

NR 2 2018 (300)

MEREMEESED

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEEDDE AMETI
TEATAJA

NR 2/4 (111) 2018



Ajakiri Meremees on Eesti Mereakadeemia, merendusettevõtete ja
-organisatsioonide toel ilmuv ajakiri.



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA



TALLINNA  SADAM

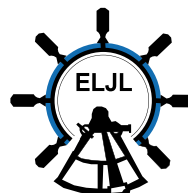
Heade sõnumite sadam



SILPORT
Port of Sillamäe



Saaremaa vald



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers

MEREMEEZ

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

AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia
Aadress: Kopli 101, Tallinn 11712
Trükikoda: Tallinna Raamatu-
trükikoda

Kaanefoto: Aprillikuises meres ellujäämist harjutamas.
Foto autor: Karl Baumeister

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),
Tauri Roosipuu
(tauri.roosipuu@ttu.ee)
Kujundaja: p²

KONTAKT

✉ meremees@ttu.ee



www.ttu.ee/mereakadeemia/meremees/



www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Laevu viib endistviisi edasi peamasin	4
Tere tulemast Lõuna-Aafrikasse!	8
Mehitamata uurimislaevad on juba meredel	9
Teekond mereväkke ja osalemine parveõppuses	10
Esimene reis heeringapüügilaevaga Atlandile II	12
Miiniristlejate "Avtroil" ja "Spartak" vangistamine	14
Esimene doktoriväitekiri merendusajaloos	16
100 aastat kiilu all	17
Laevasillalt firma tippjuhiks	18
Pärnusse osteti reisilaev	18
Laevaehitusprofessor Kuressaares	19
English for Maritime Students	19
Mereõnnetuste valverühm konverentsil	20
"Transforza" madalalesõidu kronoloogia	20
Meie sõbrad Kotermann, Torutont ja Pilsihunt	22
Haltuura kuubis	24
Merendusuudised	28
Laevandusuudiseid Norrast	30
Veeteede Ameti Teataja	31
Veeteede Ameti ja IMO ringkirjad	44
Uurimislaeva "Mare" aastapäeva tähistab postmark	47

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

Ajakirja saab tellida Omniva vahendusel:
eservice.omniva.eu/epit/ui/periodics/ajakiri/AJA69859,
üksiknumbreid saab osta Lennusadama poest.
Ajakiri ilmub neli korda aastas, aastatellimuse hind on 10 €.

Laevu viib endistviisi eda

Madli Vitismann

Tallink Grupi juhatusliige Janek Stalmeister on samas ettevõttes töötanud alates 1997. aastast, tollal samuti Sadama tänavas, aga teisel pool teed. Mai algul juhatuse sees roteerunud, oli ta intervjuud andes veel juhatuse esimees.

Olete samas laevakompaniis töötanud üle 20 aasta ja jõudnud kõrgeimasse tippu, ilmselt pidite palju juurde õppima.

Töötasin enne rahandusministeeriumis ja Enn Pant kutsus mind Tallinki. Ma olen rahandust õppinud, ega ma laevandusest tollal palju teadnud.

Kas nüüd teate?

Arvan, et piisavalt, et suudaksin neid asju korraldada. Päris meremees ma muidugi pole, aga veel hiljuti, „Megastari“ ehitamise eel käisin kõik gaasilaevade konverentsid läbi. Tegin piisavalt palju endale selgeks, enne kui laeva tellima hakkasime. Väikelaevajuhiload tegin samuti ära, aga oma laeva veel pole.

Suudan siiski meie meremees-tega kaasa rääkida, saan aru, millest jutt on ja tunnen terminoloogiat. Üldisemalt huvitavad mind tehnika, elektroonika või mehaanika ka vabal ajal ja kui nende valdkondade kohta loen, siis saan ikka asjadest aru.

Uued laevad

Kui te Tallinki tulite, oli firma suurunistus osta esimene oma laev. Selle aja jooksul on firma soetanud 8 uut laeva. Kas nüüd jääb järele olemasolevate reisijate korralik teenindamine samade laevadega praegustel liinidel?

Seda oleks võinud väita aastail 2009, 2010 või 2011. Sellepärast siis, et kui meie laevaseeria valmis, oli meil hästi palju laenu – 1,2 miljardit eurot. Kõik näitasid näpuga, kui palju meil võlga on ja siis vastasimegi, et paneme esmalt need investeeringud tööle.



Janek Stalmeister. Foto: Madli Vitismann

Et me hakkasime „Megastari“ ehitama ja arvame, et täiusliku toote jaoks peaks kaks ühesugust laeva olema, näitab, et see laev ei pruugi jääda viimaseks. „Megastariga“ vahetasime välja kõigest kümme aastat liinil olnud „Superstari“ – see on hea näide, et ei saa väita, et laevade soetamine või uute laevade ehitamine on lõppenud.

Kas järgmine laev tuleb purjega?

Ei tea, kas just purjega. Konkurendid proovivad mitmesuguseid asju, aga praegu ei ole küll näha, et laevad millegi muu kui ikka peamasinaga edasi liiguvad.

Väljastpoolt näeme Tallinki jõudsat kasvu ja uute laevade rivi.

Kuidas on firma seestpoolt muutunud?

Kui minna kümme aastat tagasi, siis oli hästi aktiivne investeerimise ja laienemise periood, kui põhirõhk läks nendele projektidele, nendele ärisse, kliendile ja investeeringutele

suunatud tegevustele.

Ma arvan, et nüüd, vahepealsel ajal, on organisatsioon muutunud täiskasvanumaks. Tegelnud sisemiselt protsesside, protseduuride, reeglistiku ja koolitustega. Avalikult ja väljastpoolt ei paista mingit konkreetset projekti, aga sisemiselt nõuab palju tööd.

Rahvusvaheline kontsern

Milline on erinevus Tallinkis enne ja pärast Silja Line'i ostu?

Kindlasti oli see oluline muutus, sest ostsime ettevõtte, mis oli meist natuke suurem. Integreerimine on alati keeruline. Ma arvan, et muutus väljendus eeskätt selles, et organisatsiooni inimeste arv suurenes väga palju väga lühikese ajaga. Kui enne Silja ostu oli meil kompaktne Eesti ettevõtte, saime keskenduda neile liinidele, mis akna alt läksid ja kõik oli käe-jala ulatuses, siis nüüd pidi organisatsioon hakkama teistmoodi tööle.

Kui valdkondi juhitakse tsentraal-

selt, aga kontsern laienes, siis pidi me muutuma, et kohaneda kaugeimate äride juhtimisega. Pidi kohapeal käima, tutvuma teiste kultuuridega ning saama aru nende elustolust ja töökorralduse põhimõtetest – see on kindlasti uus. Silja poolt vaadates olid seal minu arvates samuti kahetised tunded. Algul kindlasti arvati, et tuleb Eesti ettevõtte, teeb kõik maatasa ja korraldab ümber. Aga aastate jooksul on see tagasipigem muutunud positiivsemaks kui enne meie ostu.

Pärast meie tulekut on sealsed laevad ja tooted-teenused arenenud. On investeeritud laevadesse, on neid remonditud, parandatud ja liinidel vahetatud. Turu-liinil olid vanemad laevad „Silja Festival“ ja „Silja Europa“, praegu on seal „Galaxy“ ja „Baltic Princess“. Silja Line'i kaubamärgi all olevaid tooteid värskendati. Ja ma arvan, et me organisatsioonina kuulame, mida ka seal on inimestel öelda. Eelmise omaniku ajal oli olukord kehv.

Neil oli ju omanik, kes sellest ärist ainult raha välja võttis. See oli New Yorgis noteeritud Sea Containers, selle Bahamal asutatud ettevõtte peakontor oli Londonis. Sea Containersi muud ärid hakkasid ajapikku järjest kehvemini minema. Ainus n-õ raha tootev äri oli sinne laevandus ja kõik, mis merest tuli, see raha võeti suuresti tagasi. Siia seda raha ei reinvesteeritud.

Pidi aega kuluma, kuni inimesed sellest aru said.

Jah, alguses nad olid ehmatanud: kindlasti tuleb muutuste aeg. Mis puudutab Soome ja Rootsi personali, siis tänaseks on meie kontsern täiesti integreerunud ja inimesed saavad aru, kes me oleme, mida me teeme ja kuhu me läheme. Praegu ei kohta enam hoiakut, et meie siin Siljas ja nemad seal Tallinkis.

Kui palju neli põhilist ettevõtet – sinne, Tallink Silja OY, Tallink Silja AB ja Tallink Latvija – võivad ise otsustada ja kui palju neid

peakontorist juhite?

Oleme ikkagi tsentraalselt juhitud ettevõtte. Põhifunktsioone kordineeritakse peakontorist, aga teisel kaldal on Silja Line'i laevade operaatofirma Tallink Silja OY. Tuludekulude arvestamisel kajastub see äritegevus Soome ettevõtte kasumiaruandes. Mis liin millise laevaga millise sõiduplaani järgi sõidab, seda peab ikkagi peakontoriga kooskõlastama. See on meie otsus, aga ettepanekud võivad kindlasti sealt tulla.

Milles neil on rohkem otsustusõigust, on kliendiga suhtlemine ja kliendile suunatud tegevused – hästi palju kliente tuleb Soomest ja Rootsist. Aga meil on maatriksjuhtimisega organisatsioon, nii et näiteks müügi- ja turundusfunktsiooni juhtimine tsentraalselt on Tallinnas, see juht on siin, aga Soomes ja Rootsis on ka oma kohalik struktuur. Hinna poliitika, marketingikokkulepped, suured kampaaniad – need kõik kooskõlastame. Aga reaalsed tegevused, taktika koduturul, kliendisuhetus – need on sealse ettevõtte otsustada.

Mil viisil jõuab teieni näiteks Soome reisijate rahulolu „Megastariga“? Kas rahuloluküsitlusi, mis pärast reisi saadetakse, peaks ka tegelikult täitma?

Vastused lähevad kesksesse süsteemi, mis loob samalaadse statistika kui oleme harjunud ajalehest lugema, et näiteks mehed selles vanuses arvasid nii. Meil on andmebaasid ja süsteemid, kuhu need vastused kogunevad. Pärast arutatakse saadud hindeid ja hinnanguid nii üldiselt kui ka müügipunktide üksik-tegevuste kohta. Küsime ja mõõdame tervet reisikogemust alates pileti ostmisest, registreerimisest, pardale minekust ja muljetest laeval. Iga kuu kogunevad hinded nende teenuste kohta ja me näeme, kui mingid hoiakud muutuvad.

Me ei reageeri kohe eilsele tulemusele, pigem vaatame trende. Pikka aega on madalalt hinnatud pardalleminekut. Pikad sadamakoridorid,

talvel on seal külm, aga see on laevanduse eripära, et laevale pääs ei ole nii lühike nagu lennukisse pääs. Siis otsustatakse, et peame selles suunas tegutsema, et neid olusid paremaks saada. Kui vaadata trendi üle kuude või üle poole aasta, siis on välistatud statistilised kõikumised.

