

NR 1 2018 (299)

# MEEREMEE

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEDE AMETI  
TEATAJA

NR 1/4 (110) 2018





Ajakiri Meremees on Eesti Mereakadeemia ja merendusorganisatsioonide toel ilmuv ajakiri.



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA



TALLINNA  SADAM  
Heade sõnumite sadam



SILPORT  
Port of Sillamäe



Saaremaa vald



**SRC**

Marine  
Offshore  
Industry

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



**EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT**  
Association Of Estonian Deck Officers

# MEREMEEZ

Meremees on Eesti merendusajakiri, mida antakse välja 1989. aastast alates. Ajakiri Meremees ilmub Eesti Mereakadeemia ja merendusorganisatsioonide toel.

## AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia  
Aadress: Kopli 101, Tallinn 11712  
Trükikoda: Auratrükk

Kaanefoto: Vanem kui 100 aastat – Eesti Mereakadeemia hoone hoovipoolne fassaad.  
Foto autor: Tauri Roosipuu

Artiklites toodud andmete õigsuse eest vastutab artikli autor.

Eesti Mereakadeemia ei vastuta vigade eest avaldatud reklaamides.

Meremehes avaldatud tekstide ja fotode mujal avaldamine on võimalik autori ja toimetuse loal.

## TOIMETUS

Toimetajad: Madli Vitismann  
([meremees@online.ee](mailto:meremees@online.ee)),  
Tauri Roosipuu  
([tauri.roosipuu@ttu.ee](mailto:tauri.roosipuu@ttu.ee))  
Kujundaja: p<sup>2</sup>

## KONTAKT

✉ [meremees@ttu.ee](mailto:meremees@ttu.ee)



[www.ttu.ee/mereakadeemia/meremees/](http://www.ttu.ee/mereakadeemia/meremees/)



[www.facebook.com/ajakirimeremees/](https://www.facebook.com/ajakirimeremees/)



ISSN 2504-7345

# Sisukord

|   |    |
|---|----|
| XXI sajandi laevad  | 4  |
| Rekordarv laevareisijaid Tallinnas                              | 7  |
| Siseriiklikel laevaliinidel oli üle 2 miljoni reisija           | 8  |
| Kaubasadamad rivistuvad ümber                                   | 9  |
| Sadamatasude ülesehitus ja rakendus Läänemere sadamais          | 10 |
| Merenduspoliitika rakenduskava on valmis                        | 12 |
| Porvoo lähistel uppus lootsikaater                              | 14 |
| Eesti lootsikaatrid on teisest tehasest                         | 16 |
| Eesti Meremeeste Liit   | 17 |
| TTÜ Eesti Mereakadeemia teenetemärgi kavaler on Ringo Liepkaļns | 18 |
| Kuressaares on Meremajanduse keskus                             | 18 |
| Ränduri kodusadam   | 19 |
| Esimene reis heeringapüügilaevaga Atlandile                     | 20 |
| Ühel nädalavahetusel merekeele nõukojas                         | 22 |
| Talutarest uhke kellatorniga lossi                              | 24 |
| Sada laeva sajal aastal   | 26 |
| Raamatuveerg  | 27 |
| Merendusuudised   | 28 |
| Laevandusuudiseid välismaalt                                    | 30 |
| Veeteede Ameti Teataja  | 31 |
| Veeteede Ametisse saabunud IMO ringkirjad                       | 46 |
| Merekeele nõukoda 45  | 47 |
| Uued laevad   | 48 |

## LEVITAMINE

Alates 2017. aastast levitatakse ajakirja Meremees ja Veeteede Ameti Teataja veebi- ja paberversioone koos.

Ajakirju on võimalik lugeda TASUTA veebis:  
[www.issuu.com/ajakirimeremees](http://www.issuu.com/ajakirimeremees)

Ajakirjade paberversiooni saab endale koju tellida Omniva vahendusel: [eservice.omniva.eu/epit/ui/periodics/ajakiri/AJA69859](https://eservice.omniva.eu/epit/ui/periodics/ajakiri/AJA69859)  
Ajakiri ilmub neli korda aastas, aastatellimuse hind on 10 €.

# XXI sajandi laevad



„Superfast VIII“ Tallinna lähel, juuni 2007.

Tekst: Madli Vitismann

**T**allink müüs mullu detsembris kiired parvlaevad „Superfast VII“ ja „Superfast VIII“. Meenutame neid laevu „Megastari“ kapteni Raul Metsheina, kes töötas „Superfast VII“ kogu selle laeva Eesti lipu all sõitmise aja.

„Superfastide“ seeria kaks esimest laeva valmisid 1995. aastal ja möödunud sajandi lõpuaastail sõitsid Kreeka laevaomanikul Superfast Ferries juba kuus laeva kolmel liinil Itaalia ja Kreeka vahet. Neli järgmist laeva olid kavandatud Läänemerele ja projekteeriti jääklassiga 1A Super. Need Kieli laevatehases Howaldtswerke-Deutsche Werft AG ehitatud laevad olid 203,3 m pikad ja 25 m laiad kogumahutavusega 30 285 ning mahutasid 1920 rajameetrit lasti ja 626 reisijat 179 kajutis.

Neli peamasinat koguvõimsusega 46 000 kW võimaldasid kesk-

mist kiirust 28,5 sõlme, millest igapäevaseks sõidukiiruseks jäi 27 sõlme. Hea manööverdusvõime tagasid kaks võõri- ja üks ahtripõtkur. Laeva projekteerimisel peeti silmas sedagi, et reisijaruumidesse 7. tekil ja kajuteisse 8. tekil jõuaks võimalikult vähe müra ja vibratsiooni.

## Kiire, suur ja tõhus

Sajandi algul teatas Attica kontserni kuuluv Superfast Ferries, et kaks laeva hakkavad Rostocki sõitma Hankost ja kaks Södertäljest. Hanko-Rostocki liinil alustasidki „Superfast VII“ mais ja „Superfast VIII“ juulis 2001. Nende laevade kiirus võimaldas ööpäevaga üle Läänemere jõuda ning pakkuda kummastki sadamast 6 väljumist nädalas. 2002. aastal valminud „Superfast IX“ ja „Superfast X“ võimaldasid väljumist Södertäljest iga päev. Nii osutus võimalikuks pidada kahe laevaga liini, mille pidanuks muidu olema neli

tavakiirusega laeva, et tagada väljumine iga päev. Samal aastal valmisid veel „Superfast XI“ ja „Superfast XII“, mis hakkasid sõitma Šotimaa ja Belgia vahet.

Ajakirjandus kiitis, et Läänemerele on tulnud 21. sajandi laevatuüp: kiire, suur ja tõhus. Lossimine-lastimine kahelt tekilt võimaldas sadamas piirduda paari tunniga ja pakku kanda nii tihedat sõiduplaani, et laevad olidki kogu aeg merel.

## Läks hästi ja ka halvasti

Siiski pidi Kreeka omanike plaanides olema valearvestusi, sest veebruaris 2002 alustatud Rootsi-Saksamaa liin lõpetas juba mõne kuu pärast, kevadel enne turismihooaja algust, ja „Superfast X“ saadeti Šotimaa-Belgia liinile. „Superfast VII“ ja „Superfast VIII“ jätkasid Hanko-liinil ning vahel käis neil abiks ka „Superfast IX“.

Hanko-liinil läks hästi, näiteks 2004. aastal veeti 180 000 reisijat ja 50 000 kaubaühikut, seejuures olivat 70% juhiga veoautodest Soome-Saksamaa liinidel sõitnud just „Superfastiga“. 2005. aastal pakuti kolme laevaga kummastki sadamast 9 väljumist nädalas. Ent järgmisel aastal pani Superfast Ferries need kolm Läänemere-laeva müüki.

## Eesti lipu all

Aprillis 2006 võttis uus omanik Tallink Grupp laevad üle. Hanko-Rostocki liinile lisandus Paldiski sadam, mis sai ka laevade kodusadamaks. Eesti lipu heiskas „Superfast



„Superfast VII“ lahkub Vanasadamast, aprill 2007. FOTOD Madli Vitismann



VII-l<sup>1</sup> kapten Tiit Juursalu. Teises vahetuses töötas kapten **Raul Metshein** kuni 31. detsembrini 2010.

### Kuidas teile see laev meeldis, „Superfast VII“ toonane kapten Raul Metshein?

Väga head laevad olid. Kvaliteetne ehitus, Saksamaal tehtud. Kiired. Töökindlad. Ei mäleta, et oleks olnud tüüppuudusi või tehnilisi probleeme. Tip-top laevad olid.

Paldiski oli meie liinil algusest peale, aga see ei õigustanud ennast kauba vähesuse ja liigse ajakulu tõttu ning jäeti hiljem vahele. Algul oli ka meeskonnavahetus Paldiskis.

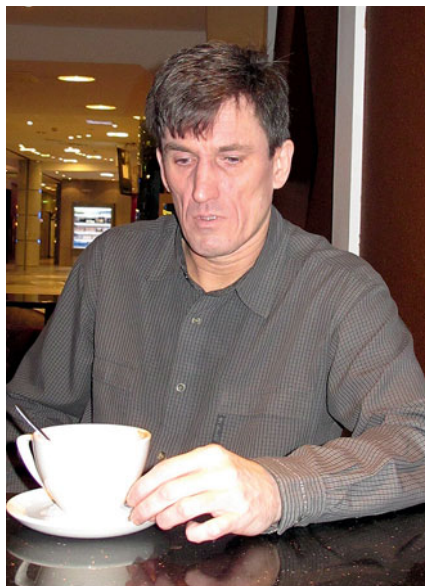
### Kas teiegi laev sattus algul Soome ametiühingu boikoti alla?

Oli jah. Meil ei võetud treilereid Hankos maha, seejärel võeti need maha Paldiskis. Neile ei meeldinud, et jätkame Eesti lipu all madalamate palkadega samal liinil. Oli vaidlus, kas on või ei ole sama liin. Tallink leidis, et lisaks ka Paldiskit külastav laev ei ole enam samal liinil, aga Soome ametiühinguid see ei huvitanud ja nad ei olnud sellega rahul. Lõpuks jõuti läbirääkimistega kokkuleppele.

### Kas oligi nii, et Soome ametiühingu nõudmisi täites sai „Superfastidel“ kaks korda suuremat palka kui teistel Tallinki laevadel?

Võib-olla reakosseisul oli tõesti palk kaks korda suurem, kaptenil nii suurt vahet küll ei olnud. Laevaperes oli 57 liiget – teenindavat personali oli üsna vähe, kuna reisijaid oli suhteliselt vähe. Suvel olid autoturistid, kes Saksamaalt Soome tulid, aga laev päris täis ei olnud. Kauba poolelt oli algul väga hea. Laev oli täis, treilereid oli üsna palju, samuti sõideti autosuvilatega. Võis olla isegi pooleks, et soomlased Saksamaale ja sakslased Soome. Liin oli esimese viie aastaga juba sisse sõidetud, meil oli sellevõrra kergem.

Eks talvel oli reisijaid vähem, kaubaga nii suurt vahet polnud. Hankost tuli algul kaupa ikka päris täis. Ma ei mäleta, et oleks ülatekil joosta saanud. Hiljem Helsingist väljudes sai, kui paar rada tühjaks jäi. Kui laev sõidab, siis teenib raha, kai ää-



Kapten Raul Metshein.

res seistes ei teeni. Meie sõiduplaan oli hõredam kui eelmistel omanikel, need sõitsid kolme laevaga kogu aeg täiskäigul. Me saime veidi väiksema kiirusega sõita. Hommikul tulime Hankosse ja õhtul läksime.

### Mis võis põhjustada lasti vähenemist?

Kui me osaliselt ka tänu ametiühingu vastutegevusele Soomes sadamat vahetasime. Kompanii arvas, et reisijate arvu saab suurendada, kui väljuda Hanko asemel Helsingist. Siis jäi kaupa vähemaks, aga reisijate arv ka nii palju ei suurenenud. Lõpuks väljusime uuest Vuosaari kaubasadamast. Helsingi linn ei olnud rahul, et nii palju veoautosid koguneb Läänasadamasse, mis peaks olema peajasjalikult reisisadam. Läänasadamast tegime ka vahepeal päeva jooksul Helsingi-Tallinna reisi, nii et laev oli kogu aeg töös ega seisnud päev läbi Helsingis. Kardan, et peamiselt mõjus siiski see, et Helsingi poolt ei suudetud tagada nii suurt täituvust kaubaga, kui oleks vaja olnud. Ju siis ei olnud majanduslikult tasuv, et otsustati ära lõpetada.

### Aga kütusekulu? Kas see oligi põhjus, miks laevad liinilt lahkusid?

Selge see, et kütusekulu pikal liinil on laevaomanikule suurim kuluallikas palkade kõrval.

### See olevat tänapäevane laeva-

## Laevaomaniku kommentaar

**Tarvi-Carlos Tuulik**,  
HT Laevateenindus OÜ  
juhatuse liige

Tallinna-Helsingi liinile on Tallink oma unikaalsele opererimiskogemusele toetudes töötanud välja liinile sobiva ja efektiivse *Shuttle*-laevatüübi<sup>1</sup>, mida on hiljem ka konkurendid kasutanud ning toonud liinile „Viking XPRSi“ ja „Finlandia“.

*Shuttle*-klass on Tallinna-Helsingi liinile kõige paremini sobiv laevatüüp: need laevad on aastaringse võimekusega, oluliselt vastupidavamad erinevatele ilmastikuoludele (puudub laine-kõrguse piirang, neil on kõrgeim jääklass) ja kiired. *Shuttle*-tüübi sobivust kinnitab reisijate arv. Kümne aastaga on *Shuttle*-klassi laevade reisijate arv suurenenud kaks korda – 2,58 miljonilt ligi 5,1 miljonini.

*Superfast*-laevatüüp disainiti ja ehitati veokite veoks pike-mail laevaliinidel Vahemere eeskujul, kus enamikul juhtumel puudub maanteetranspordi alternatiiv. Läänemere kaju arvestades ei ole kiirete laevadega veokite vedu pika vahe- maa taga kõrgete laevakütuse hindade tõttu maanteetranspordi kõrval konkurentsivõimeline.

<sup>1</sup> Merekeele nõukoda andis möödunud aastal soovitusel kasutada laevade tehniliste omaduste väljendamiseks termineid „kiire parvlaev“ või „kiire laev“ ning tööpõhimõtte selgitamiseks terminit „süstiklaev“ kaubamärgi Tallink Shuttle tõlkena. (Toim.)

### tüüp: kiire, suur ja tõhus. Oli ju kiire ja suur, kas polnud siis tõhus?

Oli kiire ja oli suur, tõhusus on olnud laeva efektiivsusest ja kütusehinnast.

### Nii et võtmeküsimus on kütusehind?

Seda küll, jah. Ja üks kaubalepingud ka – kui pikaks ajaks saab kaubavoo endale.

### Soome ja Saksamaa vahet peaks küllalt kaupu sõitma, kas sellel kaubal ei ole kiiret?

Võib-olla kaubasaatjal ei ole vajadust kiiruse eest maksta. Kui kaup läheb tavalise kaubalaevaga ja jõuab kohale 10 tundi hiljem kui meiega, siis pole kiirusel võib-olla tähtsust. Saksamaa poolt tulid külmutusautoga Hollandi lilled, eks neil oli kiire.

Kaupa kindlasti liigub sõltuvalt sellest, mida Soome ekspordib ja impordib. Kui Soome paberit välja veab, siis usun, et paberil tõesti ei ole kiiret ja see sõidab tavalise kaubalaevaga 15 sõlmega. Oleneb nõudluse ja pakumise suhtest ja majanduslikust tasuvusest.

### Polegi kiirust tarvis

Eesti sai Schengeni alasse 2007. aasta lõpuks ja ilmselt kadus üks laevaga Saksamaale sõitmise põhjusi – et vältida Leedu-Poola piiri. „Superfast IX“ renditi 2008. aastal Kanadasse ja kannab nime „Atlantic Vision“.

Talvel 2010/2011 seisis „Superfast VII“ ja „Superfast VIII“ Paljassaaresadamas ja renditi kevadel Stena Line'ile. Aasta lõpus müüski Tallink need kaks laeva ära.

**Praegu sõidavad „Stena Superfast VII“ ja „Stena Superfast VIII“ liiri mere liinidel ja nende maksimumkiirus on 21 sõlme. Kas teate, et teie laev polegi enam kiire?**

**Raul Metshein:** Stena Line pani kohe laevale uued sõukruvid ja plaaniski kahe masinaga sõitu nelja asemel. Oleneb liinist, kuidas neil vajadus on.

**Kuidas saab seal autokohti – näidatud on sõiduautode arv – palju rohkem olla?**

Huvitav, sest Stena Line ehitas autoteki kõrgemaks – seal on teistsugune veoautode standard. Ma saan aru, et laevad ehitati ümber ikka kauba vedamiseks.

Võib-olla see suur sõiduautode arv on kodulehel selleks, et sel viisil on lihtsam tavainimesele selgitada, mida tähendab 1920 rajameetrit ja laeva täituvus.

**Kas Saksamaale ei tasugi tänapäeval laevaga sõita?**

Eestist vaevalt, maad mööda on kergem. Ent Finnlines sõidab Soomest endistviisi.



Tallinki laevad Vanasadamas - „Superfast IX“, „Romantika“ ja „Star“, september 2007. FOTO Madli Vitismann

Samal ajal tulid Tallinna-Helsingi liinile sama tüüpi laevad. Esimese kiire parvlaevana „Star“ 2007. aastal, aasta pärast „Viking XPRS“ ja „Superstar“, hiljem „Finlandia“ ja viimasena uue põlvkonna laev „Megastar“.

**Praegu sõidavadki Tallinna-Helsingi liinil parvlaevad, mille kiirus on üle 25 sõlme, aga „Superfastid“ ei leia kasutust. Kas vahe oleneb liini pikkusest või reisija kohtade arvust?**

Praegu kasvab Tallinna-Helsingi liinil reisijate arv pidevalt, rahvas ei viitsi enam kolm tundi sõita. Kaks ja pool või ainult kaks tundi on juba justkui normiks saanud. Sellel liinil peaksid küll need kiired laevad end õigustama. Meie prioriteet on inimene, mitte kaup.

Veoautojuhil võib-olla pole suurt vahet, kas ülesõit kestab kolm tundi või kaks, aga inimeste liikumine kasvab pidevalt ja neile on pool tundi või 15 minutit oluline.

**Kiired parvlaevad laevatüübi asendasid kiiresti selle parve kiirleavu, mis samal liinil sõitsid. Kas tähtsam kui kiirleavaga võidetud pool tundi on kindlus, et laev aasta ringi iga päev väljub?**


Olen ka „Tallink Autoexpressil“ töötanud. Loomulikult, kui sügisel tormiga reisid ära jäävad ja inimesed ei saa oma plaanidest kinni pida, siis ostavad nad järgmine kord pileti pigem suurele laevale. Sõidab

küll veidi kauem, aga inimene jõuab kohale selleks ajaks, mis ta on plaaninud. Kiirleavadel oli teema ka diiselkütuse hind, kui teised sõitsid masuudiga. Viking Line üritas uuesti vana kiirleavaga, aga ei tasu vist ära.

**Kas võib öelda, et laevatüübi on kiiretel parvlaevadel oma koht?**

Veoaute arv kasvab Tallinna-Helsingi liinil pidevalt. Meil oli algul viis reisi, siis tehti kuus reisi ööpäevas ja nüüd sõidame peaaegu vahetpidamata. Aasta algusest poole märtsini on teisipäeviti natuke hingetõmbeaega. Ma usun, et „Megastar“ õigustab end hästi. Kompanii arvestuse kohaselt on kütusekulu sama mis „Staril“, kuigi meie laev on kolmandiku võrra suurem – on nii efektiivsena projekteeritud. Usun, et maagaasi kasutamisel on küll perspektiivi.

**Kas üks „Megastari“ mugavusi – tugitoolid elektrikontaktidega – on populaarne?**

See on ajaga kaasa minek. Inimene peab juba normaalseks, et ta pääseb 24 tundi ööpäevas internetti ja kui aku kaht tundi vastu ei pea, siis on see traagiline. Nägime „Supertaril“, et esimesena laeva pääsenud istusid kuhugi põrandale kontakti ligi – said oma telefoni elutähtsasse vooluvõrku. „Megastaril“ on kontaktid ka kohvikus laua all ja ühes baaris saab panna telefoni kappi laadima. 



# Rekordarv laeva- reisijaid Tallinnas

Tekst: Madli Vitismann

**T**allinna reisisadamates on viimasel kümnel aastal reisijate arv järjest suurenenud, mullu jõuti ligi 10,7 miljonini. 10 miljoni reisija piir ületati 2015. aastal, 9 miljoni piir ületati kõigest kolm aastat varem. Kaheksa miljonini oli jõutud 2010. aastal.

## Tallinna-Helsingi liin suurim

Aasta lõpuks oli ASi Tallinna Sadam sadamates käinud 10 560 112 reisijat, kümme aastat tagasi oli see arv olnud 6,5 miljonit. Kõigil kolmel suvekuul on Vanasadamat külastanud üle miljoni reisija ja ka mais olnud ligi miljon.

Tallinna-Helsingi liinil sõitis kõigil laevakompaniidel kokku 9,96 miljonit reisijat. Kõige rohkem oli neid kolme laevaga Tallinkil – 6 miljonit, mistõttu sel reederil on ootuspäraselt suurim turuosa sel liinil, 56%. Seevastu Lindaliini ASi turuosa on vähenenud 1,4%ni – mullu sõitis sel firmal vaid üks laev.

Populaarseim laev on ligi 2 miljoni reisijaga olnud „Megastar“, millel on lisaks suurusele ka uudsuse võlu. (Tänavu 29. jaanuariks ehk liinile tuleku aastapäevaks oli „Megastariga“ sõitnud üle 2 miljoni reisija.) Seni populaarseim „Viking XPRS“ on jäänud teisele kohale. Kolmas on „Star“ ja neljas „Finlandia“. Need kõik on kiired parvlaevad. Ootuspäraselt eelistavad reisijad parajalt kiiret sõi-

tu sellise laevaga, mis iga päev väljub ja kindlasti sõiduplaanist kinni peab.

## Pikemal liinidel aeglasem kasv

Tallinnast Stockholmi sõitjate arv on seni lähenenud miljonile ja jõudiski mullu 1,03 miljonini. Ka sel liinil on suurim Tallink, ent lisaks sõidutas ka DFDS Paldiski Põhjasadamast Kapellskäri üle 105 000 reisija. Peterburi-liinil on olnud 83 400 reisijat, kuid „Princess Anastasia“ kahel talvekuul ei sõitnud.

311 korda Vanasadamat ja 5 korda Saaremaa Sadamat külastanud 70 kruisilaeva töid Eestiga tutvuma kokku üle 600 000 turisti. Vähe sellest, et see arv on rekordiline, ei ole kunagi varem nii palju turiste käinud juulis – mullu üle 150 000 – ja augustis, kui turiste oli üle 142 000. Kõige rohkem, 40 korda saatis oma laevad Tallinna Aida Cruises.


## Naaberpealinnades

Reisijate arv suureneb nii Helsingis kui ka Stockholmis. Teisiti polegi võimalik, kui sealsete reisijate hulgas on ka need, kes Tallinnast sinna sõidavad. Helsingis oli 12,3 miljonit reisijat, kellest ligi kolmveerand sõitis Tallinna-liinil. Sealt sõidab iga päev neli laeva Stockholmi, mistõttu Helsingi-Stockholmi liinil on sõitjaid 2,3 miljonit – üle kahe korra rohkem kui kahe laevaga Tallinna-Stockholmi liinil. Seevastu kruisituristide arv 478 000 on Helsingis tublisti suurem

kui tunamullu, aga siiski väiksem kui Tallinnas. Reisijate koguarvu järgi on Helsingi saanud sadama kodulehe andmeil Euroopa, ja võimalik, et ka maailma suurimaks reisisadamaks. Oma osa on reisijate arvu suurenmises kiiretel parvlaevadel.

Stockholmi Sadamate sadamais – Stockholmis, Kapellskäris ja Nynäshamnis – oli kokku üle 12 miljoni reisija, neist 11 miljonit parvlaevareisijat Soomest, Balti riikidest, Poolast, Venemaalt ja Gotlandilt – sel siseriiklikul liinil oli tublisti üle miljoni reisija.

Reisijate arvu järgi reastatud sihtsadamad on Turu, Helsingi, Mariehamn, Visby ja viiendana Tallinn. Mullused 263 kruisilaevakülastust töid kohale 600 000 kruisituristi. Eriti väärtuslikud on pööringud, mida Tallinnas on harva – 73 kruisi algasid või lõppesid Stockholmis. Ebataoline oli, et Gdanskist Bremerhavenisse sõitnud kruisilaev „Saga Sapphire“ peatus vana-aastaõhtul Stockholmis. Valgel ajal saarestiku läbinud laev sildus Stadsgårdenis, kus 624 reisijat ja 424 laevapereliiget said erivastuvõtu kaunistatud kai ja koorilauluga.

Riias suurenes reisijate arv tublisti, kui Tallink suunas Riia-Stockholmi liinile teisegi parvlaeva. Nii sõitis tunamulluse poole miljoniga võrreldes mullu sel liinil ligi kolmveerand miljonit reisijat. Lisaks võttis Riia sadam vastu 87 384 kruisituristi. 

Eesti uusim rahvusvahelise liini reisilaev „Megastar“ jõudis 29. jaanuaril lõppenud esimesel tegevusaastal vedada üle 2 miljoni reisija. FOTO Madli Vitismann



# Siseriiklikel laevaliinidel oli üle 2 miljoni reisija

Tekst: Madli Vitismann

## Saarte laevaliinid saavutasid endise taseme

Saarte laevaliinidel vedas TS Laevad OÜ mullu kokku 2,23 miljonit reisijat ja 950 000 autot.

TS Laevad vedas Virtsu-Kuivastu liinil 1,66 miljonit reisijat ja 710 000 sõidukit ning Rohuküla-Heltemaa liinil 570 000 reisijat ja 240 000 autot.

Et neid arve varasemaga võrrelda, tuleb otsida sobivat võrdlusalust. Laevade valmimine hilines, mistõttu puuduliku laevaliiklusega 2016. aasta võrdluseks hästi ei sobi, samuti 2015. aasta, kui Saaremaa Laevakompanii parvlaevad „Muhumaa“ ja „Saaremaa“ lahkusid tol suvel Saksamaale. Seepärast oleks otstarbekas reisijate arvu võrrelda 2014. aastaga, kui saarte laevaliiklus veel toimis, nagu peab.

Siis sõitis saarte laevaliinidel 2,07 miljonit reisijat ja veeti 860 000 sõidukit, nii et kolme aastaga on reisijate arv suurenenud 7,6% ja sõidukite arv 10,5% võrra. Tollal sõitis Virtsu-Kuivastu liinil 1,5 miljonit reisijat ja veeti 623 700 sõidukit. Reisijaid on kolme aastaga lisandunud 10,5%, sõidukeid aga 13,8% võrra.

Rohuküla-Heltemaa liinil oli tollal üle poole miljoni reisija ja üle 219 000 sõiduki. Reisijate arv on nüüdseks suurenenud 7,2% ja sõidukite arv 9,4% võrra.

Et sõidukite arv on suurenenud jõudsamalt kui reisijate arv, võib tõenäoliselt midagi viga olla ühistranspordil. Võib-olla on nende kolme aasta jooksul oma osa olnud kauba veo suurenemisel.

TS Laevade tellitud kliendiuuring hõlmas 1050 klienti mõlemalt liinilt, nende seas 650 eraklienti, kellest 82% on püsielanikud.

Vastustes küsimustele rahulolu kohta selgus, et väga kõrgeid hindadeid said teenindustase laeval, piletikassades ja klienditoes, samuti olid kliendid rahul e-pileti süsteemiga ja seda kasutati palju. Autode järjekorra liikumise kiirus oli rahuldav, aga soov oli Hiiumaa-liini sõiduplaani jaoks.

Vähem olid kliendid rahul toitlustuse ja kioskiga laevas, seda just kõrgete hindade ja vähese kohaliku toodangu tõttu.

## Väikesaarte laevaliinidel sõitis ligi veerand miljonit reisijat

Kihnu Veeteed vedas mullu kõigil

laevaliinidel kokku 234 000 reisijat ja 81 000 sõidukit.

Laevakompanii juhataja Andres Laasma teatel suurenes aasta-ga kompanii reisijate arv 40% võrra, millesse andis suure osa Ruhnu ja Sõru-Triigi liinide lisandumine. Tunamullune arv oli väiksem ka seetõttu, et Vormsi liin oli toona Kihnu Veeteede liinide hulgas vaid 8 kuud. Ent 2017. aastal sõitsid väikesaartele seitse laeva 11 laevaliinil.

