sõitis jaht Paljassaare rannas kividele. Pimeduse tõttu ei olnud võimalik jahti lahti tõmmata. Et ohtu meeskonnale ei olnud, jäädid hommikut ootama. Hommikuvalges toimetati piirivalvelaeva "Torm" kummipaati kaks jahil olnud meest laevale. Kaater "Gersku" tõmbas jahti lahti ülejärmisel päeval.

Paat läks ümber

15. augusti pärastlõunal teatati merevalvekeskusele, et Väike-Pakri lähedal jäi kadunuks kolm tundi varem Paldiski Lõunasadamast väljunud päramootoriga "Bella"-tüüpi paat kolme täiskasvanu ja kahe lapsega. Otsima suundunud piirivalvelaeval "Pikker" tehti õhtu eel kindlaks, et otsitav paat sõitis saare juures madalikule ning läks ümber. Lähedal olnud paat võttis inimesed pardale ja viis saarele, keegi kannatada ei saanud. Õhtul võttis piirivalvelaev merehädalised

pardale ning toimetati Paldiski Põhjasadamasse.

Lapsed palgiga merel

20. augusti lõuna paiku teatati merevalvekeskusele Harjumaa häirekeskusest, et Pakri lahel on merehädas kahest palgist kokkuseotud parvel kolm last. Piirivalvelaevalt "Pikker" saadeti sündmuskohale päästepaat, mis toimetati parvel olnud kaks venda ja nende õe Paldiski Põhjasadamasse.

Paat läks ümber

23. augusti hommikul teatas kutseline kalur Narva-Jõesuu piirivalvekordonisse, et 3 kaabeltau kaugusel kaldast läks Narva jõe suudme kohal ümber paat. Enne piirivalvekaatri kohalejõudmist õnnestus kahel vette sattunud mehel iseseisvalt kaldale jõuda. Paat uppis koos kalapüügivahenditega.

Paat triivis Venemaa poole

4. septembri pärastlõunal märkas Mehikoorma piirivalvekordoni tornivaatleja, et Lämmijärvel jäi triivi mootorpaat, mis hakkas tuule toimel kalduma Venemaa kontrolli all olevasse järveossa. Kordonist välja saadetud piirivalvekaater võttis seiskunud mootoriga tallinlase paadi sleppi ja tõi Mehikoorma sadamasse. Paadimootor oli seiskunud, sest tugeva tuule ja lainetuse tõttu lõppes bensiin.

Piirivalveameti pressijaoskond

Kogu päästearsenal

"Baltic Kristina" suurõppusest

30. augustil korraldati "Baltic Kristinal" merepäästeõppus, millel tutvustati pea kõiki laeval ja kopteril kasutatavaid päästevahendeid. Vaid liugteed ei päästetud lahti.

Õppuses Tallinna reidil osalesid peale "Baltic Kristina" laevapere Eesti Merelaevanduse ja "Estline'i" kaldastruktuurid, merehariduskeskuse ametikool, päästamet, piirivalve merevalvekeskus, laevad ja lennusalga kopter. Vaatlejad olid ka mereinspektsioonist, katastroofimeditsiini keskusest, veeteede ameti laevakontrolli osakonnast ning Vene mereregistrist.

Ufonaudid suitsus

Uus oli õppuse legendis ohtliku kemikaali leke treilerist autotekil. See tõi endaga kaasa mitu komplitseerivat elementi. Samuti teadmise, et laeva keemiarühma liikmeid, kui nendega ohukolde midagi juhtub, muu meeskond aidata ei saa, sest rohkemal pole erivarus-

tust. Ning kui taevase abiväna saabuvad tavavarustus-
 es tuletõrjujad, sest ei tea ette, mis neid laevas
 ootab, pole neistki abi.

Veelkord üle lugeda

Õppuses osalenud kadetid registreeriti reisijate nimekirja koostamiseks nagu tavareisil. Neist moodustati perekonnad ja paarid, määrati rahulikud ja distsiplineerimatu reisijad. Et asi näiks tõepärasem, muudeti legendis kavandatud 6-ne kreen tegelikuks. Sellest hoolimata evakueeriti *reisijad* kajuteist ja koridoridest kiiresti. Lahknevus reisijate nimekirjast tõi hetkeks segadust, kuni selgus, et leitud *elutu* nukk, kelle plastämbrist "pead" kunstlikku hingamist tehes usinasti *elustati*, oli autotekile peitunud "jänes". Mõned *reisijad* said selga päästeülkonnad, et nad päästeparvest kopterisse vintsitaks.

Päästja oli päristööl

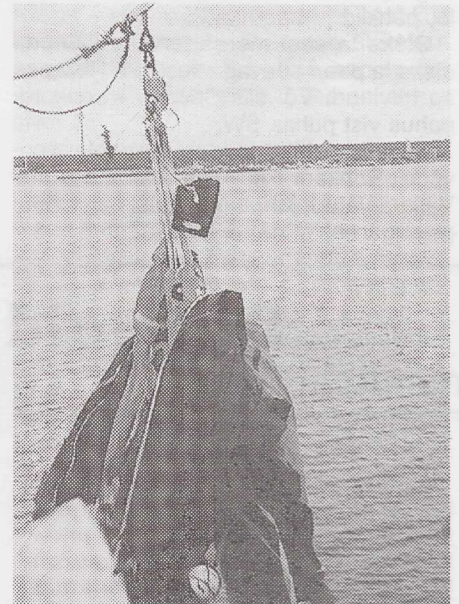
Õppus erineb mõistagi pärisolukorrast, kui näiteks autotekil on ühe treileri asemel kümneid tihedalt kõrvu. Sellegipoolest pandi rõhku osalejate ohutusele. Kogu õppuse vältel ametis olnud pinnalpäästja Jaanus Alt-



Keemiarühm toimetas suitsusel autotekil ufonaudidena.



Nüüd saab reisijaid nii paati kui ka parve saata paaditekiilt, ...



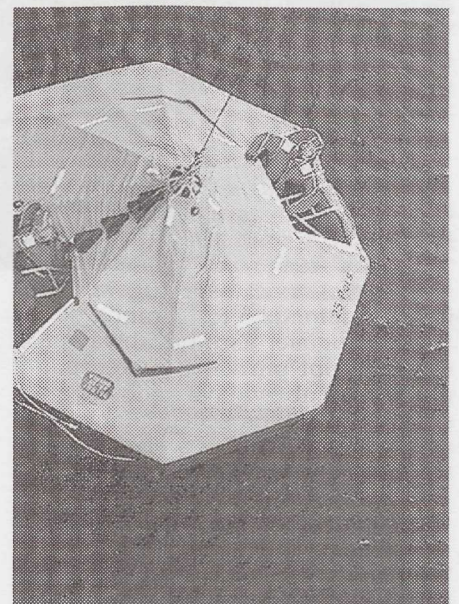
...sest parv avaneb kraananoka otsas, ...



...puhub end õhku täis,...



...tõmmatakse parda äärde ja kin-
 nitatakse...



...ning parve astunud reisijad
 lastakse koos parvega vette.



Pinnaltpäästja on laskunud autotekile, ...



...et võtta laevalt kaasa reisija.



Päästeparvest vintsiti reisijaid ükshaaval.



nurme jaoks oli see aga päris töö. Kuigi kannatanutel olid mänguvigastused, tuli üles vintsida päris inimesi ning ühtki viga, mida pärast arutada, ei tohtinud teha.

Võis näha, et inimesi on võimalik üles vintsida nii üksi kui ka koos päästjaga, kannatanuid saab tõsta nii kandraamiga kui ka päästekorviga. Sel on ujukid, nii et vette kukkudes korv ei upu. See sobib ka raskema varustuse allalaskmiseks või ülestõstmiseks.

Pressiteated olid tõelised

Esimest korda võis näha õppuse jooksul koostatud tegelikke pressiteateid. Teavet anti parajate annuste kaupa edasi nii tihti, et tegelikus häireolukorras ei jõuaks meediaväljaanded lisaküsimusi esitadaagi.

Tõeline oli ka merekoolipoiste õppetund: võimalus päästevastusega tutvuda ning lähedalt näha niihästi laevapere käitumist õppusel kui ka haruldast atraktsiooni: parvest kopterisse vintsimist.

Nõrgim oli merevalvekeskus

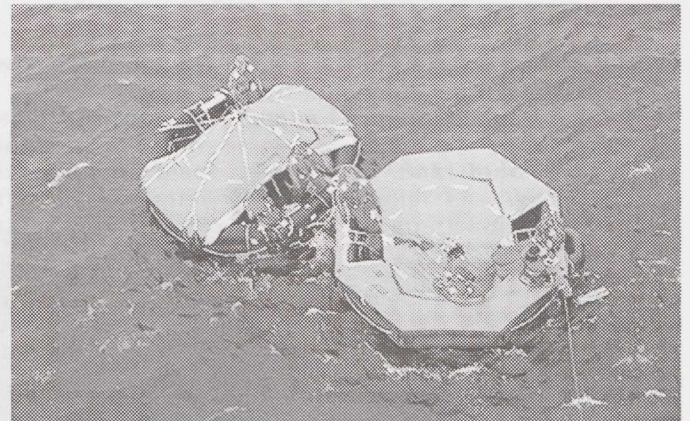
Õppuse arutelul pälvis suurima kriitika merevalvekeskus, sest ei määratud kohapealset päästejuhti, mistõttu eri üksuste koordineerimine jäi häireolukorras oleva laeva peale. Iga osalenud või vaadelnud ametkonna käest kogutud kirjalikud tähelepanekud edastati kõigile osalejaile ja vaatlejaile, mistõttu kogunes väärt materjal, et edaspidi vigu vältida.

Rõhutati ka mõtlemise vajalikkust: enne kui käske

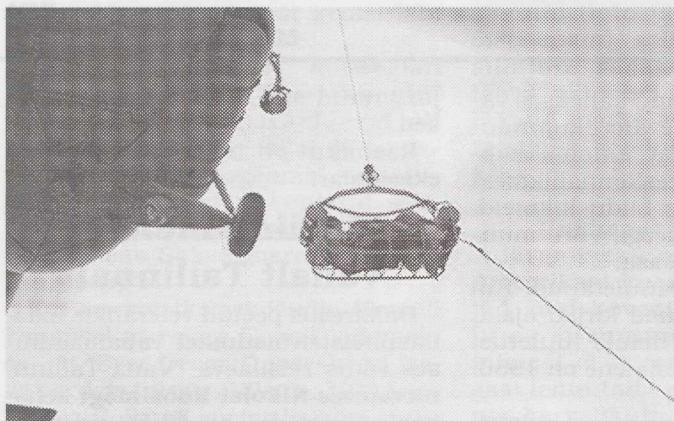
jagada, peab ehk leidma aega hetk aru pidada, et eri kanalitest tulnud teave omavahel sobitada ja otstarbekaim tegutsemismoodus leida. Seda enam, kui eri ametkondade juhtnõõrid ühe ja sama asja kohta võivad lausa vastukäivad olla, nagu õppusel välja tuli.

Selgus, et koostöösoov on olemas, puudulik on veel side, täpsemini kommunikatsioon. **Madli Vitismann**

Küllike Roovälja ja Madli Vitismanni fotod



Selleks, et päästeparvest saaks inimesed kopterile vintsida, tuleb parve katus alla lasta.



Kannatanuid on võimalik kopterisse tõsta ka upumatu päästekorviga...



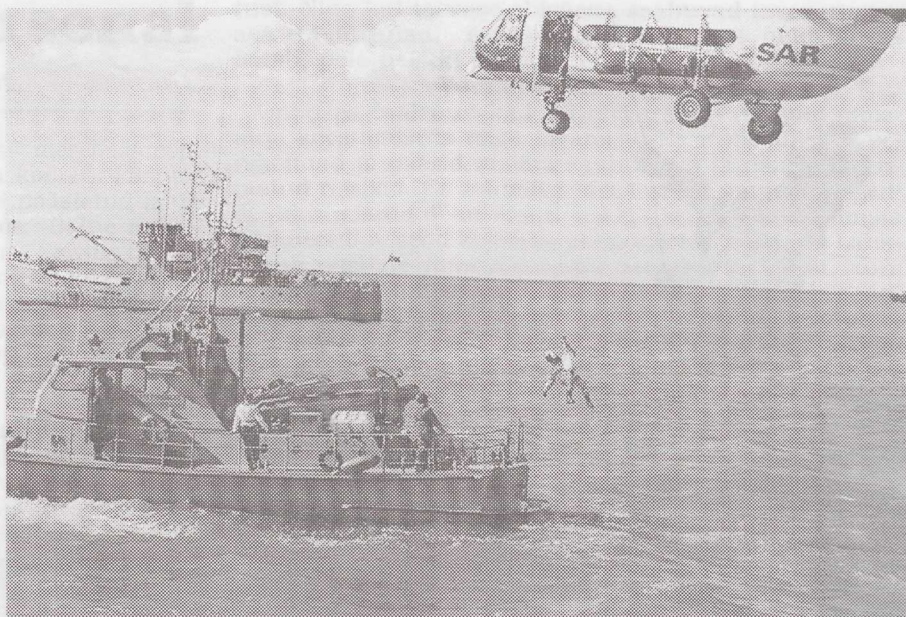
... ning kopteris nende eest hoolitseda. Fotol abistab kannatanut pinnaltpäästja Jaanus Altnurme.

Presidendid Pärnu lahel

Poola presidendi Alexander Kwasniewski visiidi ajal näitasid Pärnu lahel oma osavust Eesti piirivalvurid. 25. augustil viidi Poola ja Eesti presidendid koos saatjaskondadega, millesse kuulusid ka mõlema riigi piirivalveülemad, "Valvasel" lahele. Pealtvaatajad, sh. Eesti ajakirjanikud, asusid "Lindale".

Merevalvekeskuse ülema Tiit Põderi sõnul demonstreeriti merepääste näidisoopusel, kuidas on võimalik inimest päästa veest, kaatritl ja päästeparvelt. Kolmel korral lendas kopter sündmuspaigale, pinnalt-päästja laskus kopterist, kinnitas kannatanu ning seejärel vintsiti esmalt kannatanu ja siis päästja kopterisse.