Kas see rahulolu Helsingi uue terminaliga paranes?

Jah, on näha, et näiteks „Megastari“ topeltrambid autodele ja reisijate sissepääsud on mugavamad ja saavad küsitlustes paremaid hinnanguid. Oleme sadamatega koostöös sellesse hästi palju panustanud. Sama on Stockholmis, ka meie huvides on, et laevale pääs oleks lihtsam ja mugavam.

Teil on nii palju töötajaid, et pole võimalik neid kõiki kunagi ühisele peole kutsuda. Kuidas eri maade töötajad kokku puutuvad?

Oleme teinud perepäevi, suvefestivali, galasid ja muid ülekontserniliisi tegevusi. Meresõidu eripärana on kogu aeg üks vahetus töö, seetõttu ei saa kunagi kõiki inimesi kutsuda. Teisalt on alati piiriks ka ruumide suurus või muu. Aga neil, mis on olnud, ei ole eriti vahet. Ei ole nagu koolipeol, et a-klassi omad on ühes nurgas ja b-klassi omad teises. Kui keegi vähegi tunneb kedagi ja nägu on tuttav, siis vahet pole, milliselt laevalt või millise lipu alt ta on, suhtlus on täiesti normaalne, nagu see võikski olla.

Juba aastaid toimub kontserni jalgpalliturniir Tallink Cup, kus iga laev paneb oma meeskonna välja. See on suur turniir: iga laeva meeskonnad, hotellide ja kontorite meeskonnad. Algab kohapealsete mängudega, järgnevad poolfinaalid ja finaalid. Kui ajakava võimaldab, oleme finaalmängu ühendanud suvefestivaliga.

Suurematele üritustele on tulnud ehk tuhatkond töötajat, nii et seitse tuhat töötajat ühel üritusel meil tõesti pole. Vajadus ürituste järele tuleb välja näiteks töötaja rahulolu-uurin-

gutest, mida olene igal teisel aastal juba päris kaua teinud.

Kas selline uuring on anonüümne?

Jah, see ei ole nimeline. See on statistiline uuring, näiteks küsitakse: kas arvad, et ettevõtte teeb töötajatele piisavalt sotsiaalseid üritusi – jah või ei. Seal avalduvad kitsaskohad ja see, mida personal üldiselt arvab, mis on hästi, mis halvasti. Kui ei ole hästi, siis olemegi püüdnud edasi arendada. Aastaid tagasi jäigi silma, et soovitakse rohkem mittetöiseid üritusi kolleegidega suhtlemiseks, mida organisatsioon võiks korraldada.

Päris nii ei ole, et mina arvan, pigem on vaja mõista töötajaid ja kliente. Kui lähtuda sellest, kes kuskil midagi arvab, siis meie organisatsioon on nii suur, et see, kui kümme inimest siin korrusel midagi ütlevad, ei pruugi kokku minna seitsme tuhande inimese arvamusega ehk suure pildiga.

Tundub, et Tallinki suhted EMSA-ga on laabunud, aga milline on koostöö teiste riikide ametiühingutega?

Eestis on suhe vahetum, Soomes ja Rootsis distantseeritum. Seal suhtleb laevaomanike liit meremeeste ametiühingutega – eraldi on meremeeste ja laevaohvitseride omad, mis esindavad meremehi eri tasandil –, mis puudutab olulisi läbirääkimisi ja palgateemasid. Vahetu igapäevane ja töökorralduslik suhtlus on ametiühingu usaldusisikuga, aga suurematel teemadel laevaomanike liidu kaudu.

Tagasivaade

Missugune oli teie kõrghetk juhatuse esimehena töötatud ajal?

Arvan, et kõige silmapaistvam on „Megastari“ ehitamine, laeva valmimine ja liiniletulek. Kõik tegevused on olulised, aga mis paistab ettevõttest väljapoole ja millele kunagi tulevikus tagasi vaatame, siis on esil ikkagi „Megastar“. See on nagu märk arenguteljel.

Kui oluline päev oli „Megastari“ nimepanek ja vettelaskmine?

Tallinki personal 2017		KALDAL	LAEVAL
keskmine vanus		39.04	43.4
20 a või vähem		1.8%	1.1%
21-30		26.5%	20.7%
vanuse osakaal		30.9%	20.2%
31-40		21.0%	22.0%
41-50		14.5%	28.0%
51-60		5.2%	7.9%
61 a või rohkem		34.0%	46.1%
mehi		66.0%	53.9%
naisi			

See oli kindlasti meeldejääv päev. Aga meeldejäädav hetked olid ka „Megastari“ ehituslepingute allakirjutamine, samuti vettelaskmise üritus ja laeva liiniletulek. Kindlasti need hetked ja päevad jäävad meelde. Teised hetked ja päevad ei pruugi ju meelde jääda, näiteks hall argipäev.

Kuidas te Tarja Haloneni risti-emaks kutsusite?

Seal oli kindel seos: Tallink on pandaembleemiga keskkonnaorganisatsiooni WWF toetaja ja Tarja Halonen on Soome WWFi nõukogu esimees. Kuna „Megastar“ on väga suur samm jätkusuutliku ja keskkonnasõbraliku äritegevuse edendamisel, siis seetõttu oligi ta nõus selle laeva ristiemaks tulema.

Kas te teate, mis on „Megastaril“ kõige populaarsem koht?

Kohvik infoala keskel – juba praegu on tagasiside, et suuruse ja populaarsuse tõttu peaks selle teenindusvõime suurem olema. See on juba hea, aga et see on nii populaarne, siis tekivad kohvijärjekorrad.

Reisijate ootused

Sajandi algul oli teil 6 miljonit reisijat ja pärast uute laevade liiniletulekut 9 miljonit ...

... peaaegu kümme juba.

Kas iga järgmine miljon tuleb raskemini?

Osa sellest kasvust on tulnud liini avamisest, näiteks Riia liin, samuti Silja Line'i ostuga. Turu suurus on piiratud ja teab mis arengumaade kasvu enam ei ole. Arenenud turu kasv, nagu elu on näidanud, jääb paari protsendi piiresse.

Oleme investeerinud olemasole-

vate – ikkagi uute laevade – kajutite ja teiste reisijaruumide uuendustesse viimastel aastatel päris palju. Klient eeldab, et Eestis või siin merel toimivad samasugused trendid ja uuendused, kui ta on mujal maailmas näinud. Eeldab, et reisi käigus saab mingeid asju mobiiliga teha, kuskilt lähevad asjad automaatselt läbi, seal tavaliselt müüakse selliseid asju ja nii edasi. On näha, et näiteks „Megastar“ on nii populaarne laev, et vedas aastaga kaks miljonit reisijat. Järelikult on reisija rahul, kui arendada ja teha trendide kohaselt nii, nagu tänapäeva maailmas peaks asju tegema.

On juhtunud, et kui mistahes firma toob liinile uue laeva, siis teistegi firmadel suureneb reisijate arv. Ei tulda üksnes seda laeva vaatama, vaid tuleb meelde merele minna.

On olnud selliseid ajastusi. Kui meie ehitasime „Romantika“ ja „Victoria I“, siis kõigil suurenes reisijate arv. Aga see ei ole alati nii.

Patriotism

„Megastari“ maksumus 230 miljonit eurot on suurem kui mistahes maapealne hoone, aga paistab, et ühiskond seda ei teadvusta. Millega te Eestis võrdleksite ühe laeva hinda?

Ei, ma ei oska siin millegagi võrrelda. Oleme ju nullist alustanud, meie ettevõtte ei olnud ühtki laeva.

Laevafirmad kipuvad üksteist üles ostma. Kas teie firma eelistab olla ostja või ostetav?

Ma arvan, et selliseid eelistusi ei ole. Ega me koduturult ju midagi väga osta ei saa, need on konkurenttsiküsimused. Kas kellelegi müüa?

See on küsimus omanikele, ega ettevõtte juhtkond saa seda teha. Varem on öeldud, et kõik sõltub hinnast, kõik on müüdav ja ka laevad on müüdvad.

On võimalik midagi maha müüa ja uus tegevus ette võtta või laev maha müüa ja uus laev osta. Meil praegu sellist eelistust ei ole, kas oleme turul ostjad või oleme müüdvad.

Kui me oleme koos uhked suure Eesti asja üle, kas te väidate, et siin pole mingit patriotismi?

Patriotism siiski on. Kui ei oleks, siis meil võiks olla peakontor näiteks Bulgaarias. Meil on ju Eesti ettevõtte ja aastatega on järjest rohkem tsentraliseeritud nii tegevusi kui ka organisatsiooni ning põhiarendused on ikkagi Eestis tehtud. Organisatsiooni suurus on Eestis kõige rohkem kasvanud, mujal natuke vähem. Tallinlil on Eestis ligi 4000 töötajat.

Ettevõtte on oma igapäevategevusega kindlasti näidanud patriotlikku lähenemist ehk Eesti asja ajamist. Kahjuks on niimoodi, et meil ei ole selle asja ajamisel väga palju partnereid.

Kas peate silmas, et riik ei toeta?

Riik ei taha meremeest toetada. Riik võtab ette tegevusi, et Soome turist – eelis, mis meie riigis on aastakümneid olnud – ei jätkaks siia oma raha. Teenuste ja kaupade hinnatase atraktiivsus on igal aastal siia toonud miljoneid turiste, paarikümne aastaga ehk kokku 100 miljonit turisti. See on põhinenud nii teenuste kui ka kaupade hinna odavusel ja see on tugevus, mis elavdas turismi.

Nüüd me pöörame seda vastupidi. Olgu näiteks alkohol, aga reisija ostukorv on ju mitmekesine. Sellesse kuuluvad juuksurid ja muud teenused, muud kaubad ja muuhulgas ka alkohol. Kui turist võtab oma reisi eelarvest ühe komponendi välja, näiteks et alkoholi pole mõtet osta, ja siis hakkab arvutama laevapiletide ja ajakulu ning kokkuvõttes leiab, et ei tasu ära ning loobub oma reisiplaanist. Neil klientidel, kelle majanduslik tasakaal oli reisi lõppedes positiivne, hakkab argumente vähemaks jääma. Nii et riik ise meil



Foto: Madli Viitsmann

Janek Stalmeister andis „Megastari“ ristiemale Tarja Halonenile priipileti laevale.

väga suur partner ei ole.

Samuti on keskkonnateadliku tegevusega, näiteks „Megastari“ ehitamisel. Nüüd on Tallinna Sadam loonud soodustused, küll minimaalsed, aga kui palju aastaid on sellest varem räägitud, et soodustused võiksid olla. See paneks ettevõtteid ehitama häid ja säästlikke laevu.

Turisti raha

Aeg-ajalt meenutatakse, et Tallinna Sadama kaudu tulevad inimesed, kes toovad oma raha Tallinna. Teie firma ei ole väga valjult teatanud, et olete kohale toonud need turistid, kelle rahaga on Tallinna vanalinn läikima löödud.

Paraku jah. Enam ei ole seda näha olnud, aga kui kruisiaastad algasid, siis oli suur asi, kui tuli kruisilaev, 2000-3000 inimest pardal. Ja palju arutati, kui suure summa jätab kruisiturist Tallinna.