Kihnu ja Manilaiule sõideti Pärnust ja Munalaiust ning nende saarte liinidel sõitis 72 400 reisijat ja veeti 21 700 sõidukit. Reisijate arv vähenes 1% ja sõidukite arv suurenes 6% võrra.


Vormsi liinil oli 67 000 reisijat ja 29 400 sõidukit, Sõru-Triigi liinil 37 000 reisijat ja 15 500 sõidukit. Ruhnu liinidel Roomassaarest, Pärnust ja Munalaiust sõitis 8 362 reisijat – 6,6% võrra rohkem kui aasta varem – ja 41 sõidukit.

Prangli liinil sõitis 26 500 reisijat ja 1 467 sõidukit ehk keskestlābi 5% vähem kui tunamullu. Ka Aegna suveliini reisijate arv 9 300 oli 2,5% võrra väiksem kui 2016. aastal.

Seevastu suurenes reisiveo maht Peipsil Laaksaare-Piirissaare liinil – mullu veetud 8700 reisijat on 15,6% võrra suurem ja sõidukite arv 1 214 on 25,6% võrra suurem kui tunamullu.

25. jaanuaril lisas valitsus püsielanikega väikesaarte nimistusse Aegna, Naissaare ja Väike-Pakri saare.

Kuigi väikesaartele ette nähtud tasandusfondist toetatakse rahandusministeeriumi andmeil saarevahi tööd ja kaetakse muid saareelu korralduskulusid, võiks see tuua muutusi ka nende saarte reisijaveos. „Monica“ ja „Elina“ vedasid reederi Andres Vaatmanni sõnul Aegna- ja Naissaare-reisijaid üle 10 000.

„Katharina“ sõitis reederi Herkki Haldre sõnul 12 000 reisijat, neist umbes pool Naissaarele. 



Parvlaev „Kihnu Virve“ Manilaiu kai ääres. FOTO Tauri Roosipuu



# Kaubasadamad rivistuvad ümber



Vaade tänavalt - Stockholmis pole konteineriterminalil laienemisruumi.  
FOTO Madli Vitismann

Tekst: Madli Vitismann

**K**ümmekond aastat tagasi oli Eesti suurim kaubamaht Muuga sadamas ja Tallinna Sadama kaubamaht Balti riikide suurim. Muuga sadam on endiselt Eesti suurim, aga Balti riikide suurimaks sai Klaipeda sadam.

## Naftat vähe

Tallinna Sadama sadamate mul-lune kaubamaht oli 19,2 miljonit tonni. Seda on poole vähem, kui võrrelda kümne aasta taguse ajaga. Siiani ületamata rekord oli aastal enne pronksiööd – 41,3 miljonit tonni, millest 58,3% oli vedellast. Pronksiöö järel hakkas muutuma lastiliikide omavaheline suhe, eeskätt vähenes suurima osakaaluga vedellast. Kui tollast vedellasti mahtu mitte arvestada, siis muid lastiliike oligi 2006. aastal 17,2 miljonit tonni. Praegu on vedellasti osakaal kahanenud paarikümne protsendi võrra, ent näiteks veeremlasti hulk kahekordistunud. Konteinereid käideldakse kümne aasta taguse ajaga võrreldes 41% võrra rohkem, ent üle veerand miljoni TEU ulatus konteinerikäitlus üksnes viis ja kuus aastat tagasi.

Suure sadamakontserni järel on suurima kaubakäibega Sillamäe Sadam, kus mullu käideldi 8 miljonit tonni kaupa. Vene-Balti sadam käitles üle poole miljoni tonni kaupa,

millest ligikaudu kaks kolmandikku oli vedellast. Ka Miiduranna sadamas oli üle 100 000 tonnise kaubakäibes peamine vedellast.

Kunagine suur naftasadam Ventspils, mille kaubakäive hakkas liginema 40 miljonile tonnile, on mullu saavutanud vaid poole sellest. Kuid endiselt on vedellasti osakaal sadamas üle poole, mullu läbis sadamat 10 miljonit tonni naftatooteid.

## Puitu on ikka

Väiksematest kaubasadamatest on jõudsalt suurenenud Paldiski Põhjasadam ligi 3 miljoni tonniga, kus on nii veeremlaste kui ka autode ja seadmete tarnega seotud vedusid. Pärnu kaudu eksporditi 1,96 miljonit tonni peamiselt puidugraanuleid ja ümarpuitu, aga ka turvast. Mõnevõrra laaditi laevadele puitmoodulmaju. Puit, puidugraanulid ja turvas olid peamised eksporditüübid ka Kunda sadamas, kus kaubakäive ulatus poolteise miljoni tonnini. Tsemendi osakaal oli üsna väike, aga siiski kaks korda suurem kui tunamullu.

Esimest korda ületas kaubakäive miljon tonni Bekkeri sadamas, kui kaks aastat tagasi oldi sellele väga lähedal. 1,115 miljoni tonni hulgas on suurem kaubaliik puistlast: puidugraanulid ja killustik. Saarte Liinide sadamate kaubakäive oli 863 837 tonni. Suurima kaubamahuga olid neist Virtsu 411 016 tonni ja Roomas-

saare 348 965 tonniga.

## Sütt ei ole

Esimese hoobi olid Eesti sadamad saanud pronksiöö järel, kui kaubamaht kukkus kivina ja süsi lahkus Muuga vastsest söeterminalist hoopis. Pärast kaht ja poolt aastat, kui käideldi null tonni sütt, plaanib Tallinna Sadam söeterminali asemele teist terminali ning müüb pankrotti läinud Coal Terminali seadmed. Seevastu Ust-Luga sadam Venemaal teatab söeterminali laiendamisest ja plaanib tänavu käidelda 4 miljonit tonni sütt.

Tallinnast kadunud süsi paiknes tollal tõenäoliselt ümber Riiga, kuid lahku ka sealt tasapisi. Mullusest 33 miljoni tonnise kaubakäibest kolmandik oli Riias kivisüsi. Aga et seda oli poolteist miljonit tonni vähem kui tunamullu ning ka vedellasti oli 2,5 miljonit tonni vähem kui 2016. aastal, siis oli Riia sadama kogukaubamaht samuti vähenenud tunamullusest 37 miljonilt tonnilt 33,7 miljoni tonnini.

Sütt laaditakse ka Ventspils sadamas, 3,3 miljonit tonni. Ent kunagine suurim Läti sadam on juba aastaid Riia järel teine. Seevastu Liepaja sadama mullused 6,6 miljonit tonni on saavutus. Seitsmest väiksemast Läti kaubasadamast on kõneväärtes Skulte, mis püüab jõuda miljonitonnise kaubamahuni; Mersrags

püüab läheneda poolele miljoni-  
le ja Salacgriva jõudis üle veerand  
miljoni tonni.

### Konteinerid paiknevad ümber

Kunagine Balti riikide suurim  
konteinerisadam Riia käitles mul-  
lu 385 937 TEUd, aga Klaipeda sa-  
dam on läinud mööda ja käidelnud  
472 000 TEUd. Nende järel jääb Tal-  
linna Sadam oma üle 215 000 TEU-  
ga kolmandaks.

Veel 2008. aastal olid Tallinna  
Sadama sadamad ning Riia ja Klai-  
peda olnud ühel tasemel 29 miljo-  
ni tonnise kaubamahuga. Siis suu-  
renes kaubamaht Riias ning vähe-  
nes Ventspilsis ja Tallinna Sadamal,  
mistõttu Balti riikide esisadamaks  
sai Riia. Nüüd on selle koha hõiva-  
nud Klaipeda 43,2 miljoni tonniga.  
Selles on märkimisväärne osakaal  
19,1 miljonil tonnil puistlastil, mida  
mõjutab Valgevene väetiseeksport.  
Kuid ka vedellasti oli Klaipedas 11,5  
miljonit tonni. Peamise osa sellest  
importis naftatöötlusfirma Orlen  
Lietuva oma Butinge terminali kau-  
du.

### Ülemerenaabrid

Helsingi sadama mullune kau-  
bakäive oli 14,3 miljonit tonni, mis  
tähtendas kaubamahu suurene-  
mist 14% võrra. Konteinereid käi-  
deldi 491 000 TEUd ja veeremlasti  
581 000 ühikut – ka neid kaubaliike  
oli rohkem kui tunamullu. Ilmselt  
on kaubaveole parvlaevaliikluse  
kasvu kõrval hoogu andnud veere-  
milliine ja konteinereid käitlev Vu-  
saari sadam.

Stockholmi Sadamate kauba-  
maht oli mullu rekordsuur 9,6 mil-  
jonit tonni, millest 6,86 miljonit ton-  
ni oli veeremlast. See suurenes kõi-  
gist suundadest – nii Rootsi ja Soo-  
me vahelistelt kui ka Poola laevalii-  
nidelt, samuti Balti riikidest. Kon-  
teinerikäitlust Göteborgis mõju-  
tas sadama konflikt ametiühingu-  
ga, mistõttu Stockholmi Sadama-  
te konteinerikäive 60 000 TEU oli  
samuti varasemast suurem. Kon-  
teinerikäitluse suurenemist ootab  
kontsern Stockholmi Sadamad  
pärast Nynäshamnist põhja pool  
ehitatava Norviki sadama valmi-  
mist. 

# Sadamatasude Läänemere sad

Tekst: Alina Eidemiller

**E**esti Mereakadeemiat 2015.  
aastal lõpetades kaitsesin  
lõputöö teemal “Sadamata-  
sude ülesehituse erisused  
ja rakendused Läänemere sadama-  
tes”, mida siinkohal tutvustan.

### Uurimisküsimused

- Kas Eestis on Tallinna Sadama, Sillamäe ja Pärnu sadamate sadamatasud ühesugused? Kui mitte, siis milles väljendub erinevus ja millest see sõltub?
- Kuidas on Läänemere eri sadamate sadamatasu tariifid üles ehitatud, kas on ühiseid jooni ja lähene-  
nemist?
- Millist mõju avaldab sadamatasude kogumaksumus sadama konkurentsivõimele?

Töö eesmärk on välja selgita-  
da sadamatasude ülesehituse loo-  
gikat ja hinnata nende üldistami-  
se võimalust. Eesmärgi saavutamiseks  
arvutati läbi sadamatasusid 12  
Läänemere sadama avalike tariifide  
põhjal ja võrreldi neid tulemusi  
omavahel.

Uuritavad olid Tallinna Sada-  
ma, Sillamäe, Pärnu, Riia, Klaipe-  
da, Gdanski, Copenhagen Malmö,  
Stockholmi, Helsingi, HaminaKot-  
ka, Peterburi ja Ust-Luga sadamata-  
sud. Nende sadamate tariife kasu-  
tati, et arvutada välja nelja eri tüüpi  
laeva sadamatasud.

### Näidislaevad

Sadamatasude arvutamiseks  
olin valinud järgmised laevad:

- Parvlaev „Baltic Queen“, mis sõi-  
dab Eesti lipu all. Laev on ehitatud  
2009. aastal Soomes. Selle laeva  
peamine liin oli tol ajal Tallinn–Hel-  
singi. Laeval on 12 tekki: neist 10 rei-  
sijate jaoks, kus asuvad kajutid, res-  
toranid, kauplused ja teised mee-  
lahutuspaigad; laevale mahub 2800

reisijat ja 410 veeremiühikut. Laev  
on 212 m pikk ja 29 m lai, koguma-  
hutavus 48 915.

- Konteinerilaev „Bomar Victory“,  
mis sõidab Marshalli saarte lipu all.  
Laev on ehitatud 2002. aastal Sak-  
samaal ja mahutab 1700 TEUd.  
Laev on 177 m pikk ja 26 m lai,  
kogumahutavus 17 189.

- Tanker „Seagrace“, mis sõidab  
Malta lipu all. Laev on ehitatud  
2004. aastal Lõuna-Koreas, põhilast  
on toornafta, kandevõime 105 941 t.  
Laev on 244 m pikk ja 42 m lai,  
kogumahutavus 57 226.

- Puistlastilaev „Thor Infinity“, mis  
sõidab Singapuri lipu all. Laev on  
ehitatud 2001. aastal Filipiinidel,  
kandevõime 52 383 t. Laev on 190 m  
pikk ja 32 m lai, kogumahutavus  
30 303.

### Sadamatasude otstarve

Sadamatel on oluline roll üle-  
maailmses kaubanduses, need on  
tähtsaimad logistikakettide sõlm-  
punktid. Seetõttu on väga tähtis, kui  
kallis ja selge on nende kasutamise  
eest võetav tasu.

Sadamad peavad tagama oma  
klientidele kvaliteetse teenuse.  
Sadamateenuste osutamiseks pea-  
vad sadamas olema tänapäevased  
seadmed ja vastava väljaõppega  
spetsialistid. Sadamate ehitamine,  
hooldamine ja töökorras hoidmi-  
ne nõuab palju investeringuid ehk  
toob sadamaomanikule suuri kulu-  
sid. Nende eksploatatsioonikulude  
katmiseks võtab sadam oma klien-  
tidelt tasu – nn sadamatasu. Sada-  
matasu on võimalik võtta kas laeva-  
külustuse eest, või arvestades laeva  
kogumahutavust (GT), lasti või lae-  
va suurust jne.

Tänapäeval puudub ühine lähe-  
nemine sadamatasude ülesehituse  
kohta. Sadamate peamine eesmärk  
on pakkuda laevadele ohutu seis-  
mise kohta, laiemas ja nüüdisaeg-



# Ülesehitus ja rakendus amais



Näidisreisilaev, mille sadamatasusid arvatati, oli parvlaev "Baltic Queen" Tallinna-Helsingi liinil sõitmise ajal.  
FOTO Madli Vittsmann

semas mõttes on sadam suurettevõtte, millel on arenenud taristu ja tehnilised võimalused.

Kui vaadelda sadamat äriettevõttena, mille eesmärk on kasumi teenimine, peab sadam katma taristu ehitamise ja korrashoidmisega seotud kulud.

*Ei paista, et mingi sadam tahaks oma odavusega tihedas konkurentsisis esile pääseda.*

Aastate jooksul on kujunenud kaks lähenemisviisi: kas sadam on omaette äriettevõtte või on see piirkonna logistikaprotsessi lüli. Esimene variant tähendab, et sadam saab kõiki oma kulusid katta ainult sadamatasude abil. Tavaliselt kasutatakse seda lähenemist nõrgema konkurentsi korral ja/või sadamates, mis ei vaja suuri ülalpidamiskulusid. Teise seisukoha järgi on sadam riigi või piirkonna strateegiline osa ja peab rahuldama selle huve. Sel juhul hin-

natakse sadama edukust mitte ainult kasumi teenimise põhjal, vaid ka kui koostööd kogu piirkonna transpordisüsteemi ja kaubandusega ning teiste äritegevustega.

## Sadamatasude ülesehitus

Sadamatasusid saab jaotada teenustasudeks ja kohustuslikeks tasudeks. Teenustasusid võetakse konkreetsete teenuste eest, näiteks pükseri kasutamise tasu või lootsiteenuse tasu; on olemas ka kohustuslikud sadamatasud, näiteks tonnaaži- ja kanalitasu, kus ei sadam ei osuta laevale konkreetset teenust.

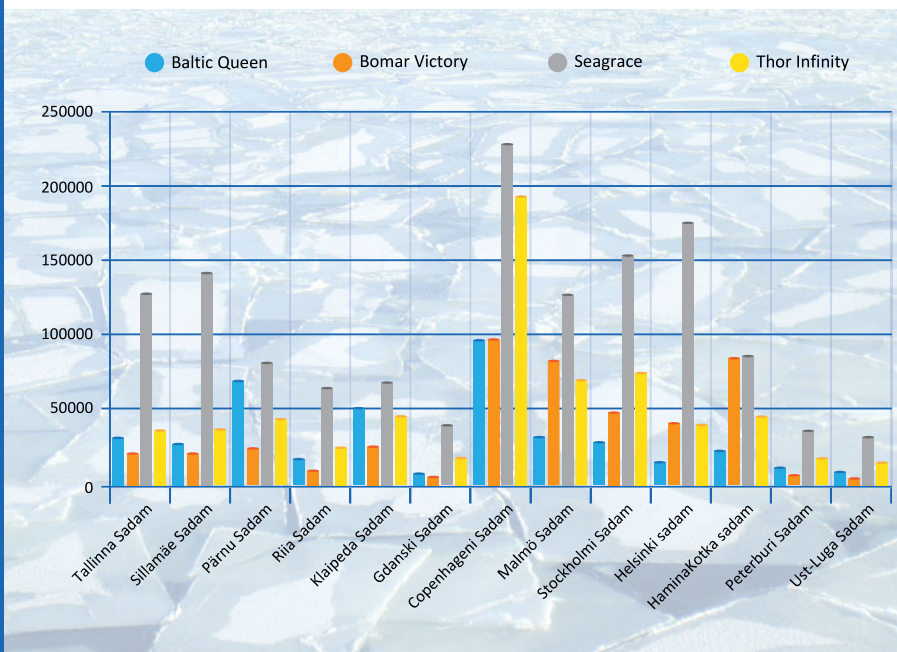
Aastate jooksul on kujundatud kaks sadamadoktriini – "anglosaksi" ja "prantsuse" või "euroopa" doktriini. "Anglosaksi" doktriini seisukohalt on sadam eraldi äriettevõtte, kuid "prantsuse" või "euroopa" doktriini vaatleb sadamat terve logistikasüsteemi osana. Neist kahest lähenemisest tuleneb sadamatasude erinevus. Mõni sadam saab pakkuda oma klientidele soodsamaid tariife, kui see toob riigile ja sellele ärisektorile kasumit.

Igas sadamas on oma lähenemi-

ne, kuidas sadamatasusid arvestada. Kõike populaarsem on sadamatasu iga laeva kogumahutavuse (GT) ühiku pealt, konteinerilaevadelt ühe kaubaühiku – TEU – pealt ja reisilaevadel iga reisija ja iga veeremiühiku pealt, kui tegemist on parvlaevadega. Kuid kasutatakse ka näiteks kaubatonni, laeva netotonnaaži, laeva pikkuse ja laiuse korrutist. Enamik sadamaid kasutab GT-põhist tariifi ja see võib olla esimeseks sammuks sadamatasude ühtlustamisel.

## Sadamatasude rakendamine

Paljudes sadamates on samalaadsed tasud, kuid eri nimetuste all. See on loogiline, kuna sadama töö põhimõtte ja eksploatatsioonikulud on üldjoontes samasugused ning eri sadamad vajavad sarnaste kulude katmist. Esineb ka erisusi, näiteks jäämurdjate vajadus, kanali süvendamine ja/või laiendamine. Samuti on mõnes sadamas unikaalsed tasud, näiteks Gdanski sadamas võetakse laeva kogumahutavuse pealt tasu, mis läheb meremeeste sotsiaal- ja kultuurifondi. See tasu on eraldi tariifina ja on kohustuslik.



Läänemere sadamatasud eri laevatüüpide jaoks. JOONIS Alina Eidemiller


Joonis 1 illustreerib sadamatasude kogumaksumust. Arvutustulemuste põhjal saab teha järelduse, et Läänemere sadamate sadamatasud on enam-vähem samas suurusjärgus ja ei paista, et mingi sadam tahaks oma odavusega tihedas konkurentsis esile pääseda. Venemaa Föderatsiooni sadamatasud on madalamad kui Euroopa ja Põhja-maade sadamate omad, kuid Venemaa sadamad ei paku oma klientidele mingeid soodustusi. Teistes Läänemere sadamates on võimalik saada kuni 75% soodustust.

Tankerite sadamatasud on kõrgemad igas sadamas, selles töös on arvatud tankeri „Seagrace“ sadamatasud. Nafta laadimine ja lossimine ning hoiustamine nõuab kvaliteetseid seadmeid ja on seotud suurte keskkonnanriskidega, mistõttu on sadamatasud ohtliku lasti ja tankeri puhul suuremad. Tihti on sadamad orienteeritud konkreetse kaubaliigi või -liikide käsitlemisele ja sellest tuleneb ka tariifide määramine. Näiteks Gdansk on Euroopa konteinerivedude *hub*-sadam – Gdanskit külastavad nii ookeani-laevad kui ka feeder-laevad, seega on ka sadamatasud ja teenustasud konteinerikäitlusel madalamad.

Läänemerel on palju sadamaid, palju regulaarseid vedusid ja sellega kaasneb tihe konkurents. Mõni sadam on konkurentsis paremas asendis oma ajaloolise tausta tõt-

tu, mõni nüüdisaegse taristu ja tehniliste lahenduste tõttu. Läänemere sadamate sadamatasudel ei ole eriti suurt vahet – ei ole odavat ja kallimat sadamat. Samuti ei anna avalikud ametlikud tariifid õiget pilti. Enamik sadamaid pakub oma püsiklientidele erinevaid soodustusi. Mõni soodustus, näiteks sadamakülastuste arvul põhinev soodustus, on ametlik ja avalikus dokumendis kirjas. Kuid kõik teised võimalikud soodustused on varjatud. Näiteks Pärnu sadam ei too ametlikus dokumendis soodustuse saamise korda, kuid viitab sellele, et on võimalik saada soodsamat tariifi, aga selleks tuleb teha hinnapäring.

Teiste Läänemere sadamatega võrreldes on Eesti sadamate sadamatasud konkurentsivõimelised, kuid pole kõige soodsamad. Eestil on rida eeliseid: kui praeguses kontekstis ei saa arvesse võtta suuremat eelist – geograafilist asukohta –, sest Läänemere sadamad asuvad samas piirkonnas, siis saab aga näiteks arvestada, et enamikku sadamatoid tehakse aasta ringi ööpäev läbi.

Läänemere sadamatel on ühiseid jooni ja see kajastub ka tariifides. Eesti sadamatariifid on Läänemere piirkonnas konkurentsivõimelised, kuid kaubavoogudele mõjub mitte ainult sadama kasutamise tasu, vaid terve logistikaketi maksumus, turvalisus ja mugavus. 

# Merendus

Tekst: Reet Laos,  
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi merendustalituse  
peaspetsialist

Vabariigi Valitsus kiitis 20. oktoobril 2017 heaks arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012–2020“ rakendusplaani aastaks 2017–2020.

„Eesti merenduspoliitika 2012–2020“ peamine eesmärk on anda suunised, kuidas erinevad merendusega seotud valdkonnad võiksid ühiselt Eesti merendust edendada, et maksimaalselt realiseerida Eesti potentsiaal mereressursi kasutamisel ja säilitamisel.

Arengukavas ette nähtud tegevused on suunatud merendussektori arengule, toetades eelkõige merendusega seotud ettevõtluse arengut, parandades laevaliikluse ja teiste merega seotud tegevuste ohutust ning kaitstes mere- ja rannakeskkonda ning merega seotud kultuuripärandit.

Ühest küljest sõltub merendusest suur osa Eesti majandusest, sest umbes 60% Eesti ekspordist ja impordist toimub meritsi. Teisest küljest võimaldab avatus merele koos soodsa geograafilise asukohaga suurte kaubavoogude teel Eestil teenida olulist sissetulekut rahvusvahelisest kaubaveost, turismist ja kalandusest. See on aga võimalik ainult siis, kui otseselt merendusega seotud majandustegevust toetavad tõhusad avaliku sektori teenused ja õiguslik regulatsioon, hea ettevalmistusega ja kompetentne tööjõud ning turuosaliste vaheline koostöö.

## Arengukava prioriteedid

Arengukava põhieesmärgi saavutamiseks viiakse tegevused ellu viie prioriteedi all:

- Esimeses prioriteedis käsitletakse merendusega seotud ettevõtluse arengut ning prioriteedi keskne eesmärk on suurendada sektori tööhõivet ja seal loodavat lisandväärtust. Tulemusena oodatakse kaubalaevade toomist Eesti lipu



# oliitika rakenduskaava on valmis

alla, sadamate suurenenud kaubakäivet, sealhulgas konteinervedude kasvu, rahvusvahelise reisiliikluse ja kruisilaevanduse arengut ning laevaehituse ja -remondi lisandväärtuse kasvu.

- Teises prioriteedis käsitletakse meresõiduohutust ja merenduse keskkonnakoormuse vähenemist.

- Kolmas prioriteet hõlmab avaliku sektori tegevusi, mis toetavad merenduse arengut. Need hõlmavad ülesandeid, mis on seotud ettevõtetele, inimestele ja kolmanda sektori institutsioonidele soodsa tegevuskeskkonna loomisega, puudutades sealjuures peamiselt seadusandlust, haldusülesannete jaotust ja ruumilist planeerimist.

- Neljandas prioriteedis käsitletakse mereharidust ning teadus- ja arendustegevusi.

- Viies prioriteet hõlmab merendusega seotud kohaliku ettevõtluse arengut ning merekultuuripärandi kaitsmist ja kättesaadavaks tegemist.

## Võrdne konkurents Euroopas

Valitsus peab üheks oma olulisimaks tegevuseks Eesti laevanduse konkurentsivõime suurendamist. Eelkõige on vaatluse all laevandusettevõtete maksukeskkonna parandamine, mis soodustab laevade toomist Eesti lipu alla, samuti analüüsitakse laevapereta prahitud laevade teise registri loomise vajadust. See tegevus on kajastatud Vabariigi Valitsuse 2016–2019. a tegevusprogrammi punkti 2.6 alapunktis „Töögrupi ettepanekute esitamine laevandusettevõtete maksukeskkonna parandamiseks“.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Veeteede Ameti eestvedamisel moodustati 2016. aastal töörühm, millesse kuulusid mitme ministeeriumi esindajad. Töörühma eesmärk oli analüüsida majandus- ja maksukeskkonda, et välja pakkuda võimalikud lahendused merendussektori konkurentsivõime suurendamiseks.

Eeskätt keskenduti sektori eden-

damiseks sobivale maksurežiimile ja sotsiaaltagatistele. Töörühm esitas valitsusele ettepanekud ja edasiste tegevuste ajakava 2017. a suvel.

Valitsus toetas majandus- ja taristuministri esitatud ettepanekuid laevandussektori konkurentsivõime suurendamiseks ja Eesti lipu all sõitva kaubalaevastiku tekkeks ning andis ministeeriumidele ülesande vastavad regulatsioonid välja töötada.

## Tariifpoliitika

Merenduspoliitika rakenduskaava kohaselt vaadatakse aastail 2017–2020 üle Eesti kaubakoridori hinda mõjutavad tasud. Tariifpoliitika vaadati üle 2012. aastal ühtse navigatsioonitasu süsteemi väljatöötamisel (need muudatused meresõiduohutuse seaduses jõustusid 1. juulil 2013).

Täiendavalt muudeti veeteetase regulatsiooni 2014. aastal (need muudatused meresõiduohutuse seaduses jõustusid 9. juulil 2014 ja 1. jaanuaril 2015). Edaspidi analüüsitakse, kuidas mõjutab tariifpoliitika laevandusettevõtete konkurentsivõimet. Tariifpoliitika teemasid arutatakse ka riiklikus transiidikomisjonis, mis kogunes pärast pikka pausi taas aprillis 2017.

Edaspidi koguneb komisjon vähe-malt neli korda aastas ja olulisemaid probleeme arutatakse ka väiksemates töörühmades.

## Riiklik korraldus efektiivsemaks

Kaubandusliku meresõidu valdkonnas viiakse aastail 2017–2019 läbi kaubandusliku meresõidu õiguse revisjon, mis on otseselt seotud merenduspoliitika prioriteetide ja eesmärkidega. Mereõiguse revisjoni toetatakse ühtekuuluvusfondide rakenduskaava 2014–2020 prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetme „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“ tegevuse 12.2.6 „Õiguse revisjon“ raames.

Mereõiguse revisjoni tehes analüüsitakse kaubandusliku meresõidu õiguse ja meresõiduohutuse

valdkonna seadusi ning Eesti ratifitseeritud mereõigusala konventsioonide ja rahvusvaheliste lepingute rakendamist Eesti õiguses. Teiste teemade seas pööratakse revisjoni tehes tähelepanu merendust korraldavate funktsioonide jagunemisele eri riigiasutuste vahel.

Eesti õigusaktidest ja rahvusvahelistest lepetest tulenevad keskkonnakaitseliste kohustuste täitmiseks vajalikud tegevused, et saavutada Eesti mereala merekeskkonna hea seisund ja ohjata seda mõjutavaid survetegureid. Need tegevused on kajastatud Eesti merestrategia meetmekavas, mis arvestab olemasolevate meetmetega, mida juba rakendatakse vastavalt veepoliitika raamdirektiivi (VRD) nõuetele, ning teiste Euroopa Liidu direktiividega ette nähtud keskkonnaseisundi ja eesmärkide saavutamiseks (loodusdirektiiv, linnudirektiiv, merekaitsealade direktiiv, merealade ruumilise planeerimise direktiiv, asulareovee puhastamise direktiiv, nitraadidirektiiv jm).

## Ohutus, turvalisus ja keskkond

Igasuguse majandustegevusega kaasnevad ohud ja keskkonnakoormus. Merenduspoliitika arengukaavas on ohutust, turvalisust ja keskkonnahoidu käsitletud ühe prioriteetina, sest õnnetused merel on üks suuremaid keskkonnariske ja see-ga mõjutab ohutuse parandamine otseselt ka keskkonnahoidu.