"Valvasel" kirjutasid Poola ja Eesti piirivalveülemad alla vastastikuse koostöö lepingule. **Madli Vitismann**



Peale kopteri osalesid õppusel piirivalvekaater 025 ja piirivalve-laev "Valvas". **Küllike Roovälja foto**

Bekkeri sadamas süttis tanker Agentuuriteade

17. septembri hommikul süttis Tallinnas Bekkeri sadamas kai ääres seisev poolenisti diislikütusega täidetud

OÜ-le Opiliken kuuluv tanklaev "Nafta", põleng likvideeriti tunni ajaga ning keskkonnareostust ei tekkinud.

Tallinna tuletõrje- ja päästeameti pressiesindaja Priit Laose sõnul oli oht, et 60 meetri pikkune tanker võib

plahvatada, mistõttu anti pealinna tuletõrjekomandodele kõrgendatud väljakutse. Kokku saabus sündmuskohale 15 tuletõrjeautot.

Laose sõnul oli leekides laeva kõige alumises osas asuv masinaruum. Otsest ohtu siiski tule kandumiseks kütusemahutiteni ei olnud, kuna masinaruum on tankidest eraldatud. Samas oleks leekide mahutiteni jõudmise korral kogu laev õhku lennanud, sest mahutites oli ligi 700 tonni diislikütust.

Hapnikumaskides pritsimehed sisenesid laeva sisemusse ja said leegid poole tunniga kontrolli alla.

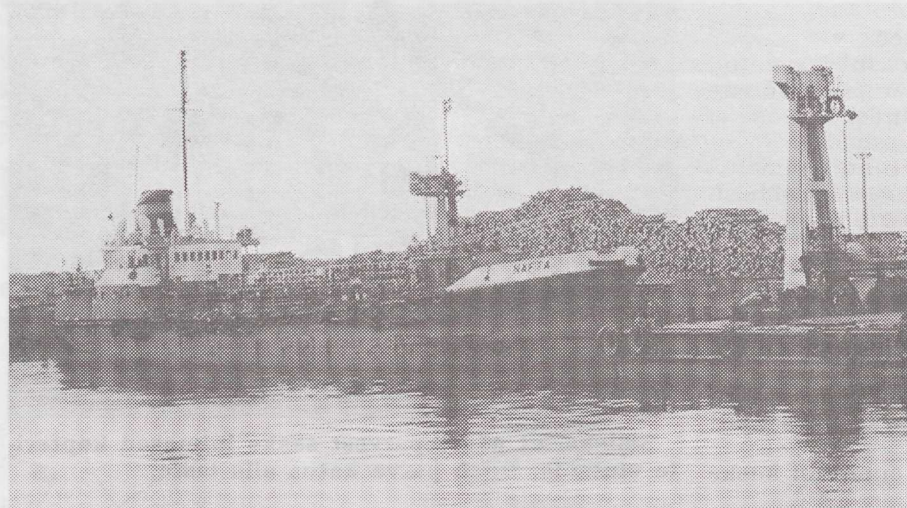
Laos ütles ETA-le, et esialgsete vaatluste alusel põhjustas tulekahju elektrilühis. Laev uppumisoht ei olnud.

Bekkeri sadama kapteni Riho Randoja sõnul tegutsesid tuletõrjujad kiiresti ja professionaalselt. Randoja kinnitusele ei seganud tankeri põleng sadama teiste klientide tööd, samuti ei tekkinud keskkonnareostust.

Tanker "Nafta" oli kindlustatud.

ETA

Madli Vitismanni foto



Fotol tanker "Nafta" Bekkeri sadamas enne põlengut.

Vabal ajal luuletaja

Eesti Meremeeste Liidu vanem, Eesti Meremuuseumi eksdirektor, nüüdne vanemteadur Ants Pärna ütlatas 24. septembril kolleege, kinkides igauhele trükivärske sinisekaanelise raamatukese "Poeem laevast "Estonia"".

See oli tema viis tähistada viie aasta möödumist "Estonia" hukust, mille selgituseks ta rääkis: "Tegin seda omale, vaikselt ja mitu aas-

at. Trüki on jõudnud kaheksas variant, Roman Matkiewitzi kujunduses. Tundsin mõlemat "Estonia" kaptenit ja paljusid meeskonnaliikmeid - Eesti Meremeeste Liidu liikmeid. Hukkus ka ühe kolleegi, Võru muuseumi töötaja abikaasa.

Olen juba ammu luuletanud. Kui naine otsis üles vanad kirjad ajast, mil sõjaväest oma neiu luuletusi saatsin, ilmnes, et esimene on 1956. aastast.

See on mitte Smuuli, vaid asjaarmastaja töö. Kogun meremarke, merendus-kronoloogiat, mereluuletusi

jm., nüüd siis tegin omad luuletused."

Raamatut on trükitud pool tuhat eksemplari. **Madli Vitismann**

Maailmameister "Vanalt Tallinnalt"

Bukarestis peetud veteranide maailmameistrivõistlustel vabamaadluses võitis reisilaeva "Vana Tallinn" turvamees **Nikolai Roosimägi** kehakaalus kuni 97 kg 46-50-aastaste vanusrühmas maailmameistri tiitli.

Heino Tohver

Merendusorganisatsioonide ümarlaud

10. septembril olid koos laevaomanike, laevamehaanikute, mereekspeidiitorite ja meremeeste liidu, kapteenite klubi, Balti Laevaomanike Assotsiatsiooni, sadamate assotsiatsiooni, meremeeste ametiühingute ja

merelootside ühingu esindajad, et arutada, kas ja missugust "Mere-teenistuse seadust" vaja oleks ning kes selle eelnõu tegema peaksid. Eelnõu projekt otsustati välja töötada.

Jutuks tuli ka Eesti lipu ja laeva-registriga seotud probleemistik ning võimalik uus mugavuslipukampaania, kui mõni võõras laev peaks Eesti lipu alla toodama. Samuti meenutati mereharidusega seonduvat.

Juhtumeid merematkelaevadega

Taevas kukkus vette

Augustis avareisi teinud uhiuus "Norwegian Sky" on valmistanud seal sõitnuile mõnevõrra pettumust.

Muidu ilusas suures laevas leiavad Kevin Griffin ja Raoul Fiebig pea üht ja sama puudu olevat: et tiikpuust tekki on vähevõitu ja mõnel jalutustekil pole ühtki tooli. Et kajutid on väiksevõitu, koi-lamp on madalal ning juhtub vastu pead koksama. Et toit on hea, aga muusika mitte eriti. See-eest on kajuteis internetiühenduse pistik, mis arvatavasti ärimehed sellest laevast eemale peletab, interneti-kohvikus seevastu aga vaid viis-kuus arvutit.

Mõlemad arvavad, et kuigi ühisruume on ohrasti, on matke sellel laeval keskmiselt kallis masstoode, mis valmistab pettumuse nii luksuse otsijaile kui ka neile, kes tahaksid odavamalt ilma näha.

25. septembri "Aktuaalse Kaamera" teatel sai "Norwegian Sky" teadmata põhjusel leki ja suundus dokki.

Unenägu purunes

Sama firma, "Norwegian Cruise Line'i" teine merematkelaev "Norwegian Dream" pörkas 24. augusti öösel Inglise kanalis 55 km kaugusel Margate'ist kokku konteinerlaevaga. "Evergreen Line'i" konteinerlaev "Ever Decent" oli teel Belgiasse Zeebrüggesse. Õnnetus juhtus kell 2 öösel Kesk-Euroopa aja järgi, kui merematkelaev oli tagasiteel Doverisse pärast 13-päevast kruisi läbi Kieli kanali Läänemerele.

Pärast kokkupõrget "Norwegian Dreamiga" puhkes "Ever Decentil" tulekahju. Merematkelaeval oli 1726 reisijat. 20 reisijat ja laeva-pereliiget said kergemaid vigastusi. Mõned laevad ja kopterid sõitsid sündmuspäigale abi pakkuma, nende seas Saksa mereväe fregatt "Augsburg".

Kui merematkelaev jõudis 40 miili kaugusel asuvasse Doveri sadamasse, jäi "Ever Decenti" meeskond laeva pardale tulega võitlema. Mitu kopterit ja Hollandi spetsialistid ei suutnud tuld kustutada varem kui 30. augustiks. Laeva pardal olnud üle



Iludus "Norwegian Sky", mis hiljem hakkas lekkima.

Raoul Fiebigi foto

3000 konteinerist sisaldasid 50 ohtlike aineid.

Pole usutavat seletust, kuidas selline õnnetus sai juhtuda. Mõlemal laeval on uusimad navigatsiooni- ja kokkupõrke vältimise vahendid. "Norwegian Dream" on ehitatud 1992. a. ning mullu ümber sisustatud. "Ever Decent" on ehitatud 1997. a. Et õnnetus juhtus neutraalvees, peavad nende riikide valitsused, kus laevad on registreeritud (vastavalt Bahama ja Panama) algatama uurimise.

"Norwegian Dream" sõitis "Lloyd Werft Bremerhaven GmbHsse" remonti. Vöör oli tugevasti viga saanud (foto järgi polnudki seda öieti enam), samuti parema parda sillatiib. Tagasi liinile oodatakse laeva oktoobri keskel, nelja ärajäänud matke asemel pakub firma reisijaile sooduspileteid edaspidiseks.

Unelmast luupainajaks

Järgmiseks reisiks Londonisse Ameerikast kohale lennanud reisijad said kõvasti vintsutada, sest firma ei suutnud nii suurt hulka inimesi ei kiiresti üle ookeani tagasi lennutada ega ka neile Londonis korralikult öömaja organiseerida, mistõttu sellest kirjutatud Ed Bignell peab "Põhjamaa Unelma"

nimelist laeva pärast nädala kestnud kojusõidu-ootust pigem "Põhjamaa Luupainajaks".

Šoki hind

Kaks reisijat Las Vegasest, kes olid 24. augusti kokkupõrke ajal "Norwegian Dreamil", andsid asja kohtusse. Nad süüdistavad laeva-firmat, et on kannatanud õnnetuse tagajärjel psüühiliselt, talunud valu, šokki, hirmu, emotsionaalset piina ja mitmesuguseid muid tundmusi. Protsessil süüdistatakse "Norwegian Cruise Line'i" lohakuses, muretuses ja hoolimatuses kokkupõrke puhul; tunnistustes on öeldud, et laeval puudus *tarvitatavate instrumentide ja tehnoloogia õige kasutamine kokkupõrke ärahoidmiseks ning ohutuks navigeerimiseks mõõdukalt kompetentse ja vilunud meeskonna palkamine.*

Tulekahju põhjustas paanika

Kreeka laeval "Alkaios" puhkes elektrikatkestuse tõttu paanika. Kreeka rannavalve andmeil põhjustas väike masinaruumi-tulekahju *blackouti*. Tule kustutas meeskond paari minutiga.

Raoul Fiebig

"The Wheelhouse", september

www.stutt.com/wheel

Refereerinud Madli Vitismann

Laevas olgu kiirabikogemusega üldarst

**Räägib loodava
Laevaarstide Seltsi
esimees TOOMAS PÖLD**

Mille poolest laevaarstid nii erilised on, et vajavad omaette selti - arstidel on ju igapäev oma kitsam eriala?

Jah, on igasugused erialaliidud, ja laevaarstid on erialade nimistust täiesti välja jäänud. Laevaarsti kvalifikatsiooni, temale esitatavaid nõudeid pole ametlikult kuskil sätestatud. Sisemine kokkulepe on nüüd olnud, et võtame laevadele üldarstid, kel on kiirabi kogemus. Eriti reisilaevadel on võimalikud patsiendid ju imikuist raukadeni, ja tegelikult on kõige tähtsam kiire reaktsioon, esmane diagnoos, kiire esmaabi - patsient ära stabiliseerida, ja siis on aega otsustada, kas laev jõuab temaga kuhugi sadamasse või tõesti peab näiteks kopteri või lennuki näol abi kutsuma. Pealegi, arsti töötingimused on laevas tavalisest natuke ekstreemsemad - laev kõigub, aga veen on vaja kiiresti üles leida, pole opisaali valgust jne.

Kui palju võib leida üldarste, kel on kiirabi kogemus ja tungiv soov laevas töötada?

Meil "Hansatees" on need tingimused täidetud kõigil kaheksal laevaarstil. Ja - see pole võib-olla õige piirang - veel tahetakse, et laevaarst oleks noor mees. Patsiente on igasuguseid, ja nende transportimine kuulub ka arsti ülesandesse. Kuigi, Rootsi-liini kaks õblukest naisterahvast on end täiesti õigustanud, aga neil on ka väga hea kogemus olemas.

Laevaarstina töötamine ei saa olla ühe tohtri eraldi eesmärk, vaid üks tegevus teatud ajalõigus. Laevas võib päris kiiresti kvalifikatsiooni kaotada - oleneb, kui palju ja misuguseid patsiente on. Üle viie aasta ei peaks arst laevas töötama, aga mõni aeg laevas olla on arstide erialaselt kasulik. Kui varem meelitas laeva kõrge palk ja kompanii poolt ülalpidamine, siis nüüd kipuvad palgad maal ja merel juba võrdustuma. Kuigi, laevadele tööle tulekuks on meil praegu järjekord. Rahvusvaheliselt on enam-vähem paika pandud, et kruisilaeva arst peaks saama samasugust palka nagu teine tüürimees. "Estline'i" laevadel nii minu meelest ka on. "Hansatees" on natuke teistmoodi - otsad on meil 3,5 tunnised, ja arstil ei ole nii suurt koormust.

Staažiga arstide palk on vähe, äsja maalt tulnuil rohkem madalam. Aga pluss on, et kaks nädalat elad nagu vanajumala seljataga: restoran teeb sinu jaoks süüa, elad oma duširuumiga kajutis, kus on televiisor, raadio ja külmkapp. Pealekauba antakse vaadata päikeseloojangut merel...

Kui palju laevadel arste veel on?

Peale suurte reisilaevade on arstid veel kalalaevadel ja osal kauba- laevadest. Rahvusvaheliste konventsioonidega on ära määratud, kui suure hulga meeskonnaliikmetega peab laeval arst peal olema. Ühed andmed räägivad 60-st, teised koguni juba 28-st meeskonnaliikmest, kui reisi pikkus on 6-8 kuud.