Meil sõidab iga päev kümme tuhat reisijat. See ei ole nii huvitav ega saavuta nii palju kõlapinda, see on justkui tavapärane elu. Ka ajakirjanduses pole kirjutatud – selles pole midagi uut ja kõik juba justkui teavad. Selline jutt ei tekita huvi.

On jäänud mulje, et valitsuse huvi ja toetuse puudus on tingitud just vähesest laevanduse tundmisest.

Olen ise käinud ja selgitanud, rääkinud eri ministritele. Oleme arvutanud meritsi tulevate turistide ja laevafirmade endi rahalist mõju. See mõju Eesti sisemajanduse koguproduktile peaks meie kalkulatsioonide kohaselt olema umbkaudu 1,9 mil-

jardit eurot. Maksebilansist ei ole võimalik seda välja lugeda, seepärast et sisetarbimine, tooted ja teenused ja nende eksport on kõik eraldi ridadel.

Kui turist siia tuleb, siis väga suur hulk sellest rahast läheb sisetarbimisse. Seda peab arvutama kaudselt, aga Statistikaamet ja Eesti Pank seda niimoodi ei arvuta. Võtame siia saabuvate turistide n-õ tavapärase mustrit: mida nad teevad, kui palju nad kuskil tooteid ja teenuseid tarbivad. Siis hindame selle ära ja arvutame kokku. Tulemus on kahe miljardi euro lähedal.

Kui nüüd turisti põhjuseid või ajendeid siia tulla hakata vaikselt ühekaupa õonestama, olgu see õlu või viin või mingite teenuste käibemaks, viib see ühel päeval meid sinna, kust on kadunud mingisugune element soodsast sihtkohast, ja see võib paratamatult mõjutada turistide arvu. Kahjuks, jah, ei taheta seda teadvustada, kuna see mõju on pikaajaline. Alkoholiaktsiis tuli ja õlu läks kallimaks, aga on siiski natuke odavam kui Soomes. Aga see sääst ei ole enam nii suur, neid ostjaid ei ole nii palju ja ei viitsita võib-olla sellepärast enam tulla. Need, kes käivad, need ikka ostavad.

Kui samaviisi jätkata, siis see viib aastatega selleni, et ühtäkki pole riigil enam mingit eelist. Kuigi majandusministeeriumis kunagi tehtud merenduspoliitika strategiadokumendis on selgelt välja toodud, et Eesti riik peab säilitama ja panustama oma tugevustele, mis on odavad kaubad ja teenused.



25. aprill

Tere tulemast Lõuna-Aafrikasse!

Vahur Valdna,
SME Aisle projektijuht,
TTÜ Eesti Mereakadeemia



EUROOPA LIIT
Euroopa Regionaalarengu Fond



Eesti ettevõttele on avanenud hea võimalus siseneda Lõuna-Aafrika turgudele rahvusvahelise SME Aisle projekti ja rahvusvahelise meeskonna abil. SME Aisle eesmärk on toetada Kesk-Läänemere riikide: Eesti, Läti, Soome ja Rootsi ettevõtete teenuste ja toodete eksporti Lõuna-Aafrika turule.

Projekt kestab tänavu 1. märtsist kuni augusti lõpuni 2021 ja seda rahastatakse Euroopa Regionaalarengu Fondist, partnerid on Satakunta ülikool ja Priztech OY Soomest, Läti Kaubandus-Tööstuskoda, Läti Mehaanikainseneride ja Metallitööstuse Liit ning Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

SME Aisle meeskond toetab ettevõtteid järgmistel tegevusaladel:

- merendus ja logistika
- laevaehitus
- taastuenergia
- tootmise ja teenusmajanduse automatiseerimine
- info- ja kommunikatsioonitehnoloogiarendamine

SME Aisle meeskond külastas 15.-28. aprillini Namiibia kohalikke ettevõtteid, riigi hallatavaid olulisemaid organisatsioone ja teadus-arendusasutusi, mis on seotud ettevõtluse, infrastruktuuri ja innovatsiooni valdkondade arendamisega. Eesmärk oli luua esimesed kontaktid ning selgitada välja kohalike organisatsioonide ja ettevõtete huvi koostöö vastu Eesti, Läti, Soome ja Rootsi ettevõtetega.

Esimesel külastusel kohtuti järgmistel olulistel organisatsioonide ja ettevõtete esindajatega:

- Namiibia tehnoloogiaülikool NUST (www.nust.na)
- Namiibia ülikool UNAM (www.unam.na)
- Namiibia suurim kaubasadam Namport (www.namport.com) on riigi hallatav üksus, mis tegeleb kogu sadama töö koordineerimise ja järelevalvaga, sh laevaehituse ja -remon-

diga, rajatiste arendamise ja logistika korraldamisega;

- Walvis Bay Corridor Group (www.wbcg.com.na) koordineerib Walvis Bay lahe koridoride kaudu kaubavahetust ning ühendab Namiibiat ja selle sadamaid ülejäänud Lõuna-Aafrikaga ning koordineerib transpordiuksusena kaubavahetust Euroopa, Ameerika ja ülejäänud maailma riikidega;

- Namiibia veemajanduse ettevõtte Namwater (www.namwater.com.na) vastutab Namiibia veemajanduse ja veevärgi korraldamise eest

- Tunacor Group Limited (www.tunacor.com.na) on üks suurimaid Namiibia kalatööstusettevõtteid, mis tegeleb kala püüdmise, töötlemise ja ekspordiga;

- Namiibia kalandus- ja merendusministeeriumi (www.mfmr.gov.na) vastutusala on kalapüügi koordineerimine ja toiduohutus, samuti merendusala uuringud ja looduskaitse;


- Namiibia Metallitööstuse Liit (NAMF).

Selgus, et Namiibia ettevõtted ja organisatsioonid on huvitatud mitmekülgsest koostööst nii riigi kui ka eraettevõtluse tasandil. Ettevõtete peamised huvid on info- ja kommunikatsioonitehnoloogia alane oskusteave, taastuenergia lahendused, merendusega seotud haridus (laevaehitus ja -remont, kalapüük), põllumajandusalane oskusteave ja tehnoloogiad ning meditsiiniteenused. Otsitakse pikaajalist koostööd lisaks toodetele ja teenustele ka tehnoloogiaalases täiendõppes. Eeskätt nähakse koostööd ühiste ettevõtete asutamisel, et kohapeal luua suure väärtusega kvaliteetseid tooteid, omandada koos uut tehnoloogiaalast oskusteavet ning seeläbi laiendada kohalikel turgudel ja luua uusi kõrgema palgaga töökohti. Väga ollakse huvitatud koostööprojektidest, mis loovad piirkonnas uusi tootvaid või teenuse osutamise

seotud töökohti.

Riigis on suur nõudlus oskusteabe ja täiendõppe vastu eri erialadel. Kuna Namiibia on maailmas üks suurimaid kalapüügi ja maavarade kaevandamisega tegelevaid riike, siis eriti tuntakse huvi merenduse ja kaevandamisega seotud tehnoloogiaalase koolituse vastu. Suur potentsiaal on ka turismivalla täiendõppel, sest selles valdkonnas on kiire areng ja nõudlus turismi-teenuste järele on viimase viie aasta jooksul kahekordistunud. Namiibiat tuntakse turvalise ja stabiilse sihtkohana, mida Aafrika mandril esimesena külastada. Suurt võimalust nähakse IKT lahenduste kasutuselevõttus turismi ja terviseteenuste vallas. Paljudel vaesematel inimestel ei ole isiklikku pangakontot, mille kaudu arveldada näiteks meditsiiniteenuse eest tasumisel maksegraafiku alusel, siinkohal on kindlasti suur potentsiaal IKT lahenduste pakkujail. Ka koolituskulude eest tasumiseks nähakse suurt potentsiaali mobiilimaksete süsteemi arendamisel.

Kokkuvõtlikult: Namiibia ettevõtted on huvitatud pikaajalisest ja jätkusuutlikust koostööst Eesti ettevõtetega järgmistel tegevusvaldkondades: IKT; merendus ja logistika; taastuenergia; laevaehitus; tööstuse ja teeninduse automatiseerimine. Enne investeerimisotsuste tegemist soovitakse hästi tundma õppida koostööpartnerit ning pakutava tehnoloogia olemust ja väärtuspakkumist, hoolduslihtsust ja töökindlust.

Hea ettevõtja, kes Sa tegutsed merenduse ja logistika, taastuenergia, laevaehituse, IKT või automatiseerimise valdkonnas! Järgmine Namiibia külastus on plaanis juba tänavu sügisel ja seekord koos Eestit esindavate ettevõtetega, millel on potentsiaali Lõuna-Aafrika turgudele siseneda. SME Aisle meeskond on valmis Sind abistama, vt bit.ly/EMERA_SMEAisle. 

Mehitamata uurimislaevad on juba meredel

Kristjan Pärna,
mereakadeemia laevajuhtimise
viimase kursuse üliõpilane

Maadeavastajad on veetnud sadu aastaid, uurides mere- ja ookeane, otsides uusi kontinente ja saari ning püüdes tundma õppida merd. Kõigi selliste retkede jaoks on seni kasutatud laevu, kuid kuna laevade ehitamine on üha kallim ning tehnoloogia areneb ja muutub üha usaldusväärsemaks, võtavad uurimislaevade töö üle isepurjetavad droonid. Siin mõni näide selle tõestuseks.

Isepurjetavaid droone on palju odavam opereerida kui traditsioonilisi uurimislaevu. Kuna droone varustavad elektriga päiksepaneelid ning liigutavad edasi purjed, saavad nad uuritaval alal järjest kauem olla – neil ei ole vaja tulla varusid täiendada.

Samuti on need võimelised tegutseda igasugustes ilmastikutingimustes suurtel ookeanialadel. Et droonid on kaugjuhitavad, ei vaja need uuringute läbiviimiseks meeskonda.

Võttes arvesse, et tehnoloogia arenguga käsikäes langevad ka hinnad, saab ühe uurimislaeva maksumuse eest soetada terve droonilaevastiku. Ka ülalpidamiskulud on droonidel palju madalamad kui laevadel, eriti nende odavama hinna ja universaalsete varuosade tõttu.

Droone on võimalik varustada täpselt tellija soovidele vastavate seadmetega. Neid on võimalik programmeerida, liikumaks kindlatel trajektoordel või navigeerimaks osana droonilaevastikust. Neid juhitakse satelliitide abil. Kõiki sensooreid saab ühendada, võttes arvesse konkreetse uurimistöö eesmärki.

Neid saab varustada tuule, laine- ja õhurõhu, hoovuse ja soolsuse sensoritega, termomeetritega, hapniku, süsinikdioksiidi ja muude keemiliste elementide analüsaatoritega,



Isepurjetav droon. Foto: National Oceanic and Atmospheric Administration/Wikimedia Commons

magnetomeetrite, fluoromeetrite, radarite, sonarite, kaamerate ja paljude teiste sensoritega.