Mereohutuse parandamiseks näeb rakendusplaan ette hüdrograafiliste mõõdistustööde läbiviimist, laevateede rajamist ja rekonstrueerimist, navigatsiooniteabe efektiivset haldamist, navigatsioonimärgistuse edasiarendamist, laevaliiklusteeninduse ja laevade tehnilise järelevalve tõhustamist, seiresüsteemi parandamist, otsingu- ja päästevaldkonna arendamist ning sadamate ohutuse tagamist. Juba käesoleva aasta esimeses pooles on plaanis Rukki kanali süvendamine.

Järgneb lk 29

# Porvoo lähistel uppus 1

Tekst: Madli Vitismann

**H**elsingi merepäästkeskus sai 8. detsembril kell 17 teate, et Porvoo tuletornist lõunas on lootsikaater ümber läinud ja kaks inimest on kadunud.

Merepäästeoperatsiooni kaasati merepäästekaatriid Suomenlinnast ja Porvoost ning päästekohterid Helsingist ja Turust, samuti piirivalvelaev "Turva". Kohale kutsuti ka Keskuudenmaa päästeüksuse tuukrid. Kaasa aitas paigale jäänud kaubalaev. Olud õnnestuspaigal olid väga keerulised ning tugev lainetus raskendas päästeoperatsiooni. Õnnetuse põhjus polnud teada.

Piirivalveamet lubas edasisi teateid anda iga poole tunni tagant ja eraldas selleks telefoninumbri, ent palus teistel telefonidel mitte helistada, sest otsingu- ja päästetööde ajal pole kellelgi aega vastata.

Kella kaheksa paiku õhtul oli lootsikaatri põhi veel merepinnal, see tõttu püüti kaatrit ümber pöörata. Kuid enne südaööd teatati, et kaater vajus põhja ja tuukrid pole kadunud inimesi veel leidnud. Õnnetuspiirkonnas otsisid neid ka pinnalt-päästjad.

Hommikul kella poole nelja ajal teatati päästeoperatsiooni peatami-

sest, sest tuukrid leidsid mõlemad inimesed hukkunuina kaatri seest. Politsei alustas surmajuhtumite uurimist ning Ohutusjuurdluse Keskus alustas juurdlust.

## Hoop lootside turvatundele

Lootsikaatri meeskond töötas Soome lootsiettevõttes Finnpilot, mis tähistas oma leina reedel hukkunud kolleegide mälestamiseks esmaspäeva keskpäeval vaikuseminutiga lootsijaamades.

Nädalavahetusel pakuti Emäsalo ja Harmaja lootsijaamades töötajale kohe kriisiabi ning edaspidi pakuti kriisituge lootsijaamades koostöös töötervishoiuteenistusega nii kauaks, kui vaja.

Hukkunute kohta Finnpilot teavet ei andnud, kuid algatas koos Lootsikaatrijuhtide Ühingu ja Meremeeste kirikuga nädal hiljem korjanduse hukkunute lähedaste ja eriti nende laste heaks ning abistas selle korraldamisel.

Finnpiloti tegevjuht Kari Kosonen oli pärast õnnetust selgitanud Vasabladetile, et loots nägi juhtunud pealt. Kari Kosonen rõhutas, et ilm polnud Soome detsembrikuu kohta sugugi eriline, kui mõelda, et Finnpilot teeb 24 000 lootsimist aastas. Õnnetus juhtus miili kaugusel Porvoost, kui kaater pidi kaubalaevalt

lootsi maha võtma. Tema kutsuski abi, kui kaater, selle asemel et laevale ligineda, kaldus ümber ja hakkas laevateest eemale triivima. Kui Soomes kasutatakse kergemaid ja raskemaid ehk nn suve- ja talvekaatreid, siis 15-meetrine uppunud kaater L242 oli kergemate killast, kuid kaalub Kari Kosoneni sõnul siiski 15 tonni ja keegi ei saa aru, kuidas niisugune asi juhtuda võis. Tema sõnul sai lootside turvatunne tugeva hoo bi.

## Laevatehas on šokis

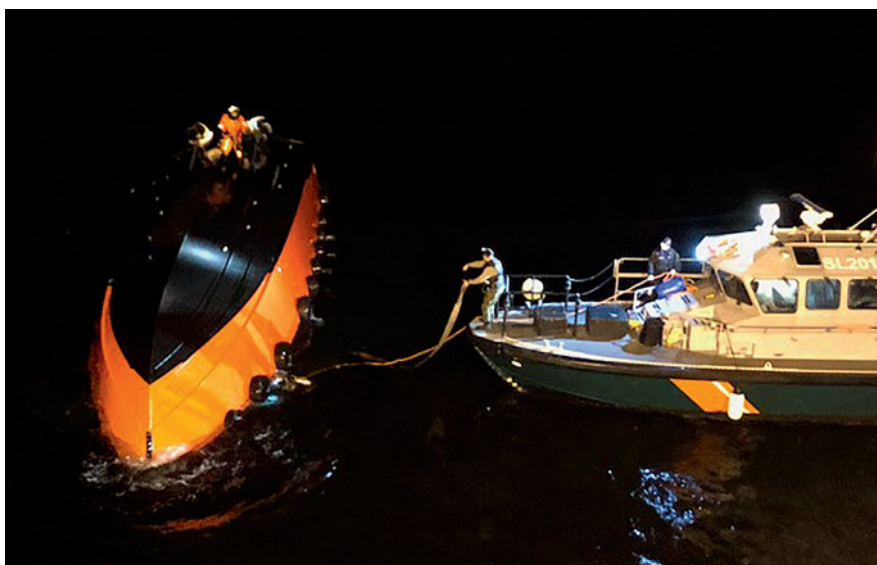
Kiire lootsikaater L242 on Kokkola ettevõtte Oy Kewatec AluBoat Ab mudel Kewatec Pilot 1500 ja see valmis sügisel 2015. Kaater on 15,4 m pikk ja 5,1 m lai. 1,2 meetrise süvisega kaatri kiirus on 27 sõlme. Seda oli inspekteerinud Soome Tehnika-uuringute Keskus VTT.

Kewatec AluBoatsi tegevdirektor Jens Ahlskog ütles Sjöfartstidningeni, et laevatehases ollakse sügavas šokis ning alustati kohe koostööd juurdlusametitega õnnetuse põhjuste väljaselgitamiseks. Kaater kavatsesi üles tõsta kahe nädala jooksul, kui ilm lubab.

Laevatehase teatel on lootsikaater ehitatud projekteerimiskategooria B kohaselt ja VTTs sertifitseeritud. Alumiiniumist laevakere on jaotatud viieks veekindlaks sektsiooniks ja eraldi roolikambriks. Kaatri veekindlus eeldab, et vaheüksed ja teki luugid on suletud. Kaatril on piisav ohutusvarustus kümnele inimesele, päästeparv, päästevestid, avariiraadiopoid, pürotehnika ja päästerõngad.

## Lootsikaatrite ohutusest

Soome Ohutusjuurdluse Keskus teatas juurdluse alustamisest mõni päev pärast õnnetust. Lootsikaater tõsteti veest välja 19. detsembril. Uurimistulemusi veel pole, kuid Vasabladet tegi pikema intervjuu laevatehase juhiga. Jens Ahlskogi selgituse kohaselt võis tegu olla tugeva vooluga ning juhtunu võib muuta



Sel viisil hulpis kaater tunde merepinnal, enne kui ümberpööratakse peale põhja läks. FOTO Soome Piirivalveamet



# lootsikaater



Soome uusim merevalvelaev "Turva" oli otsingu- ja päästetööde sündmuskoha koordinaator – OSC. FOTO Madli Vitismann

kogu lootsindust.

Jens Ahlskog selgitas, et esialgne teadmine on, et tegu pole kokkupõrkega ja seetõttu võib oletada, et lootsikaatrile mõjus loodusliku ja laeva enda tekitatud lainetuse kombinatsioon koos pöörava laeva tekitatud tugeva vooluga. Seetõttu kaldus lootsikaater 90° kreeni vasakule ja seisis mõne hetke, seejärel aga pöördus kummuli ja jäi ujuvile, põhi ülespoole. Ta arvas, et kui kaatrijuhid oluksid päästeülikondades, oleks neil pidanud olema paremaid võimalusi välja pääseda. Ühtlasi lükkas ta ümber arvamuse võimalikest õhutaskutest, sest roolikambris on hea ventilatsioon, mistõttu seal ei saa õhutasukuid tekkida – kaadunud kaatrisse tuleb vesi ventilatsiooniavadeist.

Laevatehase juht viitas nõudeile, mida peavad täitma Briti merepäästekaatriid: need peavad suutma end ise vees püsti ajada. Seevastu Põhja- ja Taani lootsikaatreile selliseid püstuvusnõudeid ei esitata, mistõttu on Kewatec valmistanud oma peamisele turule Norrasse, Rootsi ja Taani lootsikaatreid, mis suudavad püstuda projekteerimismõõtude kohasest 60° kreenist ja isegi suuremast, 75° kreenist. Jens Ahlskogi arvates kehtestatakse nüüd lootsikaatrite ehitu-

sele erinõuded. Seni ehitatakse neid kui tavalisi tööpaate, arvestamata, et need sõidavad äärmuslikes oludes suurtele laevadele väga lähedal. Nüüdne õnnetus näitas, kui ohtlik on lootsimine.

Ajakirjaniku küsimusele, kas poleks otstarbekas minna tagasi aeglasematele ja raskematele lootsikaatritele, vastas Jens Ahlskog veendunult, et keegi ei taha loobuda glisseerivatest lootsikaatritest, mis säästavad aega ja kütust. Norras muid polegi, sest seal pole jääd, ja kiirkaatriid võimaldavad teha rohkem lootsimisi sama ajaga. Kewatecis juba arutatakse, mida teha paremini, ja kõne all on olnud nii võimalus ehitada õhukanalid teisiti kui ka lisada väljapääsuvõimalusi roolikambriks.

## Polekski välja pääsenud


Soome Ohutusjuurdlus Keskus teatas jaanuaris esialgsete uurintulemuste kohta, et tegelikult oli võimatu sellise kaatri roolikambriks kaadumise korral välja pääseda. Roolikambris on üks väljapääs, mis viib ahtritekile, aga pärast kaadumist takistab ukse avamist veesurve.

Kaater on ehitatud 2015. aastal lootsilaevaks Soome Meresõidu-

ameti nõuete kohaselt, mis kehtivad alates 2009. aastast töölaevadele.

Finnpiloti kiired lootsikaatriid on talvekorteris. Ettevõtte oma analüüsi põhjal arutati evakueerimisvõimalusi ning kavatsus on koos laevatehasega veel enne kevadet leida tehnilised võimalused ja lisada täiendav evakueerumistee.

Ohutusjuurdluse Keskus uuris ka ümberläänud kaatril olnud päästeparve võimalusi. Parve hüdrostaatiline survepäästik käivitub 1,5-4 m sügavusel, siis vabaneb parv automaatselt. Pärast parve vabanemist täidetakse see käsitsi vangliini tõmmates või tõmbub vangliin kaatri uppumisel pingule.

Kui päästeparv on veesõiduki kaadumisel vähem kui 1,5 m sügavusel, ei vabane ega täitu parv automaatselt. Vabastada ja täita parv vee all käsitsi on peaaegu võimatu, kuigi parv on täiesti töökorras. Parv võib ka kaotada tõstejõu, kui selle kaitsekate täitub veega. Lootsikaatri parvest polnud kasu, sest laevapere ei pääsenud roolikambriks välja. Ohutusjuurdluse Keskus rõhutab, kui tähtis on leida päästevõimalustele sobiv paigutus ja ligipääs eri liiki õnnetuste puhul isegi siis, kui veesõiduk kaadub ja pöördub kummuli. 

# Eesti lootsikaatrid on teises

**E**esti kolleegid jälgivad Soome õnnetust ja selle juurdlust huviga. Kuigi laevaehitaja on teine, on lootsimine ja kõik, mis selle ümber, samasugune kui Soomes.

Eesti Merelootside Ühingu liikmed arutasid juhtunut ja arvasid, et ka Eesti lootside turvatunne pole enam endine: „Kui seni oli meil tunne, et kaatri peale tagasi jõudes oled justkui kodus ja tunned end kindlalt, siis pärast õnnetust sellist kindlustunnet enam ei ole. Võib öelda, et ka Eesti lootside turvatunne sai hooobi, kuigi meie kaatrid on teisest tehasest.

Meie kaatrimeeskonnad on kogenud ja nende peale võime loota. Kui ütlevad, et selle ilmaga enam välja ei lähe, siis ei maksa paluda. Ent meil pole piisavalt andmeid kaatrite kohta: millest tulenevad ilmapiirangud (laine kõrgus), kui suurest kreenist kaater veel püstub jne. Võib-olla peaksidki lootsikaatrite ehitamiseks erinevused olema.“

„Lootsid teevad laevast kaatrile tulles iga päev kõige ohtlikuma mõeldava manöövri: astuvad, selg ees, sõitvalt laevalt teisele sõitvale laevale. Kui mehaanik lootsi hästi julgestab, kui lootsil on päästevest seljas ja mehaanikul halva ilmaga karabiin küljes, siis ei tohiks õnnetust juhtuda. Kuid Eestis on õppuseltgi laev ümber läinud, nii on juhtunud piirivalvelaevaga „PVK 018“,“ meenutab Eesti Lootsi laevastikukapten Aare Pildre.

## Tellige parimatest kavatsustest lähtudes

Eesti Loots on tellinud oma lootsikaatrid Baltic Workboatsist ning lootsiettevõtte juhatusliige Aivo Pitk selgitas: „See on justkui tööandja mure, kuidas loots turvaliselt laeva ja laevast maha saab. Tööandja hooliks on pigem töötingimused, aga palju võib sõltuda laeva veelusest arhitektuurist. Lootsikaatritele eraldi norme pole, kasutajana juhindume neid tellides oma parimatest teadmistest ja kogemustest, et saaks kii-

Lootsikaater „Ahto-20“ Pärnu lahel.



FOTO Tauri Roosipuu

re ja ökonoomse laeva.

Meie kõige vanem kaater on 1966. aastast, kõige uuem ehitatud 2015. aastal, nii et kaatrite keskmine vanus on 10-12 aastat. Kõik armastavad meie lainetlähbistava kerega kaatrit, sest sellega sõites on esiklaas kuiv, aga see ei sõida üldse jääs.

Et vältida inimlikku viga, on võimalik teha laevale lähenemise juhend. Me kütame tekki seal, kust loots üle läheb, ja reelingut seal, kust ta kinni hoiab. Aga see töö – meil on aastas umbkaudu 10 000 lootsimist – on inimeste ja looduse koosmõjus.

Meil on klassifitseerimata laevad, aga need ehitatakse Veeteede Ameti järelevalve all. Meresõiduohutuse tunnistustes on neil lainepiirang 2,5 m. Laevade käigukatsetuste kava teeb laevaehitaja, aga pimedas sõites, kui vesi on nii all kui ka peal, ei proovi päriselus keegi kaatri võimeid.

Kreenist püstumine on kirjas 20-leheküljelises püstuvusinformatsioon, mis algab sõnadega, et iga küllaldase suurusega laeva on võimalik ümber ajada. Seal on juhised kaptenile kuni selleni, millest tekib pardaõõtsumine üle 60°.

Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Marek Rauk kinnitab, et loot-

sikaatrite ehitamiseks eraldi norme pole. Ta selgitas: „Aluseks on kõigile laevadele kehtestatud miinimumnormid ja ohutusnõuded. Eesti nõuded on üle võetud rahvusvahelisest püstuvuse koodeksist. Näiteks maksimaalne püstiasendit taastav õlg peab olema 30° või suurema kreeni juures, algmetatsentriline kõrgus 0,15 m ja kaadumisnurk minimaalselt 55° kreeni juures. Eestis kasutatavatel lootsikaatritel on algmetatsentriline kõrgus 1,2-1,3 m ja kaadumisnurk 70-80° juures. Kui masinad on sügavamal ja kerematerjalid kergemad, siis laeva raskuskese on madalamal ja praktikas saavutatakse parem tulemus.

Kui laevale lähenetakse, tulevad peegeldavad lained teise rütmiga ja kaater toob kaasa oma käigulaine. Midagi halba võib juhtuda siis, kui mitu halba tegurit kokku satuvad, seejuures on oluline ka kaatrijuhtide kogemus.

Kaatriehituse osapooled on tellija ja ehitaja, meie osa on järelevalve. See hõlmab tehnilist ülesannet – mõõte, võimsust, sõidupiirkonda jn. Kui selles etapis on poolte kokkulepe väga täpne, siis ei juhtu hiljem möödarääkimisi. Seejärel kinnitame projekti ja katsetuste järel väl-






jastame tunnistused.

Valmis lootsikaatrid vaatab laevainspektor igal aastal üle, uutel laevadel on dokiülevaatusi harvem. Lainepiirangud tulenevad püstuvusinfost, kontrollime ka lootsikaatrite varustust ning meie poolt on ohutu mehitatuse tunnistus. Mida suurem diplom meremehel on, seda rohkem koolitusi on ta läbinud.“

## Leidub lähi- ja kaugemais riikides

Baltic Workboats ehitab lootsi- ja muid töölaevu mitte ainult Eestisse. Kliendirahulolu on tulnud kuulata nii Ventspilsis kui ka Klaipeidas, mullu suvel andis Baltic Workboats Rootsi riigireederile üle riigi pikima teepikendus-parvlaeva ja reeder tellis kohe ühe veel.

Hiljuti teatas Baltic Workboats, et sõlmis 7. veebruaril ekspordilepingu. DAB Vloot tellis Belgiasse kaks 22 m pikkust lainetlābistava kerega lootsikaatrit, millele kaks 479 kW Volvo Penta masinat tagaksid kiiruse 25 sõlme.

Need valmivad järgmise aasta esimeses kvartalis, aga DAB Vloot juba kasutabki mitut Nasval ehitatud lootsikaatrit. 

# Eesti Meremeeste Liit

**E**esti Meremeeste Liit tekkis 1989. aastal eesti rahva ühiskondliku aktiivsuse tõusulainel. Pärast Öölaulupidu tunnetas kogu rahvas suurte muutuste võimalusi ühiskonnas ja igaüks oli valmis andma oma panuse ühiste eesmärkide nimel.

Meremeeste liidu asutamiskoosolekule kogunesid üheskoos eesti-meelsed merenduse juhid, tegevmeremehed madrustest kapteniteni, pensionärid ja merendusettevõtete töötajad Eesti Merelaevandusest, sadamatest, õppeasutustest ja Eesti Meremuuseumist.

Liidu vanemaks valiti Eesti Meremuuseumi direktor Ants Pärna, kes oli sel postil üle kahekümne aasta. Pärast Ants Pärna lahkumist oli liidu vanem Heino Tohver, kes lahkus meie hulgast 21. detsembril 2016.

Tegevuse algaastail oli entusiasmi kuhjaga, aga liidu potentsiaali rakendada ei olnud sugugi lihtne. Tormilised muutused nii poliitilises elus kui ka majandussüsteemis seoses Eesti Vabariigi iseseisvuse taastamisega toimusid nii kiiresti, et ühiskondliku tegevuse jaoks nappis aktiivsemal tegijail nii aega kui ka võimalusi. Tegevmeremehed on juba oma töö laadi tõttu ühiskondlikult aktiivsemast elust ära lõigatud. Merelt koosolekutel ei käi ja need kallid päevad, mis maal õnnestub veeta, kuuluvad kodule ja perele.

Tohutu segaduse põhjustas merendusvaldkonnas kiirustades teostatud omandireform. Tootmis-koondis „Ookean“ haihtus koos oma suure laevastikuga kümne tuule poole. Pikka pidu polnud ka Eesti Merelaevandusel, kuni viimased kaubalaevad lahkusid Eesti lipu alt paar aastat tagasi. Paljud meremehed jäid tööta, tugevamad leidsid tööd võõraste lippude all.

Selles olukorras ei saanud Eesti Meremeeste Liit kuigi palju ära teha. Poliitikute poole pöörduki küll märgukirjadega, aga sellest ei olnud abi. Meie juhtpoliitikute lipukiri oli „Ei mingeid maksuerisusi!“; kuigi samal ajal toetas kogu Euroopa



omamaist merendust just maksuerisustega. Praegune valitsuskoalitsioon on probleemi tunnistanud ja üritab midagi ette võtta. Nii võivad

poliitikud ehk vajadagi meremeeste ja merenduse asjatundjate ühishõnu.

On tekkinud kitsama suunilusega ja konkreetset meremehi ühendavad erialaliidud ja ametiühing, mis kaitseb meremeeste huve nii Eesti ja Euroopa Liidu lippude all kui ka mugavuslippude all sõitvates laevades. Laevaomanikud kaitsevad oma huve Eesti Laevaomanike Liidus. Ka nemad on huvitatud Eesti merenduse arengust ja mainitud maksuerisustest.

Oleme Eesti Meremeeste Liidu juhatuses koos erialaliitude juhtidega kaua arutanud, kuidas üheskoos tõhusamalt mõjutada Eesti merenduse arengut, tuua kaubalaevad tagasi Eesti lipu alla ning kaitsta meie meremeeste ja laevaomanike ühiseid huve. Jõudsime kokkuleppele, et MTÜ Eesti Meremeeste Liit lõpetab oma tegevuse senisel kujul. Selle asemel moodustame selt-singuna tegutseva organisatsiooni Eesti Meremeeste Liit (*Estonian Seafarers Association*). Sellega liitumiseks on oma nõusoleku andnud Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevajuhtide Liit ja Eesti Laevamehaanikute Liit. Ettepaneku liitumiseks oleme teinud ka Eesti Kalurite Liidule ja Eesti Merelootside Ühingu. Seltsingu tegevust juhivad rotatsiooni korras erialaliidu või klubi juht või erialaliidu volitatud isik.

Eesti Meremeeste Liidu senisele tegevusele tagasi vaadates tahaksin tänuga ära märkida aastalõpupeod, Tallinna Merepäevade ajal koos linna juhtidega korraldatud vastuvõtud osalevate laevade kapteneile Tallinna raekojas, koostöö merendusajakirjanduse kirjastamisel (Eesti Meremeeste Liit oli Meremehe väljaandja aastail 1992-2000 – Toim.), ja merehariduse kaitsmisel. Eraldi tahaksin ära märkida liidu Pärnu sektiooni ja Pärnu Merenduskeskuse rolli ühistes ettevõtmistes. 

# TTÜ Eesti Mereakadeemia teenetemärgi kavaler on Ringo Liepkalns

**R**ingo Liepkalns on TTÜ Eesti Mereakadeemia õppejõud ja akadeemia jahi „Tuulelind“ kapten. 23. veebruaril 2018 autasustati Ringo Liepkalnsi mereakadeemia teenetemärgiga. Teenetemärk nr 38 annetati talle pikaajalise panuse eest Eesti Mereakadeemia purjeõppe ja merepraktika edendamisel ning erilisel silmapaistvate saavutuste eest purjejahi „Tuulelind“ kaptenina rahvusvahelisel avameregatil The Tall Ships Races 2017.

Ringo Liepkalns on sündinud 3. novembril 1969 ja mereakadeemias töötanud alates 2001. aastast. Ta on akadeemia tudengitele aastaid purjeõpet korraldanud merepraktika instruktorina, olnud jahtkapten nii „Tormilinnul“ kui ka nüüdsel „Tuulelinnul“. Ta on 2014. aastal lõpetanud Eesti Mereakadeemia vahitüürimehe diplomiga.

Teenetemärgiga tunnustatakse Eesti Mereakadeemia töötajaid või isikuid väljastpoolt mereakadeemiat, kes on andnud silmapaistva




Ringo Liepkalns sadamas enne võiduga lõppenud regatti The Tall Ships Races 2017. FOTO Edmond Mäll

panuse akadeemia arengusse ja/või on erilisi teeneid merendusvaldkonnas ja/või Eesti merehariduse ja merekultuuri või -teaduse edendamisel.

Teenetemärk on hõbedast Mantua rist, mis on kaetud rohelise kuu-

memailiga ja mida ümbritseb sinimustvalge kuumemailiga kaetud äärekant.

Risti keskel on oksüdeeritud hõbedast ankrud ja sellel kullatud hõbedast vapikilp reljeefsete vapilõvidena. 

## Kuressaares on Meremajanduse keskus

Tekst: Krislin Aedla

Nüüdsest asub Kuressaares Meremajanduse keskus, kui TTÜ Eesti Mereakadeemia kaks üksust said aasta algusega ühise uue nime. Uus nimi peegeldab keskuse tegevusvaldkondi ja loob ühtse kuvandi.


Meremajanduse keskuse nime all tegutsevad nüüd endine TTÜ Eesti Mereakadeemia Kuressaare keskus, mis koondas õppetöö, ja Väikelaevaehituse keskus. Meremajandus on süsteem, mille elemendid on muu-

hulgas ka merendusala ettevõtetus, mereturism, laevaehitus ning teised mere- ja rannikupiirkondade majandusega seotud valdkonnad. Need on Saaremaale väga omased teemad ja jäävad Meremajanduse keskuse fookusvaldkondadeks.

„Uus nimi ei muuda meie seniseid plaane ja õppe- ning teadus- ja arendustegevus jätkuvad samas suunas. Meremajanduse keskuse nimi aitab Kuressaares antava kõrghariduse ja pakutavate teadusteemuste spetsiifikat avalikkusele tutvustada. Nimi täpsustab meie fookust, ent on piisavalt avar, et sobida keskuse arengupotentsiaaliga. Usun, et Mereakadeemia Kuressaares asuva keskuse selge, ühtne identiteet on oluline ka Saaremaa kogukonnale,“ põhjendas nimervalikut juhataja Anni Hartikainen.

Väikelaevaehituse kompetentsikeskus (SCC) on osa Meremajanduse keskusest ning jätkab senist teadus- ja arendustööd. Ettevõtetele pakub Väikelaevaehituse kompetentsikeskus katse-, projekteerimis- ja materjaliarenduse teenuseid, samuti koolitusi ja erialateavet.

Uue üksuse täispikk nimi on TTÜ Eesti Mereakadeemia Meremajanduse keskus, mis osutab väga selgelt haridusasutusele.

Meremajanduse keskus kuulub Eesti Mereakadeemia kui TTÜ teaduskonnatasandi struktuuriüksuse koosseisu ja sel ei ole eraldi kolledži staatust. Seal on tänavu vastuvõtt kahele rakenduskõrghariduse erialale: ettevõtetus ja elamusmajandus ning meretehnika ja väikelaevaehitus. 



# Ränduri kodusadam

Tekst: *Ats Vesiaid*

**M**a olen rändur. Selle sõna kõige otsesemas tähenduses – mul ei ole päris oma pesa, ei vanemate kodu ega vanaema maal, kelle tallu minna jõule veetma või suvel külla. Mul on suur seljakott, kuhu mahub mu maine vara, ja kitarrikott mu ustavale sõbrale, kitarrile. Ja üüritud neli seina, kui ma olen kusagil pike-malt paikne.

Selle arusaamani jõudsin ma päris hiljuti, kui mul seoses tööga paluti esitada andmed oma viimase viie aasta eluasemete kohta. Neid kohti on üle kümne ning need on puistatud laiali üle kolme erineva riigi, rääkimata enam kui poole-aastasest “kodutusest”, mille jooksul käisin eespool mainitud seljakotiga läbi 12 erinevat riiki. Kõlab veidralt öelda enda kohta ‘kodutu’, kuid teel olles ei ole tõepoolest ootamas ühtki kohta, mida nimetada koduks – parimal juhul ehk mõne sõbra diivan.

Sellest hoolimata on ka minul olemas filisoofilis-ideoloogiline arusaam kodust ning loomulikult ka unistus oma talust ja maalapist metsade ja mere vahel – see ongi minu kodusadam. Vähemalt praeguseks on see ettekujutus minu kodusadam. Seesama unistus, mille poole ma püüdlen ka mereakadeemias, omandades teadmisi, astumaks lähemale võimalusele luua oma kodu ja leida oma koht.

Inimene on siia ilma loodud elementaarsete vajadustega, mida me kõik staatusest hoolimata jagame: sotsiaalsed vajadused pere ja lähedaste inimeste näol ning vajadus turvatunde järele oma kodu näol. Viimane on koht, mis kaitseb sind maailma eest, kui seda on vaja, koht, kus oodatakse, hoitakse ja armastatakse sind just sellisena, nagu sa oled. Ja sa vastad samaga, hoiad neid, kes sulle armsad, ning kaitseid neid, kes ehk veel ennast ise kaitsta ei suuda.