Juba varasematest aegadest on kuulda, et arstidele pakutakse niisugustki kompromissi: ole meil näiteks puhvetipidaja, aga vajadusel tee ka arstitööd. Praegu kuldses keskeas tohtrid on niisuguseid lühikesi suvereseid ette võtnud. Nemad räägivad, et see oli üks tore puhkuseaeg, kuhu võeti hulganisti röstitud kohviube ja kõik talvel lugemata jäänud raamatud kaasa. Aga tegelikult oli vastutus ikka suurem kui pealt paistab: kui midagi hullu juhtus, polnud sul kusagilt abi saada.

Reisilaevadel on kõik teistmoodi. Üle tuhande reisija, ja kruisilaevadele jäävad nad kõik ka veel ööseks. Nad on tulnud lõbutsema, see tähendab, et ka alkoholi tarbima. Ja sedagi, et suur hulk reisijaid on üle keskeas, kel on juba peotäis kindlaid haigusi. Tavapäraselt võetavatele tablettidele alkohol otsa võib anda päris palju ootamatuid reaktsioone.

Vahepeal arvati soomlaste-rootslaste järgi, et laeval võiks olla vaid medõde, kes teab, kus asjad on, ja vajadusel kutsutakse reisijate seast arst välja - ligi paarituhande reisija seas mõni ikka leidub. Ent kust me selle arsti üles leiame, kui juhtub öösel, aga meie peale keskõde laeval teateid ei edasta. Ja teiseks, arst on ju ka tulnud lõbutsema ega pruugi kõige kainem olla. Nii et meie variant on siiski natuke turvalisem. Soomes on ka põhjus arusaadav: laevaarsti palk 28 000, medõde aga 11 000 marka. Pealegi, Soomes õpib medõde 4 aastat pluss veel 3 aastat erikoolitust. Meie omad õpivad vaid 2,5 aastat ning neil pole isegi diagnoosimise õigust, rääkimata ravi määramise õigusest.

Rahvusvaheline konventsioon ütleb, et kui on üle 500 reisija ja reis

kestab üle kolme päeva, siis on arst ette nähtud. Järgmine punkt ütleb, et kui ei ole arsti, siis võib olla meditsiinilise erikoolituse saanud inimene. Ja kolmas punkt, et kui ei ole seda ega teist, siis kapten määrab kellegi sellele tööle peale!

Praegusel ajal käivad kõik teised ja vanemtüürimehed eraldi meditsiinikursustel, ja esmaabi peab suutma anda niikuinii laeva iga töötaja. Õpelaevakursustel on esmaabil küllalt suur maht. Ja kord aastas peame korraldama meeskonnale elustamise üldõpetuse.

Soome firmaga *Keski-Uudenmaan Sairaankuljetus Oy*, kes transpordib meie laevadel soomlastest patsientide Helsingisse ja eestlastest patsiente Tallinnasse, on meil sellekohane leping. Tänu nende abile on meil ka meditsiinivarustust, mida me ise ei saa endale lubada. Elustamisnukki on soome sõprade kingitud.

Mida saab erialaselt teha?

Laevaarstide probleemeid ja ravi-meetodid on niivõrd spetsiifilised, et neid peab ühiste jõududega arutama ja lahendama. Praegu kehtivad meditsiinilised ja dokumentatsioon on kõik nõukogudeaegsed, midagi pole hiljem läbi vaadatud. Südame- ja vererõhutõbede ravimite kasutamine tugevas alkoholijoobes inimese puhul on kohe üks olulisi probleeme - mida ja kui palju võime teha. Ka põeb umbes iga neljas meie patsient mingit allergiat, mis on Soomes levinud, ja neile on tohutult raske leida õiget ravimit. Esitatakse pretensioone, miks meil ei ole soome ravimid. Aga suvel sõidavad ka jaapanlased, ameeriklased, šveitslased... Me ei saa kogu maailma apteeki ühele laevale selle pärast kokku korjata, et üks või teine on just selle kindla ravimiga harjunud. Peab olema arst, kes suudab üht ravimit teisega asendada.

Ja kogu hügieeni pool on ka asi, millega teistel arstidel ei ole nii palju kokkupuutumist. Käib paari tuhande inimese toitlustamine, aga toitlustamisel on oma kindlad nõuded. Tsiviliseeritud maade laevadel on kasutusel kindel süsteem - see on NASA-s välja töötatud toidu kriitiliste kontrollpunktide fikseerimine, toitide defineerimine jne. Meie uues toiduseaduses on see sees, aga selle järgi töötavad praegu ainult Esto-

nian Air, McDonald's ja Rakvere Lihakombinaat. See tuleb muidugi igale poole, aga vajab päris palju aega, kulutusi ja ettevalmistustööd.

Käisime üht Tallinna külalastanud suurt USA laeva vaatamas. Uskumatu, seal oli 1500 reisija peale suur eraldi köögiblokk, kolm magistrikraadiga *foodmanager*'i, kes kõike kontrollisid, eraldi liha-, kala- ja linnutoitude töötlemisalaad, kus ühes kõik lõikelauad, mütsid, riided olid punased, teises sinised, kolmandas kollased. Toitlustamisele langev vastutus on väga suur – üks kõhupideemia, ja firma on omadega läbi. Kord üks 12-ne soome grupp süüdistas, et said meie laevalt salmonella. Karantiiniteenistus tegi kõigile meie vastavaile inimestele uued analüüsid, ja midagi ei leitud. Siis selgus, et kogu see seltskond oli Kadaka turu putkast hamburgereid ostnud. Ja neid ka söönud!

Peale selle: laev on ju nagu üks edasilükkuv maja, seal on sama oluline ka kanalisatsioon, pesu- ja jooivesi. Päästepaatides on samuti kogu aeg vesi, ja on omad normid, kui kaua vesi võib kanistrites seista. Seda laevaspetsiifikast lähtuvat hügieeni- ja tervisekaitse osa on laevaarstid pidanud väga palju juurde õppima. Proovide võtmine toiduainetest, pestud nõudelt, koostöö süsteemimehaanikuga, sest nõude puhutus oleneb nõudepesumasina vee-temperatuurist, jälgida, et sundventilatsioon ei puhuks toiduainete peale – need on vaid üksikud näited, mida arst peab silmas pidama.

Kõigi laevatöötajate tööajaks on määratud 10,5 tundi, aga arst on kaks nädalat laevas kogu aeg valves. Helsinki-teel on olnud ka mitu päeva, kus ühtki hädalist pole olnud, aga keskmine patsientide arv on 5–15. Siin on arvesse võetud muidugi ka kruisireisijad. Pidulistel on koordinaatsioon häiritud, ja laevatrepid on tõesti järsud; järgmisel hommikul märgatakse mõnd väikest haava; ka linnas saadud hädadega pöörduakse laevaarsti poole.

Niisiis istusime ükskord maha ja otsustasime, et peame mingid kriteeriumid välja töötama, missuguseid nõudmisi peaks laevaarstidele esitama. Kui ülikoolis oli kaheaastane üldinternatuur, siis tekkis mõte, et kõik tohtrid oleksid selle aja sees ka nädala või kaks laeva peal. Igast arstist, kes kunagi kasvõi laevaga reisis, peaks laevas kasu olema, ja poleks paha, kui ta oskaks laeva asjades natuke orienteeruda. Aga seda ei saanud ellu viia, sest üldinternatuur võeti ühe aasta peale.

Kas laevaarst on ka laevapere arst?



Kitsastel laevatreppidel on õpupusel "kannatanu" "Baltic Kristina" turvameeste süles.

Laevaarst peab igal juhul natuke psühholoog ka olema. Meeskond elab kaks nädalat koos raudkarbis, ja suhted võivad teravaks minna. Ka isiklikud suhted, seda enam, et reisilaevas töötab palju keni noori inimesi. Oma otsese ülemuse poole probleemiga ju ei pöördu, aga arst on neutraalne inimene, kes ei allu kellelegi peale vanemtüürimehe ja kapteni.

Eks meeskond on arsti laevasoleku tõttu natuke ära mugavdunud. Pöörduetakse ikka lihtsakaeliselt küll ega arvestata, et arst näiteks öösel tegi tööd. Meeskond on läbinud meditsiinikomisjoni ja peaks olema terve, aga inimene on inimene, viga võib muidugi ikka tulla.

Tööõnnetustest rääkides – näiteks kokad on meie valulapsed, eriti praktikandid oma väikeste näppulõikamistega. Kus on tööd, temperatuuri, kiirust ja vahel ka kõikumist, seal juhtub ikka rohkem kui tavaliselt. Aga suuri tööõnnetusi pole õnneks olnud.

Kui laevaarst peab vajalikuks kopteriabi, kas seda otsust peaks vaidlustama?

Lühikesi otsi tegevale reisilaevale kopteri kutsumine saab olla väga erakordne – katkenud rasedus ja verejooks, lapsega juhtunu näiteks. Pealegi jõuab kopter alles 1,5 tunni pärast kohale, laevale maanduda ei saa. Kapten ja arst koos otsustavad, kas on vaja, ja kapten usub oma arsti. Leidub küll reisijaid, kes arvavad, et kui tal on mobiiltelefon, siis ise kutsu ki.

Kopteri tuleku otsustab siiski lõplikult Mustamäe Haigla. Aga sel ju-

hul peavad kolleegid omavahel rääkima. Kui oleme telefoniliinidega juba Soome pool, siis tuleb kopter sealt, ja seal ei ole mingeid vastuväitjaid. Sealse kopteri tuleku eest saab päästeteenistus 45 000 marka, ja nad ei jäta iial teenimise võimalust kasutamata.

Kas laevaarst saab eriarstide kaugkonsultatsiooni paluda?

Konsultatsiooni on laevaarstil ka võimalik saada. "Hansatee" omadel on see hea asi, et kui abi vaja, siis esimene, kellelt küsida, on oma firma peaarst. Konventsioon nõuab, et arstiga laev peab saama abi raadio teel. Vanasti oli Meremeeste Haigla vastuvõtuosakonnas ka raadiosüsteem, aga munitsipaalhaiglaks muutmise peale keegi selle eest ei maksa, ja nagu oma kogemustest tean, istub vastuvõtus kas vene keelt kõnelev medõde või intern. Vaevalt et kogunud laevaarstil nendega nõu pidamisest suurt abi on. Aga reisilaevad on hea mobiilsidevõimalusega, ja saab helistada Mustamäe Haigla reanimatsiooniosakonda või Tallinna päästameti juures asuvalle linna vastutavale valvearstile. Ainult et kui patsient on raskes seisus, siis ei saa arst minna ta juurest ära silda helistama, tohtri enda mobiliga kajutist või alt tekilt tihti aga ei saa ühendust.

Ent laev ei ole see eriline püha koht, kus inimesi ei sure. Seda juhtub nii maal kui merel. Kuid peab ütleva, et laevas on seda juhtunud siiski inimese kehva tervise, mitte ebaadekvaatse abi tõttu.

On ka hulk probleeme, mida peame lahendama karantiiniteenistuse abiga. Meie seltsis on ka sealseid hügieeniarste. Eesmärk on välja töötada soovituslikud dokumendid ja saata need veeteede ametisse ning ministeeriumi kinnitamiseks. Reegleid ja käitumismalle laevaarstide jaoks ei pea välja töötama ametnikud, kes asjaga üldse kursis ei ole.

Meremehed käivad ju arstlikus läbivaatuskomisjonis...

On hulk rahvusvahelisi konventsioone, mis on meie riigikogus ratifitseeritud, aga näib, et läbi lugemata. Sain äsja töökaitseasutuse, milles öeldud, et tööandja peab kindlustama laevapere meditsiinilise kontroll-läbivaatuse. Aga sotsiaalministri allkirjaga eelmise aasta 29. aprilli määrus annab selleks ainuõiguse Meremeeste Haigla. Kuid nemad teevad seda täiesti rutiinselt, me pole nendega üldse rahul: ühel ja samal viisil kontrollitakse nii tiiburlaeva parfumeeriamüüjat kui ka kaugsõidulaeva mehaanikut. Kuigi üks 57. aasta konventsioon näeb ette, et enne meditsiinikomisjoni tellimist lepatakse tellijaga kokku.



Kui saime "Hansatee" meditsiini-teenistusele litsentsi (üldmeditsiin ja tervisekaitse) ning hakkasime asja korraldama nii, nagu meile õige tundus, tekkis Meremeeste Haigla-ga päris korralik konflikt, sest saatsime meie töötajaid analüüse teema nii Keskhaiglassse kui ka Meremeeste Haiglasse.

Meil on 48% töötajast väljastpoolt Tallinna, ja on natuke ebaõiglase tahta, et nad mitu päeva kestvat meditsiinkontrolli Tallinnas läbiks - kuigi neil päevil saavad keskmist palka, peavad siiski öömaja otsima, kodunt kohale sõitma jne. Nõuded on rahvusvahelised, need võivad olla igas polikliinikus, ja perearst oleks ehk üldse kõige õigem inimene, kes annab inimesele loa mere peal sõita. Ja teine pool oleks laevaarst, kelle käte vahele ta võib ootamatu terviserikke korral sattuda.

Tegime kõigile ambulatoorsed kaardid, moodustasime arstidest komisjoni ja vaatasime nad ise läbi. Ja leidsime väga palju selliseid asju, mida Meremeeste Haigla meile teatanud ei ole. Näiteks üle aasta laevas olnuil on kurgumandlid kadunud. Ja suurel osal paar aastat juba merel olnuil on neutrofiilsete leukotsüütide arv vähenenud, praegu ei tea, miks, aga see on igasuguste põletikuliste protsesside puhul väga oluline. Meremeeste Haigla on üle 20 aasta neid analüüse teinud, aga ei ole tähele pannud ega küsimust esitanud. No ja 25% meestest puhul tuli Meremeeste Haiglast uriinianalüüsi puhul vastus, nagu neil oleks menstruatsioon... Haigla ei osanud meie küsimuse peale midagi vastata. Ka kaebavad meie töötajad, et neisse suhtutakse seal üleolevalt. Et haigla selle eest lisaraha saab, pole millestki märgata. Fikseerivad heal juhul vaid selle, et mehaaniku kuulmine on viletsam, aga ega ravi ei järgne. Pole ka mingeid nende rikkalikest kogemustest tulenevaid üldisemaid meremeeste tervisliku seisundi analüüse ega soovitusi.