Neil võib olla ka proovide võtmise ja analüüsimise võimekus. Spetsiaalselt kohandatud droone saab kasutada ka kalaparvede asukoha määramiseks või merevee biomassi mõõtmiseks. Kogu see võimekus annab droonidele sama laiad kasutusvõimalused kui traditsioonilistele uurimislaevadele. Et kogutud info laetakse üles kohe, pääsevad eksperdid kogutud teabele varem ligi ning see annab neile võimaluse näha reaajas ilmamuutusi või ennustada tsunamisid teatavals piirkondades.


Droonide kasutamine loob võimaluse tegelda uurimistööga keskkonnasõbralikumalt kui varem. Enamik uurimislaevu töötab fossiilsete kütuste abil, mis ei ole kuigi jätkusuutlik. Nii kütuse tootmine kui ka kasutamine on keskkonnale kahjulik.

Maailmas on loodud palju emissiooni kontrollalasid, kus laeva heitgaasides olevate osakeste arv on rangemalt reguleeritud ning ka kütused muutuvad seetõttu üha puhtamaks. Samas kasutavad paljud süs-

teemid heitgaaside puhastamiseks merevett, mistõttu ka kõigi nõutavate filtrisüsteemide juures satuvad kahjulikud ained õhu asemel vette.

Et laevadel on alati suur kogus kütust, on pidev keskkonnareostuse oht eri vigastuste tagajärjel. Samuti võib merre sattuda keskkonda reostavat prügi või heitvett. Droonide puhul on enamik neist ohtudest elimineeritud. Et neil ei ole meeskonda ning need liiguvad tuule ja päikseenergia jõul, on kõrvaldatud keskkonnareostuse oht kütuse või õlide tõttu.

Droon saab tekitada reostust ainult sellisel juhul, kui katki läheb ning jääb uurimisalale vedelema. Kuid ka see oht on suhteliselt väike, sest teised droonid on võimelised purunenud droonid tagasi kaldale pukseerima.

Seega on suhteliselt kindel, et isepurjetavad droonid on mereliste teadustööde tulevik. Ilmselt võtavad need tulevikus üle uurimislaevade töö, sest droone on odavam ehitada ja ülal pidada, need on täpselt uuriguvajaduste järgi kohandatavad ning oluliselt keskkonnasõbralikumad kui praegused uurimislaevad. 

*Autori tõlge inglise keele õppeülesandena kirjutatud esseest

Teekond mereväkke ja os

Üles kirjutanud Karl Baumeister

Ajateenistus Eesti mereväes kestab 11 kuud. Algab sõduri baaskursusega, seejärel õpivad mereväe ajateenijad ära merel olemise põhitõed, millel on oluline osa madrustena mereväe sõjalaevadel teenides. Laevaperes on igäihel neist oma vastutusrikas ülesanne sidepidamise, miinitõrje-relvastuse, kokk-parameedi või motorist-elektriku erialadel.

Siinkohal avaneb lugejale sissevaade tänavusest mereväelase baaskursuse lõpuharjutusest. Oma kogemusest räägivad kaks kursuse parimat ajateenijat, kes läbivad ettevalmistusi merelõpukohaks sõjalaeval.

Noori mereväelasi ootab ees osavõtt mitmest suurest miinitõrjeoperatsioonist, mille raames muudetakse mereteid ohutumaks nii tsiviil- kui ka sõjalaevadele.

Madrus Silver Pärn: merevägi oli loogiline valik

Ühel argipäeval juhiloa jaoks eesti.ee leheküljel tervisetõendi andmeid otsides avastasin juhuslikult, et mind on kutsutud Kaitseressurside Ameti arstlikku komisjoni, mis

toimub juba nädala pärast. Kuigi läksin sel päeval varem kohale, oli koridor juba rahvast täis. Kõik ootasid kabinetide uste taga oma korda. Ka mina käisin kõik tervisekontrolli etapid läbi, kuni lõpuks arutasime personalitöötajaga väeosa valikut.

Kuna õpin parasjagu mereakadeemias laevajuhtimist, siis oli loogiline samm minna mereväkke. Arvan, et veidi teistsugune praktika ei tule kunagi kahjuks, pigem annab see rikastavaid kogemusi.

Tõtt-öelda olin alates ajateenistuse algusest pikisilmi mereväelase baaskursust ja selle lõpuharjutust oodanud.

Madrus Dmitri Ivanov: tahan meremehele nautida

Jaanuaris alustasin ajateenistust Miinisadamas mereväega kõrva paignevas sõjaväepolitsei vahipataljonis. Pärast sõduri baaskursuse läbimist sain teada, et oleks võimalus jätkata teenistust mereväe sõjalaeval motoristi-mehaaniku kohal. Avaldasingi selleks ise soovi, nii algas minu teenistus mereväes. Varasemat kokkupuudet merendusega mul ei ole.

Enne ajateenistusse astumist lõpetasin ülikooli magistrakraadiga ja töötasin mehaanikainsenerina

Euroopa kosmoseagentuuris. Ajateenistuse tulevik näeb minu jaoks ette sõjalaeva mehaanikule vajalike oskuste omandamise ja meremehele nautimise. Arvan, et see on suurepärane võimalus õppida uusi oskusi, kogeda meresõite ja kohtuda uute inimestega. Siiani on see olnud vahva seiklus.

Mereväelase baaskursuse lõpuharjutus ehk parveõppus

Meri võib olla inimese sõber, aga ka väga ebasõbralik. Ebasoodsate olude kokkulangemisel võivad kaasneda näiteks merehaigus, alajahtumine, külmakahjustused, dehüdratsioon, päikesepiste, uppumine või hoopis kohtumine haidega.

Kõik mereväe sõjalaevadele teenima asuvad kaitseväelased peavad läbima mereväelase baaskursuse, mille kaks korda aastas viib läbi mereväekool. Kursusel valmistatakse laevadel ettetulevateks tegevusteks ja omandatakse praktiline kogemus, tegutsemaks kriisiolukorradades, näiteks tulekahjude, lekete või laeva mahajätmise korral.

Sel korral osales kursuses kokku 35 inimest, sealhulgas 28 ajateenijat ja 7 tegevväelast. Viimane, kõige raskem osa oli kursuse lõpuharjutus, kui veetsime 24 tundi päästeparvedes. Õppus leidis aset Miinisadama akvatooriumis. Veetemperatuur oli umbes 2°, õhutemperatuur kõikus ööpäeva jooksul -2° ja +5° C vahel. Jagame siinkohal oma muljeid 10.-11. aprillil kogetust.

Parvel põhi ülespidi

Kõigi osalejate varustuseks oli päästevest ja türp-veeülikond. SOLASe (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) nõuete järgi võib laeval olla kaht tüüpi termoulikondi: veeülikond ja kaitseülikond. Ülikonnad peavad tagama, et inimese kehatemperatuur 0-2 kraadises vees ei langeks kuue tunni jooksul enam kui 2°.

Päästeparvede veeskamine laevalt oli võrdlemisi lihtne. Pidime



Kogunemine mitte merele-, vaid mereminekuks. Fotod: Karl Baumeister

alemine parveõppuses



Vapruseproov.

Tahtsime sealt ära

Parveõppuse alguses oli meie suhtlemine kahe teise parvega vahemaa tõttu raskendatud, kuid pärast südaööd kostis kerge kummi-hõõrdumise hääl ja mütsatus. Teise meeskonna päästeparv pörkas meie omaga kokku. Teatud mõttes ei olnud me enam üksinda, kuid suurem vestlus läks meie vahel lahti alles hommikul.

Järgmise päeva hommikul oli kõigil päästeparves olekust väga-väga villand saanud. Me tahtsime sealt ära. Meenub see tunne, kui su jalgade peal on veel üksteist jalapääri. Katsu sa sealt enda omi kogu aeg välja tõmmata. See vajab omaette pingutust, mille jooksul tõmbuvad jalad vähemalt korraks krampi. Usume, et parveõppuse kogemus tuleb teatud mõttes kasuks, sest kui oled juba korra päästeparve sattunud, siis pead oma edasise teenistuse juures ohutusnõudeid tähtsal kohal. Tõelises olukorras küll päästeparve ei tahaks sattuda.

Põnev lõpp

Enne lõunat algas harjutuse lõpuosa, mis nägi ette ka kopteriga saabunud politsei- ja piirivalveameti pinnaltpäästemeeskonna osalust. Meid vintsiti päästeparvedest 20 meetri kõrgusele kopterisse ja lennutati tagasi kuivale maale, kus ootas kuum saun ja soe toit.

Õöpäeva merel olles mõtlesime üldjoontes kolmest peamisest asjast: kui palju vett on meie parves, mitu küpsist on mul taskus alles ja miks minu naaber ometi nii palju ruumi võtab. See oli aga üks neist kord-elus kogemustest, mida me poleks kunagi tsiviilelus proovinud.

Tõenäoliselt ei avane kunagi võimalust end sellistes tingimustes proovile panna. Kogesime suitsusukeldumist, lekettõrjet, laeva mahajätmist ning enese ja kaasvõitlejate päästmist merel. Võib öelda, et kahepäevane mereväelase baaskursuse lõpuharjutus oli väga põnev ja hariv.

konteineri kinnitusrihma-soringu haagi lahti päästma ja veenduma, et keegi vees olijatest parvega pihta ei saaks. Järgmiseks tuli konteiner üle parda visata ja päästeparve avamiseks järsult avamise vangliini tõmmata. Üks kolmest parvest oli peagi vaja ka õigesse asendisse keerata, sest see avanes, põhi ülespidi. Pärast päästeparvede veeskamist pidime meeskondade kaupa päästeparvedeni ujuma.

Päästeparvi ehitatakse mahutavusega 6-150 inimest, meie harjutusel kasutatud parved mahutasid kuni 12 inimest. Tavaliselt on päästeparves enam kui 27 asja, mis aitavad Läänemeres ellu jääda. Kõige olulisemad vahendid meie parves olid tugevate liinidega ujuvankur, pump, päästeliin, kaks svammi, vile, veekindel elektrilamp, raadioside ja joogitops.

Vesi ei maitse

Õppuse algul läks aeg kiiremini, meri loksutas mõnusalt. Enne südaööd muutis aga tuul suunda ja vaibus. Ka viimane lainetus kadus. Võib tunduda, et see on just hea, kui meri on täiesti peegelsile. Karm reaalsus on aga see, et siis hakkab eriti igav. Kuna tegemist oli õppusega, siis ei olnud treeningparve varustuses eraldi toiduvarusid. Harjutuse algusest

viie tunni möödudes saime kursuse instruktoritelt väikese kotitäie merehädalise kuivtoidu küpsiseid ja vett. Olime varem kuulnud, et need küpsised on täiesti kohutava maitsega.

Arutasime päästeparves mõnda aega omakeskis, kes proovib esimesena küpsise ära. Ühe julge ka leidsime. Tema kommentaar oli oodatust hoopis teine – need pidavat täitsa maitsvad olema. Tõepoolest tundusid need sel hetkel paremad kui sõduri baaskursuse ajal metsalaagrites söödu.