Nende vajaduste kõrval on ini-

## Südant, mõttesügavust ja sädet!

*Ants Sild, Eesti Mereakadeemia eetikakursuse õppejõud*

**N**oorena tahetakse tundma õppida ümbritsevat maailma selle mitmepalgelisuses. Siis köidavad tähelepanu kauged maad, nende eksootilised paigad ja võõrad kultuurid. Kodune ja oma tundub uue ja ahvatleva kõrval nii argine, et sellele kaunite kunstide kõnekuse või südame ja süvamõttelisuse mõõdupuuga läheneda justkui häbenetakse. Olen püüdnud eetikakursuse raames Eesti Mereakadeemia tudengeid veenda selles, et väljendada oma mõtteid kirjalikus vormis on mitte ainult vajalik, vaid tulevasele merendusspetsialistile ka kasulik. Sellest on sündinud kirjatöid, millel tõsiseid esseistika tunnusoone ning kust mõnikord ei puudu ka nauditav filosoofiline komponent. Usun, et see võimaldab üliõpilastel ainekäsitusse lisada omaenda südant ja nooruslikku sädet, mis omakorda aitab avardada tulevase spetsialisti elukäsitlust, mis ju ongi akadeemilise merehariduse peamine siht ja kaugeleaatav eesmärk. Järgnev essee pärineb Mereakadeemia esmakursuslase sulest.


mesel ka individuaalsed vajadused, nagu minul on rännutung. Ma tunnen ennast poolikuna, olles pikalt ühe koha peal paigal, tunnen, kuidas elu minust mööda jookseb ning mina seisaks justkui paigal, mängides mitteolulist kõrvalrolli mingis madala-eelarvelises *indie*-filmis. See võib sobida mõnele meist, kuid see ei ole mina.

Seega, kus on ränduri kodusadam? Lihtne vastus küsimusele eespool – vähemalt minu näitel – on, et ränduri kodusadam asub temas endas. Sellel kohal ei ole koordinaate ning seda ei leia kaartidelt, see on pidevas liikumises koos ränduri endaga. Ränduri kodusadam on vaikusehetked peale pikka teelolekut, sõprade tervitavad naeratused taaskord tuttavasse paika jõudes, tuhanded mällusööbinud päikesetõusud ja -loojangud, uued kohad, uued inimesed, elujanu, avastamisrõõm ... See kõik kokku on see, mis loob üürikesse kuuluvustunde, annab võimaluse kiire tempo juures hetkeks hinge tõmmata ja lihtsalt olla sina ise – sama tunde, mille annab “tavainimesele” kodu.

Loomulikult soovin ka mina, et kord aastate pärast oleks mul oma füüsiline koduvärv ning ehk isegi mõni paar väikseid nobedaid jalgu,

kes mulle koduvärvale vastu jookseksid. Saarlasena ei ole kahtlustki, et see koduvärv asuks ideaalses olukorras merede keskel, pisikesel saarel. Veelgi enam, ehk on seal minu kasutuses ka reaalne kodusadam, kuhu ma saan kinnitada oma aluse ning kus käia merega sidet pidamas, kui olen lühemaks või pikemaks ajaks jäänud maise elu juurde.

Kuid praegu on selleks veel liiga vara – praegu põleb veel rinnus soov külastada teiste kodusadamaid, teha tiir või paar üle maailma merede, tõestada ennast meremehena ning teenida raske tööga välja teiste merekarude lugupidamine. Praegu ei tee ma veel isegi ettevalmistusi selleks, et ankur välja lasta ning kuhugi kanda kinnitada. Ehk mõned ettevalmistused siiski hariduse omandamise näol toimuvad, tõsi, kuid selle lõpliku realiseerimiseni on veel omajagu maad minna.

Minu vanaemale meeldis alati öelda, et ükskõik, kui kaugele saarlane oma saarest läheb, päeva lõpuks toob süda ta alati saarele tagasi. Mõni meist ehk ei jõua tagasi koos oma füüsilise kehaga, kuid mina usun siiralt, et tagasi jõuavad kõik, kes kannavad oma saart ja kodusadamat endaga südames. 

# Esimene reis heeringap

Tekst: Arvo Olesk.  
Käsikirjalised mälestused trükiks  
toimetanud kapten Vello Mäss

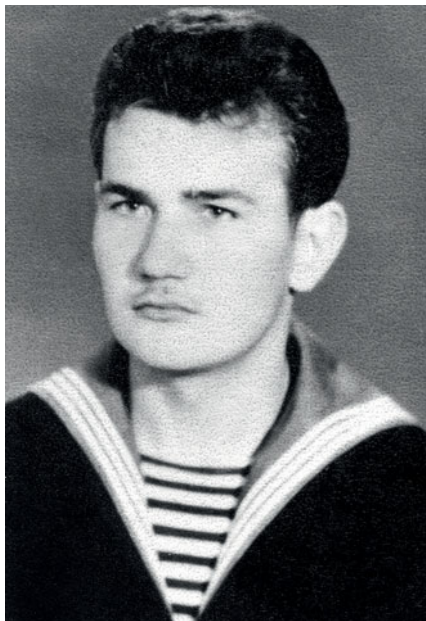
**S**oe sombune kevadhommik. 12. aprill 1963. aastal. Tulime koolivennaga, kaks Karu tänaval Tallinna Tehnilises Koolis nr 1 madruse eriala õppinud noort meest sadamasse. Tollal olid vähemalt Tallinna kalasadamad ilma värava ja väravavahita.

See kõik tuli hiljem, kui võeti šniti mujalt, kus pidasid valvet miilitasad, nagu Kaliningradis. Kalalaevalde välisviisata meestel puudus iga sugune võimalus võõramaisse sadamaisse pääseda. Isegi kaptenil oli viisa nr. 2. Ka üliraske trauma puhul tuli kannatanu merel üle anda luba omavale laevale, kui seda üldse juhtus läheduses olema. Las sureb, aga minna ei tohi! Kõik see muutus kiiresti mõne aja jooksul – oli üleminekuperiood.

Olime määratud reisijatena SRT-4515-le. See oli keskmise suurusega traaler, mis pidi mu koos kursusekaaslasega toimetama teisele laevale, mis püüdis kala Barentsi merel. Sinna oli vaja kaht asendusliiget, sest eelmised kaks meeskonnaliiget olid välja langenud tervislikel põhjustel.

See 37 meetri pikkune SRT oli mõeldud püügiks lähimeredele, mitte ületama ookeane. Nagu aeg näitas, said nad sellega hakkama küll. Neid on nähtud Kanada-poolsel Atlandilgi. Sel heeringabuumi ajal olid nad põhilised tegijad. Saksa laevaehitajad vorpivad neid terve Vene kalalaevastiku jaoks.

1965. aastal sõjaväes teenides lugesin lehest traagilisest sündmuse kohta Ohhoota merel. Sama tüüpi neli laeva jäid kõva külmaga tormi kätte. Toimus intensiivne jäätumine, millest sellise ilmaga oli praktiliselt võimatu vabaneda. Raskuskeskme muutudes keerasid nad kõik üksteise järel kummuli. Nad hoidusid küll üksteise nähtavuskaugusele, et häda korral teisele appi minna. Tahtsid minna, aga juba hakkas ennast-



Madrus Arvo Olesk.

ki üle lubatud kalde kreeni kiskuma. Kuni veel mootor töötab ja suudad ninaga vastu lainet hoida, on lootus püsima jääda. Päästelaeva saabumisel leiti veel ainult üks kummuli-keerdunud laev ja selle kiilu küljest üksainus elus tunnistaja tragöödiast.

Meie laev seisis Vanas Kalasadammas, kere mustaks värvitud nagu rongal, tekiehitus ja mastid hallid. Laeva umbreeling oli ühel tasapinnal sadamakaiga, küna mis küna! Trepil olemasolu polnud vajalik, laeva oleks saanud hüpata niisama. Trepp oli pandud rohkem naiskülaste jaoks. Trepivaht (vahimadrus) oli vanasti vajalik selleks, et rotid, nõukaajal aga vargad ega riigireetureist põgenikud laeva ei pääseks. Välissadamas suurematel laevadel selleks, et mõne diplomaadi või laevavarustaja tulekust vahitüürimehele teatada.

“*Matt tvoju*, keda otsite!” käratas koos venekeelse roppusega meie punase varrukalindiga trepivaht, vastuseks meie tervitusele. Juhuslikult oli kohal kaptengi. Isegi mõne suure laeva kapten oleks häbisse jäänud selle viksitud kindrali kõrval. Varrukapaelu kuni küünarnukini, vormimütsi embleemi, nn krabi kuju järgi oli tegu kaugsõidukapteni-ga, kel õigust vähemalt 100 000-ton-

nist alust juhtida. Veidi palju keskharidusega siberlase kohta, ent vahetevahel on väike edevus ehk lubatudki? Saanud teada, kellega tegu, kästi järgmisel hommikul laevas olla, minevat sõiduks. Saime aega veel ringi lonkida.

Hommikul kell kaheksa olime jälle kohal, olgugi et väljasõit venis öhtuni. Meeskond laadis veel püügivarustust, tühje tünne ja proviant. Mõnel ei olnud võib-olla meditsiini- raamatki korras ning pidi oma haige hamba, mis oleks veel kapitaalremonti kannatanud, hambaarsti süljetoopi loovutama. Haige hambaga mehel pole laevas kohta. Sa võisid olla hambutu, aga mitte haige hambaga.

Väikesel laeval ei ole munsterrollis lahtritki arsti jaoks. Rohud ja esmaabivahendid olid kapteni vanemabi hoole all. Ühtlasi oli ta saanud vähemalt poole tunnise kursuse sadamaarsti juures läbi teha. Lugesin kusagilt, et purjelaevas olid kapten ja pootsman kord operatsiooni edukalt läbi viinud. Lõmastatud jalg lõigati vukssaega otsast ning jalakõndi nahk tõmmati purjenõela ja purjeniidiga kokku. Muidugi toimus see kõik tugeva rummiannuse toel. Enesestmõistatavalt tarbisid seda kõik, nii patsient kui ka kirurgid. Könt kasteti merevette ning purjelaevas leidis ikka niipalju puidumaterjali, et paari kuu pärast puujalg meisterdada. Selle tühja asja pärast keegi meest laevast maha ei maksnud. Mehel enesel kah kergem – ei pidanud enam masti ronima ega purjeid rehvimä.

Lahkumiselamuse sain nostalgilise, kuidagi meeldivalt kurva, nii et teisi lahkujaid ja saatjaid vaadates kippus endalegi kimp kurku. Erinevalt eestlastest lähevad venelased lahku lõbusamalt ja kärarikalt. Meeskond ja saatjad olid tugeva auru all. Pärast piirivalve ja sadamavõimude lahkumist kõlas kolm pikka madalat vilesignaali, mis on sadamast lahkuva laeva märguanne pikale reisile minnes. Sellele vasta-

FOTO erakogu



# Üügilaevaga Atlandile

vad sadamas olevad laevad ühe pika vilega. Lahkuva laeva ahtrisse koguneb vahist vaba meeskond ning karmoška saatel kõlab venekeelne ühislaul ...*i rannei poroi, melknjot za kormoi, znakomõi platok goluboi.*

Laeva meeskond oli 23 hinge ning koikohti sama palju. Minule, muiduleivasööjale, leiti koht kitsas neljakohalises masinameeste kajutis lavatsil, piki laeva poordi. Öösel eraldas mind mereveest ainult 4 mm pakune terasplekk. Illuminaator, mis on poolenisti vee all, kaob aegajalt laeva kõikumise intervalliga veidiks ajaks rohelistesse vette, mis Läänemeres ei ole kunagi sinine.

Ilmad olid ilusad, suuremalt jaolt veetsin oma aja ülemisel kaptenisillal. Siin tavaliselt ei ole kedagi. Suvel palavaga on võimalik laeva juhtimine dubleerivalt siia üle tuua. Siin on magnetkompass ja rooliratas. Tollel gürokompasse neile laevadele ei paigaldatud. Peale selle oli siia toimetatud paari tonni jagu kottides kartuleid, porgandeid ja kapsapäid. Samas ka paar hapukapsatünni ning hapendatud rohelist tomateid. Väikeses laevas ei olnud selleks panipaiku ega külmkambreid.

## Haige hambaga mehel pole laevas kohta.

Esimestel päevadel, kui viina veel jätkus, oli hea, kui leidus mõni mees, kes oli võimeline laeva edasi viima. Ka kokalt ei nõutud rohkemat kui ainult sakuskat – oli temagi inimene ja tahtis lahkumiskurvastusest viina võtta. Ega ta elu kambüüsis söepliidi kõrval kerge olnud. Need esimesed päevad ei näinud ma ühtki täitsa kainet meest peale meie kahe.

Kui olime Kõpu majaka selja taha jätnud, ei näinud me enam kahel ööpäeval kuni Taani Sundini maad. Siin toimus naljakas vahejuhtum.

Üks haige peaga laevamees, kel olid viinad otsa saanud, nähes kaldatulesid, arvas laeva sadamas olevat. Vaikses vees laeva kõikumist ei olnud märgata ning et pootsmannil oli veel trepp samasse asendisse jäänud nagu sadamas, arvas mees paraja aja olevat klaastaara Kopli poodi ära viia ning peaparandust tuua. Õnneks toodi mees mõistusele, ei jõudnud veel üle poordi astuda.

Omamoodi elamus oli Sundist läbimine. Hommikul jõudsime väina kõige kitsamase kohta ning käeulatuses oli kahe riigi kallas. Punaste katustega valged majad. Oli juba veidi ka kevadist rohelist sekka. Minu kõrvale ilmus üks enam-vähem kaine meekonnaliige. Suurem jagu mehi olid veel unenäos, koduste ja kallimate seltsis. Seltsimees proovis minuga juttu vesta, aga kuna mina enam-vähem temast aru sain, aga vastata ei osanud, lõi käega: “*nu tebjaja...*” Hiljem sain teada, et see seltsimees oli aus Nõukogude Liidu kodanik, kelle kohustus oli jälgida, et mõni kodumaa reetur end üle poordi ei poetaks. Mis see kilomeeter ära ujuda oli, et “vabasse” maailma pääseda? Niisugune kord oli sisse seatud kõigil “nõuka” laevadel. Suurematel alustel oli selleks kapteni I abi (abi poliitalal), kel ka püstol seltsiks.

Leidsin endale ühe jutukaaslase. See oli Tallinna Kalanduskooli lõpetanud kapteni III abi, kes oskas hästi eesti keelt. Tema vahikord oli hommikul kella kaheksast kaheteistkümnene ning öhtul samal ajal. Et hommikupoolikul ilmus silda kapten või veel mõni punsunud silmadega tõreda häälega hai, siis pidasin paremaks seal mitte tolgendada.

Õhtuses vahetuses oli vaikne. Olin roolimehe toiminguid kõrvalt jälginud. Sain tüürimehelt loa katsetada. Juba paari vahikorra järel oskasin laeva kompassi järgi kursil hoida. Korra nägi mind roolis ootamatult sissetulnud kindral-kapten, vaatas veidi, kõhatas ning astus sõnagi lausumata edasi. Tähendab, nõusolek oli antud ning võisin sillal end vabalt

tunda. Sama loa sai ka minu rühma-kaaslane, ainult vanemabi kella neljast kaheksani vahetuses. Saime hea praktika, arvestades et sellel laeval oli mehaaniline rool, s.t rattaga. Sellel laeval, kuhu olin juba pooltel teel, oli elektriline, nuppudega lülituspult. Seal teeb töö ära elektrimootor, vajuta ainult nuppu. Tormise ilmaga võtab rooliratas kahe tunniga võhma välja.

Tuli see, mida ootas. Jah, ootasin tormi. Tahtsin näha merd niisugusena, nagu olin lugenud raamatuid. Peale Kattedagi ja Skagerraki väinade läbimist ootab meid sügis- ja talvekuudel üks tormisemaid – Põhjameri. Nüüd aga oli kevad ning esialgu üks 6-palline torm oli minu jaoks piisav. Erinevalt sõbrapoisist ei jäänud ma selle kolmepäevase kõikumise ajal üldse merehaigeks. Olin pidevalt värske õhu käes. Pea veidi kumises ning söögisu jäi väiksemaks. Kindlasti aitasid ka ülal sillal hapendatud tomatid. Päril head olid. Venelased viisid neid pidevalt sakummiks. Ehk ettenägelikult selleks oligi tellitud, mitte söögikorra jaoks.

Nüüd jätkus võrdlemisi üksluine sõit piki kaljust Norra rannikut. Mida lähemale püügirajoonile, seda rohkem oli ka tekil liikumist, viinad otsas ning ka tervis pohmellist taastunud. Mehed lõbusad ilma viinatagi. Traal oli komplekteeritud ning kursilt kõrvale kaldumata leidus tunnise sõidu jagu parajaid sügavusi. Mõeldud, tehtud. Pärast tunnist traali vedamist ei olnud saak küll rohke, aga koka pannile sai mitut sorti värsket mitmeks päevaks.

Sõit kulges võrdlemisi loiult, mis teha, mis teha! Mootoril kõigest 300 hj, kiirust 8-9 sõlme pärituult. “Sõlm” on kiirusühik, 1 miil ehk 1852 meetrit tunnis. Ööpäevas jõudsime katta keskmiselt 204 miili ehk 377 km. Niisiis kahekümne ööpäevaga läbisime umbes 4896 miili ehk 7550 km. Sombune, soojas Golfi hoovuses suvine Barentsi meri. 

(Järgneb)

# Ühel nädalavahetusel

Tekst: Malle Hunt

Merekeele nõukoda on Veeteede Ameti juures tegutsev terminoloogiakomisjon, kes peab oma koosolekuid kord kuus. Tuline arutelu käib tavaliselt ka koosolekute vahelisel ajal, millest toome huvilistele kokkuvõtliku näite.

Ühel laupäeva hommikul postitas **Madli** merekeele nõukoja meililisti tähelepaneku, et märkas Vikipeedias artiklit „Vari (vesiehitus)“, sh „dokivari“, milles seda sõna oli läbivalt käänatud mitte „varju“, vaid „varja“. Ta polnud „varjat“ või „v`arja“ kunagi kuulnud, kuid ÕS annab eraldi märksõnana **vari** <24u: varja, v`arja; v`arju ja v`arjasid> tehn vesiehitise vooluava sulgev tarind.

**Pärtel** vastas seepeale, et siseveete hüdrotehnikas on varjad igati tuntud, kuigi sõna on harjumatu. Aga võib-olla on see sellepärast nii, et dokid on meil lihtsalt väga haruldased ja võimalik, et meie vähestes dokkides kasutatakse hoopis venekeelseid termineid, rääkimata siis juba sellest, et meil esinevates ujvdokkides tõstetakse dokk koos laevaga veest välja ja dokivärava järele vajadust polegi.

**Madli** teadis, et inglise *dock* tähendab ka kaid, aga siin Põhjamail me seda nii ei kasuta. Sellest tulenevalt on dokkimine inglise keeles „drydocking“, mistõttu näiteks BNS tõlgib selle kõigis laevaremondi uudistes „kuivdokiks“, kuigi remont võib olla Koplis, s.t ujvdokis.

**Yrjö** lisas, et *dock* ei tähenda ainult kaid, vaid peamiselt suletavat basseini. Sealt on pärit ka prahtimisega seotud termin ja akronüüm: *not*



Pole veel kindel, kas nimetada Helsingis Suomenlinna laevatehases kahe kuivdoki vahel olevat tarindit dokivarjaks, dokivarjaks või dokiväravaks.

*always afloat but safety aground, NAABSA. Dock, docking* on ka silduma, ühenduma, pökkuma (nagu kosmoselaevad) ja *docker* sama mis stividor, sadamatöoline, laadija. Dokk on ka alus, kuhu me sülearvuti kinnitame. Meil on see sõna tuntud peamiselt laevaehituse või -remondi terminina.

**Madli** tuletas meelde, et oleme teemast kõrvale kaldunud: „Algatasin „varju-varja“ teema selleks, et saada teada, kust see dokivari-dokivarja pärit on ja kuidas me sellega edasi läheme, kuidas ühtlustada ÕSi „varja“ ja „Võõrsõnade leksikoni“ „dokivarju“ vorm ning arvasin, et seetõttu peaks seekord tagasi tulema „dokivarju“ juurde, millest lugesin eelmises teokirjas. Mulle muidugi meeldiks, kui saadaksime ÕSi tegijaile „(doki)varju“ nõukoja lisaettepanekuna.“

**Pärtile** tundus ka (ujuv?) dokivärav parem, loogilisem ja arusaadavam suund, kui just kusagilt ei tule selget tõestust, et dokivari on meil ka kuivdokkide juures süstemaatiliselt kasutatav mõiste.

**Rein** selgitas: „Meid, kes me iga sõna juures püüame juuksekarva täpsusega (täiesti vajaduseta) leida

vasteid ingliskeelsetele terminitele, ajab segadusse inglaste endi tunduvalt vabam sõnakasutus. Dokke, nimelt kuivdokke on väga mitut liiki ja nad suletakse dokivärava või dokivarjuga (senises variandis). Ehk ongi õigem nimetada seda varjejaks. See eraldaks seda kõigist teistest varjetest nagu tuulevari või katus.

Kuid inglise keeles ei ole *dock* kai, küll on aga *docking* sildumine kai äärde, olenemata sellest, kas see kai asub dokis (värava või lüüsigala loode-nähtustega merest eraldatud basseini) või lahtises merele avatud sadamas. Samuti on *drydocking* igasugune laeva kuivale saamine (tõstmine), olenemata sellest, kas seda tehakse kuiv- või ujvdokis.“

**Enn** arvas, et **vari** : varja on kellegi tehissõna, nagu meigi mõne sünnitame. Eks erinevatel elualadel ole neid loodud. Imelik on aga see, et algvormiks võeti vari, mida on kerge segi ajada varjuga, pealegi pole veevoolu erinev takistamine/suunamine kuidagi varjuga seotud.

**Tuuli** leidis 1975. aasta „Vene-ees-ti tehnika sõnaraamatust“ terve varja-sarja: varja juhtsoon, varja-ava, varjadega ülevool, varjadeta ülevool jne. „Vari“ selles tähenduses on ole-



# merekeele nõukojas



Suomenlinnas kuivdoki ja mere vahel olev tarind sarnaneb enam väravaga. FOTOD Madli Vitismann

mas ka EE 10. kõites, aga need naljatilgad käänavad märksõna ju lühendatult: mine võta kinni, kas "v-sid" on varjusid või varjasid.

Kogu lugupidamise juures merekeele nõukoja vastu arvas ta, et me siiski ei saa n-õ ainuisikuliselt otsustada, et meie kääname dokivari: dokivarju, sest vari: varja paistab olevat pigem inseneritermin, mitte merekeele sõna. Igatahes lubas ta jätkata oma uurimistööd ja hoida meid tulemustega kursis. „Mul on hea meel, et Madli selle käänamisapsu „Võõrsõnade leksikonis“ avastas, sest minu jaoks on see kõik väga huvitav!“

**Enn** uuris veel erinevatest allikatest sõnade tähendust ja leidis, et need on täiesti erinevad. Ühega piiratakse/suunatakse/takistatakse veevoolu, teisega midagi suletakse/avatakse. Vari on voolav, värav seisv.

Doki juurde sobib ainult värav. Mingi järsu languga jõe/oja veevoolu piiramiseks (et ei uuristaks süga-

vat renni ega kutsuks esile kaldavarikut) aga vari: varja võib küll sobida. On ju murdes ka sõna variõun – mahavarisenud õun. Mitte vari ise ei voola, vaid ta on seotud voolava vee-ga.


**Tuulile** tundus dokivari aga päris loogilise sõnana: kui vari on vesiehitise vooluava sulgev tarind, siis dokivari on järelikult mingi selline tarind, mis sulgeb doki. Kui dokk on sadamaakvatooriumi osa, mis on veetihedate väravatega merest eraldatud, siis võiks seal kuskil olla ka mingi dokivari ehk dokivärav. Küsimus on tõesti pigem praktikas – kas sõna „dokivari“ üldse kasutatakse ja kui kasutatakse, siis kuidas käänatakse, kuidas käänavad meremehed ja kuidas insenerid.

Lõpuks saatis Tuuli meile edasi keelekorraldaja, paljude keeleõpikute ja käsiraamatute autori **Tiiu Erelti** vastuse küsimusele, kust pärineb sõna „vari“:

„Sõna vari: varja pärineb „Vene-

eesti tehnika sõnaraamatu“ tegemise ajast. Ilmus 1975. aastal, aga tehtud oli seda kaua. Vesiehituse (üldse hüdraulika) osa tuli Harald Vellnerilt. Rein Kull ja mina olime selle sõnaraamatuga seotud lõppjärgus 1970ndate algul (viimistlus, register).

Igatahes oli selle sõna ümber siis veel arutamist, kõne all oli ka varje, aga see ei tundunud väga suure tarindi kohta sobivat. Kui vari: varja sai sisse tehnika sõnaraamatusse (vt lk 138, kus ka liigid), siis panime ta muidugi ka teoksil olevasse ÕSi. Edasi läks „Tehnikaleksikoni“ 1981.“

See kirjavahetus, mis sisaldas 23 e-kirja, toimus 3 päeva jooksul. Üks merekeele nõukoja liige, kes nädalavahetusel polnud arvutisse vaadanud, ehmus, kui nägi paarikümnet meili, mida tal polnud aega kohe läbi lugeda ja ta kirjast oli üsna umbes. Seepeale otsustasime, et postkasti ülekoormamise vältimiseks ei pea me edaspidi pikemaid arutelusid meili teel, vaid kasutame Google Drive'i võimalusi. 





# Talutarest uhke kellatorniga lossi

Eesti Mereakadeemia peahoone  
Koplis. FOTO Tauri Roosipuu

**K**ui juhtuks selline ime, et ühel kenal päeval heidaks Kopli lahte ankru alus, mille meeskonnaks Heinaste – Orajõe mehed, Heinaste merekooli asutajad, siis leiaks nende terav meremehepilk rannal ühe lossitaolise ehitise taevasse kõrguva kellatorniga, tipus meretuules uhkelt lehviv sini-must-valge trikoloor.

## Koplisse ehitati laevatehas

Nende meeste mälestust mööda peaksid seal laiuma hoopis haljad tammesalud segamini künkliku karjamaaga, aga nüüd? Lähemale sõudes kasvaks nende imetus veelgi, kuuldes äkki helisevat ja tunde löövet tornikella kõlavat häält. Aga see poleks veel kõik – jõudes selle majesteetliku hoone ukteni ja luges seal olevalt tahvlilt: Tallinna Tehnikaülikool Eesti Mereakadeemia, käiks neil peast läbi uskumatu küsimus: kas tõesti, kas tõesti on siin, selles majas, nende unistuste ja elutööde jätk?

Ülaltoodust saaks ehk arendada põneva järjeloo, kus minevik ja tänapäev aegruumis omavahel kokku põimuvad – madalast ja hallist metskaptenite Veidede talutarest väärrikasse, rohkem kui sajandivanusesse Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia peahoonesse.

Heinaste merekooli asutajate eluajal seda hallist klombitud paekivist hoonet veel ei olnud. Siis oli selles Kopli poolsaare osas hoopiski linnainimeste pühapäevane puhkepaik, kus imetleti avarat merevaadet ja tammesalude hiielikku salapära. Seda kuni hetkeni, mis muutis kogu sealse ümbruskonna tundmatuse, kui 12. juunil 1912. aastal jõustus Vene Riigiduumas kinnitatud käskkirj, millega lubati Kopli poolsaarele rajada Vene-Balti Laevaehitustehas.

Ligikaudu 76 000 ruutsülla hiiglaslik ehituskompleks muutis täielikult vana Kopli tühermaise maastiku väljanägemist. Tuntud Peterburi ehitusinseneri A. Dmitrijevi (1878-1959) projekti järgi rajati kümneid hooneid – tsehhe, administratiivhooneid inseneri- ja tehnikabüroodega, ellingud, muul, raudtee ning 40 000



tonnise tõstejõuga ujuvdokk, samuti ka 7600-hobujõuline jõujaam. Kõik see ehitati kompleksina välja koos elamute ja teenindushoonetega, sh haigla, saun, söökla, kauplus, seltsimaja, kool, kirik, politsejaoskond, postkontor, tuletõrjemaja, pesumaja, trammidepoo jm. 1915. aastal avati trammiliin Koplast kuni Telliskivi tänavani pikkusega 4,5 km.

Praegune TTÜ Eesti Mereakadeemia hoone rajati Vene-Balti laevatehase peahooneks aastail 1913-1915. Aastal 1931 kolis sinna Tallinna Tehnikum koos muude asutuste ja organisatsioonidega. Aastail 1932-1968 oli see TTÜ peahoone, aastail 1968-2009 TTÜ majandusteaduskonna hoone ehk Majandusmaja.

Merendus- ja laevaõpe ei olnud selles majas tundmatu ka enne seda, kui Eesti Mereakadeemia 2006. aastal Lasnamäelt selle väärrika maja katuse alla kolis. Ajavahemikul 1933-1936 üüris siin ruume Eesti Mereakadeemia eelkäija Tallinna Merekool. Aastail 1956-1958 tegutses Tallinna Polütehnilises Instituudis (praeguses Tallinna Tehnikaülikoolis) laevaremondi teaduskond, kus õpetati laevaehitust, laevaremonti ja laeva jõuseadmeid.