Kas laevapere olme kohta on normid olemas?

Meeskonna elutingimuste kohta käivad normid on rahvusvaheliste konventsioonidega väga täpselt paika pandud. Ainuke asi, mida leidnud ei ole: kui pika aja järel madratsit, tekki ja patja peaks vahetama. Kõigil ohvitseridel peab olema omaette ruum, kaptenil ja vanemmehaanikul peab olema nii töötuba kui magamistuba. Iga laev ehitakse ju kindla hulga meeskonnaliikmete jaoks, aga nüüd on nii palju tehnikat juurde tulnud ja meeskonnad väiksemaks jäänud, et vanematel laevadel on ruumi pigem rohkem kui arvestus ette näeb. Üldjoontes peavad eluruumid olema



"Kannatanu" on abi saanud, ...

ka ülalpool merepinda. Nii alati ei ole. Ja üks tingimus veel, mida alati täita ei saa: meeskonnaliikmed peavad olema reisijaist eraldatud.

Mõned asjad tulenevad muidugi ka sellest, et nõudeid on koostanud inimesed, kes ise pole laevade peal väga pikalt sõitnud.

Laevaarstide koosolekutele oleme sageli palunud mõnest ravimifirmast inimese, kes uusi ravimeid tutvustab. Sealt oleme päris palju õppinud. Ka oleme arutanud keerulisemaid juhtumeid, näiteks "Rakel" toimunud traagilist sündmust.

Teise mehaanikuga juhtus masinaruumis õnnetus, ta jalal oli lahtine luumurd ja pehmete kudede hulgaline kahjustus, mis toob endaga alati kaasa suure verejooksu. Kirjelduse järgi verejooks ilusasti žgutigatiga peatati, jalg lahastati, peale pandi jääkuubikud, mis vereringet ahen-davad, ja arst tegi talle šokivastase profülaktilise valuvaigisti süsti. See oli kõik õige. Ta jälgis kogu aeg patsienti - kuigi see tohter oli töö puhvetipidaja ametikohal -, aga ilmselt väga hea kogemuse ja julge käega arst. Pulss, vererõhk jne. olid kõik küllaltki stabiilsed. Ühesõnaga, kõik, mis toimus laeva peal, oli täiesti adekvaatne. Ainuke asi, et vereringet oleks ehk ka veel võinud parandada - anda naatriumkloriidi, tavalist füsioloogilist lahust.

Aga sellest hetkest, kui parameedikud saabusid ja hakkasid kannatanut transpordiks ette valmistama, ei saa vastutus ju enam laevaarstil lasuda. Kui nüüd abivajaja kopterise tõstmisel alla kukub, nagu seal juhtus, oli ikkagi nende tegutsemises midagi valesti. Meeskonnaliik-

med nägid, hüppasid vette ja püüdsid veel teha, mida said...

Andmete põhjal, mis oleme saanud, tegutses tohter täiesti adekvaatselt. Õieti ühtki märkust ei saanud teha. Algul oli küll küsimus, kas järgiti nõuet, et tugevatoimelist 2% valuvaigistit morfiini ei tohiks teha sagedamini kui 4-5 tunni tagant. Aga siis selgus, et oli madalama protsendiga.

Meie liit pole veel paljude kaugetes vetes ja kaua ära olevate Eesti lipuga laevade arstidega ühendust saanud. N.õ. kaugsõidumediitsiini varustus ja ravimeetodid on siinsete lähisõitude omast mõnevõrra erinev. Sealsel arstil pole kellegi peale loota. Hea, kui juhtub keegi medõde kvalifikatsiooniga olema. Minul siin on küll väga headeks abilisteks olnud turvamehed, kes on vastavad kursused läbi teinud. Laevas on kord juba selline meeskonnatöö, et kui vaja midagi teha, siis ka tehakse.

Üks laevaarstide seltsi loomise eesmärke oli ühenduse võtmine Ülemaailmse Laevaarstide Assotsiatsiooniga, et nende kaudu leida meie inimestele enesetäiendamise võimalusi. Eestis läheb veel kaua aega, et see süsteem tööle hakkaks - siis peaks suurem hulk laevaarste olema. Oma meremeditsiiniga oleme praegu nullist vaid millimeetri edasi läinud, aga peame veel 10 cm edasi liikuma, et saaksime kõik nõudmised, tingimused ja muidugi ka tohtrite ettevalmistuse paika.

Oleme otsinud võimalust näiteks töötervishoiu alaseks koolituseks. Õnneks on enamik "Hansatee" arste oma kahenädalase maal viibimise ajal kas kiirabi või päästemeti valves, ja nii ei lase nad ise oma kvalifikatsiooni alla. Muide, olen soovitanud, et tohtrid võiksid ühe oma tööpäeva laevas olla ühe ja teise nädala teise vahetusega, et kõiki inimesi tundma õppida. Oleme ka mõelnud, arstid võiksid laeva vähemalt oma firma piires vahetada.

Ja kolmas asi: laevaarstid võiksid olla omaette, ja laevad võiksid nende teenust koos meditsiinarustusega osta. Kusagil, näiteks sadama juures, võiks olla meremeditsiini keskus, kus saab läbi vaadata nii oma laevameeskondi kui ka nende soovi korral siia saabuvate laevade meremehi ning kust saaksid laevad ravimeid. Neilegi on laevas erinõudmised, näiteks paljudel rohtudel peavad õpetused olema kahes keeles.

Kuidas saab laevale ravimeid, kui laevaarst ei tohi retsepti kirjutada?

Retseptid peab ostma haigekassalt, seda aga saab siis, kui haigekassaga on leping. Kuna aga rahvusvahelised konventsioonid nõuavad kõigile tasuta esmaabi, siis pole ette nähtud, et





meil oleks haigekassaga leping. Tallinna Haigekassa on meile niipalju vastu tulnud, et oleks nõus meiega null-lepingut tegema: saaksime osta haiguslehti, samuti tavalisi ja soodusretsepte. Soodusretsepti saaksime kasutada meeskonnaliikme puhul, aga selleks peab olema tema ambulatoorne kaart. See eeldaks arsti vastuvõttu, mille puhul omakorda peaks olema visiitdatus. Aga nii satuksime ringi, kust hästi välja ei saa tulla. Kuigi - laevaarst on ju laevaperearst, ja oleks loomulik, et kaks nädalat laevas viibijad tema käest ka retsepti saaksid.

Reisijaile on esmaabi samuti loomulikult tasuta, aga sageli tahetakse kas vererõhku mõõta või veresuhkrut analüüsida või kardiogrammi teha või kontrollida, kas pidutsenu võib autoga laevalt maha sõita. Kuid see ei saa enam tasuta olla. Kuus maksavad reisijaile mõeldud ravimid kuni 3 000 kr, nii saaksime sellegi raha kompenseerida. On ka hulk ravimeid, mis peavad olemas olema, aga mida aastaid vaja ei lähe, ja need aeguvad ning peab uued ostma.

Kas laeval juhtub ka midagi ebatavalist?

Mu esimene töönädal laevas tundus košmaarsena. Kõigepealt pistis üks töötaja käe veel töötavasse pesumasinasse ja sai elektrišoki. Kaotas korraks teadvuse ja oli korraks ka kliinilises surmas. Aga temaga sai korda, sest meeskonnaliikmed tegid talle juba enne mu kohalejõudmist kunstlikku hingamist. Seejärel oli üks 16-aastane narkootikumide ja alkoholi tarbinud noormees teadvuseta. Lae-

vas me teda teadvusele ei saanudki: kiirabi viis ta ära. Ning üks naisreisija oli ohtralt alkoholi tarbinud ja trepist alla kukkunud: proteeside kurgust kätte saamisega oli tegu, ka oli ta teadvuseta. Otsisime ta tuttavaid, et ehk teavad, kas tarvitab mingeid ravimeid. Aga need ei tundnud teda proteesideta ära. Panime nood siis tagasi, ja kohe muutus endiseks sõbrannaks. Hommikul tulid needsamad tuttavad rääkima, et sõbranna on vist ikka peapõrutuse saanud, sest on silmalaud lillaks värvunud. Aga see oli verevalumist.

Kust pärineb teie enda arstikogemus?

Tartu Ülikooli lõpetasin 1992. aastal. Seejärel olin aasta Helsinki Ülikoolis. Pärast seda läksin kiirabisse. Hiljem täiendasin end Viinis ja Šoti-

maal; aasta olin Bergenis Ülikoolis, mõne aja ka Kalifornia Ülikoolis. Tööd olen kõige selle vahepeal muidugi ikka teinud. Laevaarst olen olnud 2,5 aastat. Käin ka päästeametis valves.

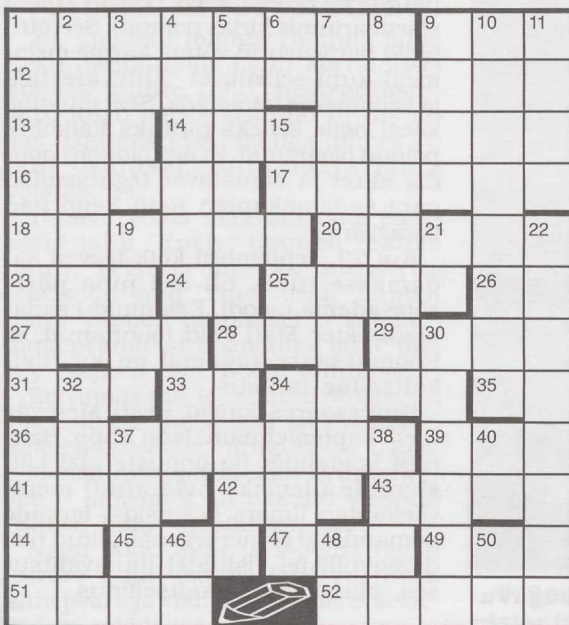
Samuti õpetan pedagoogikaülikoolis peamiselt inimese füsioloogiat. Teen just oma teadustööd didaktika alal. See on see, mida naudin: noored kenad rõõmsameelsed teadmisjanulised inimesed, kes mind on õpetanud õpetama, osanud küsida küsimusi, mille peale ise pole tulnud, kui omal ajal õppisin. Akadeemiline karjäär on mind kuidagi kogu aeg saatnud, ja arvan et kui laevast ära tulen ning ülikoolis õppejõudude palgad muutuvad, siis jään tõenäoliselt ülikooli juurde.

Mari Vamba
Madli Vitismann



... ja tuleb käte jõul trepist üles kopteritekiile viia.

„Meremehe“ ristsõna



PAREMALE: 1. Kartograafiaväljaanne navigatsiooniülesannete lahendamiseks. 9. Religioon. 12. Veekogude sügavusmõõtmine. 13. Vald Pärnumaal. 14. Riik, mis muudeti Hollandiks. 16. Neemeni jõe valgevene nimi. 17. Põllundus-. 18. Jõgi Ukrainas ja Moldovas. 20. 1922. a. hukkunud Suurbritannia reisilaev. 23. Kõis, tross või vaier. 24. Ship = laev (lühend). 25. Oskan, tunnen. 26. Pikk täishäälik. 27. Hangi raha eest! 28. Euroopa tähis. 29. Kreeka tähed. 31. Põhjakirre (ingl. lühend). 33. ...valgus. 34. Eal. 35. Kroon (lühend). 36. Väike tekita ühemastiline purjelaev. 39. Kordaminek. 41. Pikne. 42. Eesti naispurjetaja klassis "470". 43. Seadis raa kinnitamiseks masti külge. 44. "Riigi Teataja" (lühend). 45. Sõudevahend. 47. ...jää. 49. ...kiu saarestik. 51. Silmuse. 52. Aafrika veislased.

ALLA: 1. Laevaomaniku loobumine oma õigustest kindlustatud laeva suhtes kindlustussumma kättesaamiseks laeva huku korral. 2. Hollandi meresõitja (u. 1550–1597). 3. Samuti (lad. k.). 4. Eesti vanim silindriline raudbetoonituleorn. 5. Rumeenia maalikunstnik ja graafik (1831–1891; nimi ja eesnimi). 6. Kutsehüüd. 7. Vastutoime. 8. Eesti helilooja, laulu "Meremees kuival maal" autor (eesnime esitähht ja nimi). 9. ...plaaster. 10. Teatud kalastamine. 11. Ribid, mille külge on kinnitatud pardapannul. 15. Eesti linn Hansa Liidus. 19. Takistus (soome k.). 21. Tolli tähis. 22. Hästi noored naised. 30. Liiast. 32. Nõid (soome k.). 34. Atlandi ookeani meri. 36. Ahter. 37. ...nahksed - mereselgrootute hõimkond. 38. Merd romantiliselt kujutanud poola päritolu vene kirjanik (1880–1932). 40. Diakon (lühend). 46. Sumeri jumal, maa-aluse veevalla isand. 48. Topelt kaashäälik. 50. Rahvusvaheline Ühing (ingl. lühend). Koostanud **Märt Kullo**

Amber Sea '99

Aameraas – on niisugune rüik – valitseb äärmine vaesus ja sisevõitlus – ed kurnavad niigi raskes olukorras olevat elanikkonda. Arenenud riigid on otsustanud saata vaesust kannatavale maale sotsiaalabi meritsi, kuigi luureandmeil on meri mineeritud ja kaldal kohtab vastutegevust kohalike ekstremistide poolt. Ühendatud Baltroni merejõududel on vaja puhastada faarvaater laevakaravani läbipääsuks ja kindlustada siis selle ohutus. Maalt toetamiseks maandatakse dessant, sadam ja selle ümbrus võetakse range kontrolli alla, rannikule paigutatakse vaatluspostid laevaliikluse jälgimiseks.

Niisugust sõjamängu mängiti 18.-25. septembrini Eesti vetes, kui viidi läbi järjekordne, viies Eesti, Läti ja Leedu merejõudude ühisõppus "Amber Sea". Seekord oli õppuse ettevalmistamine ja läbiviimine Eesti Mereväe ülesanne.