Pigem oli jama nendes veempulvides, millel on kerge plastiku maitse juures. Eks see aitabki paremini vältida, et kohe kogu oma mageveevaru ära ei tarvitaks. Söögipoolise saamine mõjus moraaliile hästi. Kõik olid järsku eriti rõõmsad.

Öösel seisime pidevalt valiku ees, kas vähem õhku ja rohkem sooja või vastupidi. Seda saime ise reguleerida. Me valisime muidugi soojema olemise, oligi hea põõnata.

Termoülikondades parves olles osutuks kõige raskemaks kehakergendamine. Lihtsad protseduurid osutusid väga aeganõudvateks. See ei olnud muidugi mingi probleem, sest aega oli meil ju küllalt. Nii me seal kordamööda parve ääres seismegi ja vaatasime kena päiksetõusu.

Esimene reis heeringap

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

(Algus Meremehes nr 1)

Jõudsime püügirajooni, see on ikka mitukümmend ruutmiili suur. Olin kaptenisillal juba omainimeseks saanud. Sai me raadioühenduse oma uue koduga. Peilisime asukoha välja ning võtsime suuna sinna. Pool tundi sõitu ning seal ta oligi – SRTR-9139. Ilm ei olnud tormine, ent ei lubanud ka poord poordi vastu läheneda. Seal olid mehed ametis kala töötlemisega. Päästapaadi, mida kasutati ka tööoperatsioonidel, allalaskmiseks olnuks vaja viie mehe osavõttu.

Lihtsamate operatsioonide läbiviimiseks oli neil ehitatud väike “Kon-Tiki”. Seal ei olnud kasutatud küll balsapuud, vaid kaheksat meetrise läbimõõduga presentkattega kummipoid, mis olid omavahel ringirastast kokku seotud ning kapronvõrguga ümbritsetud. Selle kandevõime oli vähemalt 800 kg. Sellega tuli toime ainult üks mees, kes täitis kapteni, tüürimehe, pootsmeni ja roolimehe kohustusi ühes isikus. Vaat kus palga kokkuhoid!

Selle parve kapten oskas puhtalt minu emakeelt. Oli küll nagu kurat karvadesse kasvanud, aga silmad särasid sõbralikult. See sõbralikkus sai premeeritud kirjaga kodustelt, töömehe ju kaasa posti kõigile siinkandis olevaile Eesti laevadele. Teade meie saabumisest kutsus siia posti järele kokku kõik, kel traali taga ei olnud. Nüüd toimus ka suurem kinofilmide vahetamine omavahel. Väike rõõmuhetk halli argipäeva, päris pidupäev. Sai mõni ka paki, mille sees midagi pulksus.

Uude ujuvasse koju tuli ronida mööda nõõrredelit, paar meetrit ülespoole. See laev oli päris lukuslaev, võrreldes selle “reisilaevaga”, millega me just äsja saabusime, aga siiski ära jõudsime harjuda. Saksamaal ehitatud keskmise suurusega ookeani külmutustraaler oli 50,3 m pikk, 8,5 m lai, 550 hj masin,

meekond 28 meest, halli kere, valge tekiehitise ja mastidega, kahekojaliste kajutitega – igati asjakohane laevuke. Muidugi, baaslaeva poordis, mis võis selliseid enda kõrvale võtta neli tükki korraga ning üheaegselt neid ka teenindada, oli see päris pähklikooreke.

Külmutuslaev see ikka ei olnud, vaid sai trümmides hoida temperatuuri -5°C , et ka soolatud kaup kauem säiliks. Meie vastuvõtuks lõpetati põhjatraali vedamine, mis kestis tavaliselt kahetunniste tsükliga. Selle aja jooksul jõuti enamasti eelmine loomus trümmi poolfabriikadina ära realiseerida, mis tähendas, et kala oli ära rapitud ning tünnidesse sordi järgi soolatud, igal tünnil markeeringuga kaas peal.

Barentsi meri on mitmekülgse kalasortimendiga – tursk, paltus (hiidlest), zubatka (merihunt), saida, saira, pikša ning igasugused mittevajalikud merepõhjaelanikud – krabid ja siilikud. Meiega ei peetud pikka pidu, viisakuse poolest söödeti väljaspool söögikorda kõhud täis. Selles laevas oli suur elektripliit, mille peale mahtus korraga neli viiepangelist alumiiniumpotti, seinal vähemalt 500 liitrine külmkapp ning suur külmutusruum, kuhu sai ise sisse minna. Siin olid kokal kõik mugavused tööks ning teda hüüti “šeffpovar” (peakokk).

Salongis olid kohad kõigile 28-le. Seesama kummipaadi “kapten” osutus tekimeeskonna ülemuseks – pootsmaniks. Tema siis võttiski meid sleppi – näitas kohad kahemehekajutis, jagas ka välja tööriided: presentülikonna, kampsuni, 2 paari pikka sooja aluspesu, pikad kummisaapad, roheline kummiülkonna ja süüdvestri (laja äärega kalurimütsi). Paari aasta jooksul praagiti see kummivorm välja ja asendati kapuutsiga oranži kummiülkonnaga. Siis vedas ta meid mööda laeva, näitas ette kõik urkad ja ruumid, ohtlikud tsoonid, hoiatas kõigi ootamatuste eest. Lõpuks andsime allkirja ohutustehnika žurnaali.



Arvo Olesk. FOTO erakogu

Mul vedas, olin grupikaaslasest vanem, juba kaheksateist, temal aga mõni päev puudu, ning ilma liisu tõmbamiseta sai temast kokaabi (junga – ilma klassita madrus), mina sain kõrgema astme – II kl madrus. Sel laeval oli peale junga kaheksa madrusekohta: üks vanemmadrus, kolm I kl madrust ja neli teise klassi madrust. Peale väikest nimede vahetamist meeskonnaga ning nende tiitlitega tutvumist olin juba põlvist saadik kalahunniku sees, tööriistaks varre otsas olev metallrõngaga kahv. 6-7 meest olid ravis pika renniga laua ääres, kõigil teravad pussnoad käes. Minu kohus oli varustada mehi toormaterjaliga.

Nii ma siis aegajalt kühveldasin kala rennile, kus paari-kolme sekundiga oli osava liigutusega operatsioon tehtud, ning juba ta suples ilma pea-jalgade ja sisikonnata veevannis. Viimane pesupäev ning juba balsameeris kalameister ta soolaga tünni, teadmata ajaks kaane alla. Suuremad kalad, kes kahva sisse ei mahtunud, tuli mul konksu abil lauale upitada. Need aga läksid kreissamehe kätte, kes neid siis nagu puu-

Üügilaevaga Atlandile

halge tükeldas.

Ei olnud haruldane ka 20-30 kilone tursk või 70-80 kilone paltus. Selle libeda kalaga pidi mässama korraga paar meest, nagu kodus seatapu ajal. Tollal nuumati soolatsuraga võitmatut Vene armeed. Praegusel ajal aga osatakse teha sellest delikaatessi ning poes vaatad enne rahakotiti, kui ostma hakkad.

Vaikne ja ilus on Barentsi meri polaarsuvel. Meil Eestis on valged ööd, aga siin ei upu päike pooletise kuu jooksul üldse merre. Peatub horisondil paariks-kolmeks tunniks, et siis jälle veidi kõrgemale tõusta. Pea kohale, nagu meil kodus, ei jõua ta siin kunagi. Südatalvel, paari-kolme kuu jooksul ei näita ta end aga üldse. Polaaröö. Teenides edaspidi Põhja-laevastikus sõjalaeval, nägin Barentsi merd talvel tükis teistsugusena. Siis ei anna ta armu kellelegi.

Ütleme siis, et püük toimus polaarpäevaringselt. Plaani täitmise huvides võttis kala töötlemisest osa terve meeskond. See oli jaotatud kahte brigaadi – 8 tundi töö, kaheksa vaba. Et tekile rohkem tööjõudu saaks, seisid nii kapten kui ka vanemmehaanik samuti vahikoras, üks sillas, teine masinas. Ainuke puutumatu isik oli kokk. Hädakorral pidi ta loobuma jungast ning ise nõud pesema ja kartulid koorima.

Tavaliselt oli väiksematel püügilaevaldel määratud reisi pikkuseks 110 päeva, kaugemal, nagu meil – 140 päeva, sest ülesõiduks kulub rohkem aega. Kiirematele laevadele pandi ka plaani juurde. Plaani täitmisest või mittetäitmisest, samuti ületamisest olenes teenistus, ning see oli kõva kontrolli all, ei tohtinud kauemaks püügirajooni jääda. Plaani täitmiseks tehti igasugu trikke. Kui plaani täitmisest jäi puudu mõni tonn, andis selle dokumendi alusel “laenu” mõni teine laev. Seda teati ka kontoris, aga pigistati silm kinni, kes see tahab siis mõne tonni pärast poolest palgast ilma jääda.

Juhtus ka, et koduteel lasi mõni julgem mees traali vette, ajades hili-

nemise tormi süüks. Eks siis laevazurnaali võis ka hiljem täita (see oli rangelt keelatud ja kohtulikult karistatav), aga kes see enda peale kaebama läheb, terve meekond on sellest huvitatud. Riskiti isegi territoriaalvetes püüdmisega, teades, et vahelejäamise korral arestitakse laev ning laadung ja püügivahendid konfiskeeritakse, peale selle veel rahvusvaheline skandaal.

Püügirajooni jõudsin mai esimestel päevadel, nüüd oli juuni lõpp ja juba tuli kodutee ette võtta – laeva püügiaeg sai läbi.

Terve ülesõit toimus 1-3 pallises tuules, kiirus 11-12 sõlme. Võrreldes eelmise laevaga kolm ööpäeva rütem. Nüüd, suve alul olid Sundi väina kaldapealsed võrratult ilusamad, värviküllased majad uppusid rohelusse. Väin oli jahte täis. Helsingborgi ja Helsingöri vahel toimus pidev parveühendus. Sadamas sõitis parvlaevalt maha rongikoosseis, mis asendati teise riigi omaga, nii et rahval polnud vaja rongilt maha astudagi. Nüüd on need kaks riiki ühendatud kõrge sillaga, nii et laevad mahuvad alt läbi.

*Koduteel lasi
mõni julgem mees
traali vette,
ajades hilinemise
tormi süüks.*

Meeskond tekil, kõik olid tulnud uudistama, nii et ei saanudki aru, kes nende seas on nuhk, aga kindla peale seal ta oli. Radist võttis vastu radiogrammi: “Laadung läheb Pärnu”. Jällegi uus elamus – näha merelt Pärnu panoraami ja Pärnut esmakordselt. Mina kedagi vastu kutsunud ei olnud, aga mõnele mehele valmistati seda rõõmu. Ei olnud harjunud, et naised toovad meestele lilli, aga selles olen kindel, et igal daamil oli kotis midagi meeste meelepärast pealekauba.

Õhtul kohvikus kiirmeetodil tutvus kahe sõbrannaga ja pärast sai pea-


aegu hommikuni lahekalda pikkust mõõdetud. Suplemaski sai käidud.