## Merekool otsib maja

Loodetavasti on TTÜ Eesti Mereakadeemia endale lõpuks leidnud väärrika ajalooa püsiva kodu. Teekond selleni ei olnud lihtne. Tallinna Merekool, mille õiglusjärglane on TTÜ Eesti Mereakadeemia, alustas tegevust 27. oktoobril 1919. Oma maja puudumise tõttu algas õppetöö Gustav Adolfi Gümnaasiumi ruumides Kloostri tänaval. Koolile oma maja saamise küsimustes esitas „Laevanduse“ selts 15. oktoobril 1920 märgukirja Eesti Vabariigi peaministrile. Selles oli kirjas: „*Raske on uskuda, et Eesti Vabariigi pealinna ühele merekoolile ruumi ei leidu, kuna omal ajal neid igasugu ministriumidele, asutustele ja ametkondadele küllalt leidis.*“

Järgnevatel õppeaastatel tuli merekoolil korduvalt aadresse vahetada – 8. veebruaril 1921 koliti Narva mnt 47 asuvasse eramajja, sealt 1. oktoobril 1923 Poska tänav 8 ning paari aasta pärast, 1. jaanuaril 1925

oldi taas aadressil Narva mnt 47. Edasi saadi 1. oktoobrist 1927 ruumid „Meremeeste Kodus“ Uus-Sadama 14.

Haridusministeerium astus mitmel korral samme Tallinna Merekoolile oma maja saamiseks. 1925. aastal pöördui valitsuse poole ettepanekuga Vaksali tänavas asuva „Töölise Maja“ ostmiseks, 1931. aastal aga „Meremeeste Kodu“ ostmiseks. Sagedased kolimised mõjutasid häirivalt õppetöö kulgu. 1. juunist 1933 koliti kogu oma vallasvarega Koplisse, haridusministeeriumi omandis olevasse endise Vene-Balti Laevaehitustehase peahoonesse. Juba 1931. aastal, kui küsimus kooli üleviimisest Koplisse tuli arutusele, väitis Tallinna Merekooli pedagoogikanõukogu, et kooliskäimine Koplisse on kauge ja tülikas nii õpetajatele kui ka õpilastele, raske on leida väheste tundidega õpetajaid, kes sinna sõidavad ja karta on, et katkeks side sadamaga.

Koplis tegutses merekool kolm aastat, kuid 18. augustil 1936 pöördui tagasi „Meremeeste Kodusse“, kuhu merekool jäi kuni 1940. aastani. „Meremeeste Kodus“ olid õppetöoks kasutada avarad ruumid, lisaks klassiruumidele olid seal veel kantselei ja õpetajate tuba, navigatsioonikabinet, füüsika- ja raadiotelegraafikabinet, keemia-, kütte- ja määrdeainekabinet, raamatukogu ja isegi aktusesaal. Saalis sai vahetundide ajal jalutada, teed juua, muusikat kuulata või tegelda muude vaba aja harrastustega. Samas majas asus ka „Meremeeste Kodu“, kus oli võimalik soodsalt tube üürida.

Seekord oli kooli asukoht igati ideaalne. Ligidal oli palju merendusega seotud asutusi, nagu Sadamatehased, meteoroloogijaam, meremuuseum ja sadam. Eriti tähtis oli koolile side sadamaga, kus õpilased käisid pidevalt laevadel seadmete ja süsteemidega tutvumas ning tegid seal ka vajalikke praktilisi töid. Igal aastal korraldati keskmiselt 50 õppekäiku eelnimetatud asutustesse. Õppetöö paremaks läbiviimiseks tegi Vabariigi Valitsus korralduse anda igal kevadel kolmeks päevaks merekooli käsutusse Veeteede Valitsuse jäämurdja „Tasuja“. See võimal-


das merekooli õpilastel tegelda praktiliste töödega nii laevasillal kui ka masinaruumis.

## Lasnamäe kaudu Koplisse

Nõukogude võimu tulekuga 1944. aasta sügisel sai Tallinna Merekool uueks õppehooneks endise Tallinna Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi hoone Estonia pst 10. See oli 1914. aastal ehitatud kolmekorruselise kivimaja, kus oli ka ruumikas kelder ja mansardkorrus. Eialgu mahutati sinna nii õpperuumid kui ka õpetajate ja töötajate korterid. Selles majas toimus õppetöö, kuni 1994. aastal koliti Lasnamäele aadressile Mustakivi 15 ja sealt 2006. aastal juba praegusesse asukohta Kopli 101, mis on igati sobilik koht ühele soliidsele merendusõppeasutusele. Mereahvatlev lähedus, selle soolakas hingus, akendest avanev merevaade, kõik see annab tulevastele meresõitjatele innustust raskuste võitmiseks.

## Tornis lööb kell

Meresõitjad teavad ja hindavad aja tähendust. Akadeemia õppuritel on aidanud aja kulgu tunnetada peahoone fuajees asuv traditsiooniline klaasikell, mis vahiteenistuses olles lüüakse helisema täis- ja pooltunnil ehk nagu ütlevad meresõitjad – lüüakse klaasi. Nüüd töid jõulud sellele meeldivat lisa tornikellaga, mis lööb täis- ja pooltunde ning mängib täistunnil veel lisaks üliõpilashümni „Gaudeamus“.

Üle saja aasta tagasi, kui 1914. aastal tehase peahoone valmis sai, ei jõutudki sõjaolukorra tõttu Koplisse toodud kellamehhanismi torni paigaldada. See viidi Taganrogi, kus too kell vist praegugi aega näitab. 1989. aasta remondi ajal maaliti torni neljale küljele kella sihverplaadid, mille seierid kaks korda ööpäevas õiget aega näitasid. Nüüd aga näitab kell ööpäev läbi nelja ilmakaare poole õiget aega. Kui Tallinna vanim tornikell Pühavaimu kiriku tornis lõi ühtviisi nii tüdrukule kui ka sulasele, emandale ja isandale ja seda ei võinud talle keegi ette heita, siis Mereakadeemia tornikell lööb nüüd ühtviisi nii direktorile kui ka lektorile, tudengile ja Kopli rahvale ja seda ei saa talle keegi ette heita. 

# Sada laeva sajalt aastal

Tekst: Madli Vitismann

Jaanuari lõpus sulges Eesti Meremuuseum remondiks Paksu Margareeta uksed. Eesti Vabariigi aastapäeva eelõhtul avati Lennusadama angaaris näitus sajast Eesti laevast. Näitusele nimega „100 aastat kiilu all. Eesti lugu laevades 1918-2018“ andis idee Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresen.

Urmas Dresen tuletas meelde, et suure osa jooksul sellest perioodist ei saa rääkida laevadest, millel oli Eesti lipp ahtris, vaid Eesti laevu vaadeldakse laiemalt. Igal laeval on mingi side Eestiga või Eesti omanikega. Ent pärast laevade väljavalmist seostati iga laev kindla aastaga. See ei pruugi olla ehitusaasta, kuid kindlasti aasta, mil oli mingi oluline sündmus laeva elus. Ta selgitas: „Näiteks „Suure Tõllu“ puhul ei ole see ehitusaasta ega Soomest tagasitulemise aasta, vaid hoopis 1988. a, kui laev tuli tagasi Lomonossovist – see oli lugu, mis tol ajal oli oluline.“

Mõni laev on seotud oma hukkamisaastaga, näiteks „Estonia“, mõni lammutamisaastaga, näiteks suur-tükilaev „Lembit“. Oluline oli, miks lammutati, miks „Wambola“ ja „Lennuk“ müüdi, miks just Peruule müüdi jms. Aga näitusel on ka meie uusi reisilaevu ja taastatud laevade koopiaid tänapäeval, nagu „Hoppet“, „Vikan“ ja Peipsi lodi, samuti siseveelaevu. Laevade nimekiri sündis kiiresti, lasin selle siiski noorematel kolleegidel üle vaadata. Hulgas on ka Eesti Merelaevanduse laevu, näiteks „Transestonia“ oma esimese Eesti lipuga, on ka „Nord Estonia“ liiniletulek.

Oleme püüdnud välja selgitada



FOTO Madli Vitismann

Rahvuslik uhkus – sõjaeelseid korstnamärke oli palju, mitugi neist sinimustvalged.

kõigi laevade lõpliku saatuse. Tahtsime vähemalt iga teise laeva mudeli välja panna, aga päris nii ei saanud. Osa mudelid on ka välismaalt, näiteks „Vega“ mudeli saime Pietarsaarest Vega-ühingult. On ootamatuid leide: kui Mihkel Karu läks Tõnu Meltsaselt „Tallinna“ mudelit ostma, selgus, et tal on teinegi, mida meil tarvis – „Koit“ ehk „Verhojansk“. Näitusel on ka traaleri „Vegas“ huku lugu. Kuid ajalist periodiseeringut ei ole.

1951. aastast tuleb hukkunud puitmootorlaev „Lydia Koidula“ – merre jäi 10 meest, 6 pääses – sellest kirjutas Juhan Smuul kui „Pühadekari“ hukust. 1946. a tähtis laev on endine Sergo reisiaurik „Gustav“, millega toodi Kroonlinnast Lydia Koidula põrm. Mõne aasta kohta on mitu laeva, näiteks 1954. a oli erandlik, kui Eesti Merelaevandusel oli kõige rohkem purjelaevu.“

## Püsiekspositsioon tuleb kronoloogiline

Samal ajal kavandab meremuuseum juba uut püsiekspositsiooni, mis pärast remonti Paksus Margareetas üles seatakse. Selle kohta jutustas Urmas Dresen, et uus ekspositsioon algab keskaegse kogega

ning esitleb purje-, auru- ja mootorlaevu, nagu need ajalooliselt välja kujunesid.

Kindel olevat seegi, et üks lemmeeksponaate, vitriin 32 sõjaeelse Eesti laevaomaniku korstnamärgiga ei jää esindamata uues püsiekspositsioonis, mis Paksu Margareetasse pärast remonti tehakse. Püsiekspositsioonis esitletakse nii korstnamärkide kogu kui ka üksikkorstnamärke digitaalselt, mis võimaldab iga korstnamärgi pealt seda kandnud laeva juurde minna.

Seni nähtuile lisanduvad Välis-Eesti korstnamärgid. Pole ju üldteada, et pärast sõda oli eksiillaevastik suurem kui Nõukogude Eesti kaubalaevastik.

Selle kohta selgitas Urmas Dresen: „Eesti Merelaevanduse laevastik sai eksiillaevastikust suuremaks umbes 1960. aastate lõpul. On tähelepanuväärne, et kui Eestisse saabus 1961. a suur traaler „Juhan Sütiste“, siis samal ajal oli väliseesti reeder Arved Mägi Saksamaalt tellinud endale uue laeva „Indal“. Mootorlaev „Käina“ – siis juba täppideta „Kaina“ – sõitis veel aastail 1987-1989 Panama lipu all, hiljem lammutamiseni 2010. aastal Araabia maade lippude all.“



# „Kalev“ ja „Lembit“ raamatus

Tekst: Tauri Roosipuu

Möödunud aasta detsembris ilmus Eesti merejõudude allveelaevade lugu kajastav raamat „Kalev ja Lembit“.

Raamatu andis välja kirjastus Argo koostöös Eesti Meremuuseumiga: see on meremuuseumi teaduri Arto Olli esikraamat. Kuigi enne Teist maailmasõda valminud allveelaevadest on kirjutatud mitmes raamatus, on see alles teine raamat, mis on pühendatud üksnes nendele laevadele.

2006. aastal ilmus küll Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste kirjastatud raamat „Eesti Merejõudude allveelaevad ja allveelaevnikud“, kuid see polnud otseselt ette nähtud levitamiseks väljaspool Kaitseväge ehk tavainimesel on juurdepääs selle teoseni olnud üpriski piiratud. Tolle raamatu autor oli Ragnar Kokk, kes kahjuks küll oma silmaga raamatu ilmumist ei näinud – töö viis lõpule koostaja Tiit Einberg. Seepärast on tänuväärt, et 80 aastat pärast allveelaevade valmimist nüüd uus raamat ilmus.

„Kalev ja Lembit“ on kirjutatud soravalt, selle ülesehitus on loogiline. Raamat annab ülevaate ka ümbritsevast taustast ning selgitab

vastava ajastu otsuste ja protsesside tagamaid, mille abil on lihtsam mõista tollast olustikku, eriti tavainimesel. Lisaks erinevate perioodide kaupa allveelaevade tegevusest ülevaate andmisele on muuhulgas tutvustatud ka allveelaevade arengut üldiselt, Eesti merejõudude ja põgusalt ka teiste Läänemere maade laevastikke alates Vabadussõjast, samuti Eesti merekaitsekontseptsiooni arengut.

Raamatul on arvukalt ülevaatlikke lisasid, soliidse ülesehituse ja kõvade kaante vahel on rohke fotomaterjal. Ainsaks norimiskohaks on mõned üksikud raamatusse sattunud maakeelsed või ekslikud sõnad, näiteks punkerdamise asemel diferents, tankide asemel tsisternid, vahi asemel vahetus, Tallinna madala asemel Tallinna madaalik ja pöörderingi läbimõõdu või taktikalise diameetri (oleneb, kumba mõeldud on) asemel pöörde ulatus. Kokkuvõttes on tegu aga põhjaliku ja meie allveelaevadele igati väärtilise raamatuga.  



„Kalevi“ komandöri Verner Puuranna poeg tõi 2009. aastal Austraaliast kaasa aastakümneid hästi hoitud allveelaeva külalisraamatu ja laeva vapiga fotoalbumi, isa mälestused ja binokli ning andis need üle Tallinna Linnaarhiivile. Vasakult: Kulla Puurand, Hans Verner Puurand ja Eesti mereväe esindaja ajaloolane Reet Naber. FOTO: Madli Vitismann

## Essential English for Maritime Communication

Eesti Mereakadeemia on välja andnud uue raamatu „Essential English for Maritime Communication“, mille autor on Eesti Mereakadeemia inglise keele lektor Anne Lukman. 163-leheküljeline raamat on mere-side õpik, mis on mõeldud enne-kõike mereakadeemia I ja II kursuse laevajuhtimise ning IV kursuse veeteede haldamise ja ohutuse korraldamise üliõpilastele erialase inglise keele õpetamiseks.

Õpiku koostamise aluseks on ITU (*International Telecommunication Union*) Rahvusvahelised Raadioside Reeglid merel ja IMO Standardised Mereside väljendid (IMO SMCP). Õpik koosneb kolmest osast: 1) *Basic principles of VHF radio communications*; 2) *Distress, urgency and safety messages*; 3) *Practical exercises*. Lisaks sisaldab õpik IMO SMCP sõnavara ja mõistete seletusi.

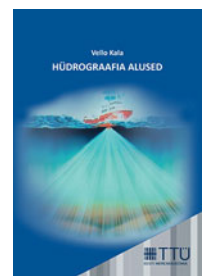


## Hüdrograafia alused

Eesti Mereakadeemia lektori Vello Kala sulest on ilmunud „Hüdrograafia alused“. Varem on tal koos Kustav Laignaga 1994. ja 2001.

aastal ilmunud „Hüdrograafia“.

„Hüdrograafia alused“ ilmus riikliku programmi „Eestikeelsed kõrgkooliõpikud 2013–2017“ toel ja selle veebiversioon on kõigile vabalt kasutatav. Õpik on mõeldud mereakadeemia veeteede ohutuse eriala üliõpilastele, kuid see võib olla kasulik ka laevajuhtimise õppesuuna üliõpilastele. Samuti võib õpik olla abiks praktiseerivatele insener-hüdrograafidele ja teistele laevasõidu ohutuse vallas töötavatele spetsialistidele, samuti vesiehitiste projekteerimise, rajamise ja eksploatatsiooniga tegelevatele ehitusinseneridele.  



## Uudiseid

21. novembrist 17. veebruarini

kogus: Tauri Roosipuu

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA

◆ Eesti Mereakadeemia hakkas alates novembrist välja andma kaks korda kuus ilmuvat meretehnoloogia arengu ja küberturvalisuse infokirja, mille eesmärk on hoida lugejaid kursis selles sektoris toimuvaga.

◆ 30. novembril avalikustati Kesk-Läänemere Interregi programmi kolmanda taotlusvooru tulemused ja valituks osutusid kaks Eesti Mereakadeemia osalusega projekti: CoMET ja SME Aisle. Kokku esitati programmi 92 projekti, millest valiti välja 23.

Mõlemad mereakadeemia osalusega projektid käivitusid 1. märtsil 2018 ning lõppevad 2021. aastal.

◆ Väikelaevaehituse kompetentsikeskuses valmis Läänemere piirkonna laevaehitusettevõtete koostööd ja väärtusahelaid käsitlev uuring.

EESTI KAITSEVÄGI  
ESTONIAN DEFENCE FORCES

◆ Merevägi tähistas 21. novembril Miinisadamades peetud piduliku rivistusega 99. aastapäeva. „Järgmise kahe aasta suurim väljakutse on miinjahtijate moderniseerimine,“ ütles rivistusel mereväe ülem mereväekapten Jüri Saska.

◆ 23. jaanuaril Tallinnas peetud rahvusvahelise miinitõrjeoperatsiooni Open Spirit konverentsil leppisid mereväelased liitlas- ja partnerriikidega kokku Eestis 11.-25. maini välitava ürituse üksikasjad. Open Spiritis osaleb kokku kuni 800 kaitsevaelast ligi 15 liitlas- ja partnerriigist.

Eesti mereteedel olevate ajalooliste lõhkekehade kahjutuks tegemise kaasatakse tuukrimeeskondi ning pea 20 sõjalaeva. Open Spiriti tegevuspiirkonnad jaotuvad Tallinna, Hiiumaa, Saaremaa ja Muhu lähiste.

◆ Veebruari kolmandal nädalal otsisid mereväe ja päästeameti tuukrid Saaremaal asuvast Karujärvest ajaloolisi lõhkekehi ja harjutasid võima-

like hädaolukordade lahendamist.



## Politsei- ja Piirivalveamet

◆ 21. detsembril pani Politsei- ja Piirivalveamet oksjonikeskkonnas Osta.ee 165 000 eurose alghinnaga müüki reostustõrjelaeva „Kati“ (ex „KBV 003“). Oksjon kestis 21. veebruarini, ühtki pakkumist määratud ajaks ei laekunud.

## TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ Tallinna Sadam võitis Vanasadamade kruisiala arendusprojektiga „DPC Innovation Awards 2017“ konkursi „Green Port / Terminal“ auhinna.

Võitja valimisel hinnati sadamaid ja terminale, mis on üles näidanud aktiivsust ja uuendusmeelsust looduskeskkonna ja vee kvaliteedi säilitamises, õhusaaste vähendamises, setete töötlemises, kogukonna kaasamises või teistes jätkusuutlikes tegevustes.

Tallinna Sadam kavandab Vanasadamade arendustööde raames kruisireisijaid teenitava uue terminali ehitust, mille rajamisel lähtutakse jätkusuutlikkuse ja nutikate lahenduste põhimõtetest ning soovist kujundada seni peamiselt kruisituristidele mõeldud alast terviklik ja atraktiivne linnaruum.


◆ Alates 2018. aastast saavad kõik veeldatud maagaasi ehk LNG-d peamise kütusena kasutavad Tallinna Sadama sadamaid külastavad laevad taotlema tonnaažitasu soodustust neli protsenti, soodustuse eesmärk on panustada omalt poolt keskkonnasäästlike tehnoloogiate kasutuselevõttu Läänemere laevanduses.

◆ 25. jaanuaril peetud keskkonnagagal kuulutas keskkonnaminister Siim Kiisler välja konkursi Aasta Keskkonnategu ja Aasta Keskkonnasõbralik Ettevõtte võitjad.

Tallinna Sadam sai keskkonnasõbraliku toote või teenuse alamkategoorias eriauhinna äri ja elurikkuse kategoorias.

◆ Tallinna Sadam kuulutas välja ehitushanke Tallinna Vanasadamades asuva olemasoleva D-terminali hoonerekonstrueerimiseks ja laiendamiseks.

Ehitustöödega loodetakse alustada maikuu ning terminali valmimine on plaanitud järgmise aasta augustiks. Ehituse eeldatav maksumus on 15 miljonit eurot.


◆ Tallinna Sadama kingitus Eesti Vabariigi 100. aastapäevaks on sinimustvalge valgusinstallatsioon „Värv laevadele“ Vanasadamade väravas, mis jääbki sinna pimedal ajal tööle. 



◆ Tallink vedas mullu kõigil liinidel kokku ligi 9,8 miljonit reisijat ja 364 296 kaubaühikut.

Mõlemad arvud on rekordilised, lisaks on Tallinna-Helsingi liini kiire parvlaev „Megastar“ on tõusnud kõige suurema reisijate arvuga laevaks Läänemerele.

◆ Tallink sõlmis koostöölepingu Soome merendusvaldkonna idufirmaga Fleetrange, kes paigaldab 13 Tallinki ja Silja Line'i laevale reaajas informatsiooni edastavad nutikad IoT süsteemid, mis edastavad laevadelt kaldale detailselt mitmesugust teavet alates laevade liikumisest, hetkeseisu kõige täpsema ilmainfo ning ülevaate ümbritsevast laevaliiklusest ja lainetusest.

◆ 24. veebruaril kell 10 kinkis Tallink Eesti Vabariigile 100. sünnipäeva puhul unikaalse muusikalise etteaste laeva udupasunatel. Varem pole laevad Eestis sellist muusikavormi kasutanud. 

BLRT  
GRUPP

◆ BLRT Gruppi kuuluv Leedu ettevõtte Western Shipyard allkirjastas lepingu, mille alusel Western Shipyard omandas 100% inseneritehniliste projektide koostamise ja juhtimisega tegeleva Norra firma Marine Technology AS aktsiaist.



- ◆ BLRT Grupp omandas 100% merepäästevahendite hooldusega tegeleva Mereabi ASi aktsiaist.
- ◆ BLRT Grupp ja Hollandi laevandusfirma Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V. allkirjastasid lepingu 12 500-tonnise kandevõimega F-see-ria laevade moderniseerimiseks. See lepe hõlmab heitgaasipuhastite ja ballastvee käitlemissüsteemide paigaldamist kuuele Spliethoffi laevale.
- ◆ 23. jaanuaril külastas BLRT Gruppi peaminister Jüri Ratas.



- ◆ Baltic Workboats osales USAs messil Workboatshow.
- ◆ Detsembris andis Baltic Workboats üle oma esimese USA turule jõudnud lainetlābistava kerega lootsikaatri (Pilot 1500WP).

- ◆ Klaipeda sadamale andis laevatehas üle 24-meetrise reostustõrje- ja tuukrilaeva „Naras“.

Laeval on reostustõrje- ja prügi-korjeseadmed, barokamber, tuukrite juhtimisruum ja kaks kraanat. Laeva kaks Volvo Penta peamasinat võimaldavad kiirust kuni 11 sõlme.


### Muud uudised

- ◆ Alates 1. detsembrist viidi Maaeluministeeriumist üle Veterinaar- ja Toiduametisse kutselise kalapüügi lubade andmise ja püügiandmete kogumisega ning kalalaevaregistris kalalaevade registreerimise ja kustutamise seonduv töö.
- ◆ President Kersti Kaljulaid andis Eesti Vabariigi 100. sünnipäeva eel riigi teenetemärgid tänuks 166 inimesele. Nende seas olid ka:
  - ◆ purjetaja ja spordielu edendaja **Arvet Tetsmann** – Valgetähe V klassi teenetemärk;
  - ◆ veemotospordi edendaja **Lembit Aaslav-Kaasik** (sündinud 1930) – Valgetähe V klassi teenetemärk;

- ◆ sõjaajaloolane **Mati Õun** – Valgetähe V klassi teenetemärk;
- ◆ endine lennusalga ülem **Jevgeni Pissarev** – Kotkaristi IV klassi teenetemärk.

◆ Valitsus kiitis 23. novembri istungil heaks Eesti ühinemise Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga, mille eesmärk on kaitsta merekeskkonda laevade ballastvee kaudu edasi kanduda võivate vöörliikide eest. 14. veebruaril võttis Riigikogu vastu seaduse konventsiooniga ühinemiseks.

◆ Tallinna linnavalitsus otsustas, et Tallinn kandideerib Rahvusvahelise Purjeõppe Assotsiatsiooni Sail Training International korraldatava suurte purjelaevade avamereregati The Tall Ships Races 2021 vastuvõtusadamaks.

Ametlikuks vastuvõtusadamaks olemine tähendab seda, et Tallinnas algaks või lõppeks võidupurjetamise etapp, mis tooks kohale kõik etapil osalevad laevad. Tallinn kandideeris ka The Tall Ships Races 2017 vastuvõtusadamaks, kuid ei osutunud valituks. 

## Merenduspoliitika rakenduskaava on valmis

*Algus lk 13*

Eesti on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO liige alates 1992. aastast. Eesti esindamisega selles organisatsioonis on seotud mitu ministeeriumi ja valitsemisala asutust.

Koostöö paremaks korraldamiseks moodustati 2017. aastal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel töörühm, mille ülesanne on jälgida arenguid, suhelda sektoriga ja valmistada vajaduse korral ette Eesti seisukohad. Samuti valmistatakse järgmiseks IMO auditiiks Eestis 2022. aastal.

### Jätkame merenduses eesistujana

2017. aastal juhtis Eesti Euroopa Liidu Nõukogu eesistujana mitut merendustöörühma. Peamine teema oli IMO töö ettevalmistamine koos teiste ELi liikmesriikidega.

Eesti eesistumist merenduses võib pidada igati kordaläinuks. Seda sobib tõestama tõik, et praegune eesistujariik Bulgaaria tegi Eestile ettepaneku jätkata ELi merendustöörühma töö plaanimist ja juhtimist IMO küsimustes ning Euroopa Liidu eesistujana esindamist IMOs. Merendus on seega üks väheseid valdkondi, kus Eesti ELi Nõukogu eesistumine sisuliselt jätkub ka 2018. aasta esimesel poolaastal.


### Mereturism ja rannaettevõtlus

Väikesadamate toetamine väikesadamate võrgustiku väljaarendamise toetusmeetme kaudu on avaldanud mõju ja mõjutab ka edaspidi positiivselt mereturismi arengut tervikuna, sealhulgas sadamate teenuste kvaliteeti ning ohutust sadamasse sissesõidul.

Statistikast nähtub, et nii Eesti sadamaid külastavate väikelaevade

kui ka inimeste arv on viimastel aastatel oluliselt suurenenud. Võib eeldada, et sadamaid külastavate väikelaevade arv suureneb edaspidigi. Sellele trendile on kindlasti kaasa aidanud olemasolevate sadamate edasiarendused ja uute sadamate rajamine Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse ülalnimetatud meetme abil.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium soovib meetme tasuvust analüüsida ja leida täiendavaid võimalusi väikesadamate toetamiseks.

Käesoleval aastal uuendab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös huvitatud osapooltega dokumenti „Väikesadamate võrgustiku kontseptsioon 2014-2020“ ja alustab merenduse arengukaava koostamist uueks perioodiks. Kõik huvilised on oodatud sellesse töösse panustama. 

# Laevandusuudiseid välismaalt

kogus: Madli Vitismann

## Läti Merelaevandus lahkub börsilt

◆ 13. veebruaril lõppes kauplemine Läti Merelaevanduse aktsiatega Nasdaq Riia börsil, laevakompanii omanik Vitol Netherlands BV oli teinud aktsionäridele ülevõtmispakkumise. Viis aastat järjest väikeses kahjumis olnud sajamiljonilise käibega reeder teenis mullu kasumit.

Läti Merelaevanduse kolm esimest erastamiskatset ebaõnnestusid, kuni 2002. aastal erastati riigiaktiaseltsi enamusaktsiad Ventspils Naftale. 2006. aastal ostis Ventspils Nafta omakorda ära Vitol Group.

Läti Merelaevandusel, mille ingliskeelsest kaubamärgist LASCO on saanud LSC – Latvian Shipping Company – on 16 jääklassiga tankerit kandevõimega 37 000 - 57 800 tonni, mis on ehitatud viimase 12 aasta jooksul ja sõidavad Marshalli saarte lipu all. Laevakompanii käitab ka kaht mullu valminud 157 000-tonnist tankerit ja üht maailma suurimaist bituumenitankereist „Asphalt Synergy“, mis valmis tänavu jaanuaris.

## Peaministri nimega jäämurdja

◆ Venemaa kontsernile United Shipbuilding Corporation kuuluv laevatehas Arctech Helsinki Shipyard andis Venemaa riiklikule laevakompaniile Sovcomflot üle neljanda mitmeotsustarbelise jäämurdja. 5. veebruaril pandi pidulikult tseremoonial Peterburis laevale nimeks „Yevgeny Primakov“.