Õppusega olid tegevad üle 300 mereväelase, piirivalvuri ja kaitsepolitsei. Laevad olid jaotatud vastavalt omadustele kahte rühma. Ühes miinilaevad: Eesti Mereväe "Olev" ja "Kalev", Läti "Viesturs" ja Saksa "Lindau", teises kiir- ja varustuslaevad: Leedu "Vetra", mis oli tühtlasi ka Balt-roni ja õppuse staabilaev, piirivalvelaev "Torm" ja Läti sama tüüpi laev "Bulta", "PVL-101" ja mereväelaev "Ahti". Rannikul ja sadama kaitses tegutsesid (ka vastase rollis) Rannakaitsekompanii kaks rühma ja Kaitsepolitsei Saaremaa malevlased. Õhus toetasid piirivalve lennusalga lennuk "L 410" ja kopter "Mi 8".

Tallinnast vaadates tundus see uskumatu, aga Liivi lahes plaanitud jäi osa ilma tõttu tegemata ja osa manöövreid viidi läbi hoopiski Sõrve poolsaarest läänes, kus olid paremad.

VIP-id viidi merele 23. septembril. Näitamaks, mida mereväe manöövrid endast kujutavad, kuidas tegelik meretegevus välja näeb, tutvuma meestega ning võimaldamaks ka materiaalosaga tutvuda. Esindatud olid kaitsejõud, kaitsepolitsei, kaitseministerium, riigikaitsekomisjon ja piirivalve, loomulikult kolme riigi merevägi, Saksa, Prantsuse ja Briti nõunikud ning Saksa sõjaväeatasee.

Kõige rohkem pakkus huvi Saksa miinilaev "Lindau", mille pardale suunduti. Nimelt on Saksamaa otsustanud seda tüüpi laevad anda nii Lätile ja Leedule kui ka Eestile. Miinide leidmiseks ning hävitamiseks (kahju- tuks muutmiseks) on selle laeva peal eriaparatuur, ka vastav allveerobot.

Demonstratsiooniks lõhati vee all üle 20 meetri sügavuses 550 kilone miin. Võimas vee- ja mudasammas tõusis mitmekümne meetri kõrgusele. Samuti sai jälgede õppuste üht lõppfaasi, miinidest puhastatud lae-



Kontradmiral Tarmo Kõuts, Kaitseministeriumi kantsler Tarmo Mänd, Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp.

vateel konvoi saatel "abilaevade" läbiviimist miiniväljadest Roomassaare sadamasse.

Rannakaitsekompanii võitlejate kohalolek oli tingitud "vajadusest kaits- ta sõjalaevade ja nende personali jul- geolekut Roomassaare sadamas".

PXD

Samavõrd oluline kui meremanööv- rid on õppusejärgne analüüs. Selleks kogunesid kõik staapide liikmed ja üksuste juhid ning ohvitserkond kok- kuvõtete tegemiseks. Seal oli igal üksusel vaja anda oma hinnang nii plaanimisele kui ka tegutsemisele. Ja teha ettepanekuid asjade pare- maks korraldamiseks.

Eesti mereväele oli see esmakord- ne suure õppuse plaanimine, milles- se olid kaasatud mitmed üksused

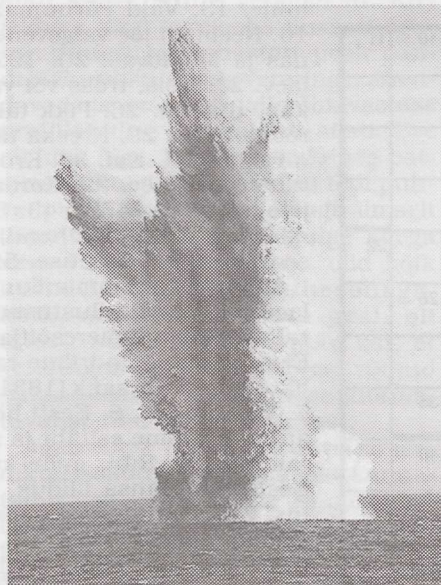
tegutsemiseks nii maal, vees kui ka õhus. Õppuste staap hindas kõige õnnestunumaks tegevust tuukriõn- netuse puhul, manöövreid ja Ranna- kaitsekompanii tegevuse (noorem- leitnant Franek Persidski) integree- rumist kohaliku kaitsepolitsei, piirival- ve ja politseiga. Nagu ikka, on kõige raskem hakkama saada sidepidami- se ja suhtlemisega.

Kahtlemata muutsid mereväeõp- pused natuke ka Kuressaare ja Roo- massaare elu. Nii palju sõjalaevu pole Roomassaare ilmselt ammu nähtud, mis tõi muidugi kaasa roh- kem sevimist kui tavaliselt.

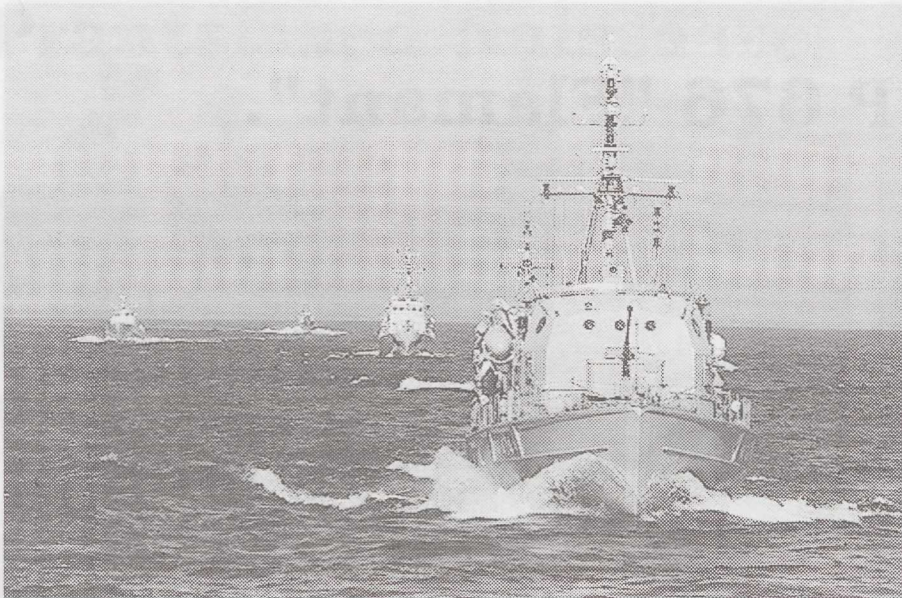
Eriti üllatas harjutus, mida nime- tatakse MIO ja mis tähendab kahtlu- se alla sattunud laeva kontrollimist. Kui piirivalvelaevad tegelesid "Ahtiga", selgus, et peale "narkootikumipaki" on pardal ka "illegaalsed relvad" (mida stsenaariumis kirjas polnud). Seetõttu pidid piirivalvurid võtma karme meet- meid kuni selleni, et "Ahti" arestida ja sadamasse toimetada. Seal muidugi keegi neile selleks puhuks kaikohta polnud plaaninud. Et aga olukord nõu- dis kiiret ja otsustavat tegutsemist, pani sadamakapten Rein Sepp nad ikkagi ära.

Kui 23. septembril kõik laevad sa- damasse tulid, oli see juba päris sõjasadama moodi. Ega muidu sada- madirektor Mati Põld toonitanud, et Roomassaare sadamal on ka riigi- kaitsepolitsei staatus.

Kuressaares käisid Eesti Mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp, Balt- roni komandör (ja õppuste ajal Läti Mereväe ülemaks määratud) mere- väekapten Ilmars Lešinskis, laevade komandörid ja mereväenõunikud tra- ditsioonilistel visiitidel linnavalitsu- ses, piirivalves ja kaitsepolitseis.



Pool tonni 20 meetri sügavu- sest.



Avatud laevade päeval käis sadamas palju rahvast, ainuüksi paari esimese tunniga oli "Lindaul" käinud üle 200 suure ja väikese inimese. Vahepeale mahtus muidugi ka aeg, mil õppuses osalejad Saaremaa pealinnaga tutvuda said.

Õppuste üldjuht, mereväeülem **Jaan Kapp** hindas mereväeõppuse "Amber Sea '99" kordalainuks ja tänas kõiki selle plaanimisest ja läbiviimisest osavõtnuid. Ta kinnitas, et aastatega on paranenud koostöö eri riikide ja eri organisatsioonide mere-meeste vahel, tegutsemine on läinud kindlamaks ja paljude manöövrite läbiviimine on professionaalne. Samas on teha veel suur töö personali väljaõppel, eriti vajab parandamist side. Nii tehnilise poole pealt kui ka inglise keele oskuse poolest.

Baltron, Balti Meredivisjon kui Eesti, Läti ja Leedu alaline miinilaevade üksus on alates tegevusse rakendamisest 1998. aastal arendanud tublisti miinitraalimise oskusi. Saarlased ise muhelesid, et nende sadam oli nii autoriteetselt kontrolli alla võetud, et esmakordselt Roomasaarde tulnud Kaliningradi laev (olevat üldse esimene Vene lipu all olev laev, mis sinna korrigeeritud merekaartidega sisse tulnud), tõsimurelikult pärinud, kas nüüd siin jälle selline karm kord olema hakkab.

Mereväelaste tänu eriti sooja ja sõbraliku vastuvõtu ning heatahtliku suhtumise eest kuulus sadamaametnikele ning ka teistele saarlastele.

Laevad lahkusid laupäeval, 25. septembril, et jätkata tavapärasest teenistust.

Reet Naber

Rene Riisalu fotod

"Suure Tõllu" regati võitsid maavanemad

29. augustil toimus Tallinna lähel Eesti Jahtklubide Liidu korraldusel kolmas "Suure Tõllu" heategevusregatt. Kogu päeva kestnud üritus algas "Optimistide" regatiga umbes 50 jahti osalusel. Suuremaid jahte võistles 11.

Tänavu võitis maavanemate paatkond jahil "Enely" (kapten Andres Laul). Teisena lõpetas ministrite paatkond jahil "Tuulispask" kapten Kalev Vapperi juhtimisel ja kolmandana peaministri paatkond jahil "Merily" kapten Aare Kööbi juhtimisel.

Eelviimasena lõpetanud Riigikogu võistkonnas purjetasid ka Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresden - mõlemad on aastaid seisnud "Suure Tõllu" taastamise eest.

Nagu ikka, avas ja lõpetas regati "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa. Vahepeal aga viidi huvilisi mereväelaevadega reidile jäämurdjat vaatama.



Tüüril peaminister (vasakult teine), sooti hoiab põllumajandusminister (paremalt teine). Regatil käis Madli Vitismann

18.-22. septembrini visiteeris Eestit Prantsuse mereväe

vahilaev P 676 "Flamant".

Selle tellimus anti 1993. a., vette lasti 1995. ja teenistusse asus 1997. a.

Laeva teenistusülesandeks on Biskaia lahes Prantsusmaa suveräänsuse tagamine, baseerub Cherbourg'is. Tal on lisaks puhtsõjalistele ülesannetele täita ka mitmed tsiviiljärelevalve kohustused: kalakaitseeskirjade täitmise jälgimine (välisriikide ja Prantsuse oma laevade poolt), merepääste, keskkonna seisukorra jälgimine (naftareostuse likvideerimiseks on laeval kaks spetsiaalset 7 m³ tanki), rannikukaitse. Inspeksioonidel kasutatavat mootorpaati on võimalik vette lasta ka väikese kiirusega (maksimaalne kiirus on laeval 23 sõlme), selleks on see paigutatud kvarterteki alla veekindlasse sektsiooni.



"Flamant" on tänavu Eestis käinud vaiašlaevadešt kõigē taifapaēvasema varustusega ja hästi projekteeritud, silmas pidades mitte ainult otstarvet, vaid ka esteetilisi väärtusi, spetsialiseeritud sõjalaev. Laev on 314-tonnise veeväljasurvega, 54 m pikk, 10 m lai, süvis 2,45 m. Meeskonnas 3 ohvitseri, 10 allohvitseri, 6 meeskonnaliiget. Relvastuses kaks 12,7 mm kuulipildujat.

Reet Naber

"Open Spirit" korraldati Leedus

Pressiteatest

Leedus 25. augustist 9. septembrini toimunud "Open Spirit '99" on igaaastane paljurahvuseline miinitõrjeoperatsioon ja -õppus programmi PFP raames ("Partnerlus rahu nimel"), mida kavandab ja juhib Saksamaa.

Õppuste üldjuht oli kaptenleitnant P. Lochbaum Saksa Mereväest. Õppuse osas juhtis rahvusvahelise laevadeüksuse tööd BALTRONi staap eesotsas ülema mereväekapten Ilmars Lešinskisega ja

staabiülema vanemleitnant Igor Schvedega.

Tänavune "Open Spirit" oli jätk PFP raames 1996. ja 1997. a. Riia lahes ning 1998. a. Eesti vetes toimunud miinitõrjeoperatsioonidele, mille käigus on identifitseeritud ja klassifitseeritud põhja- ja ankrumiine ning muid lõhkekehi I ja II maailmasõja päevilt. Põhisuundadeks oli koostöö BALTRONiga ja toetus BALTRONile rahvusvahelistes miinioperatsioonides ning ülevaate saamine miinide ja raskerelvastuse ohust kindlates piirkondades.

Osales 10 riiki - Eesti, Belgia, Leedu, Läti, Poola, Prantsusmaa, Rootsi, Saksamaa, Suurbritannia ja Taani.

Õppus koosnes sadamatreeningust, eelplaneerimiskonverentsist ja miiniotsimistreeningust. Külastati Klaipėdat, peeti järeikonverentsi ja puhati.

Eesti poolt osalesid õppuses BALTRONi lipu all 24-liikmelise meeskonnaga mereväelaev "Olev" (komandör leitnant Sten Sepper) ja 20-liikmelise meeskonnaga piirivalvelaev "Kõu" (komandör nooremleitnant Aivar Murikse).

Veebel Merle Lember

Sõjalaevad jälle Pärnus

Ei teagi, mitmendat korda juba oli Pärnu jälle sõjalaevade kogunemise- ja külastuskohaks. Ju me linn neile ikka meeldib. Suvi on ilus olnud, on rahu aeg, ja miks siis mitte lasta komandöridel, madrustel, laevakokkadel ja teistel mõni päevgi rutiinsest mereelust puhata.