Laeva naastes käis seal pidu täie hooga. Vastutulnud abikaasad ja pruudid jäid ju laeva, ei läinud keegi hotelli ööbima. Ka kaks venelasest laevameest, mõlemad Uuralist, kes merel enam-vähem hästi läbi said, ei leidnud nüüd enam ühist keelt. Igatahes, kas suurest sõprusest või teab millest, oli üks oma seitsmekeelse kitarri teisele kõrvuni pähe istutanud. Kõva pea, eluvaim oli sees, aga kitarri kättesaamisega nägi purjus seltskond vaeva.

Hommikul läkski lahti laadungi lossimine omade jõududega. Mitte nii, nagu tegi seda neegrite brigaad Dakaris. Ühtlasi parandati ka päid, ainult ühe mehe pea tahtis veidi teistsugust remonti, tuli eemaldada pinde ning haavu viinaga tupsutada. Järgmise päeva õhtuks olid trümmid tühjad ning ülejäämise päeva lõuna paiku kinnitasime otsad juba Tallinna Uue Kalasadama pollaritesse. Oli vastu tulnud veel kallimaid, kel polnud aega Pärnusse pörotada.

Järjekordne reis heeringajahile Norra merele SRT-R-9161 pardal andis mulle täieliku pildi loodetud mereromantikast. Kui sa ei ole veel käinud põrgus, vahet ei ole, mine Vene kalalaeva. Kui sul pole veel positsiooni, oled lihtne kalalaeva madrus, siis tunned, mis tähendab “armastada” tööd laeval. Muidugi, kes on kõrgemal ametipulgal, on selle kõik läbi elanud ning nad on selgeks saanud, kuidas vihaga tööd teha, ning ta õpetab ka sind nii – hambad risti talu ära kõik solvangu. Lihased nõrgad, kondid veel täis kasvamata.

Kui sind ei piina torm, siis piinab sind tappev töö ööpäevi järe mõda. Kui tormab, ei saa korralikult puhata. Peale selle see korraline kahetunnine roolivaht.

Tullakse öösel, une pealt väsinud inimesepoega üles ajama, katkestatakse sind milleski õndsas ja tuuakse reaalsusse. 

(Järgneb)

Miiniristlejate „Avtroil“ ja „

Arto Olli

Võrreldes teiste Balti riikidega, oli Eesti sõjalis-strateegiline olukord 1918. a märksa keerulisem, sest väikeriiki ohustasid samal ajal Nõukogude Venemaa Punaarmee ja Balti laevastik. Eesti mereväe lahinguvõimekus oli aga 1918. a novembris väga madal ning väeliik ei suutnud otseselt lahingutegevusse sekkudagi.

Detsembris 1918 olid eestlaste käsutuses ainult kaks kaitseliitlaste poolt üle võetud sõjalaeva – osaliselt soomustatud suurtükilaev „Lembit“ ja vahilaev „Laine“. Samas teostas N. Vene Balti laevastik juba operatiivtegevust Eesti vetes. Kuigi Balti laevastiku olukord oli Esimese maailmasõjaga võrreldes märkimisväärselt halvenenud, suudeti 1. detsembriks 1918 lahinguvalmidusse viia lahingulaev „Andrei Pervozvannõi“, ristleja „Oleg“, 8 miiniristlejat (hävitajat), 7 allveelaeva, 1 torpeedopaat, 4 traalerit ja 3 vahilaeva.

Kuigi merejõudude juhataja Johan Pitka juhtimisel sekkus Eesti väikesearvuline laevastikusalk juba 1918. a detsembris Põhja-Eesti lahingutegevusse, ei suudetud vastase alustega avamerel konkureerida. Pealegi polnud vähemalt esialgu võimalik Eesti mereväge sõjalaevadega täiendada ning ainult „Lembitu“ ja „Lainega“ poleks suudetud Tallinna merelist kaitset tagada. Kuid Pitka dessantoperatsioonid kujunesid üle ootuste edukaks, tekitades segadust Punaarmee taktikalistes liikumistes Põhja-Eesti rannikul. See omakorda oli häiresignaali Balti laevastiku juhtkonnale, kes asus kiiruga vastu tegevust plaanima.

Detsembrikuus külastas Tallinna Suurbritannia sõjalaevade eskadri. Eskadri ülema kontradmiral Edwyn Alexander Sinclairiga algatas Pitka tulemusliku koostöö. Tuginedes eri luureandmetele, levis info N. Vene Balti laevastiku Tallinna vallutamise operatsioonist. Teabe õigsust ei suudetud piisavalt kontrollida,

kuid Sinclair pidas vajalikuks saata Tallinna kindlustamiseks kaks kergiristlejat ja kolm hävitajat. Esimesena jõudis Liepajast 21. detsembril kohale „Calypso“, millele järgnesid 22. detsembril „Wakeful“ ja „Vendetta“ ning 23. detsembril „Caradoc“ ja „Vortigern“.

Kuigi N. Vene Balti laevastiku peajõud saanuks kergesti likvideerida Pitka laevastikusalga, ei suvatsetud adekvaatse info puudumise tõttu riskida ofensiivsete mereoperatsioonidega. Esialgu tuli välja selgitada, milliste jõududega rünnatakse Punaarmee positsioone, kas Soome lahel teevad koostööd Eesti ja Suurbritannia sõjalaevad ning kus asub vastase operatiivbaas. 24. detsembril 1918 koostati Balti laevastiku staabis edasised tegevuskavad. Kavandatavast mereoperatsioonist pidid osa võtma lahingulaev „Andrei Pervozvannõi“, ristleja „Oleg“ ning miiniristlejad „Avtroil“, „Azard“ ja „Spartak“.

Sõjalaeva püüdmiseks jaotati laevastik laiali, piirates punalaeva sisse viiest suunast.

Plaani kohaselt pidid kolm miiniristlejat Põhja-Eesti rannikuvetes luuret tegema. Veendudes vaenlase sõjalaevade puudumises, pidanuksid laevad edasi sõitma Tallinna reidile ning tulistama linna suurtükkidest. Eesmärk oli provotseerida võimalikke sadamas asuvaid sõjalaevu, mis omakorda ründaksid miiniristlejaid. Eesti väiksema laevastikuga kokkupuutumisel pidanuks neid kohe ründama. Juhul, kui sadamast oleks väljunud suurem ja võimsam Briti eskadri, pidid miiniristlejad taganema.

Novik-tüüpi miiniristlejail olid selleks ka tehnilised eeldused, sest nende auruturbiinid suutsid laevade kiirust arendada üle 30 sõlme. Lahinguolukorra tekkimisel pida-

nuksid miiniristlejad avama brittide pihta suurtükitule ning taganemist teeseldes meelitama sõjalaevad juba eelnevalt ettevalmistatud kaitsepositsioonidele. Luureeskadri toetuseks paigutati ristleja „Oleg“ Suursaare juurde ning lahingulaev „Andrei Pervozvannõi“ Šepelevi tuletorni lähedusse.

Vastavalt Briti eskadri suurusele oleksid miiniristlejad võtnud esimese lahingu vastu Suursaare juures koos „Olegiga“. Suurema ohu korral pidanuks salk omakorda taganema „Andrei Pervozvannõi“ 305 mm suurtükide kaitse alla. Operatsiooni läbiviimise ajaks määrati miiniristlejale „Spartak“ luurekäigu juhatajaks N. Venemaa Revolutsioonilise Sõjanõukogu liige Feodor Raskolnikov. Juba operatsiooni eel langes tehnilistel põhjustel rivist välja „Azard“ ning „Avtroilil“ tuvastatud masinarike lükkas aluse väljasõidu määramata ajaks edasi.

Perspektiiv operatsiooni edukaks läbiviimiseks oli seega juba kaotatud. Laevade koondis oli ilma jäänud kahest miiniristlejast, mis muutis edasise operatiivtegevuse küsitavaks. Uut infot saadi allveelaevalt „Pantera“, mille komandöri kinnitusele ei olnud Tallinna sadamas Suurbritannia sõjalaevu.

Jättes „Olegi“ kaitsepositsioonile Suursaare juurde ning „Andrei Pervozvannõi“ Šepelevi tuletorni lähedusse, otsustas Raskolnikov 26. detsembril ainult „Spartakiga“ tulistada väidetavalt kaitsetut Tallinna. N. Vene miiniristleja sõitmist Tallinna lahe poole märgati juba Keri tuletornist. Kohe informeeriti Sadamate Valitsuse ülemat Treilmanni, kes omakorda teavitas lähenevast sõjalaevast Briti laevastikukoondise ülemat mereväekapten Bertram Thesigeri.

Britid olid selge ilma tõttu juba pikemat aega jälginud bolševike sõjalaeva liikumist Aegna ja Naissaa-re vahel. Thesiger otsustas „Spartaki“ omavolitamise merel lõpetada ning kell 11.43 väljus Tallinna sadamast „Vendetta“, millele järgne-

„Spartak“ vangistamine



Foto: Eesti Meremuuseumi fotokogu

Miiniristleja „Spartak“ vangistatud meeskonnaliikmed detsembris 1918.

sid kell 11.45 „Vortigern“, kell 11.52 „Wakeful“, kell 11.59 „Calypso“ ja kell 12.07 „Caradoc“. Meeskond „Spartakil“ oli sündmuste käigust šokeeritud. Laeva komandör vanemleitnant Nikolai Pavlinov võttis kohe kursi Suursaare poole, kuid õnnetuseks sõitis alus täiskäigul Kuradimuna madalale. Saadud sõukruvide ja -võllide vigastused ei võimaldanud põgenemist jätkata.

Vältimaks laeva hävimist koos meeskonnaga, heisati „Spartakil“ kell 12.32 valge lipp. Miiniristlejalt paigutati seitse ohvitseri koos 95 mereväelasega Briti laevadele ning „Vendetta“ pukseeris vigastatud aluse Tallinna. Brittide kätte sattunud laeva dokumentatsioon reetis ühtlasi „Olegi“ asukoha Suursaare juures. Thesiger otsustas tekkinud olukorra ära kasutada, rünnates ankrus olevat ristlejat ootamatult. Sama päeva õhtul sõitsid Tallinnast Suursaare poole „Calypso“, „Caradoc“ ja „Wakeful“. Öösel mööduti Tallinna reidile sõitvast miiniristlejast, mille pihta ei lubanud Thesiger tulistada.

Järjekordse vaenlase sõjalaeva ilmumisest informeeriti Tallinna jäänud hävitajate komandöre. Takistamiseks tundmatu sõjalaeva marsruuti, said „Vendetta“ ja „Vortigern“ ülesande patrullida mereala Kerist põhja pool ning sundida alust muut-

ma kurssi ida suunas. Briti eskaader jõudis Suursaare juurde 27. detsembri koiduvalguses, kuid vaenlase ristlejat sealt ei leitud. „Oleg“ oli eelmisel päeval peale Raskolnikovi hädasignaali kättesaamist sõitnud tagasi Kroonlinna. Seejärel otsustas Thesiger kinni püüda Tallinna poole sõitnud sõjalaeva. Selleks jaotati laevastik laiali, piirates punalaeva sisse viiest suunast.