Jevgeni Primakov (1929-2015) oli diplomaat ja poliitik, aastail 1998-1999 oli ta Venemaa peaminister. Uus jäämurdja on 104,4 m pikk ja 21 m lai süvisega kuni 7,9 m. Laeva kogumahutavus on 8 626, kandevõime 3 680 t ja kiirus 15,5 sõlme.

28-liikmelise laevapere kõrval mahutab laev ka 70 reisijat. Sovcomflot vajab laeva Kaug-Ida keerulestes jääoludes Ohhoota meres naftaleiukohtade Sahhalin-1 ja Sahhalin-2 juurest vedude tagamiseks. „Yevgeny Primakovi“ kahe asimuut-

käituri koguvõimsus on 13 000 kW ja laev suudab läbida kuni 1,5 m pakust jäänud.

## Sovcomfloti süstiktankeri-laevastik suureneb

◆ Kolm Venemaa riigifirma Sovcomflot arktilist süstiktankerit – „Shturman Albanov“, „Shturman Malygin“ ja „Shturman Ovtsyn“ –, mis valmisid 2016. aastal, olid juba aasta tagasi vedanud miljon tonni toornaftat Novy Porti nafta ja gaasikondensaadi leiukohast Kara mere Obi lahest Murmanski sadamasse.

Mullu suvel tellis Sovcomflot neljanda ja sõlmis tänavu veebruaris selle finantseerimiseks 106 miljoni dollarise lepingu Venemaa suurima pangaga Sberbank (Hoiupank). Laevaehitus tugineb Sovcomfloti pikaajalisele lepingule Gazprom Neftiga.

Süstiktankerid on projekteeritud just selleks tööks, need on 249 m pikad ja 34 m laiad kandevõimega 47 000 tonni ja jääklassiga Arc 7 (siinmail tuntud tugevaim jääklass 1A Super vastab Vene Mereregistri jääklassile Arc 5). Laevadel on Venemaa lipp, kodusadam on Peterburi.

## Viking Line jätab teise laeva tellimata

◆ Viking Line teatas veebruari algul börsile, et ei kasuta Xiamen Shipbuilding Industryga sõlmitud lepingus olevat opsiooni uue laeva ehitamiseks.

Sellelt Hiina laevatehaselt on tellitud 194 miljoni euro eest 2020. aasta kevadel valmiv parvlaev Turu-Stockholmi liinile ja lepinguga kaasnes opsioon teise laeva ehitamiseks. 2800 reisijakoha ja autotekkiel 1500 rajameetriga ehitatav laev on 218 m pikk kogumahutavusega 63 000. Laev hakkab sõitma maagaasiga.

Sellele on plaanitud mitmesuguseid seadmeid Soome ja teistelt Euroopa ettevõtetelt ning sisekujunduse teevad Skandinaavia arhitektid.

## Soomes üle 3000 tunni merepäästet

◆ Soome Piirivalveameti kokkuvõte

mullustest merepäästeoperatsioonidest kirjeldab. et 1 755 väljakutses 1 479 klassifitseeriti ohtlikuks olukorraks, mis jaotusid üsna ühtlaselt Soome lahe ja Soome lääneranniku päästeüksuste vahel.

2/3 abivajajaist olid ootuspäraselt väikelaevad, neist ligi pool kajutiga kaatrid, 23% lahtised mootorpaadid ja 20% purjehajad.

Merepäästejuhtumite juhtimiseks kulus 3 000 tundi, päästjad kulutasid kokku 3 620 tundi. 74% sellest ajast kulus piirivalveüksustel ja 19% vabatahtlikel merepäästjatel. Hukkus 22 inimest. 64% juhtumest olid põhjustatud inimlikust ja 31% tehnilisest veast.

Uus probleem väikelaevaliikluse ohutuses on asukoha määramise vead GPS-navigatsioonisüsteeme kasutades, mistõttu ei ole üksnes GPS-ile tuginev asukoha määramine piisavalt täpne. Nii võivad juhtuda ohtlikud olukorrad kitsastel keerulestel laevateedel ja suurte laevade läheduses.


Seetõttu andis piirivalveamet välja ohutusjuhendi „Appi! – Väikelaevaomaniku ohutuskäsiraamat“, mida saab alla laadida ameti kodulehelt.

## „Skagerrak“ jääb hiljaks

◆ Göteborgi Ülikool alustas 2012. aastal uue uurimislava „Skagerrak“ projekteerimist.

Ehitushanke neljast osalisest valiti välja Poola laevatehas Nauta Shiprepair Yard, mille hind oli 65% konkurentidest odavam.

Tänavu jaanuaris esitas ülikooli siserevisjon aruande, mille kohaselt on laeva üleandmistähtaega juba viis korda edasi lükatud.

Riiklikku kontserni kuuluva tehase tööjoonised ei vasta nõuetele, materjalivalikus on järeleandmisi – pole kasutatud kergemaid ja tugevamaid materjale, mistõttu laev on raskem kui vaja. Üks revisjoni ettepanekuid oli võtta laev vastu, nagu see on, ja jätkata tööd mõnes teises tehases, mispuhul veniks valmimine veel 1-2 aastat. 



# VEETEEDDE AMETI TEATAJA



NR 1/4 (110) 2018



Esimese kapten Uno Lauri  
Merekultuuri Sihtasutuse preemia  
pälvis merendusterminoloog  
**MALLE HUNT**

- Merekeele nõukoda 45
- Merekeel: Iga praht polegi praht
- Kokkuvõte meresõiduohutusest 2017
- Uuritud salapärase allveelava vrakk polegi „Kalev“
- Karm talv kaanetas mere ja pani jäämurdjad täisvõimsusel tööle
- IMO ringkirjad



Võimalus teha heategu ja toetada  
MTÜ Keri Seltsi poolt algatatud Hooandja projekti raames  
Keri vabatahtlike saarevahtide maja 27 akna vahetust.

Loe projektist lähemalt: [www.hooandja.ee/projekt/keri-aknad/](http://www.hooandja.ee/projekt/keri-aknad/)



Foto: Kaupo Kaida

# TOETA KERI SAART!

Külasta kodulehekülge: [www.keri.ee](http://www.keri.ee)

Hakka jälgima: [www.facebook.com/kerisaar/](https://www.facebook.com/kerisaar/)  
[www.instagram.com/kerisaar/](https://www.instagram.com/kerisaar/)

## Täname kõiki toetajaid!

Leia meid ka 16. - 18. märtsil 2018 näituste messikeskuses toimuvalt Meremessilt!



# Sisukord

- 34 MEREKEEL:** MEREKEELE NÕUKODA 45. Malle Hunt
- 37 MEREKEEL:** KAPTEN UNO LAURI MISSIOONIPREEMIA PÄLVIS MERENDUSTERMINOLOOG MALLE HUNT. Priit Põiklik
- 38 MEREKEEL:** IGA PRAHT POLEGI PRAHT. Enn Oja
- 40 ÜLEVADE:** PRAHTIMINE KUI TOIMING. Yrjö Saarinen
- 42 ÜLEVADE:** MERESÕIDUOHUTUSE KOKKUVÕTE 2017. Marek Raug
- 43 ÜLEVADE:** KARM TALV KANETAS MERE JA PANI JÄÄMURDJAD TÄISVÕIMSUSEL TÖÖLE. Priit Põiklik
- 44 ÜLEVADE:** SALAPÄRASE ALLVEELAEVA VRAKK POLE PARAKU „KALEV“. Priit Põiklik
- 45 UUDISED:** RIIK TELLIB RUKKI KANALI SÜVENDUSTÖÖD TÄNAVU SUVEL. Rasmus Ruuda SUVEL AVATAKSE KÜLASTAJATELE SÕRVE TULETORN. Priit Põiklik SADAMAREGISTRI UUENDUSED. Merily Must
- 46 KIRJAKAST:** VEETEEDDE AMETISSE SAABUNUD IMO RINGKIRJAD



Veeteede Ameti Teataja nr 1/4 (110) 2018  
Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri  
Ilmub koos ajakirjaga Meremees

## TOIMETUS

**Toimetaja:** Priit Põiklik  
**Keeletoimetaja:** Malle Hunt  
**Küljendus ja makett:** Profimeedia  
**Trükk:** Auratrükk

## KONTAKT

Veeteede Amet  
Valge 4, 11413 Tallinn  
**Telefon:** 620 5525, 505 5222  
**E-post:** teave@vta.ee  
**Veebis:** issuu.com/veeteedeamet  
**Kaanefoto:** Eesti Meremuuseumi 83. aastapäeval 23. veebruaril andis kapten Uno Laur omanimelise esimese missioonipreemia merendus-terminoloog Malle Hundile. Foto: Priit Põiklik

# Head lugejad!

Olleme nüüd kõik 100 aasta vanuse riigi kodanikud. Meil ei ole seda kogemust varem kellelgi olnud, et olleme just nii väärikas vanuses riigi teenistuses. See paneb meile ka suuremad kohustused, sest meilt nõutakse rohkem pingutamist ja suuremat enesekindlust oma tööd tehes, merendust eest vedades.

Kui Eesti Vabariik on nüüd 100 aastat vana, siis Eesti kui mereriik on kindlasti rohkem kui 1000 aastat vana, sest meresõit on siin läbi aegade elanud inimestel – meie eelkäijatel – olnud veres ja leiva laualegi toonud. Meie esivanemad on siin Läänemere kallastel elanud üle 5000 aasta. Mõelge – merendus ja meremehed on siin seega sadu kordi pikema kogemusega kui meie omariiklused.

Eesti merendust ootavad ees huvitavad ja väljakutseid pakkuvad ajad. Olleme seadnud eesmärgiks teha meie seadused korda, et Eesti ettevõtjad ja ka välismaised reederid leiaksid motivatsiooni tuua kaubalaevastik Eesti lipu alla. Selle eesmärgi poole pürgimine käib ühte jalga meremajanduse ettevõtete tegutsemisvõimaluste ja töökohtade arvu suurenemisega. Kindlasti kirjutame sellest teemast põhjalikumalt juba meie ajakirja järgmistes numbrites, et kõiki kursis hoida, kuidas sel suunal läheb.

Meie teataja ilmub nüüd juba teist aastat „Meremehe“ vahel. Usume, et sellest võidavad nii lugejad kui Eesti merendus, sest riikliku mereadministratsiooni info on kättesaadav väärika merendusajakirja vahel ja netist tasuta. Seekordne teataja number on paljuski pühendatud merekeelele. Nagu ütleb kapten Uno Laur: „Merekeel on väga oluline osa merekultuurist, nagu keel on olulisim osa meie kultuurist üldse. Ilma eesti keelela ei oleks meil oma riiki, ilma merekeelela mereriiki.“ Sestap kirjutamegi pikemalt merekeele nõukojate tegemistest, sest nõukoda tähistas tänavu 45 aasta möödumist oma tegevuse algusest. Merekeele nõukojate liikmed Enn Oja ja Yrjö Saarinen on võtnud vaevaks põhjalikult kirjutada lahti, mida tähendab prahtimine. Esimene siis keele seisukohast ja teine juba prahtimise sisuse süvenedes.

Muidugi olleme seekordses väljaandes teinud kokkuvõtteid ka möödunud aas-

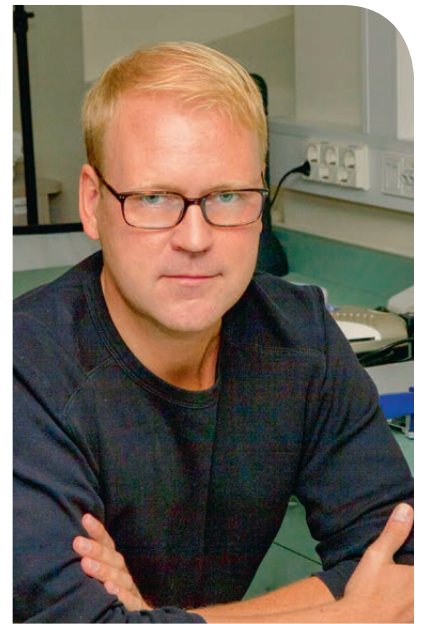


Foto: REELIKA RIIMAND

Kui Eesti Vabariik on nüüd 100 aastat vana, siis Eesti kui mereriik on kindlasti rohkem kui 1000 aastat vana.

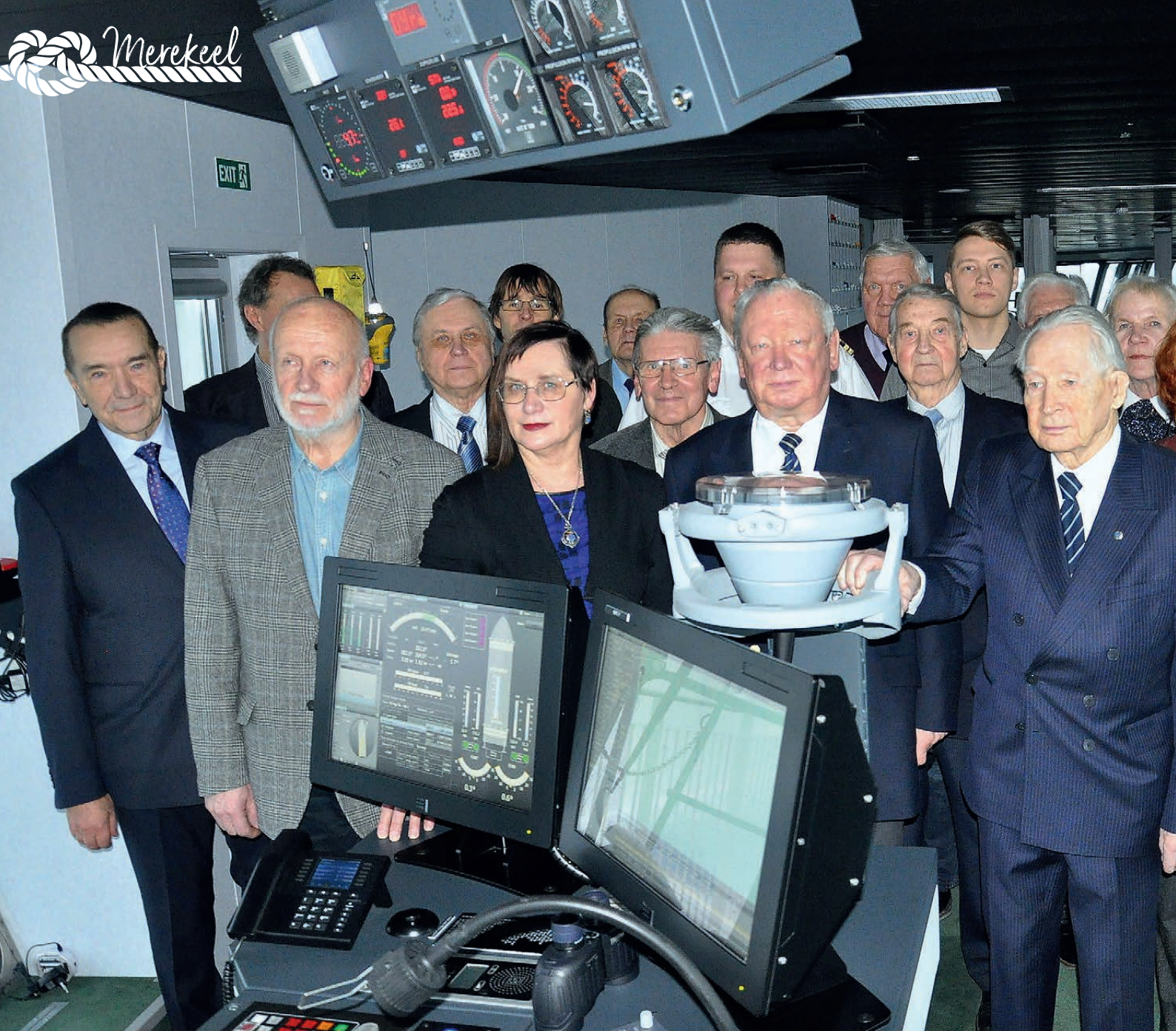
tast. Nii leiabki lugeja meresõiduohutuse teenistuse juhi Marek Rauga kokkuvõtte tema juhitavast valdkonnast 2017. aastal. Samuti anname ülevaate hüdrolograafide töömailt ja sellestki, et tänavune talveilm on pannud kõik neli jäämurdjat Eestis täisvõimsusel tööle.

Loodame, et igaüks leiab ajakirjast midagi huvitavat, kui on soov süveneda ja uusi tarkusi teada saada. Veeteede Ameti meeskond tuleb ka sel aastal oma esindusega välja mitmetele üritustele, kus igaüks on teretulnud meie asjatundjatel juba otse küsimusi küsima ja oma mõtteid jagama. Esimene võimalus selleks on juba 16. märtsil algaval Meremessil, aga kindlasti leiab meid ka Tallinna ja Kuressaare merepäevadelt. Ikka rahva keskel.

**PRIIT PÕIKLIK**

Veeteede Ameti Teataja toimetaja





# MEREKEELE NOUKODA 45

Terminoloogi töö on aega ja püsivust nõudev tegevus ning põhinenud paljuski ettevõtlikkusel ja missioonitundel, seetõttu pole täpsed ülevaadet, millistes valdkondades seda tööd tehakse. Merendusterminitega on aga süstemaatiliselt tegeletud juba 45 aastat, seega oleme üks vähestest nii pikka aega ja pidevalt töötanud terminikomisjonidest Eestis.

Tekst: MALLE HUNT Fotod: KATRIIN PELLÄ ja PRIIT PÜKLIK





# Tähtsamad sündmused merekeele nõukojas:

- **1996 – 10.** aprillil toimus „Mereleksikoni“ esitlus reisilaeval „Mare Balticum“.
- **2008 – 16.** detsembril toimus „Inglise-eesti meresõnaraamatu“ esitlus Veeteede Ametis.
- **2013 – 26.** jaanuaril tähistasime merekeele nõukoja 40. sünnipäeva Tallinki parvlaeval „Silja Europa“. Sünnipäevareisi kajastas Küllike Rooväli raadiosaates „Meretund“.  
<http://podcast.kuku.postimees.ee/podcast/meretund-2013-02-02/>.
- **2016 – 11.** veebruarist on merekeele nõukoja ka oma Facebooki leht, ikka selleks, et olla huvilistele lähemal ja päevakajalisi sündmusi kajastada.
- **2016 – 24.** veebruaril sai kapten Uno Laur F. J. Wiedemanni keeleauhinna.
- **2018 – 24.** jaanuaril tähistasime oma 45. sünnipäeva Tallinki parvlaeval „Megastar“. Nõukoja asutaja ja selle pikaaegne esimees kapten Uno Laur meenutas pisut algusaegu ja üht eredamat liiget, Edmund Russowit, kes oli ääretute teadmistega laevajuht, polüglott ja tõlkija. Seejärel kuulasime allveearheoloog Vello Mässi väga huvitavat ettekannet vrakkidest Tallinna–Helsingi laevateel. Sünnipäevareisi vormis raadiosaateks „Meretund“ Vallo Kelmsaar ja seda saab järelkuulata Kuku raadio arhiivist <http://media.kuku.ee/meretund/meretund20180127.mp3>.

tamiseks. 1907. a avaldas J. V. Veski eesti oskussõnava-  
ra arendamise üleskütse, hakkasid tööle terminoloogiakomisjonid ja esimesena ilmus 1909. a matemaatika oskussõnastik. 1930. aastail osales J.V. Veski kõigis terminoloogiakomisjonides ja üle 30 oskussõnastiku tegemises. Paarikümne aastaga arenes välja täisväärtuslik keel, milles võis kirjutada teadustöid ja välja anda kaheksakõitelise entsüklopeedia.



2005. aasta jaanuarist alates. Sellest ajast on komisjonil ka uus nimi – merekeele nõukoda ja olemas protokollid, mida hakkasime kutsuma teokirjadeks, et kõik saaks ikka võimalikult omakeelne. Uudne oli ka see, et nüüd kasutasime oma töös arvuteid. Seetõttu sai ka järgmine töö – „Inglise-eesti meresõnaraamat“ valmis juba 2008. aastal.

**T**iiu Erelt ütles 1982. a avaldatud raamatu „Eesti oskuskeel“ saatesõnas, et raamatu kirjutamise juurde on teda viinud lugupidamine sadade inimeste vastu, kel on olnud erisugused erialad, aga ühesugune taotlus: arendada oma eriala keelt, selle väljendusvõimet, edendada paremat üksteisemõistmist. Liiga palju aega ja vaeva nõuab selline keeletöö, et olla kantud üksnes põgusast loometujust. Tulemuseni jõuab vaid aastatepikkuse visa süvenemisega.



Malle Hunt

## AJALOOST

Eesti oskuskeelekorraldus on oma veidi rohkem kui saja-aastase ajaloo jooksul hoolitsenud eesti keele sobivuse eest igaks ootarbeks, kaasa arvatud teaduskeelena kasu-

Kahjuks algas Teine maailmasõda ning Eesti Vabariigi asemel pool sajandit nõukogude okupatsioon. Aina kasvava otsese ja „hiiliva“ venestamise oludes oli eestikeelne merendus peaaegu välja suremas, kui kaugsõidukapten Uno Laur pärast palju aastaid kestnud muret eesti merekeele säilimise pärast lõpuks 1973. aastal Eesti Meremuuseumist toetajaid leidis. Tollane meremuuseumi direktor Ants Pärna moodustas ühiskondlikel alustel tegutseva merendusterminoloogia komisjoni ja määras selle koosseisu, kuhu kuulusid nii merendustegelased kui ka keelemehed. Aastatepikkuse töö tulemusena ilmus 1996. a „Mereleksikon“.

Veeteede Ametiga tehti koostööd juba alates 2002. aastast, kuid oma koosolekuid hakati pidama Lasnamäel, Valgel tänaval

## TÄNAPÄEVAL

Praegu on merekeele nõukoja liikmeteks merenduse eri valdkondade keelehuvilised inimesed. Enim on kapteneid ja endisi meremehi sillalt, tekilt ja masinast, on tudengeid ja õppejõude, ajakirjanikke ja filolooge – kokku 20 sõbralikku ja üksteist toetavat eesti meest ja naist. Unustatud pole ka järelkasvu, ehk avatud ollakse ka nooremate asjahuviliste kaasalöömisele.

Veeteede Ameti kodulehel, rubriigis „Merekeele nõukoda“, on liikmete nimekiri ja pikem tutvustus. Samast leiab ka meie koosolekute protokollid (teokirjad). Eraldi nupu all on Mereviki, sinna võib end tundideks unustada, sest üks artikkel viib teiseni ja siniste linkide alt leiab juba kirjutatud artikli, punases kirjas sõna kohta veel artiklit pole, kuid selle võib alati kirjutada ja meile saata.

Merekeele nõukoja on pidevalt käsil mingi suurem projekt, millest on saanud leksikon, sõnaraamat või terminibaasi osa. Mitu aastat tegelesime merendussõnava-



Osa merekeele nõukoja liikmetest poseerimas fotograafie Eesti Meremuuseumi 83. sünnipäeval 23. veebruaril Lennusadamas

ajakohastamisega avalikes andmebaasides, nüüd on käsil „Võõrsõnade leksikonis“ leiduvate meresõnade ülevaatus. Ja kõige selle vahepeal muidugi eurotolklide ja teiste huviliste küsimused, millele tavaliselt meili teel vastame. Saadame nõukoja meililisti ka meedias silma ja kõrva jäänud apsud, et siis omavahel arutades selgust saada, millega tegu või kui kaugele merekeel tavakeelest on läinud. Merekeelt puudutavaid artikleid on avaldatud nii Eesti kui ka Rootsi ajalehtedes. Ja muidugi meie oma Merevikis, mida jõudumööda täiendame.

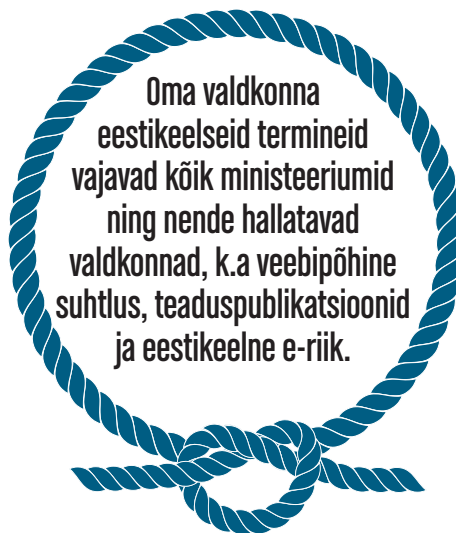
## OSKUSKEEDEST

Erinevalt üldkeelest on oskuskeel seotud erialadega, nende mõistestikega. Eriala-teadlasele on keel vahend, mille abil oma ala teaduslikku, tehnilist vm tegelikkust kirjeldada ja sättida. Terminoloogi huvitavad ennekõike eriala mõisted kui sisuüksused, nende piiritlemine ja nimetamine. Nimetusüksuseks on seejuures oskussõna, mida kunagi ei saa paika panna mõistet tundmata. Terminoloog ei vorbi sõnu oma lõbuks, terminoloog ei tõlgi pelki sõnu ühest keelest teise, terminoloog uurib kõigepealt, **mida** on tarvis väljendada.

Tuleb pidevalt korrata terminoloogia põhitõde: **lähtu mõistest, s.o vaata asjale otsa, tee mõiste endale selgeks ja siis ütle emakeele, mis see on.**<sup>1</sup>

Eestlased on suutnud luua arenenud kirjakeele, sh oskuskeele kõigi elualade jaoks, oluline on nüüd see, et noored põlvkonnad peaksid emakeelt väärtuseks.

Oskuskeeletöö põhineb praegu ettevõtlikusel ja missioonitundel. Ka merekeele nõukoja liikmed on nüüd juba 45 aastat seda tööd teinud sügavast huvist oma ala eriala-



keele vastu, seda arendades ja hoides, selle eest tasu saamata. Kord kuus toimuvatele koosolekutele tullahe ikka hea meelega ja terminite üle vaieldakse heatahtlikult, üksteist kuulates ja arvestades, sooviga aidata neid, kes meretermineid oma töös vajavad.

## TULEVIKUST

Tänapäevane omakeelne oskussõnavara on oluline igas valdkonnas, kuid erakordselt tähtis eesti akadeemilise keele arendamiseks ja püsimiseks. Oskussõnavara läbimõeldud kohandamine on tegelik võimalus keelemuutusi juhtida, ilma et teatud erialad ja valdkonnad täielikult ingliskeelstuksid.<sup>2</sup> Oma valdkonna eestikeelseid termineid vajavad kõik ministriumid ning nende hal-

## ALLIKAD, mida merekeele nõukoda soovitab kasutada:

- Aastate jooksul on merekeele nõukoja töö tulemusena ilmunud 2 suuremat käsiraamatut: „Mereleksikon“ 1996. aastal ja „Inglise-eesti mere-sõnaraamat“ 2008. aastal. Sõnaraamatust on ka veebiversion aadressil <http://www.eki.ee/dict/meri/>.



- „Mereleksikoni“ kaasajastamiseks loodi 2009. a **Mereviki** ehk mereentsüklopeedia veebis, mida pidevalt täiendatakse <http://mereviki.vta.ee>. Merevikist leiab mereteemaliste terminite, sündmuste, objektide ja isikute kohta kontrollitud teavet ning hulgaliselt pilte ja pikemaid selgitusi. Mereviki suureks eeliseks on see, et saab kiiresti koostada artikli seni puuduvast terminist ja guugeldades on võimalik see kohe leida. Üle 3,5 miljoni külastuse näitab, et Mereviki on üles leitud ja seda kasutatakse.



latavad valdkonnad, k.a veebipõhine suhtlus, teaduspublikatsioonid ja eestikeelne e-riik.

Terminitööga on Eestis tegelenud mitukümmend vabatahtlikku töörühma, kelle koostatud väikesed terminibaasid on avalikult ja tasuta kättesaadavad. Paljudest eraldiseisvatest andmebaasidest on termineid keeruline leida, mistõttu tuleb koondada terminid ühtsesse andmebaasi. Vaja on luua ka ühtne terminihalduskeskkond ning selle juurde kutsuda erialaekspertid, kaasa erinevad ministriumid ja Euroopa Liidu institutsioonide töötajad, koostada tänapäevase terminitöö aluseks olevad erialakeelekorpused. Terminitöörühmad vajavad senisest enam koolitust ja juhendamist.<sup>3</sup>

1. Terminõpetus, Tiiu Erelt 2007  
 2. [www.hm.ee/sites/default/files/uuringud/keelseisundi\\_uuringuaruanne\\_loplik.pdf](http://www.hm.ee/sites/default/files/uuringud/keelseisundi_uuringuaruanne_loplik.pdf)  
 3. „Eesti keelevaldkonna arengukava 2018–2027. Keel loob väärtust“ (eelnõu)



# Kapten Uno Lauri missioonipreemia pälvis merendusterminoloog Malle Hunt

Tekst ja Fotod: **PRIIT PÄKLIK**

**E**esti merenduse arendamisest huvitatud isikud löid aasta tagasi kapten Uno Lauri Merekuultuuri Sihtasutuse. Sihtasutus on ellu kutsunud toetama ja tunnustama Eesti merekuultuuri järjepidevuse ja arendamisega tegelevaid isikuid, samuti merendusega seotud projekte.