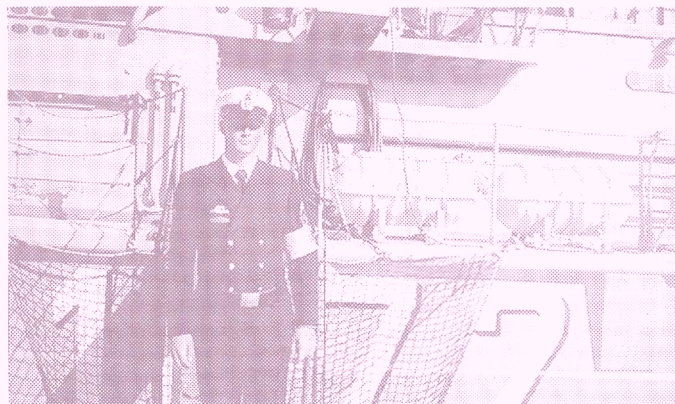
Seekord tulid Eesti, Läti ja Leedu mereväe- ja piirivalvelaevad 18. septembri hommikul kesklinna kaidē äärde; sakslaste *minenjäger* ehk *minikiit*, 42-aastane "Lindau" saabus õhtuks. 20. septembri hommikul aga lahkusid nad kõik õppustele.

Rõõm oli tõdeda, et taanlaste kin- gitud "Ahtil" (tõesti kena, parasjagu väike ja vilgas alus) teenib Pärnu noormees, kel soontes tubli annus kaluriverd. Mereelu noormehele meeldib, ja vanemad võivad sellest aina rõõmu tunda.

Ott Taul



Vaade Eesti, Läti ja Leedu sõjalaevadele kraanaplatvormilt.



Obermaat Mathias viimasena saabunud "Lindault".

Prantslased Naissaarel



Paraadvormis sõjaväelasi kohtab Naissaare sadamakail inglise ja prantsuse sõjalaevade visiitide ajal.



Vabaõhubuss ajab esialgu muigama.



Hardushetk kaugemale põhjamaa väikesaarele maetud kaasmaalasi mälestades.



Naissaare liinilaev "Stefani" ja liinibuss "EPV".

Madli Vitismanni foto

Päikesepaistelisel pühapäevahommikul astus salkkond "Flamanti" ohvitseri ühe madruse ja Prantsuse suursaatkonna töötajate saatel "Ristna" pardale, et viia pärg hukkunud kaasmaalaste hauale Naissaarel.

Ürituseks valmistudes ei leidnud Eesti mereväeohvitserid eesti teatmeteostest viidetki Krimmi sõja ajal Naissaarele maetud prantslastele. Sama vähe teadis asjast ka Prantsuse suursaatkond. EE teatab kuivalt: Krimmi sõja ajal oli saarel 1854–55 suviti Briti-Prantsuse okupatsioon. "Eesti ajalugu. Kronoloogia" lisab, et 1854. aprillis: "Algab Venemaa läänranniku blokaad Inglise ja Prantsuse laevastiku poolt, mis halvab vene väliskaubanduse. ... Vaatamata mereblokaadile jätkub kaubavahetuse peaaükaubandus Rootsiiga..." Ning veel, et aprillist novembrini 1855: "Kestab Läänemaa blokaad Inglismaa ja Prantsusmaa laevade poolt, õitseb randlaste salakaubavedu. ... Otsest sõjategevust Eestis ei toimu."

Eesti Meremuuseumi vanemteadur Ants Pärna üht-teist lisaks siiski leidis:

3. märtsil 1854 ilmusid Naissaare alla estimesed laevad; 4. juulil oli Naissaare all umbes 60 sõjalaeva; 13. juulil vedasid inglased saarele oma skorbuudihaiگرد madrused.

Prantslased olla käitunud agressivselt, võtnud kohalikelt, mida tahtsid.

Inglased maeti Lõunaküla kalmistule. Prantslased olid katoliiklased, nemad maeti Lõunakülast kirdesse jäävatele luidetele.

Viimased laevad lahkusid 5. novembril 1855.

Tänapäeva prantsuse mereväelased vaatasid esmalt muigega sadamakaile vastutulnud "bussi" – lahtist veoautot. Ent siis, kui see traktorihäält tehes liivaseid teid pidi randa viis ning metsavahel tuli müts põlvele võtta ja kummarduda, et mitte okstega pihta saada, oli muie asendunud siira huviga.

Rannakividest, risti ja ankrutega mälestusmärgi on kavandanud ja teostanud Naissaare (uus)asukas Peedo Lehtla, see kujutab päikest, ilmakaari ja eluringi. Pärja aetas kaasmaalaste kalmule "Flamanti" komandör.

Läbisõit metsast ja Lõunakülast ning lühipeatus muuseumi ees – kokku vaid tund – jääb lõunamaa meremeestele kindlasti kauaks meelde.

Madli Vitismann
Rene Riisalu fotod

Lipukirjaks "Hea merepraktika"

Kiirtranspordi- ja kulleriteenused "Lennukile"

25. augustil allkirjastasid kiirtranspordi- ja kullerifirma TNT Eesti ja Kaugpurjetamise Seltsi "Thetis" esindajad, vastavalt Asko Talu ja Tiit Riisalo, Meremuuseumis koostöölepingu, mille alusel TNT Eesti toetab ümbermaailmareisi "Eesti lipp ümber maailma" 100 000 krooniga.

See tähendab tegelikult seda, et TNT aitab välja töötada vajalikku logistilist lahendust. Kuna tal on esindused 200 riigis, võimaldab see rahuldada "Lennuki" meeskonna vajadust transporditeenuste järele ning koos sellega tutvustada Eesti arengut.

"Lennuki" meeskonnaliikmed toonitasid eriti seda, et mida tihedam on side kodumaa, s.t. omaste ning ka nendega, kes "asja" tunnevad, seda kindlam neil reisil on olla. Oluks kordades, kus on vaja muretseda kas mingeid varuosasid, toiduaineid või ravimeid, on kindel ja kiire kohalejõudmine eduka reisi eeldusi. Pealegi, tulemas on jõulud ja laevapereel jääb maha 15 last, kes kõik jõulukinki ootavad. Lisaks sellele loodavad materjale nii meedia kui ka Meremuuseum, kus pannakse välja reisi kajastav stand.

Ürituse avakõne pidas tegelikult Meremuuseumi direktor Urmas Dresden, kes andis lühikese ülevaate ees-timaalaste varasemaist ümbermaailmareisidest. "Lennuki" reisi eesmärkidest ning esimeste proovisõitude kogemustest rääkisid Mart Saarso ja Tiit Riisalo, Asko Talu tutvustas reisi logistilist lahendust.

Ajakirjanike küsimustele vastates toonitas kapten Mart Saarso, et laevapere komplekteerimisel pole olnud eesmärgiks kokku koguda Eesti avamerepurjetamise koondis, vaid hästitöötav meeskond. Ja meresõit oli, on ja jääb riskiga seotud ettevõtmiseks.

Reet Naber

P.S. ETA teatel lisas "Lennuki" kaukasse 50 000 krooni ka "Nordic JetLine".



Leping kirjutatakse alla. Paremtal: Mart Saarso, Asko Talu ja Tiit Riisalo.



"Suure Tõllu" regati ajaks toodi jaht Piritale.

Lugejakiri

Ka enne "Lennuki" meeskonda on meremehi olnud

Minu andmetel sõitis Ahto Valter esimese eestlasena purjejahil ümber maailma. See matk toimus Eesti lipu all, Eestis ehitatud purjekal aastail 1938-1940.

Kui ma 1999. aasta aprillis Ameerikas küsisin Kõu Valterilt, kes on 1939. aastal Tallinna Merekooli kaugsõidukapteni eksamiga lõpetanud mees ja Ahto Valteri vend, kas 30-ndate ja 90-ndate aastate purjejahi sõidud ookeanidel on võrrelda-

vad, siis Kõu ainult naeris. Vendade Kõu, Jarilo, Uku ja Ahto Valteri sõidud väikestel sidevahendite ja muu moodsa tehnikata jahtidel maailmameredel ja ookeanidel jäävad Eestis ületamatuteks.

Kui "Lennuki" mehed oma jahti ristimispidu pidasid, olid soome ümberilmasõitjad juba merel. Eestist Vergi sadamast läksid tänava mai keskel 11,95-meetrise purjejahiga "Iiris" ümbermaa-

ilmaretkele soome pensionärid Pekka ja Riita Kärkkäinen. Olen nendega ühenduses; viimase teate järgi on nad juba Atlandi ookeanil.

Teisi soomlasi - Pirkko Tornat ja Pertti Pulkkineni - tabas aga nende matka lõpus ebaõnn. Viis aastat tagasi alustanud ümberilmasõitjailt rööviti Adeni lahes jaht, purjetajad võeti vangi. Nüüdseks peaksid need soomlased siiski vabad olema.

"Lennuki" meeskond otsis raha, et minna ümberilmareisile. Mina otsin raha, et koostada ja kirjastada raamat ümberilmapurjetajast Ahto Valterist.

Ümbermaailmareisile Eestist

Rannarahvast ja meresõitjaid on alati huvitanud küsimus: "Aga mis on seal silmapiiri taga?" Sellele vastuse otsimine on viinud meid suurte geograafiliste avastuste ja ka ümbermaailmasõitudeni.

Esimese ümbermaailmareisi sooritasid Portugali meresõitja Fernao de Magalhãesi viiest laevast allesjäänud "Victoria" kapten Juan Sebastian Elcano ja tema 18 laevameest.

Esimest Vene ümbermaailmareisi aastail 1803–1806 juhtis Eestist pärit baltisakslane Adam Johann von Krusenstern. Sel retkel osalesid veel ka Eestist pärit baltisakslased mereväehvitserid vennad Otto ja Moritz von Kotzebue ning Fabian Gottlieb von Bellingshausen.

Otto von Kotzebue ise sooritas ümbermaailmareisi aastail 1823–1826. Sel retkel osales Eestist ka Tartu Ülikooli loodusteadlane J. Escholtz.

Fabian von Bellingshausen tegi ümbermaailmareisi aastail 1819–1821.

Ei ole teada, kas neil reisidel, mida juhtisid Eestist pärit meresõitjad, oli meeskonnas ka eesti madruseid. Võimatu see igatahes pole.

19. sajandi lõpu poole hakati sportlikel eesmärkidel ümber maailma sõitma ka purjejahtidega. Esimese-

na purjetas üksinda ümber maailma 1895.–1898. aastal USA mereväekapten Joshua Slocum kalapaadist ümberhitatud 11,2 m pikkusel kahvelpurjedega jahil "Spray". Teine tuntud ümbermaailma üksikpurjetaja oli sir Francis Chichester, kes sooritas oma reisi 1966. aasta 29. augustist kuni 1967. aasta 28. maini.

Eesti tuntuim kaugpurjetaja on Ahto Ruslan Valter (1912–1991), kes aastail 1930–1933 tegi viis reisi üle Atlandi ookeani. Ta tahtis ka ümbermaailmareisi sooritada. 1931. aasta 1. novembril kolmandale reisile asudes tahtis ta maakerale tiiru peale teha. Kuid mitmete asjaolude kokkulangemise tõttu tal see ei õnnestunud.

Koos abikaasa, pisipoja ja üheksaliikmelise meeskonnaga asus Ahto Valter kahemastilisel purjekal "Ahto" USA-st samade mõtetega teele. Teada on, et 1939. aasta juunis jõudis ta Austraaliasse Sidney'sse. Tema edasise reisi kohta andmed puuduvad.

Nüüdisaja tähtsaim sellealane üritus on Whitbreadi ümbermaailmapurjetus. Ainsa eestlasena on sellel Soome jahi "Belmont Finland" meeskonnas osalenud Alar Volmer.

Algav ettevõtmine on aga esimene eesti jahi, eestlastest koosneva meeskonna ja Eesti lipu reis ümber maailma.

Ants Pärna

Eelkäijakommentaar

Olete kodus Rootsis, kas ümbermaailmareis jäi pooleli, Rootsi Rannavalve Ida-piirkonna eruoperatiivjuht ROLF BERGSTRÖM?

Tulime koju oma asju korraldama – üürime maja välja. Jahi jätsime Lõuna-Ameerikasse, paari nädala pärast jätkame sealt.

Meil on fantastilisi elamusi: sõitsime näiteks 8 miili Lõuna-Ameerika indiaanlaste kaanuga! Nii reisides näeb palju ja see on suurepärase puhkus.

Kuid olen näinud ka selliseid inimesi, kes on oma maja maha müünud ja paadi ostnud – merest eriti midagi ei tea, aga muudkui lähevad pikale reisile. Katsun teile meie edaspidiselt teekonnalt sagedamini teateid saata.

Göteborgist Vahemere ja Nordkapi, on käidud ka Ameerikas ja kunagisel asumaal Tobagol. (Nimelt eksisteeris kunagi ammu, pärast Liivi ordu lagunemist 1561. a. novembris viimase ordumeistri Kettleri moodustatud Kuramaa hertsogiriik, millel olid oma asumaadki. – R.N.).

Ka naabrid kavatsevad oma reisi alustada oktoobrist ja nii umbes kahe aasta pärast tagasi jõuda.