Alus osutus miiniristlejaks „Avtroil“, mis oli „Spartakit“ otsima saadetud. Laeva komandöril, vanemleitnant Viktor Nikolajevil ei olnud Briti eskaadri kohalolust aimugi. Nähes horisondil Briti hävitajaid „Vendetta“ ja „Vortigern“, sõitis Nikolajev ida poole „Wakefuli“ suunas, mistõttu manööverdas „Avtroil“ täiskäigul kirdesse, kus oli aga vastas „Caradoc“, ja seejärel lõunasse, kus sõitis ette „Calypso“. Põgenemise ajal teatati raadiotelegrammidega kujunenud olukorrast „Olegile“. Kui miiniristleja oli samal ajal viie aluse suurtükitle all, lasti puruks laeva raadioantenn.

Lootusetus olukorras „Avtroilil“ heisati 35 minutit kestnud põgenemise järel kell 12.00 valge lipp. Mohni saare juures peatunud aluse meeskond vangistati: 7 ohvitseri ja 138 mereväelast paigutati „Vortigernile“ ja „Wakefulile“. Miiniristlejale

asus Briti meeskond, kes navigeeris aluse Tallinna. Sadamas anti vangid Eesti patrullide valve alla, misjärel viidi laevamehed ülekuulamisele. Hiljem paigutati mereväelased Naisaare vangilaagrisse.

Balti laevastiku luureoperatsioon lõppes katastroofiliselt, mis oli ilmekas näide punalaevastiku olukorrast. Tegevsalga sõjalaevade madal lahinguvõime oli eelkõige tingitud ebapädevatest meeskondadest. Sõjalaevastiku korrigeerimata operatiivtegevusele lisaks oli läbikukkumine tingitud Raskolnikovi kärsitust tegevusest ning suutmatusest olukorda asjatundlikult hinnata. Esialgu lihtsana tundunud operatsioon läks N. Venemaale maksma kaks moodsat miiniristlejat, mille britid võtsid kinni koos meeskondadega. Kokku langes vangi 247 mereväelast, kellest kaks komissari viidi Londonisse. Ülejäänud vangid anti eestlaste käsutada, neist asus 51 peatselt teenistusse Eesti mereväes.

Vangi langenud miiniristlejatest oli merkõlblik ainult „Avtroil“. „Spartak“ jäeti Tallinna remonti, sest laeva sai kohapeal parandada. Meeskond komplekteeriti suures osas endistest kaubalaevastiku meremeestest ning ajutiseks komandöriks määrati kaugsõidukapten Johannes Paurmann. Tekkis küsimus, mis saab laevadest edasi.

Briti Admiraliteedile oli see sõjasaak, mille kasutamine nende endi laevastikus ei olnud otstarbekas. Pealegi oli Suurbritannia Esimeses maailmasõjas ehitanud maailma suurima ja modernseima sõjalaevastiku. 28. detsembril 1918 saabus Tallinna admiral Sinclair vangi langenud bolševike sõjalaevu inspekteerima.

Esialgu otsustas ta tehniliselt korras „Avtroili“ oma eskaadriga kaasa viia. Vigastatud „Spartak“ pidi jääma Tallinna remonti, kuid suurtükid lubati eestlastel laevalt maha võtta ja rindele viia.

Siiski otsustati mõlemad alused laenulepinguga eestlastele üle anda.

Vastavalt lepingu tingimustele anti miiniristlejad eestlastele kasutada ainult sõjategevuse ajaks ning hiljem tuli need tagastada merekõlblikena. Merejõudude juhataja päevakäsuga said laevad ka eestipärased nimed: „Avtroil“ nimetati „Lennukiks“ ja „Spartak“ omakorda „Wambolaks“.

2. jaanuaril 1919 kohtusid mereväekapten Thesiger ja kapten Pitka „Avtroili“ pardal. Pärast ametlikku laeva üleandmist pidas Pitka lühikesse tänu kõne, misjärel arvati alus „Lennuki“ nime all Eesti merejõudude koosseisu. See oli kõige suurem ja võimsam sõjalaev Eesti mereväes. Siiski ei saanud miiniristlejat kohe mereoperatsioonidesse kaasata.

Enne merele saatmist tuli üle kontrollida kõik laeva mehhanismid, masinad ja teha üldine kontroll tehnilise seisukorra üle. G. Luki juhitud Mereväe Koosseisu ja Tehnilise Varustuse Valitsuse tehnikaosakon-




Miiniristleja „Wambola“ (ex „Spartak“) Tallinnas 1919. a. Foto: Eesti Filmiarhiiv

nale tegi Laidoner ülesandeks „Lennuk“ 6. jaanuariks sõjategevuseks ette valmistada.

Miiniristleja „Lennuk“ komandöriks määras Pitka seni „Lembitul“ komandör-instruktorina teeninud sakslasest vanemleitnandi Georg Veigelini. Intensiivse tööga saadi laev

6. jaanuari hommikuks korda: kolm katelt olid auru all, suurtükid korda tehtud, raadiojaam üles seatud ja teine turbodünamo ära parandatud.

Rinde raske olukorra tõttu ei tehtud masinate katsetamiseks proovisõitu merel, vaid sõideti otsejoones toetama 1. diviisi vasakut tiiba. 

Esimene doktoriväitekiri merendusajaloos

Teele Saar,
Eesti Meremuuseumi teadur

Vana meremeeste uskumuse kohaselt ei sõitnud laev kunagi sadamast välja reedel ja 13. kuupäeval, sest see toovad õnnetust. Tänavu 13. aprillil, mis oli juhtumisi just reedene päev, kaitses Eesti Meremuuseumi teadur Arto Olli (pildil vasakul) Tallinna Ülikoolis oma doktoriväitekirja „Eesti Merevägi Vabadussõjas 1918-1920“. Väitekirja juhendaja oli Tallinna Ülikooli professor Karsten Brüggemann (pildil) ning oponendid Jyväskylä Ülikooli emeritprofessor Seppo Zetterberg ja Tartu Ülikooli dotsent Ago Pajur.

Sündmus oli tähelepanuvääriv, sest esimest korda kaitsi Eestis merendusajaloo teemal doktoriväitekiri. Seega võib öelda, et Eesti merendusajaloo uurimine sai täiskasvanuks.

Arto Olli uurimuse eesmärk oli anda terviklik ülevaade Eesti mereväe tegevusest aastail 1918-1920. Väitekirja autor on selle eesmärgi edukalt täitnud, tuues käibesse hulgaliselt seni kasutamata arhiivmaterjali nii Eesti kui ka Suurbritannia



Foto: Roman Mätkewicz

arhiividest. Mahukas väitekiri (424 lk) on jaotatud temaatiliselt kahte ossa, esimene käsitleb mereväe kui organisatsiooni kujunemist ja erinevaid ülesandeid Vabadussõja aastail. Samuti analüüsib ta mereväe kui organisatsiooni toimimist ning Johan Pitka tegevust mereväe juhatajana. Teine osa annab ülevaate mereväe lahingtegevusest Vabadussõja ajal ja puudutab senisest detailsemalt koostööd Inglise mereväe üksustega Läänemeres.

Autor on jõudnud järeldusele, et ilma mereväe toetuseta ei oleks suudetud pikaajalist sõjategevust Nõukogude Venemaa vastu pidada. Olulisimad olid seejuures kaks asja-

olu: esiteks, mereväe organisatsioon tagas katkematu väliskaubanduse, mis suutis varustada eluks vajalikuga nii rinnet kui ka maailmasõjas kurnatud elanikkonda. Teiseks toetas mereväe sekkumine lahingtegevusse alates 1918. aasta detsembrist lahingtegevust maal ja tekitas segadust vastase sõjalises juhtimises. Mereväe tegevuse organiseerimisel Vabadussõja aastail oli otsustava tähtsusega koostöö Suurbritannia alustega Läänemeres ja selles sai eriti kaalukaks Johan Pitka „diplomaadiroll“.

Eesti Meremuuseumi esimene doktorikraad kaitsi aga juba 9. märtsil Milano-Bicocca Ülikoolis, kui meie kommunikatsioonispetsialist Õnne Mets kaitses linna- ja infouringute osakonnas väitekirja „Users' Participation and Discoverability of Digital Collections“. Väitekirja keskendub ühisloomele erinevates mäluasutustes. Doktorikraadide kaitsmiste kohta on meremuuseumist lähiaastail ilmselt veelgi uudiseid oodata, sest nii Tartu kui ka Tallinna Ülikoolis on doktoriopingu neli meremuuseumi töötajat. 

100 aastat kiilu all. Eesti lugu laevades

Tauri Roosipuu

Eesti Vabariigi aastapäeva eelõhtul avas Eesti Meremuuseum Lennusadama angaaris Eesti Vabariigi 100. aastapäevale pühendatud näituse „100 aastat kiilu all. Eesti lugu laevades 1918–2018“.

Lisaks anti välja raamat näitusele valitud sajast laevast. Raamatu idee autor on Urmas Dresen, koostajad Feliks Gornischeff, Mihkel Karu, Arto Oll ja Teele Saar, kirjastanud Äripäeva kirjastus.

Nagu näitusel, on ka raamatus iga aasta kohta üks Eestiga seotud laev. Laevad ei ole järjestatud ehitusaasta või ühtselt mõne muu kindla sündmuse järgi laevade elujärgus, vaid mõne olulise sündmuse järgi iga lae-



va teenistusloos – nendeks võivad olla nii ehitusaasta kui ka lammutamisaasta, laeva hukkumise, liinile tuleku, müümise, merepõhjust leidmise, olulise reisi jms aasta. Mõnevõrra keerukas võis olla kõikide aastate kohta laeva leidmine nii, et ükski oluline laev välja ei jääks, kuid sellega on näituse ja raamatu koostajad edukalt hakkama saanud.

Raamatus on käsitletud kõikvõimalikke laevu: purje-, auru-, kauba-, reisi-, kala-, sõja-, sisevete-, uurimis- ja palju muid eritüübilisi laevu. Oma koha on leidnud isegi müütiline valge laev.

Märkimisväärselt palju on käsitletud väliseestlastele kuulunud laevu, mis on Eesti laevanduse ajaloos mänginud kindlasti tähtsat, kuid seni võib-olla mitte piisavalt tähelepanu saanud rolli. Näiteks on raamatus ka kolm „Estonia“ nime kandnud laeva, üks purjelaev, teine auru-laev ja kolmas parvlaev.

223-leheküljeline raamat näeb soliidne välja (hoolimata paberlaevukesest esikaanel), see on kõvakaaneline ning rohkete fotode ja illustatsioonidega.


Teksti maht varieerub iga laeva puhul, keskmiselt võib see isegi fotomaterjalile alla jääda, kuid silmas peab pidama, et tegu on eelkõige näituseraamatuga, mitte teatmeteosega, kuigi sobib sellekski. Seetõttu ei ole mingisuguseks probleemiks rahulikult võttes poole päevaga raamat läbi lugeda.