Loomulikult on sihtasutuse kõige olulisem asutaja Uno Lauri ise, kuna selle eesmärgiks ongi Lauri pärandi hoidmine. Kapten Laur on meresõidu kõrval üle nelja aastakümne pühendanud Eesti merenduse arengule ja merekeele hoidmisele.

Preemia anti tänavu välja esmakordselt. Seda tähelepanuväärsem on, et selle pälvis Veeteede Ameti keelekonsultant Malle Hunt. Missioonipreemia määrati eesti merekeele hoidmise ja pikaajalise pühendumise eest merekeele nõukoja.

Preemia andsid Eesti Meremuuseumi 83. aastapäeval Lennusadamas üle kapten Uno Laur ja sihtasutuse nõukogu esimees, admiral Tarmo Kõuts.

## Kapten Uno Laur ütles missioonipreemia saaja valikut põhjendades ise nii:

„Kui ei oleks Mallet, kelle käest kõik läbi käib ja kes meil kõike joone peal hoiab, poleks ka merekeele nõukoda. Ta jookseb, korraldab kõike, vahendab küsimusi ja koostab vastuseid, kogu see asi on ikka täiesti tema õlgadel. Tänu Mallele on tagatud nõukoja järjepidevus.

Oleme Eesti Keele Instituudi palvel võtnud ette „Võõrsõnade leksikonis“ mereterminoloogia korrigeerimise. See on üks olulisem jooksev töö meil praegu. Oleme kontrollinud teisi käsiraamatuid niisamuti.

Üldiselt on Mereviki meie parim saavutus – kui tuleb uusi termineid, lähevad need sinna kohe üles. Ega merekeelt igapäevane kasutaja õigesti ei kasuta, see on küll, mida peab tõdema. Võtame kasvõi sõna „praam“. Ajakirjanduses võib tihti kohata ühes lauses nii „praami“ kui „parvlaeva“. Raadios ja televisioonis ei ole enam keeleteoimetajaid, igaüks räägib nagu tahab ja nii tulevad ka ebatäpsused, vahel lausa lapsused merendussõnade kasutamisel.

Age Malle Hundi valisin missioonipreemia saajaks välja just sellepärast, et ta on nõukoja töö tagaja ja meie kõigi mõtete süstematiseerija. Ilma temata oleks meil väga palju segaseid olukordi ja me ei jõuaks ehk isegi kompromissini, sest me vaidleme nõukoja päris palju ja pikalt.



Malle Hunt pälvis kapten Uno Lauri (paremal) Merekuultuuri Sihtasutuse missioonipreemia eesti merekeele hoidmise ja pikaajalise pühendumise eest merekeele nõukoja. Preemia üleandmisel osales ka Uno Lauri sihtasutuse nõukogu esimees, admiral Tarmo Kõuts (vasakul)

**Tuleb arvestada,  
et merekeel on väga oluline  
osa merekuultuurist, nagu keel on  
olulisim osa meie kultuurist üldse.  
Ilma eesti keeleta ei oleks meil  
oma riiki, ilma merekeelela  
mereriiki.**

Tunnen tegelikult väga puudust keele-  
rubriigist meie ajakirjanduses. Vanasti oli  
Sirbis ja Vasaras keelenurk, kus Henno Mer-  
riste kirjutas iga kuu, vahel ka merekeelest,  
oli Helju Vals, kes oma terava sulega kriti-  
seeris meie keelekasutust. Madli Viitismann  
küll kirjutab aeg-ajalt ajalehtedele, aga sel-  
lest on vähe. Niisugused rubriigid peaksid  
olema regulaarselt nii Postimehes kui Eesti  
Päevalehes, rääkimata Vikerraadiost. Ra-  
dios küll on keelesaade, aga see on muutun-  
ud hirmus teaduslikuks ja spetsiifiliseks,  
seal käsitletakse harva seda, mis päriseluga  
seotud. Kahjuks.

Olukorda saaks muuta, kui Eesti Keele  
Instituut haaraks rohkem initsiatiivi. Nad

ise väidavad, et pole tellimust. Aga ega kee-  
le kui kultuurinähtuse arenguks ei saa eales  
jääda riigilt tellimust ootama. Selle arenda-  
mise ja edendamise ohjad peavadki olema  
erialaasjatundjate endi kätes.

Mis mul kõige rohkem südamel, on see,  
et eesti keeles on hakatud miskit kumma-  
list tulevikuvormi kasutama. Paljud räägi-  
vad „saab olema“, „saab tulema“, meil ei ole  
niisugust grammatilist tulevikku. Mulle teh-  
ti see juba 1938. aastal Tallinna Prantsuse  
Lütseumi teises klassis käies selgeks. Prae-  
gu kuulub seda imelikku tulevikuvormi  
väga palju, isegi soliidsete inimeste suust.

Oma 100-aastasest riigist peame me ema-  
keelt hoidma, see on meie peamisi kultuur-  
riväärtusi ja sellega ei tegele peale meie  
mitte keegi teine.

Age edaspidi, kui juba minu merekuultuuri  
sihtasutuse nõukogu hakkab rohkem otsus-  
tama, on loomulik, et seda preemiat saaks  
ka õppurid, teadlased, noored inimesed,  
kes ise otseselt juba kas keeleteadlastena  
või merenduseksperidina midagi uut loovad  
ja oma tööga merekuultuuri panustavad. Age  
tuleb arvestada, et merekeel on väga oluline  
osa merekuultuurist, nagu keel on olulisim  
osa meie kultuurist üldse. Ilma eesti keeleta  
ei oleks meil oma riiki, ilma merekeelela  
mereriiki.

Mallele soovin jõudu ja tervist. Tema teeb  
oma tööd südamega ja ma loodan, et sel-  
leks on tal veel pikalt võimalusi.“

# IGA PRAHT ei olegi praht

„Eesti keele seletav sõnaraamat“ mõtestab sõna praht kui prügi, rämps, risu ja üldse tarbetu koli. Nii mõistame prahti ka igapäevakeeles. Kuid seletav sõnaraamat annab ka teise, piiratum kasutusega tähenduse: laevaga veetav kaup, last. Kust me viimase mõiste omale saanud oleme, järgnevalt kokkuvõtte päritolusõnastike abil teengi.

Tekst: ENN OJA Fotod: PRIIT PÜKLIK

**K**ui paljud võõrmõisted on alguse saanud kreeka ja ladina keelest või kaugemaltki, ning meieni jõudnud mitme vahenduskeele kaudu läänest või idast, siis prahiga on asi lihtsam.

Prahti puudutav seni vanim teadaolev kirjalik allikas on pärit kesk hollandikeelsest 1286. a Dordrechi arveraamatust, kus kauba vastena esines *vrachte*, 1292. a Hamburgi ja 1299. a Lübecki Laevaõiguses (*Schiffrecht*) esines alamsaksa *vrucht*. Samatüvelised vasted on pisut hilisemast ajast eri kujul leida ka friisidel ja ülemsakslastel – *vracht/vrecht/freht/fracht*, samuti levis sama mõiste Prantsusmaale – *fret*, Skandinaaviasse – *frakt/fragt* ja Inglis-



Enn Oja

maale – *freight* (tänapäeval: *freight*). Vene keelde jõudis *фрахт* kaubandussidemete arendamisel arenenumate lääneriikidega Peeter Suure aegu 18. sajandi algul.

Eestisse pidi *vracht* oletatavasti jõudma alamsaksa keele vahendusel hiljemalt 14. sajandil, kui siin tekkisid esimesed hansalinnad, sest tollane kaubavedu Läänemeresel põhiliselt hansalaevadega käiski. Arvestades eesti keelele (tollal: maakeelele) võõraste häälikute ja häälikuühendite vastuvõetamatust ning nende kohandamist lähimateks häälikuteks (*Frau* – proua, *Fräulein* – preili, *frei* – prii, *flicka* – plika, *france* – prantsuse), saimegi oma kaubanduskeelde uue mõiste – **praht**. **Prahiks** (*vracht/Fracht/*

*freight*) loeti vanasti ka raha laeva rentimise eest, meil on selle vasteks **prahiraha**.

Kuigi väga vanast ajast pole kirjalikke ürikuid, on loogiline oletada kunagist vajadust kindlale alusele seada merekaubavedu, mida üha suuremate ja rohkemate laevade tõttu ei juhtinud enam laevaomanikud, vaid vahendajatest kaubavedajad. Vabast kaubandusest tuntud põhimõtte nõudmise ja pakkumise suhtest tekitas peagi ka usaldusväärsuse võitnud pangad, mille kaudu sai sadamates teha rahatehinguid. Nii polegi enam üllatuseks, et meile teada veolepingud 13. sajandist on põhijoones jäänud samaks, lisandunud on mõned ajas muutunud pisiasjad. Tutvudes vanaaegsete vaimutööde ja lepingutega, tuleb tõdeda, et oleme kunagiste juhtivate ametnike vaimuandeid alahinnates olnud ülekohtused.

Mööda ei saa prahtimise juures minna







Jäämurdjat „Botnica“ prahib riik nelja kuu vältel talvisel navigatsiooniperioodil jäämurdeteenuse osutamiseks Soome lahel

teisest samatähenduslikust olulisest mõis- test, mis tänu üleilmsele merekeelele, inglise keelele, on saanud prahtimise vormistamisel valitsevaks.

Kuigi germaanitüveline *freight* võeti inglise kui samuti germaani keelde juba tuhatkond aastat tagasi ning seda on edukalt ka sajandeid kasutatud, on keskaegse kaubavahetuse mõjul põhimõisteks saanud hoopis *charter*. Keeleteadlaste arvates jõudis see mõiste üle väina Prantsusmaalt – *chartre/charte*, sinna ladina keelest – *charta* [k'arta], mille vormiliseks esivanemaks oli omakorda kreeka *χάρτης* [kh'artes].

*Charta* oli pärgamentpaber, millele kirjutati tähtsaid lepinguid ning *charter* tähistabki laeva rentimist ehk prahtimist üldmõistena. Prahilepingut ennast tähistab täpsustatum *charter party*. Selle eelkäijaks on prantsuskeelne *chartre-partie* (hiljem

Eestisse pidi *vracht* oletatavasti jõudma alamsaksa keele vahendusel hiljemalt 14. sajandil, kui siin tekkisid esimesed hansalinnad.

*charte-partie*), millele eelnes ladinakeelne *charta partita* – poolitatud paber. Nimelt sõlmiti vanasti leping kahe poole vahel ühel pärgamendilehel topelt, allkirjastatuna rebiti leping murdekohast pooleks. Lepingu

ehtsust sai siis tõendada rebitud osade kokkusobitamise teel. Hiljem toiming ise küll vormiliselt muutus, kuid mõiste kehtib seniajani.

Eesti üldkeeles kuuleme sageli mõistet **tšarterlend**, mis tähistab ühekordset lepingulendu, meil aga tavaliselt sihtrühmade lennutamiseks sinna ja tagasi. Merenduses ja lennunduses on palju sarnast ning hilisem lennundus on palju üle võtnud just merendusmõistetest.

**Kokkuvõtteks:** kui räägime prahist, prahtimisest, prahilepingust või prahirahast, kasutame hollandi või alamsaksa keelest saadud mõistet **praht**, kuid kui sõlmime vastava lepingu ingliskeelses kirjas, siis küll samaväärset, ent pikema tee läbi teinud romaani päritolu ingliskeelset mõistet *charter*.



# PRAHTIMINE kui toiming

Teatavasti veetakse meritsi üle 80% kõikidest maailmakaubanduse mahtudest, mis 2017. a esialgsetel andmetel moodustasid 10,6 miljardit tonni. Kaasaegses kaubanduslikus meresõidus on mõisted praht, prahtimine, prahiturg, prahiraha, prahikiri, prahing niivõrd igapäevased väljendid, et nendeta ei toimi ükski kaubavahetusega seotud majanduslik mehhanism.

Tekst: YRJÖ SAARINEN Fotod: INTERNET

Laeva prahtimine (*chartering*) tähendab sisuliselt laeva veovõime ja ka tema muude omaduste kasutamise võimaldamist tasu eest. Prahtija on isik, kes seda teenust ostab laevaomaniku (reederi) käest ja maksab viimasele ka prahiraha. Prahtimiseks nimetatakse ka tegevust (läbirääkimised), mille tulemusena sõlmitakse prahileping (*charter-party*). Selles tegevuses osaleb vähemalt kaks osapoolt: reeder ja prahtija. Prahilepingu alusel veetakse lasti ühest sadamast teise (reisiprahing), antakse laevu tähtajaliseks kasutamiseks erinevatel eesmärkidel (nt merevedudeks või siis reisilaeva hotelliks või tankerit ujuvlaoks).

**Prahiturgudeks** nimetatakse pidevalt muutuvat pakkumise ja nõudluse virtuaalset keskkonda, kus otsustavat tähtsust omab informatsioon laevade veovõimalustest ja lastide veovajadustest. Mereveoanduse seisukohast kujutab prahiturg laevade veoteenuste osutamise või selliste osutamise eelduste loomise sfääri ehk veoteenuste müümist ja ostmist. Mõiste puudutab kõiki laevade töökorralduse vorme – nii trampkui ka liinilaevandust, samuti kõige erinevamaid kaubagruppe.

## BALTIC EXCHANGE

Maaailma esimeseks laevandusbörsiks loetakse õigustatult **Baltic Exchange**'i, mille juured ulatuvad XVIII sajandi alguse kohvipoodidesse London City's, kus kaupmehed regulaarselt kohtusid laevaomanikega (viimased olid tihti ise ka kaptenid) ja sõlmisid prahilepinguid. 1744. a nimetati *Thread-*



Yrjö Saarinen

*needle*'i (nõelameistrite) tänaval paiknev Virginia ja Marylandi kohvipood ringi ja uueks nimeks sai Virginia ja Baltic, kuna nimi kajastas kaupmeeste ja laevaomanike, kes seal regulaarselt kogunesid, äritegevuse tegelikke suundi ja olemust. Seda aastat loetakse formaalselt ka laevandusbörsi Baltic Exchange ajaloo alguseks. Maaailma-

kuulsa laevandusbörsi ajalugu on täis mitmeid sündmuseid, millest ei saa nimetamata jätta 1992. a pommiplahvatust, mis hävitas börsihoone sedavõrd, et seda taastada endisel kujul ei saanudki. Aadressil 30 St Mary Axe paiknenud ajaloolise hoone allesjäänud fragmendid ostsid ära Eesti ärimehed ja toimetasid Tallinnasse. Loodetavasti leidub kunagi võimalus ja ka koht, et saaks taastada maailmakuulsa lae-

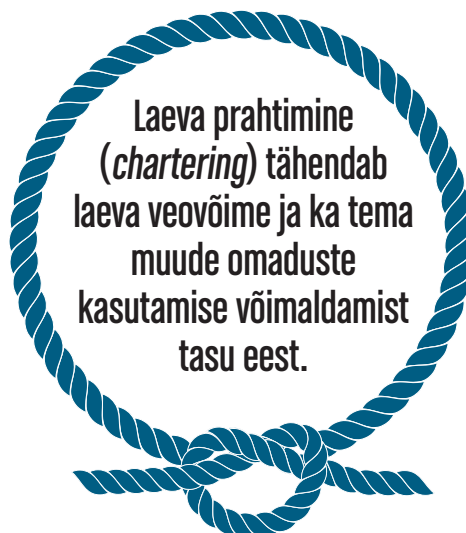
vandusbörsi parimal võimalikul kujul. Uus börsihoone võeti kasutusele 1995. a aadressil 38 St Mary Axe, ehk praktiliselt vana hoone vahetus naabruses ning tema tegevus jätkub, nagu ka sajandeid tagasi, kajastades iga päev maailma prahiturgude seisundit ja olles tuhandete prahilepingute sõlmimise paigaks.

## LAEVAMAAKLERID

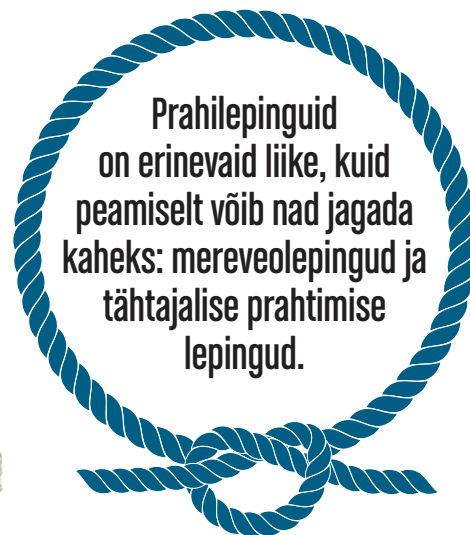
Arenev tööjaotus ja laevandusgeograafia tunduv laienemine ei lubanud prahtijatel ja reederitel alati isiklikult kohtuda, seepärast tekkis vajadus vahenduse järele. Prahtimise vahendamine (*brokerage*) on suhteliselt noor tegevusala, mis sai alguse XIX sajandi lõpus. Kuna vahendajatelt nõuti ja nõutakse siiani usaldusväärstust ning professionaalseid teadmisi, siis sellise elukutse evitamine sai võimalikuks ainult soliidse toetuse taustal. Nii asutatigi XX saj alguses ärksamate maaklerite (**broker**) toetusel Baltic Exchange juurde õppeasutus, *Institute of Shipbrokers*, mille ülesandeks oli koolitada kõrge taseme maaklereid. Riikliku tunnustuse sai see asutus 1913. a (*Certificate of Incorporation*), ja kuninglik tunnustus – Royal Charter – loovutati 21.01.1920. a. Sellest ajast on õppeasutuse nimi **The Institute of Chartered Shipbrokers** – tunnustatud laevamaaklerite instituut, mis koolitab siiani kõrgeima taseme laevandusajandajaid, sh ka prahimaaklereid.

## PRAHILEPING EHK PRAHIKIRI

**Prahilepinguid** on erinevaid liike, kuid peamiselt võib nad jagada kaheks: ühed on otseselt mereveolepingud, kus laevaomanik/reeder on vedaja rollis ja prahtija/las-tiomanik on tellija. Tavaline mereveoleping







**Prahilepinguid on erinevaid liike, kuid peamiselt võib nad jagada kaheks: mereveolepingud ja tähtajalise prahtimise lepingud.**

Sold by House & Co 149 Pearl Street, cor. Beaver st.

**THIS CHARTER PARTY**, made and concluded upon in the city of New-York, the day of *November* in the year one thousand eight hundred and forty-*Seven*

Between *Peter Clinton of New York owner*

of the *Brig Tom Paine* of *New York* of the burthen of *one hundred thirty eight* tons or thereabouts, register measurement, now lying in the harbour of New-York of the first part, and *Charles P. Williams* of *Stonington Connecticut Merchants*

of the second part, **Witnesseth**, that the said party of the first part, for and in consideration of the covenants and agreements hereinafter mentioned, to be kept and performed by the said party of the second part, do **covenant and agree** on the freighting and chartering of the said vessel unto the said party of the second part, for a voyage from ~~the Port of New York~~ *The Port of New York*

*South Carolina to the Ports of Mystic and Stonington, Connecticut*

on the terms following, that is to say :

**FIRST** :—The said party of the first part, do **engage** that the said vessel in and during the said voyage shall be kept tight, staunch, well fitted, tackled, and provided with every requisite, and with men and provisions necessary for such a voyage.

**SECOND** :—The said party of the first part, do **engage** that the whole of said vessel (with the exception of the cabin, and the necessary room for the accommodation of the crew, and the stowage of the sails, cables and provisions,) shall be at the sole use and disposal of the said party of the second part during the voyage aforesaid ; and that no goods or merchandise whatever shall be laden on board, otherwise than from the said party of the second part, or his agent, without his consent, on pain of forfeiture of the amount of freight agreed upon for the same.

**THIRD** :—The said party of the first, do **engage** to take and receive on board the said vessel, during the aforesaid voyage, all such lawful goods and merchandise as the said party of the second part or agents may think proper to ship.

on üldjuhul reisiprahing (*voyage charter*). Teine liik prahilepinguid on sisuliselt rendilepingud, st laevaomanik loovutab tasu eest oma laeva tähtajaliseks kasutamiseks teisele isikule e prahtijale. Siin võib veel eraldi vaadelda tähtajalist prahtimist koos laevaperega (*time-charter*) või ilma selleta (*bareboat charter*). Sõnapaari bare boat otsetõlge on „paljas paat“. Viimast prahilepingu liiki nimetatakse ka *demise charter*, sisulist vahet pole.

Eraldi peaks välja tooma mereveonduse korraldamise kiiresti arenevas liinilaevanduses, sest siin on kasutusel tramp-laevandusest erinevad terminid ja väljendid. Mereveolepingut reisiprahingu näol pole siin üldse olemas, sest liinilaeval on sadu ja tuhandeid erinevaid lastiomanikke ja igatühega neist eraldi reisiprahingut sõlmida pole võimalik. Liinilaevanduses moodustavad mereveolepingu rida erinevaid dokumente üheskoos: tellimiskiri ja selle kinnitus, laevaliini üldised veotingimused, konossement või mereveokiri, hinnakiri (tariifid) ning sõiduplaan (-graafik).

Laevade prahtimine on tegevus, mis on oma sisult majanduse arengu mootoriks.

Prahikiri





Kaablilaev „Ile D'Aix” ja teda punkerdav „Viimsi” Paljassaare sadamas



# Meresõiduohutuse kokkuvõte 2017

**Meie laevakontroll on tõhus, sellest annab kinnitust Eesti rahvusvaheline valge lipu staatus. Meresõiduohutuse teenistus viib läbi kaht liiki laevakontrolle - üks on kontroll Eesti lippu kandvate laevade üle ja teine on n-ö sadamakontroll Eestisse saabunud teiste riikide lippu kandvatel laevadel.**

Tekst: **MAREK RAUK**, meresõiduohutuse teenistuse juhataja Fotod: **PRIIT PÜKLIK**

Mõlemad kontrollid on andnud tulemuse, et nii Eesti lippu kandvad laevad kui meie sadamaid külastavad võõraste lippude all sõitvad laevad on üldiselt kõrge ohutuse tasemega ja teravaid puudusi avastatud ei ole. Seega võib öelda, et meresõiduohutusega laevade tehnilist seisukorda ja dokumentatsiooni korrasolekut arvestades on Eestis lood igati hästi. Muidugi avastame me ka puudusi, aga need on kõrvaldatavad. Seega on riigi poolt tehtud kõik, et meresõit Eestis ikka ohutu oleks. Kiitvaid sõnu tuleb siinkohal öelda nii reederite kui meremeeste aadressil, sest ülevaatuste vahelisel ajal on ikkagi nemad need, kes laevadel ohutuse tagavad. Ka riigi mereadministratsiooni ja laevaomanike ning laevaperede hea koostöö on taganud jätkusuutlikuma tulemuse meresõiduohutuse tagamisel Eestis.

Samamoodi võib öelda, et Eesti sadamate olukord ohutuse tagamisel on kõrgel tasemel. Nii Eesti oma laevadel kui ka välisriigi laevadel on seega olemas ohutud ja turvalised sildumiskohad sadamate näol, kus seista, laadida ja lossida ning ka selles vallas on põhjust rahul olla.

## LAEVAKONTROLL

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2017. aastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 199 korral, neist 183 olid tehnilised ülevaatused ja 16 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 630

ettekirjutust, ettekirjutuseta lõppes 76 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni valdkonnas ja päästevarustuse nõuete täitmisel.

Meresõiduohutuse alal viidi läbi 34 auditeerimist ja mere- turvalisuse alal 9 auditeerimist. Meretöö ülevaatusi toimus 10 ja kalandustöö ülevaatusi 1.

Välissadamates (Paris MOU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 31 korral. Laevu kinni ei peetud. Kokku tehti 11 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 24 korral. Eesti on Paris MOU valges nimekirjas.

Eesti sadamaid külastanud välisriigi lippu kandvaid laevu kontrolliti 2017. a vastavalt direktiivile 2009/16 EÜ 203 korral. Vastavalt direktiivile 97/70 EÜ kontrolliti 1 Soome lippu kandvat kalalaeva. Laevu kinni ei peetud.

Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 101 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 159 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni, päästevahendite ja laeva tunnistuste valdkonnas.

2017. aasta esimesel poolel oli Veeteede Ameti juurdluspädevuses kolm laevadega seotud laevaõnnetust.

## MEREMEESTE DIPLOMEERIMISE VALDKOND

2017. aasta jooksul taotles hindamiskomisjonis kõrgemat kvalifikatsiooni edukalt 107 meremeest (teadmiste protsent ligi 90, mis

igati aktsepteeritav ka rahvusvahelises mõistes, kus vastav näitaja kõigub 80–85% vahel). Meremeeste diplomeerimise osakond väljastas 2017. aasta jooksul meresõidudiplomeid ja tunnistusi 429, reakoosseisu kutsetunnistusi 456, diplomite kinnitustelehti 1459, ohutuslaseid ja turvaalaseid ning tankerite tunnistusi 1718 korral, kinnitustelehti välisriigi diplomitele 64, päästevahendite ja kiirvalvepaadi vanema tunnistusi 932 ja siseveelaeva laevajuhtide ning madruste tunnistusi 11 korral. Lootsides taotles kutsetunnistusi 11 ja lootsitasõidu lubasid 34 laevajuhti.



Marek Rauk

## SADAMAD

2017. aastal kandsime sadamaregistrisse 14 uut sadamat, millest 5 on teenuseid osutavad väikesadamad. Praegu on sadamaregistris 219 sadamat.

Kevadest sügiseni käis Veeteede Amet kohal paljudes sadamates, 42 sadamas tehti ka veeliikluse ohutuse alane ülevaatus. Rõõm oli tõdeda, et võrreldes 2016. aastaga vähenes puuduste arv, mida sadamates tuvastati. Loodame, et selline trend jätkub ka järgnevatel aastatel ja meie sadamate olukord on pidevas paranemises. Aastaga atesteerisime ka neljale sadamale uued sadamakaptenid.

Külmema perioodil toimetasid sadamate järelevalve osakonna inspektorid peamiselt suuremates sadamates, viies läbi turvalisuse alaseid kontrolle – neid tehti eelmisel aastal kokku 34 rajatises. Aastaga atesteerisime kahele rajatisele ka uued turvaülemad ning kooskõlastasime 13 turvaplani või selle muudatust.

Infot laevakontrollide kohta leiab Paris MOU andmebaasist: [www.parismou.org/Inspection\\_efforts](http://www.parismou.org/Inspection_efforts).



# Karm talv kaanetas mere ja pani jäämurdjad täisvõimsusel tööle

**Seekordne talv on erakordne. Seda ennekõike külma mõttes, mis on kaanetanud jääkatte alla nii Pärnu kui Soome lahe.**

Tekst ja Fotod: **PRIIT PÕIKLIK**

**P**ärnus on see muidugi nagu igal aastal – jäämurdjat läks vaja juba jaanuari esimesel poolel, kuid Soome lahega on tänavu teised lood.

Soome lahel kujunesid jääolud veebruari lõpupoole sellisteks, et vaja läks koguni kaht jäämurdjat. Riigil on endal olemas kaks laeva – „Tarmo“ ja „EVA-316“. Kaks jäämurdjat, kes sel aastal hoolega tööd on rüganud, on aga n-ö lepingulised – „Botnica“ ja „Protector“.

Soome lahel Sillamäe ja Kunda piirkonnas töötab alates 22. veebruarist jäämurdja „Botnica“, mis on kuni meie ajakirja trüki minekuni ehk 2. märtsini jäämurdeteenust osutanud 6 laevale, kuid „Botnica“ pidi 1. märtsil tegema pausi, et kütusevaru tankida ja korraliselt meeskonda vahetada. Sestap saatsimegi 28. veebruaril Hundipea sadamast Sillamäe suunas teele väärikas eas veteranlaeva „Tarmo“. Nii „Botnica“ kui „Tarmo“ võtavad jääd murdes päevas umbes 30 000 liitrit kütust. Kui „Tarmo“ Hundipealt välja sõitis, oli tema tankides 500 000 liitrit laevakütust.

## PÄRNU LAHT

Jäämurdetööd jätkuvad ka Pärnu lahel. Jääpiir on seal märtsi alguse seisuga enam kui 30 miili Pärnu sadama muulidest edela suunas, jää paksus lahes on 20–25 cm.