Reet Naber

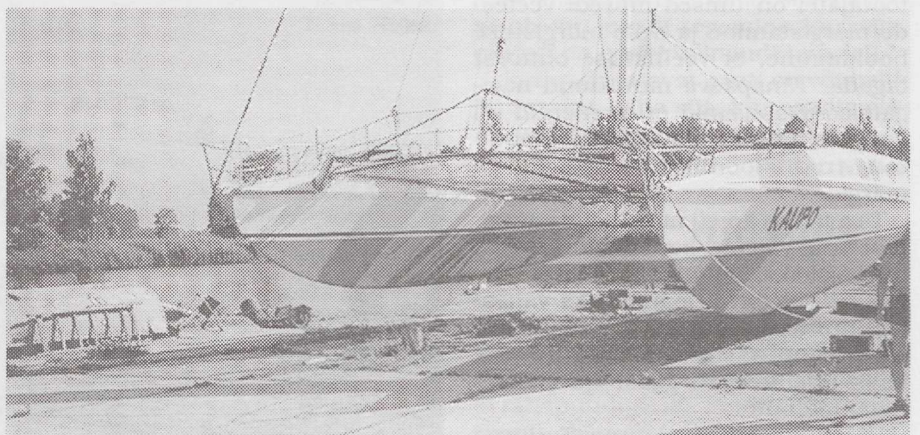
"Kaupo" ümber maailma

Meremuuseumis torkasid silma kaks tõsise merekaru olemisega meest. vaikselt jälgisid nad toimuvat, uurisid ümbritsevat. Kui Mart Saarsõ järsku teatas, et kohal on ka Läti kolleegid, oli asi selge. Olime ju Saaremaal arutanud, kas ja kuidas need naabrid ikka minema hakkavad, ning Mart kiitnud mehi, kes kindlasti olivat siinse regiooni katamaraanide *grand-old-man*id. Jah, kahe nädalaga oli meie jahtkapten muude, tähtsate asjaajamiste kõrval ka lätlaste kontakti leidnud. Nüüd oli au ja rõõm neid meil näha.

Valdis Grenenbergs-Grinbergs ja Aleksander Popov olid meelsasti nõus ka oma tegemistest ja plaanidest rääkima. Nad plaanivad ümbermaailmareisile minna katamaraaniga "Kaupo". See on Läti konstruktori projekti järgi 1978. aastal ehitatud 13,7 m pikk, 8 m lai ja purjepinnaga 140 m². On hea, kiirekäiguline alus, juba hästi järeleproovitud ja teada.

Välja minna kavatsetakse Riiasst ja meie jahi marsruudist erineb nende kava selle võrra, et nad kavatsevad pikemalt järgida USA läänerannikut.

Üks põhjuseid see, et sealt on kergem toiduaineid jms. muretseda. Kipper Valdis muretseb, et neil Lätis pole praegu praktiliselt mingit firmade toetust, rääkimata riigi omast. Reklaami pole nad ka kuigivõrd teinud ning seniste ja ka plaanitava reisi kulud tuleb katta endal ja kahel tuttavalt, kes ainsatena neile sponsoriteks on. "Kaupo" on erajaht. Sellega on mehed teinud mitmeid pikemaid reise,



Lätlased ei lähe kahe jahiga, nad lähevad kahekerelise jahiga.

Foto "Kaupolt"

Käsmu merepäev

28. augustil korraldas Käsmu muuseum järjekordse külakonverentsi-merepäeva.

Külakonverents oli põhiliselt pühen- datud Käsmust pärit merendustege- lase kapten Oskar Tiedemanni (30. VIII 1874 Käsmu - 26. IV 1963 To- ronto) 125. sünniaastapäevale ja si- kaldas lisaks sellele ka mitmeid ette- kandeid, mis puudutasid meie me- renduse tänast olukorda.

Et Oskar Tiedemann oli üks oluli- semaid Eesti riikliku mereametkonna rajajaid ja ülesehitajaid, oli loomu- lik Eesti Veeteede Ameti esindajate arvukas kohalolek ja aktiivne osale- mine. Kaks laeva, "EVA-019" ja "EVA- 320" kaasa arvatud. Kohale olid tulnud ka kapteni sugulased, Soome sõjaväeatasee Kenneth Nyholm, as- jahuvilisi kogunes muuseumituba ti- hedasti täis.

Veeteede ameti peadirektori ase- täitja **Arvo Veskimets** oma sisseju- hatavas sõnavõtus toonitas, et 20. veebruaril 1920 Mereasjanduse Pea- valitsuse ülemaks määratud kapten Tiedemanni võib lugeda Veeteede Ameti esimeseks direktoriks.

Kapteni elust ja tegevusest rääkis **Anto Juske**, kes sõlmis kokku Käs- mu meretraditsioonid, ümbermaail- mapurjetamised ning asjatundjatest meeskonna olulisuse mereasjanduse edendamisel.

Jaan Vali esitas ülevaate Eesti tuletornidest muinsuskaitse vaate- punktist ning Eesti Veeteede Ame- ti ja Norra kolleegide ettepanekul Eesti 30 ajaloolise tuletorni ülevaa- tamise tulemustest. Näiteks Keri tuletorni kordategemiseks (taasta- miseks) läheks vaja ca 10 miljonit krooni.

Veeteede ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja **Vaido Kraav** nentis, et nii Tiedemanni ajal kui ka praegustel töötajatel on ühised mured: veeteede märgistamine ja selle märgistuse hooldamine, et veeliikluse ohutust tagada. Tänapäeva muutunud navi- gatsioonisüsteemid on arenenud nii kaugele, et oma tähtsust on kaota- mas traditsioonilised tuletornid ja märgid.

Ta avaldas ameti nimel täit tunnus- tust Arne Vaigule, kes on teinud tublit tööd ajaloo säilitamisel, hoides korras Käsmu tuletorni, mis on üks vähes- test puittuletornidest, mis veel alles. Käsmu muuseum sai kingituseks kaks tuletatarnat: gaasi- ja elektri- toitl töötnad.

Väikelaevade osakonna Tallinna piirkonna vaneminspektor **Lembit**

Lass selgitas neid põhjusi, miks on vaja korraldada väikelaevade (neid arvatakse Eestis kokku ligi 18 000) ülevaatusi, ja nõudeid, mis esitatakse. Seniste tulemuste põhjal võib öel- da, et väikelaevade tehniline seisu- kord ning päästevahenditega varus- tatus on paremas olukorras merepii- ri piirkonnas, kehvem on siseveeko- gudel.

Konverentsi kokku võttes nentis Arvo Veskimets, et selle üritusega püüti jätkata kapten Tiedemanni ideed, et mereasjanduse edendami- seks tuleb probleeme tutvustada ka kohapeal, teha sellele propagandat. Käsmu varasemat kiiret arengut võib seletada ka sellega, et seal tehti õiged, pikema aja peale mõeldud in- vesteeringud: asutati merekool ja arendati ühistevõtt.

Muuseumi ruumides oli üles seatud kõrvuti piirivalve tegevust puudutava väljapanekuga ka 1998. aasta Lissaboni maailmanäitusel väljas olnud **navigatsioonitulede monitooringusüsteem**. Vaido Kraav selgitas, et tegemist on Ees- ti Veeteede Ameti ja TA Kübernee- tika Instituudi arvutustehnika bü- roo "EKTA" koostööna välja töötatud süsteemiga, mis on samalaadsetest süsteemidest maailmas üks töö- kindlaimaid, võimaldab tagada navi- gatsioonitulede usaldusväärse töö. Selle väljatöötamist alustati 1994. aastal, tuletornides ja -paakides hakati rakendama alates 1997. aastast. 1998. aastast on katsetami- sel poiversioon. Praegu on testimi- sel võimsate tuletornide süsteem, mis võimaldaks ka näiteks Kõpu majaka automaatikale üle viia.

Sellele süsteemile on üle viidud praeguseks üle 100 navigatsioonitu- le, edasine on nüüd aja ja raha küsi- mus. Aga ka veeteede ameti vahen- ded on kärbitud.

Sadamasilla ääres olid kohad sisse võtnud "EVA-019" ja "EVA-320". Me- reuringute talituse juhataja **Jaan Lutt** ja "EVA-320" kapten **Peedu Sammalsoo** sealsamas lahkelt tut- vustamas tööd, mida hüdrograafialae- vaga tehakse. "EVA-320" tuli mõõdu- nud aastal, ja siis oli põhitööks laeva ja seadmete testimine. Laevale on paigutatud hüdrograafiline mõõdis- tussüsteem, mis koosneb üksikutest sõlmedest. Jaan Lutt toonitas, et tarkvara on eestimaine, samuti on peal maailma parim kajalood, mis on välja töötatud koos kohaliku firmaga "Ahero": see tarbib vähe energiat (iga kanali kohta 0,5 W), kuid annb sig- naali, mida on teistest signaalidest kerge eristada. Seadmel on 70-80 cm tagant 11 kanalit, korraga on võima- lik katta ca 10 m² riba. Tänavuseks põhitööks on olnud Väinamere laeva- teede mõõdistamine (ning andmetöö- tus), kogutud andmebaas on vast 50 GB.

(Järgmisel päeval "Suure Tõllu" re- gati ajal tegid mehed jälle tööd: üle- val oli tugijaam ning Tallinna lähel saadi samuti mõõdistusi teha.)

Merepäeva tõsisema poole järel tuli tõsine rahvapidu mere ääres. Muu- sikat tegi piirivalveameti orkester, elurõõmu täis Tamsalu naiskoor **Heidi Mägi** juhatusel pani pealtvaata- jad lustima ja tantsu lööma. Tradit- siooniliselt hea kapsasupp ja suitsu- kala panid näljagi unustama.

Ja Kultuurikapital oli kaante vahe- le aidanud ka asjakohase väljaande, "Käsmu Meremuuseumi Toimetised" nr. 4, kus sees juttu nii kapten Tie- demannist kui ka muudest Käsmu merendusminevikku puudutavatest asjadest.

Reet Naber



"EVA 320" ja "EVA 019" Käsmus silla ääres.

Sõjanäitus muuseumis

1. septembril avati Meremuuseumis näitus “II maailmasõja algus merel.” Näitus märgib 60 aasta möödumist II maailmasõja algusest ning annab ülevaate sõja algperioodi sündmustest Läänemere ja Põhja-Atlandil.

Muuseumi teadusdirektori Jaak Sammeti sõnul on valitud ajavahemik 1939. aasta sügisest kuni 1941. aasta sügiseni. Sellesse perioodi jäävad näiteks nii Eesti saarte vallutamine kui ka sündmused Juminda all. 1941. a. augustis allkirjastatud Atlandi harta käivitas sisulise ühistegevuse merel Hitleri-vastase koalitsioonina, see mõjutas tegelikult ka sõjajärgseid sündmusi.

Eestit hakkas sõda puudutama kohe, kuigi Eesti valitsus kuulutas neutraliteedi välja 1. septembril, sõja esimesel päeval. Märkimisväärne on, et Eesti miiniveeskajat “Suurop” torpedeeris nõukogude allveelaev Tallinna lähistel 19. septembril, seega kaks ja pool nädalat pärast Saksamaa-

Nõukogude Liidu vahelise sõja algust. Eesti siis ju veel vennalike rahvaste perre ei kuulunud; interneeritud Poola allveelaeva “Orzel” põgenemist Tallinnast on nii mõnegi teo ettekäändeks kasutatud. Ja 20. septembril 1939 olid Eesti vetes Nõukogude Liidu hävitajad “Engels”, “Artjom”, “Volodarski”, liider “Minsk” jt. sõjalaevad. Näituse vitriinides võib näha 1939. aasta nõukogude ajalehti, milles kirja pandud tüüpiline “rahuvõitleja” demagoogia. Meelde saab tuletada 23. augusti salaprotokoll ja Müncheni sobingut ning paljusid muidki tolle ajastu dokumente.

Meresõja algust Läänemerele tähistab 1939. a. 1. septembril kell 4.45 alanud Saksa soomuslaeva “Schles-

wig-Holstein” tuli Poola laevastikubaasile Westerplatte poolsaarel. Vastamisi on stendil suuadmiral E. Raeder (Saksamaa merejõudude juhataja) ja admiral R. Carls (Saksamaa sõjalaevastiku juhataja Läänemerele) ning admiral N. Kuznetsov (NSVL Sõjalaevastiku ülemjuhataja) ja viitseedmiral V. Tributs (Punalipulise Balti Laevastiku juhataja), sealsamas nende tegevuse ohvriks langenud laevad.

Fotodel ja makettide abil on võimalus saada ettekujutus tollaegsest sõjalaevadest, ära on toodud Eesti kaubalaevastiku kaotused 1940. a. ja palju muud asjassepuutuvat.

Omaette legendaarset sündmust kajastab naissaalase Erik Schmidt maal “Merisaare” hukkumisest, millega seonduvast on “Meremehes” varemgi juttu olnud. Lisaväärtust annab tollase laskemoona väljapanek ja kesksel kohal laiutav mererelv – miin.

Näitus jääb avatuks 17. oktoobriks.

Reet Naber

Mis seal merepõhjas on?

18. septembril oli Vana Kalasadam äkki tegusaid inimesi täis. Eesti Sukeldujate Liit osales rahvusvahelises merepuhtuse propageerimise programmis Vana Kalasadama akvatooriumi puhastamisega.

Liidu juhatusliige Tõnu Vaus sõnastas tehtu eesmärgi nii: “Meie eesmärgiks on juhtida üldsuse tähelepanu sellele, mil määral on meie merepõhi inimtegevuse tagajärjel reostatud. Meie vabatahtlik sukeldujate ühendus võttis esimeseks objektiks otse kesklinna vahetus läheduses asuva Kalasadama, sest see on praegu nagu eikellegimaa, kus tegutsevad peamiselt vaid asotsiaalid.

Täna tuli kokku üle poolesaja inimese. Sukeldujaid oli kolmkümmend, kes sadama põhja praktiliselt kogu ulatuses üle käisid ning seal leiduvat sodi välja tõid. Meie mõte oli teadvustada, et meie merepõhja puhtuse eest on vaja hoolt kanda ja propageerida loodushoidlikku suhtumist.

Eesti Sukeldujate Liitu kuuluvad sukeldujad vabatahtlikkuse alusel, juhtimine on meil kollegiaalne. Siin on nii ajakirjanikke kui ka direktoreid, meil on koos võimalus kogemusi vahetada ja meeldivas õhkkonnas suhelda.” Aktiivis osalesid ka riigiametnikud: piirivalvekaatri “MP 36” meeskond Reno Rattaseppa juhtimisel.

Prügikonteinerisse kogunes oma poolteist tonni heidist, aga põhja jäi veel küll ja küll. Oli traditsiooniline vana saabas, hulgaliselt raua- jm. sodi, ka pesumasin jms. Politseile pakkus huvi, loodetavasti ka edasist uurimist, kehtiv autonumbrite komplekt (ilma autota).

Oli hästi läbi mõeldud ja korraldatud üritus.

Reet Naber



Kalasadamas jätkus tegevust vees ja maal.

Paadiehitus linnas

Haapsalus, Rannarootsi muuseumi hoovil on tagasihoidlik kuur. Sees aga põnev ettevõtmine: emapuu maas, kaared peal, käib paadiehitus.

Saime jutule ehitajaga. Jorma Friberg viipab käega: ma siitsamast üle vee (s.t. Noarootsist) pärit, esivanemate hulgas eestirootslasi mitmest paigast, nii see paadiehituski ette võetud.

Jorma plaanib valmis ehitada paadi, mille eeskujuks siinkandis varem kasutusel olnud rannapaadid. “Häda on selles, et vanad mehed ehtasid ju oma paadid ilma joonisteta, nii olen rääkinud mitmete vanade paadiehitajatega, et see kõige sobilikum kuhu kätte saada. Raskusi oli ka puidu saamisega, sest see tuleb varem valmis varuda, korralikult kuivatada ja alles siis saab tast asja. Sellepärast võtab mu paadi tegemine ka aega, pealegi on endal õpingudki pooleli.”

Jorma ehitatavat paati on võimalik Haapsalus näha siis, kui paadimeister ise kohal ja tööd teeb.

Reet Naber

“Vega” on töös

Tallinnast 1997. aastal toodud satakorvauskuunarit remonditakse “Vega”-hallis Vanasadamas dokis, kus taastati “Jacobstads Wapen”. “Vega”-ühingu projekt kannatab siiski rahapuuduse all. Puitkera “Vega” valmis algupäraselt Turku laevatehase dokis 1952. aastal.

“Navigator” 1999, nr. 5

Sõdiva maa lipu all

Uuesti kordoni taha

1968. aastal oli mind suunatud teiseks mehaanikuks reisilaevale "M. Uritsky". Laev sõitis kruise piki N. Liidu idarannikut, küllastades suuremaid sadamaid, *portpunkte* ja isegi sellist eksootilist kohta nagu Šikotani saar. See oli üks neist neljast Lõuna-Kuriili saarest, mille venelane Teises maailmasõjas Jaapanilt üle löi ja hiljem oma igipõliseks kuulus.

Lõpuks Vladivostokki tagasi jõudnud, kutsuti mind kaadrite osakonda. Vahepeal oli minu uue mina uut perekonnaelu põhjalikult kontrollitud. Rahule jäädi! Inspektor teatas: "Võta aeg maha, mine puhka pisut! Kui tagasi tuled, on viisaga klaar!"

Kui puhkuselt tagasi jõudsin, pilgutas ta kavalalt silma: "Mine, käi oma Jaapanis ära! Ainult ära kauaks jää, mul on sinu jaoks teine jobi varutud..."

Ta kirjutas mulle suunamise Jaapani vahet sõitvale metsaveolaevale. See seisis Sovetskaja Gavanis dokis ja pidi mõne päeva pärast liinile tagasi pöörduma. Teisel mehaanikul oli kahe aasta puhkus saada ning mina pidin teda asendama.

Artjomis ei olnud lennuilma. Seda ei olnud ilmaste kohaselt ka Habarovskis, kus pidi toimuma ümberistumine. Siiski riskisin suure TU-134-ga välja lennata. Sellele niisugune väike udu ei mõjunud. Habarovskis selgus, et asi on tõsine ja niipea edasi ei saa. Abi tuli, nagu tavaliselt, pisut ootamatu kandi pealt. Reisijate vahel sebis stjuardess, kes *värvas* vabatahtlikke Sovetskaja Gavanisse lendava *metsavahi* peale. Kuigi kohti pidi kümme olema, kogunes vaid seitse vaprast. Stjuardess võttis meid sleppi ja aida! lennuki poole. Nii ütles tema. Meie silm igatahes mingisugust transpordilennukit ei seletanud. Möödusime TU-dest, möödusime IL-idest, möödusime JAK-idest. Lennuvälja territoorium hakkas otsa lõppema, piirdeaed paistis juba. Ja päris selle ääres podises pisike kahetiivaline põrnikas, ise vaprustest värisedes. Selleks ajaks oli meid viis järele jäänud. Pardale tõusis koos minuga kolm reisijat. Pärast selgus, et üks neist oli mu kolleeg ja teine piirivalvur. Lendur vaatas reisijad üle, ütles *pojehhal!* ja roolis lennu-

masina uttu mässitud stardirajale.

Lend kestis päris mitu tundi. Ikka üles ja alla, üles ja alla. Ning kui juba tundus, et lõpp(jaam) on lähedal, kostis raadiost: "Sovetskaja Gavan vastu ei võta! Lennake tagasi!" Selle peale piloot sülitas, keeras raadio kinni ja maandas lennuki. Ega me enne midagi ei näinud, kui valgustatud lennujaamahoone ees, kuhu lennuk välja roolis. Oli õige tegu, sest maandumisrada katkis paks savikiht. Sellest välja rabelda oleks meil käinud üle jõu.

"Arktika" meeskond tundus olevat komplekteeritud Kodusõja veteranidest. Vaat mis tähendas väljend "kodune laev"... Kuid ma ei lasknud end sellest segada. Vaatasin oma valdused üle. Üldjoontes võis rahule jääda.

Laadungi võtsime peale väikesest lahest mõnusa naisenimega Olga. Oli kunagi säärane vürstinna. Metsatõstukid olid jaapani, mehed aga vene omad. Varsti avanes võimalus meeste *klassivahet* võrrelda, sest aeg oli merele minna, ja Kobe ei olnud mägede taga.

Jaapanis tuli meie laeva agent. Enne söögilauda toomist juhutati ta ka WC-sse. Kõik oli nagu korras. Kuid pärast söömise lõpetamist pühkisime meie pabersalvrättidega suud puhtaks, jaapanlane ei teinud seda aga mitte. WC-s olid ju samasugused pabersalvrätid...

Tõstukijuhtide *klassivahe* tuli kohe ilmsiks. *Japsid* žongleerisid palgiga nii nagu ise tahtsid. Venelaste töövõtetest jäi aga mulje, nagu oleks talupoeg hanguga sõnikut tõstnud. Otsekui Eestis lähiminevikust tuntud karikatuuril "Sit-ta kah!"

Ühel tõstukil lõhkes õhukumm. Juht hüppas kabiinist välja, hüüdis vahimadrusele: *russ, vremja!* ja läks helistama. Tagasi tulnud, andis ta rattamutrid vabaks ja tõstis vigase ratta *käppade* abil kõrgemale. Alles siis pani suitsu ette ja jäi ootama. Varsti veeres vaikselt kohale miniroller hüigelsuurena näiva rattaga. Esmapilgul tundus see mehe seljas olevat. Siiski oli sel spetsiaalne alusraam täiesti olemas.

Mehed vahetasid rattad omavahel, ja roller sõitis minema. Tõstukijuht keeras mutrid kinni ja laskis *käpad* alla. Seejärel hüüdis madru-

sele: *russ, vremja!* ja jätkas tööd. Aega oli kogu operatsiooni peale kulunud kümme minutit. Venemaal läks sama asja peale mõnikord pool, teinekord terve vahetus, kuidas kunagi.

Tokio, Kobe, Osaka, Toyama ja veel paar-kolm väiksemat sadamat – kõikjal võeti meid eht-jaapanliku külalislahkusega vastu. Maailmas valitses üleüldine *sula* ja seda oli kõiges tunda. Jaapanlastega suhtlemisel ei olnud mingeid keeleraskusi. Neil aegadel ei osanud nad küll veel inglise keelt, kuid väga paljud valdasid suhtlemiseks vajalikul tasemel vene keelt. *Kvantungi poisid* olid seda õppinud Artjomi söekaevandustes, noorematele aga õpetati koolis ja TV-s. Õppimise peale olid Nipponi pojad mihklid. Juba vilksatas TV ekraanil aga ka inglise keele tund.

Juudipoes kutsuti meid lahkelt tagaruumi tatami peale saket maitsma. Sake ei ole riisiviin, nagu meil kombeks seda kutsuda. Sake on riisist aetud küll, kuid oma olemuselt õnnestunud kuiv vein. Ent oli olemas spetsiaalselt venelaste tarbeks valmistatud kuuekümnepäevane riisiviin. Seda jaapanlased ise ei joonud, vaid jälgisid õlgu väristades, kuidas meie seda tegime. Eks ta üks ränk jook oli küll. Siiski peab ütleva, et N. Liidus käibel olnud "Solntsedari" vastu ei saanud seegi...

Silmale eriti meelepärane oli värviteleviioon, mis Liidus olematu, Jaapanis siis aga juba argipäine asi. Saatus oli mulle valmis seadnud tõelise maiuspala, sest Tokios toimus Cassius Clay, nüüd Mohhammad Ali, tiitlimatš valitseva raskekaalu maailmameistri Joe Fraseriga. Matš kanti teles otse üle, ja me saime kahe suure võitlust algusest lõpuni näha. Kuigi Ali kaotas, oli tema stiili meeldivam vaadata.

Sellesse ajavahemikku jäi ka üks vähestest Jaapanis juhtunud ära-kargamistest. See oli väga omapärane lugu, sest praktiliselt kirjaoskamatu kütja võttis oma tiiva alla Vatikan...

Ühel päeval aga astus pardale puhkuselt tagasi jõudnud mehaanik. Minu Jaapani-epopöa lõppes, et teise kandi pealt alata.

(Järgneb)
Arvo Uuk

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

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

PAREMALE: 1. Batüaal. 8. Wulf. 12. Abaka. 13. Naagel. 14. Tits. 15. Sg. 16. Mt. 17. III. 18. Omavalitsus. 21. Pere. 22. Kingake. 24. Ohimudel. 25. Mol. 26. Rhea. 28. Jae. 30. Lohi. 31. Targu. 33. "Arbati ..." 35. Õngeliin. 37. LBN. 39. Pianist. 40. Aare. 42. Ismene. 43. "Uinuv ..." 45. Mate. 46. Diena.

ALLA: 1. Batoport. 2. Abimehhanism. 3. Tari. 4. Üks. 5. Aasakujuline. 6. Anglid. 7. Lamineeritud. 8. Watt. 9. UGI. 10. Leiukoht. 11. Fliseliin. 19. Vema. 20. Samoalane. 23. GII. 27. Ergama. 29. Aa. 32. Genet. 34. BNA. 35. Õpi! 36. Ise. 38. Brun. 41. EVA. 44. II.

KUKU

Tallinnas 100,7 MHz
Järvemaal 100,5 MHz
Mulgemaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niitväljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND

Eesti
Meremuuseum
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost

Näitus

"Teise Maailmasõja algus merel"

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

Aurik-jäämurdja
"Suur Tõll"

Linnahalli sadamas
avatud K - P kell 10 - 18
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

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



Laev-restoran

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

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

Tel 6411155, Fax 6318444

"Meremehe" mõistatus

Mis ametkonnast on jutt?

Tanker teatas raadio teel inglise keeles: "Mul on blackout."
"Okey, head reisi!" vastas raadiohäääl samuti inglise keeles.

Pärast seda, kui sadamasse sisenev ja sealt väljuv laev olid omavahel kokku leppinud, milliste parrastega lahknevad, sekkus raadiohäääl ja ütles, et tuleb teha vastupidi.

Juhtinud udus kõik laevad üksteise lähedale, teatas raadiohäääl: "Nüüd on teie vahet vähem kui müli, vaadake ise, kuidas hakkama saate."

29. septembril seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kes meil käivad

Vanasadamas

"Muuga" (Eesti) – laadib konteinereid

Muuga sadamas

"Greitharmoy" (Panama) – laadib väetist
"Fiquour" (Libeeria) – laadib naftat
"Flasnichkov" (Vene) – lossib vilja
"Proliv Diany" (Vene) – lossib külmutatud liha
"Macado" (Norra) – lossib vilja
"Somovskij-53" (Vene) – laadib puitu
"Blue Star" (Malta) – laadib väetist

"Baltiskij-38" (St. Vincent ja Grenadiinid) –
laadib väetist

"Milatimber" (Eesti) – laadib puitu

Paljassaare sadamas

"Lizrix" (Bahama) – laadib puitu
"Sagita" (Antigua) – lossib linnaseid

Paldiski Lõunasadamas

"Emma" (Vene) – laadib vanarauda

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
29. septembril

Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" – teel São Francisco do
Sulist Brake'i

"KRISTJAN PALUSALU" – Madrases

"GUSTAV SULE" – teel Yantaist Newarki

"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel
Algecirasest Georgetowni

"HAAPSALU" – teel Helsinkist Riiga

"VILJANDI" – teel Puerto Platast San Juani

"RAKVERE" – teel Kielist Århusi

"NARVA" – teel Veracruzist Mobilesse

"VALGA" – teel Peterburist Canaverali

"SAKALA" – Ghentis

"HARJUMAA"/"DIDON" – Cartagenas

"KUIVASTU" – Rouenis

"VALKLA" – Villagarcias

"VIIDU" – Doulas

"LARISSA"/"PIHTLA" – teel Rouenist
Libreville'i

"NAISSAAR" – Ferrolis

"VAINDLO" – Bejaias

"KASSARI" – teel Mersinist Dieppe'i

"MUHU" – teel Achladist Corkisse

"ABRUKA" – teel Sfaxist Pasajesi

"VILSANDI" – teel Riiast Bilbaosse

"SOODLA" – teel Riiast Marseille'sse

"KLOOGA" – teel Berdjanskist Ida-
Inglismaale

"MUUGA" – Vanasadamas

"VIRTU" – teel Tallinnast Felixstowe'sse

"KALANA" – teel Tallinnast
Bremerhavenisse

"KURKSE" – Antwerpenis

"DIRHAMI" – teel Antwerpenist Helsinkisse

"KAPTEN KONGA" – teel Peterburist
Bremenisse

"KAPTEN VOOLENS" – Riias

"MEHAANIK KRULL" – teel Corkist
Läänemerele

"LEHOLA" – teel Setest Tunisesse

"LEMBITU" – Southamptonis

"VARBOLA" – Tallinna reidil

"CALIBUR" – teel Åbenråst Kieli

"TRANSESTONIA" – teel Tallinnast
Läänemerele

"TRANSBALTICA" – Helsinkis

"NEPTUNIA" – teel Tallinnast Helsinkisse

"DONATA" – teel Rostockist Helsinkisse