Priit Põiklik

Pärnu lahel töötab alates 31. jaanuarist vedurlaev „Protector“, kes oli 1. märtsi seisuga teenindanud laevu 95 korda, „EVA-316“ on jäämurde algusest kuni 31. jaanuarini jäämurdeteenust osutanud 31 korda. Kütust on kulunud jäämurdele Pärnu lahel kokku enam kui 168 000 liitrit. Kui küsite, miks on Pärnus tegutsemas Alfons Hakansile kuuluv „Protector“, siis on põhjus „EVA-316“ tehnilises rikkes, mille kõrvaldamine on võtnud aega mitu nädalat, sest oodati varuosi.

Peame nüüd ikkagi tõdema, kui ettenägelikud me oleme. Sest kui meil ei oleks igal aastal riigihanke tulemusena sõlmitud lepingut varujäämurdja kasutamiseks Pärnu lahel, siis oleks oluliselt taksitatud laevade liiklus ja kaubaveod Pärnu sadama kaudu. Sest „EVA-316“ tehniline rike on paraku kestnud nii kaua, et see oleks mõjutanud halvasti juba Eesti majandust, kui „Protector“ poleks appi tulnud. Nii „EVA-316“ kui „Protectori“ kulud ühes päevas sõltuvalt kulutatud kütusest on 15 000–17 000 eurot.

## „BOTNICA“ KUI STRATEGILINE OST

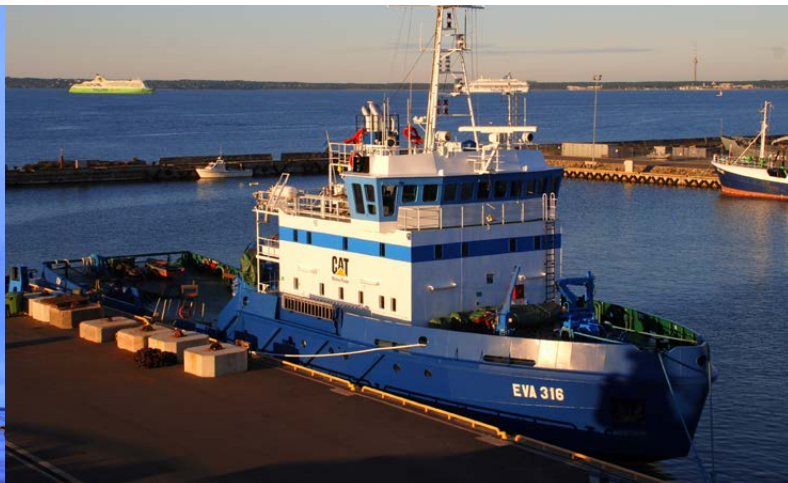
Soome lahel murdis riik jääd ka eelmisel aastal, kuid seda vaid mõned päevad, sest meri ei jäätunud, küll aga kandsid hoovused ja tuuled toona Sillamäe piirkonda rüsi-

jääd ning seal tuli 2017. aasta talvel abistada jääst läbi 9 laeva.

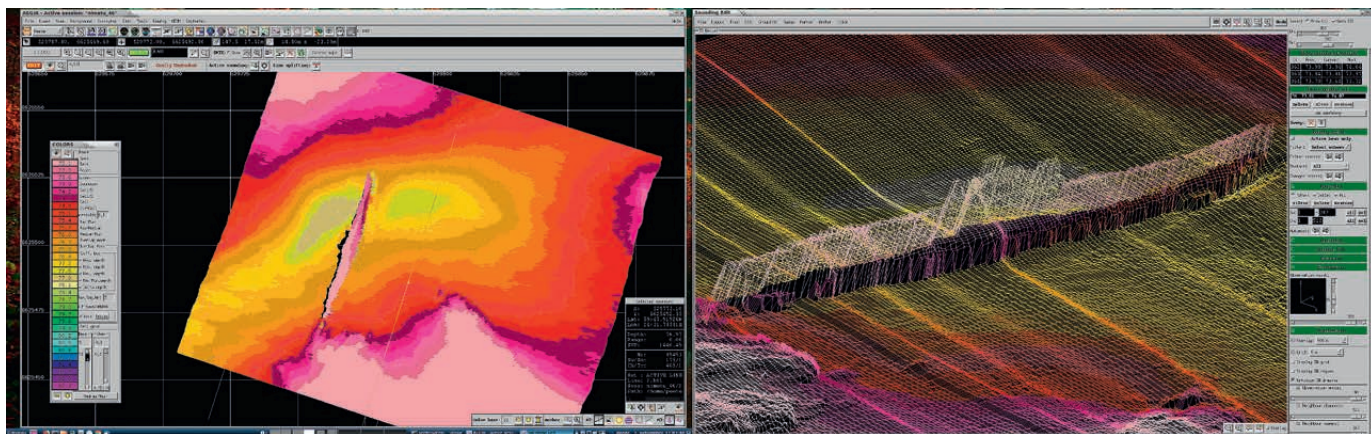
„Botnicaga“ on aga lood nii, et see laev on riigihanke tulemusel jäämurdeteenuse osutamiseks Soome lahel aastateks 2012–2022 talvisel navigatsioonihooajal nelja kuu vältel riigi kasutada. Laev kuulub ASI Tallinna Sadam tütarettevõttele TS Shipping ja selle eest maksab riik ainuüksi valmisolekutasu 4,7 miljonit eurot aastas. Tegemist on olnud strateegilise ostuga, mis omal ajal otsustati just Tallinna Sadama poolt soetada arvestusega, et tema ostusumma 10 aasta jooksul riigieelarvest kinni makstakse.

See 4,7 miljonit kulub „Botnica“ prahtimisele ka siis, kui laev ainult kai ääres seisab. Kuna „Botnica“ kulutab ca 30 000 liitrit laevakütust päevas, kui ta jääd murrab, on selle kulud lõppkokkuvõttes päris krõbedad. Seega makstakse riigieelarvest „Botnica“ kasutamise eest jäämurdeteenuse osutamisel üle 69 500 euro päevas, kui korrutada see nelja kuuga, eeldusel, et ta kogu selle aja tööd teeb, on kulu kokku üle 8 miljoni euro. Muidugi ei tee „Botnica“ tööd ju iga päev, kuid sellegipoolest peab tõdema, et riigieelarvest eraldatud 6,376 miljonit eurost selle karmi talve jäämurdetööde ja kogu talvise navigatsiooni katmiseks ei piisa. Kuid jää ei saa murdmata jääda. See oleks liiga suur põnts Eesti majandusele. Seega tuleb kindlasti veel täiendavalt riigieelarvest jää murdmiseks raha juurde taotleda.

Üks on aga kindel – nii lumi kui jää sulavad kevadel ükskord ikka ära. Ja järgmist jäämurret on oodata alles järgmisel talvel. Küll aga võivad tänavused ilmaolud tähendada seda, et jääd tuleb murda seni, kui tavalised inimesed juba suurt kevadet naudivad.



Riigile kuulub kaks jäämurdjat – väärikas veteranlaev „Tarmo“ ja Pärnu lahe jäämurdjaks mõeldud „EVA-316“. Pildil seisavad nad mõlemad Hundipea sadamas eelmise aasta sügisel



Sonaripilt II maailmasõja aegsest Štšuka-tüüpi allveelaevast

# Salapärase allveelaeva vrakk pole paraku **KALEV**

Tekst ja fotod: **PRIIT PÕKLIK**, sonaripildid laeva vrakist

Igal hooajal, mis tavaliselt kestab aprillist kuni novembrini, möödistab Veeteede Ameti hüdrograafiameeskond hoolega nii merealasi kui ka laevatavaid siseveekogusid. Aastate lõikes möödistuste ulatus pisut erineb, eelmisel aastal möödistati merel kokku 2487 ja Peipsil 50 km<sup>2</sup>.

**V**eeteede Ameti hüdrograafiaosakonna ülesanne ongi üldkasutatavatel veeteedel hüdrograafilise möödistamise korraldamine ja vastava infosüsteemi haldamine. 2017. aasta oli edukuselt teine 2014. aasta järel, kuigi toona käis töö palju sügavamates vetes.

Merel kulus möödistamiseks kokku 2864 ja Peipsil 648 inimtöötundi. Seda tööd tehakse nelja Veeteede Ametile kuuluva laevaga, milleks on merel „Jakob Prei“, „EVA-320“ ja „Kaja“, Peipsil „EVA-301“. Kõik hüdrograafiaosakonna töötajad, keda on kokku 13, käivad ka välitöödel, s.t laevade peal möödistustoid tegemas.

Enamus alasi möödistati 2017. aastal kaasaegses mõttes esmakordselt, välja arvatud Rukki, Saareotsa, Praaga ja Eesti Värava kanalid. Neid möödistatakse pidevalt, et saada viimaseid sügavusandmeid. Rukki



Priit Põklik



2012. aastal kasutusele võetud möödistuslaev „Jakob Prei“ on saanud oma nime aastail 1919-1934 Eesti topo-hüdrograafia osakonna ülemana töötanud koloneli järgi

kanalit möödistasime lausa iga nädal, et jälgida operatiivselt kanali seisukorda.

Uute leidudena avastati 21 vrakki ja kontrolliti üle 16 seni teadaolevat. Lisaks avastati Tallinna lahest hulka huvitavaid objekte, mille edasise uurimise andsime Mereväele – nemad tutvustasid nende hulgast korras süvaveepommi ja torpeedo.

Hüdrograafide töö tulemusena saab veeliikleja täpsemad kaardid ja ohutumad laevateed, kõikvõimalikud muud sügavusandmete vajajad saavad täpsemad ja ulatuslikumad andmed.

Eelmise aasta detsembri alguses, tagasi teel Tallinnasse, uuris meie möödistuslaev

„Jakob Prei“ külgvaatesonariga üle 8 meie poolt varem avastatud vraki. Neist üks osutus allveelaevaks. Alguses mõtlesime möötmetele tuginedes, et see võiks olla kaua otsitud „Kalev“, aga selleks ta siiski ei osutunud. Vrak asub Naissaarest põhja pool, päris Soome piiri ääres, 77 meetri sügavusel. Vrak on 57–59 meetrit pikk, 6–7 meetrit lai ja ligi 7 meetrit kõrge.

Tõenäoliselt on tegemist Nõukogude Liidu II maailmasõja aegse Štšuka-tüüpi allveelaevaga. Neist kolm on teadmata kadunud, ilmselt ongi üks neist. Ajalooliste andmete järgi oleks kõige tõenäolisem „Štš-317“, mis kuskil sealkandis 1942. aastal tule alla sattus ja uppus. Kuni täpsemaid andmeid ei ole, pole see aga sugugi lõplikult kindel.





## Sadamaregistri uuendused

Tekst: **MERILY MUST**, sadamate järelevalve osakonna juhataja

Eelmisel aastal tegime algust elektroonilise sadamaregistri [www.sadamaregister.ee](http://www.sadamaregister.ee) arendamisega, et register muutuks kasutajale lihtsamaks ja mugavamaks. Alates käesoleva aasta algusest on võimalik sisse logida otse sadamaregistri avalehelt ning menetlusi kinnitada nii ID-kaardi kui ka mobiil-IDga.

Valminud on ka ingliskeelse eeskirja koostamise võimalus registris, mis on identne eesti-keelse eeskirja koostamisega ja võimaldab mitmeid sadamaregistrisse kantud andmeid automaatselt eeskirjale kanda.

Seoses Eesti üleminekuga uuele kõrgussüsteemile on sadamaregistrisse loodud ka uued infoväljad EH2000 kõrgussüsteemis sadama sügavusandmete kajastamiseks – neid välju täidab Veeteede Amet ise ja sadamad uute sügavusväärtuste arvutamiseks vaeva nägema ei pea.

Seega muutub sadamaregister kasutaja-sõbralikumaks. Endiselt loodame saada ka kasutajate tagasisidet ja ettepanekuid aadressile [sjo@vta.ee](mailto:sjo@vta.ee).

## Riik tellib tänavu suvel Rukki kanali süvendustööd

Tekst: **RASMUS RUUDA**, MKM

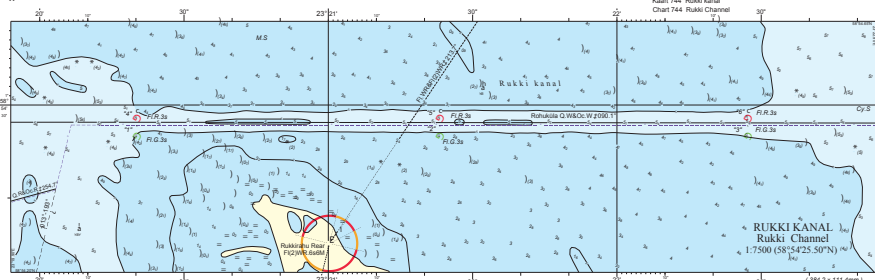
Veeteede Amet tellib mandri ja Hiiumaa laevateel oleva Rukki kanali süvendustööd tänavu suve teisel poolel, kui selleks on väljastatud vee erikasutusluba. Hetkel koostatakse tööde tingimusi ja projekti, et kuulutada lähiajal välja hooldus- ja süvendustööde hange. Raha on tegevusteks riigieelarves planeeritud.

Viimati tehti Rukki kanalis traalimistööd 2016. aasta oktoobris, millega saavutati kanali minimaalne sügavus 5,0 meetrit. Traalimine ei ole andnud soovitud tulemust ja saavutatud sügavus ei püsi, sest hoovused kannavad kanalisette.

Selleks aastaks plaanitud tööde käigus on eesmärk saavutada kanali minimaalne sügavus 5,2 meetrit, mis tagaks katkematu parvlaevaliikluse mandri ja Hiiumaa vahel ka madala

veetaseme korral. Sügavused on arvestatud uue kõrgussüsteemi ehk Amsterdamini nulli alusel. Riik plaanib süvendustööd Rukki kanalis teha regulaarselt, tõenäoliselt on vajadus korrata töid iga kahe aasta tagant.

### Kaardikorrektuur väljaandest „Teadaanded meremeestele“ nr 10-2016



## Suvel avatakse küllastajatele Sõrve tuletorn

Tekst: **PRIIT PÄKLIK**

Sõrve külustuskeskus on avaldanud soovi avada Sõrve tuletorn küllastajatele juba aastaid. Nüüd saab see lõpuks ka teoks. Veeteede Amet sõlmis jaanuaris MTÜga Sõrve Tuletorn tähtajatu rendilepingu torni tutvustamise ja külustamise võimaldamise eesmärgil. Lepinguga kohustus MTÜ kasutama pileтите müügist saadud tulu torni ja selle ümbruse hooldamiseks ning remondiks. MTÜ juhataja liige Andro Roosileht ütles, et nad on rõõmsad ja elevil, see on nagu unistuste täitumine. „Oleme aastaid soovinud, et Saaremaal oleks majakas, mille tipust avanevat lumavat vaadet saaksid nautida nii saarlased ise kui kõik turistid,“ ütles Roosileht.

„Soovime sel aastal avada torni küllastajatele hiljemalt 1. juunil. Sõrve sääre tipus suvisel ajal küllastajate puudust ei ole, seda enam on vahva, et nüüd saame 45 meetri kõrgusel asuvalt platvormilt imetleda ka Läti rannajoone ilu,“ kinnitas Andro Roosileht.

Edaspidi peaks tuletorn olema avatud iga päev 15. maist 15. septembrini. Muul ajal on torn avatud ettetellimisel. Torni pääs maksab 4 eurot, õpilastele ja pensionäridele poole vähem. Perepileti saab 10 euroga. Koos Sõrve külustuskeskuse külustamisega on piletid soodsamad.

Sõrve tuletorn on Saaremaal Sääre külas asuv navigatsioonimärk. 1960. aastal valminud raudbetoonist tuletorn on 52 meetrit kõrge ja näitab teed Kura kurgus. Tuli on nähtav 15 meremiili (28 km) kaugusele. Tule kõrgus merepinnast on 53 m. Torn on laternaruumi ja rõduga, kujult kooniline. Täpsemat teavet saab: [www.sorvekeskus.ee](http://www.sorvekeskus.ee).



# Veeteede Ametisse saabunud IMO ringkirjad

- 1. MSC.4/Circ.255 (11.12.2017)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during October 2017. 20 cases were reported in October);
- 2. MSC.4/Circ.256 (19.12.2017)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during November 2017. 23 cases were reported in November);
- 3. MSC.4/Circ.257 (1.02.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (Issued monthly – Acts reported during December 2017. 29 cases were reported in December);
- 4. MSC-MEPC.6/Circ.16 (31.12.2017)** – National contact points for safety and pollution prevention and response;
- 5. MEPC.2/Circ.23 (1.12.2017)** – Provisional categorization of liquid substances in accordance with MARPOL ANNEX II and the IBC CODE;
- 6. MEPC.1/Circ.874 (31.01.2018)** – Summary reports and analysis of mandatory reports under MARPOL for the period 2011 to 2016;
- 7. AFS.1/CIRC.68 (15.06.2017)** – International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Ukraine);
- 8. BWM.1/CIRC.49 (27.11.2017)** – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Seychelles);
- 9. BWM.1/Circ.50 (8.02.2018)** – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Qatar);
- 10. BWM.2/Circ.50 (2.01.2014)** – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Twenty-eighth meeting (regular) of the GESAMP – Ballast Water Working Group established in accordance with the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) to be held from 5 to 9 May 2014 at IMO Headquarters);
- 11. BWM.2/Circ.65 (8.01.2018)** – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (thirty-sixth meeting (regular) of the gesamp\* – Ballast Water Working Group established in accordance with the Procedure for approval of ballast water management systems that make use of Active Substances (G9) to be held from 4 to 8 June 2018 at IMO Headquarters);
- 12. CLC.6/Circ.71 (6.12.2017)** – Protocol of 1992 to amend the international convention on civil liability for oil pollution damage, 1969 (Accession by Montenegro);
- 13. COLREG.1/Circ.159 (4.01.2018)** – Convention on the international regulations for preventing collisions at sea, 1972 (Accession by Iraq);
- 14. COLREG.2/Circ.70 (25.01.2018)** – Traffic separation schemes and associated routing measures "IN NORRA KVARKEN" temporary suspension (Communication by the Government of Sweden);
- 15. CT/AGR2012.1/Circ.8 (11.01.2018)** – Cape town agreement of 2012 on the implementation of the provisions of the torremolinos protocol of 1993 relating to the torremolinos international convention for the safety of fishing vessels, 1977 (Accession by Saint Kitts and Nevis);
- 16. FAL.3/Circ.213 (16.01.2018)** – Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965 (Notification under article VIII);
- 17. LC-LP.1/Circ.84 (2.02.2018)** – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (Final report on permits issued in 2014);
- 18. LC-LP.1/Circ.85 (8.02.2018)** – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (Joint work programme (2018-2020));
- 19. LL.10/Circ.72 (28.11.2017)** – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Indonesia);
- 20. LLMC.2/Circ.25 (2.02.2011)** – Protocolo de 1996 que enmienda el convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Ampliación por el Reino Unido a las Islas Caimán);
- 21. PMP.7/Circ.65 (22.11.2017)** – Protocol of 1997 to amend the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (Accession by Iceland);
- 22. PSL.6/Circ.77 (28.11.2017)** – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Indonesia);
- 23. SAR.6/Circ.58 (22.01.2018)** – Area search and rescue plans (Notification of an Agreement in accordance with paragraph 2.1.4 of the annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended);
- 24. STCW.2/Circ.84 (8.01.2018)** – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of Malta);
- 25. SUA.3/Circ.37 (29.01.2016)** – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (Accession by Germany);
- 26. SUA.4/Circ.33 (29.01.2016)** – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (Accession by Germany).

**IMO RINGKIRJADEGA ON VÕIMALIK TUTVUDA IMO KODULEHEL:**

<https://webaccounts.imo.org/>

**VARSTI ILMUVAD IMO VÄLJAANDED:**

[www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx](http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx)

**IMO VÄLJAANDEID ON VÕIMALIK SOETADA SIIT:**

[https://shop.imo.org/b2c\\_shop/b2c/init.do](https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do)



# Kas ja kuidas on teieni ulatunud merekeele nõukoja tegevus ja mõju?

Vastuseid kogus Madli Vitismann

♦ Euroopa Komisjoni kirjaliku tõlke peadirektoraadi eesti keele osakonna tõlkija **Elice Paemurd** ja peaterminoloog **Tiina Pai**:

Merekeele nõukoda on ELi tõlkijate kauaaegne sõber ja alati abivalmis koostööpartner, kelle abil on valminud nii mõnigi keeruline terminiprojekt või õigusakti tõlge. Meie terminibaasi IATE on talletatud sadu merekeele nõukoja loodud ja uuritud termineid. Selle seltskonna innukus merendusterminoloogia korrastamisel ja arendamisel on imetlusväärne. Nõukoja tegevus võiks olla eeskujuks ja inspiratsiooniks kõigile Eestis tegutsevatele terminikomisjonidele.

♦ Eesti Keele Instituudi peakeelekorraldaja **Peeter Päll**:

Kui võrrelda omakeelse sõnavara loomist, millega kaitstakse eesti keelt liigsete võõrmõtude eest, piirikaitsega, siis on Eesti merepiiri edukalt valvanud merekeele nõukoda. Eesti Keele Instituut tänab merekeele nõukoda hea ja sisuka koostöö eest; muu hulgas selle eest, et nõukoda aitas üle vaadata ja ajakohastada tänavu ilmuva õigekeelsussõnaraamatu merendussõnavara.

♦ Kapten **Raul Metshein**:

Kõigepealt võetakse ikka ingliskeelne termin üle, näiteks hüdrokostiim. Dokumentatsioon tuleb ikkagi inglise keeles ja tundub, et lihtsam on sealt üle võtta kui otsida, kuidas see eesti keeles kõlab.

Kui tehakse mingit uut protseduuri, juhendit või treeningujuhendit, siis tean, et meil vaadatakse, kuidas on eesti keeles levinud ja milline on korrektne termin, selle asemel et otse inglise keelest tõlkida.

♦ Kapten **Vahur Sõstra**:

Eestikeelne mereterminoloogia kasutus laevades ja ka igapäevases õppetöös koolides ja koolituskeskustes paraneb aasta-aastalt. Jäänukid ja mugandused kaovad vaikselt (loodetavasti alaliselt) ajalukku. Ja niikaua, kui noored mehed ning neiud Eestis ja Eestist ikka veel merd tahavad sõita ja on suutelised merd sõitma (mõned vanemad muidugi ka sinna hulka arvatud), ei kao eestikeelne merekeel kuhugi.

Merekeele nõukoda võiks aga meie teadlaste eeskujul, näiteks Tarmo Soomere väga positiivsel eeskujul, rohkem nii kirjutavas pressis kui ka teles esindatud ja nähtaval olla.

♦ Kapten **Tarvi-Carlos Tuulik**:

Merekeele nõukoja tegevus on väga tänuväärne, leidmaks ja kokku leppimaks kaasaegseid eestikeelseid ja kasutamiskõlblikke vasteid pidevalt täienevale rahvusvahelisele mereterminoloogiale.

♦ Veeteede Ameti peadirektori ase-täitja **Marek Rauk**:

Eks merekeele nõukoja töö jõuab minuni ja kolleegideni läbi Eesti õigusaktide ning seal on merekeele nõukoja mõjutused täiesti olemas.

Enamik konventsioonidest pärit erialaseid termineid ja spetsiifilist sõnavara on nõukoja valvsa pilgu alt läbi käinud. Ühe näitena võib tuua ka laevade püstuvust puudutava terminoloogia.

Hea on tõdeda, et nõukojal on kontakt Euroopas tegutsevate tõlkijatega, kes igapäevaselt tegelevad direktiivide tõlkimisega. Kujutan ette, et ilma nõukoja tänuväär tööta oleks eesti merendusala sõnavara palju vaesem ja esineks rohkelt laenatud võõrsõnu.

♦ TTÜ Eesti Mereakadeemia direktor **Roomet Leiger**:

Eesti on mereriik, igale mereriigile on auasi omada emakeelset mereharidust ja merendusala terminoloogiat. Hindan kõrgelt merekeele nõukoja tegevust emakeelse merekeele arendamisel ja ühiskonna teavitamisel. Küllastan Merevikit üsna tihti, et oma väljendustes merekeele osas korrektne olla, soovitan soojalt teistelegi kaasmaalastele!

♦ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi merendusala tegevuse peaspetsialist **Reet Laos**:

Olen olnud merekeele nõukojast teadlik juba pikemat aega. Mõned aastad tagasi hakkasin jälgima tegevusi ka Facebookis. Mulle väga meeldib, et sealsed postitused on harivad ja päevakohased. Huvist hoian silma peal ka merekeele nõukoja koosolekute protokollidel, raamaturiulis on mereleksikon ja vajadusel kasutan ka Merevikit enda igapäevatöös.

♦ Vikipeedia vabatahtlik keeleteimetaja **Kuriuss**:

Võis olla aasta 1979, kui järjekorras Ajakirjanike Liidu keeletekstiooni koosolekul teatas Helju Vals meile, et kõike merekeeleaga seotut võib nüüd küsida merendusterminoloogiakomisjonilt. 2001. aastal olime juba koos Uno Lauriga Eesti terminoloogiaühingu asutajaliikmete seas. Tänu temale püsib mul vist elu lõpuni mees, et Saaremaale ja Soome võiks ju sõita ka praamiga, aga parvlaevaga saab sinna palju mugavamalt.

2008. aastast rikastab mu teatme kirjanduseriilit „Inglise-eesti meresõnaraamat“ – võrratu abimees, kui toimetatav raamat või artikkel pajatab merest ja laevadest. Aitäh selle sõnaraamatu tegijatele!


# Lindaliini AS otsib kiirparvlaeva

Tekst: Madli Vitismann

Lindaliini AS müüs mullu veebruaris „Merilini“ ja kustutas detsembris Eesti Laevaregistrist „Karolini“. Ajutiselt laevadeta laevakompanii plaanib direktori ja osaniku Rein Ojasaare sõnul kiirkatamaraanparvlaeva ostmist.

Alates 1991. aastast autodeta reisi-

jaid Tallinna-Helsingi liinil vedanud kiirlaevareeder jääb siiski truuks sellele osale varasemast kontseptsioonist, mis hõlmab peale kiire sõidu ka ajasäästu sadamas. Rein Ojasaar selgitas, et umbes poole tuhande reisijakohaga uus laev võtaks peale ainult sõiduaautosid ja kaubikuid. Selleks on ramp Helsingi Lounasadamaga Magasiniterminali juures ole-

mas ja kokkulepe Helsingi Sadamaga samuti, aga Tallinnas tuleks Patareisadamas pärast laevaostu teha ümberehitusi. Siis võiks laevakompanii reklaamida end samuti kui seni, et Lindaliiniga saab kiiresti kesklinnast kesklinna sõita. Laevade ja ka kontorihoone müük võimaldas Lindaliini ASil järgida saneerimiskava. 



„Merilin“ teel Patareisadamasse. FOTO Madli Vitismann



## Puiduettevõtte ostis kaubalaeva

FOTO Graanul Invest


Tekst: Madli Vitismann

Eesti ettevõtte Graanul Invest ostis jaanuaris oma esimese laeva. Puistlastilaev „Imavere“ sai nime suur-ettevõtte esimese prullitehase asukoha järgi.

Metsandus- ja energiaettevõtte vajab laeva puidugraanulite ekspordiks klientidele Suurbritannias ja Hollandis ning oma laev võimaldab veokulude kokkuhoidu. Graanul Invest ise laeva ei opereeri, see registreeriti Küprosel ning laeva mehitab ja opereerib Saksamaa ettevõtte Grona Shipmanagement GmbH & Co KG. Laevaostu põhjendusena on ettevõtte märkinud ka keskkonnaaspekti: et

väheneks graanulitootmise ja -kaubanduse ökoloogiline jalajälg.

„Imavere“ on 2012. aastal valminud puistlastilaev kandevõimega 36 000 tonni ja senise nimega „Nord Shanghai“. 186 m pikk ja 27 m lai laev oli suure laevaoperaatori Norden A/S Dampskibsselskabeti, seejärel Anglo-Eastern Ship Managementi käitada. Uue laevaomaniku nimi Imavere Shipping Co kõlab uhkelt, kuigi laeva ahtris on Küprose lipp.

Graanul Invest ei selgitanud, mis jäi puudu, et ilusa eesti nimega laeva ahtris ei lehvi Eesti lipp. Võib arvata, et seda otsust mõjutasid samad põhjused mis teistelgi reederitel. 

## Paldiskisse tuli „ML Freyja“



FOTO Pär-Henrik Sjöström

Tekst: Pär-Henrik Sjöström, Sjöfartstidningen

Mann Lines tõi veeremilaeva „Stena Foreteller“ asemel liinile pikaks ajaks renditud uue laeva „ML Freyja“.

Itaalia laevatehases Visentini mullu valminud „ML Freyja“ mahutavus on umbes 3000 rajameetrit ja laeval on jääklass 1A. Laeval on kaks MaK peamasinat koos skraberiga, kiirus on 18 sõlme. Lähiajal sõidab „ML Freyja“ 9-päevase sõiduplaani järgi ringliinil Turu-Bremerhaven-Harwich-Cuxhaven-Paldiski-Turu. 