Lisaks laeva eluloo kirjeldamisele on iga laeva kohta välja toodud ka tema erinevad arvulised ja muud näitajad. Raamatu lõpust leiab lühikäsitlused raamatus kajastatud laevade reederitest ning merendusala-seid sõnaseletusi.

Nagu igasse meepotti mahub tilk tõrva, siis leidub ka selles raamatus mõningaid merendusala-seid vigu. Siinkirjutaja jaoks jäi kõige enam silma laevatüübi kasutamine laevaklassi mõiste pähe.

Laevatüüp põhineb laeva otstarbel (näiteks miinijahtija), sõsarlaevad kuuluvad enamasti aga samasse laevaklassi (näiteks Sandown-klassi miinijahtijate seeria). See eksimus ei olnud läbiv, mis tuleneb tõenäoliselt mitme koostaja olemasolust. Ebatapsusi on teisigi, aga üldjoontes ei ole neid häirivalt palju.

See ei ole esimene sellise pealkirjaga raamat Eesti merenduskirjanduses. 1975. aastal ilmus Ants Pärna raamat „100 laeva“ ning 2015. aastal Mati Õuna ja Hanno Ojalo „101 Eesti laeva“.

Kuigi need erinevad mõnevõrra kontseptsiooni poolest, võib öelda, et tänavu ilmunud raamatu koostajad ei ole varem ilmunud raamatutega võrreldes lati alt läbi jooksnud – tegu on väärika kokkuvõttega Eesti Vabariigi laevandusest viimase saja aasta jooksul. 



Reisilaevanduse ajalugu: esiplaanil „Tallinn“ ja „Georg Ots“, vasakul parvlaev „Estonia“ ja tagaplaanil „Romantika“. Foto: Madli Vitismann

Laevasillalt firma tippjuhiks

Vello Mäss

Meist paljudel on raamatu-riiul merendus-ajalooraamatuid servani täis. Meenutagem August Mälgu rannate-maatikat, Johan Pitka sõite „Lillyl“, Evald Pasti, Juhan Smuuli, Uno Lauri, Ülo ja Jüri Tuulikut, Herman Sergo lootsitootut, Lembit Uustulndi, Jegard Kõmmuse memuaare, Roland Leiti Põhja-Jäämere mälestusi, Rein Vahisalu reisi-jutte turistilaeva arstina Antarktika ja Arktilise Loodeväila vetes, Heino Kermiku rasket teenistust pompo-liidina Atlandi suutel kalatraaleritel, Tiit Pruuli ümber maailma purjeta-mise mälestusi „Lennukil“ ja nii edasi.

Riilul on täis, aga üks teema, kau-bavedude arendamine Soome-Nõu-kogude Liidu ühissetevõtte Saimaa Lines Ltd merendusosakonna dire-ktorina, mõnevõrra hilisem ühissete-võtte Tallink asutamine ja selle fir-ma juhtimine peadirektori ametiko-hal, Eesti merehariduse arendami-ne Merehariduskeskuse rektorina oli ikka veel hilisminevikuski lahti kirju-tamata.




Peeter Veegenit õnnitleb raamatu valmimise puhul mereakadeemia direktor Roomet Leiger. Foto: Toomas Kongi

Selle titaanliku eneseteostuse on lausa kronoloogilise täpsusega kir-ja pannud kaugsõidukapten Peeter Veegen, tänapäeval kapten Peedu Kassi eestvedamisel tegutseva Mere-keele Nõukoja üks aktiivsemaid kee-lekorraldajaid.

Üle poole raamatu mahust on pühendatud õpinguile Tallinna Merekoolis, tööle tüürimehe ja kap-tenina välissõidulaevadel ning õnneli-kule perekonnelule. Erinevalt raa-matu „Ajatuulte keerises“ rangeil-melisest kaanepildist on kapten Vee-

gen kõigil raamatu paljudel illust-ratsioonidel heatujuliselt naeratav, positiivne on ka raamatu kirjastiil.

Autor ei ole läinud isiklikuks temaga ülekohtuselt käitunud isiku-te suhtes, küll aga meenutanud hea sõnaga kunagisi õppejõude Tallinna Merekoolist ning paljusid kolleege, kellega elu teda kokku on viinud.

Raamatu lõpupuleheküljed tut-vustavad kapten Veegenit kalapüü-gist innustunud rannakalurina ning eksootilisi reise nautiva kultuurihu-vilise turistina. 

Pärnusse osteti reisilaev


Madli Vitismann



Pärnu reisilaev enne nime muutmist. Foto: Tauri Roosipuu

Pärnu kesklinna silla kõrvale sildus aprilli lõpus Ahvenamaalt ostetud reisilaev „Janina“. Nimeks on Eesti lipu all lubatud panna „Pärnu“.

80-kohaline reisilaev hakkab su-vel sõitma Pärnu jõel ja lähel 5 korda päevas ja tehakse ka tellimusreise. 1992. aastal Soomes ehitatud laev on 19 m pikk ja 5 m lai süvisega 1 m.

Kaks 100 kW võimsusega pea-masinat lubavad kiiruseks 12 sõlme. Laevaomanik Lõbusõit OÜ lubab ka ilusaid päikeseloojanguid. 

Laevaehitus- professor Kuressaares

Krislin Aedla

Laevaehituse professoriks TTÜ Eesti Mereakadeemia Mere-majanduse keskkuses nimetati Mihkel Kõrgesaar, kes hakkab juhtima erialaseid teadustöid, arendama teadus- ja arendusalaseid teenuseid ning osalema erialases õppetöös.

„Laevaehituse professor on meie esimene professor Saaremaal ja ka esimene tenuuri raja professor kogu Eesti Mereakadeemias. Saaremaal tuleb laevaehituse teadus- ja arendusvaldkonna keskus ning koostöös sealsete ettevõtete ja vallaga viib see loodetavasti Eesti laevaehituse veelgi suurema rahvusvahelise tuntuse ni,“ kommenteeris mereakadeemia direktor Roomet Leiger.

Lisaks laevaehituse professuurile luuakse ka meretehnika ja mereveonduse professori ametikoht. Tenuur on alaline akadeemiline ametikoht, millele ülikool tagab keskse rahastuse, sõltumata projektipõhise rahastamise kõikumistest ja tagasilöökidest.

Kuressaarest pärit vastne professor on üheks suureks eesmärgiks seadnud simulatsioonlabori arendamise: „Laevaehituse valdkonnas on olulisim energiatõhusus ja sellega seonduvad muutused disainis. Uued struktuurilahendused nõuavad eri teadusvaldkondade edukat sidustamist ja sünergia. Uute lahenduste kasutuselevõtt eeldab põhjalikku testimist katsetuste ja simulatsioonide teel. Väikelaevaehituse kompetentsikeskuse materjalilabor ja mudelkatsebasein on uute struktuurilahenduste uurimiseks ideaalne kombinatsioon. Edasiarenduse na näen simulatsioonlaborit, kus katseid tehakse juba virtuaalselt.“ Virtuaalkatsed on kiired, kuid usaldusväärsete simulatsioonide jaoks on vaja ka katsete paikapidavust.




Foto: Maria Ruubas

Professor Mihkel Kõrgesaar.

Õppejõu tööd ootab Mihkel Kõrgesaar huviga ja leiab, et suudab oluliselt panustada õpetatava sidumisel eluliste näidetega: „Sellest tundsin oma tudengiajal suurimat puudust, teooria ja praktika vahel ei loodud tihti mingit seost. Reaalsete probleemide lahendamine motiveerib tudengeid teemat omandama.“

Mihkel Kõrgesaar on lõpetanud Kuressaare Gümnaasiumi. 2005. aastal läks ta õppima Tallinna Tehnikaülikooli tollasesse Mehaanika-teaduskonda tootearendust ja tootmistehnoloogiat, kus spetsialiseerus kolmandal õppeaastal laevaehitusele. 2007. aastal valiti Mihkel Kõrgesaar parimaks laevaehituse tudengiks ja ta sai vastava stipendiumi BLRT Grupilt ning pälvis ka Johannes Hindi nimelise stipendiumi Saaremaa Omavalitsuste Liidult.

2008. aastal alustas Mihkel Kõrgesaar magistrantuuri Helsinki Tehnikaülikoolis, mis pärast ülikoolide liitmist kannab nime Aalto Ülikool. 2010. aastal kaitses ta magistritöö ning jätkas samas õpinguid doktorantuuris.

Dokoritöö metallide plastse purunemise modelleerimisest laevade kokkupõrkel kaitses Mihkel Kõrgesaar 2015. aastal ning on Aalto Ülikooli järel doktorant. 


English for Maritime Students

Tauri Roosipuu

Eesti Mereakadeemia on välja andnud järjekordse õpiku, mis sisaldab erialaseid tekste, mereside temaatikat, sõnavara ja harjutusi teise kursuse laevajuhtimise ning neljanda kursuse veeteede haldamise ja ohutuse korraldamise õppekavas oleva erialase inglise keele õpetamiseks.



Õppetükkide lõppu on lisatud inglise-eesti sõnastik. Õpiku koostas ja kujundas Eesti Mereakadeemia laevanduskeskuse inglise keele lektor Anne Lukman, retsenseeris ja toimetas kapten Ilmar Noor.

Varem on samalt autorilt ilmunud raamatud „English for nautical students“ (2016) ja „Essential English for Maritime Communication“ (2017). 

DFDS ostab Türgi reederi

DFDS ostab Sjöfartstidningeni teatel 98,8% Türgi ro-ro-laevakompanii U.N. Ro-Ro aktsiaid, mis võimaldab osaleda Euroopa Liidu ja Türgi pidevalt kasvavas kaubavahtetuses.

1994. aastal alustanud U.N. Ro-Rol on viis laevaliini Türgist Itaalia, Kreeka ja Prantsusmaa sadamaisse ning sadamaterminaalid Pendikis, Istanbulis ja Triestes. Laevakompaniil on 12 veeremilaeva ja seal on 500 töötajat.


U.N. Ro-ro on väga kasumlik. DFDS loodab kahe ettevõtte võimalusi ja müügiüksusi ühendades pakkuda uusi teenuseid ning ahvatleda uusi kliente. 



Foto: Madli Vitismann

Mereõnnetuste valverühm konverentsil


Madli Vitismann

Politsei- ja Piirivalveamet korraldas aprilli lõpus „Silja Europal“ rahvusvahelise merepäästekonverentsi. Enim elevust põhjustas päästjate ja päästevarustuse demonstratsioon, mis kaasnes Helsingi merevalvekeskuse vanemohvitseri Toni Kannikoski ettekandega Soome moodi eri ametkondade koostööst.

Soome Piirivalveametis 2014. aastal loodud mereõnnetuste valverühmad (MIRG=Maritime Incidence Response Group) koosnevad ühte kopterisse mahtuvaist päästjatest, kes on ööpäev läbi valves. Samalaadset töökorraldust kasutatakse ka Rootsis, Taanis ja Norras. MIRG-rühma baasid on kopteribaaside lähedal Helsingis, Turus ja Mariehamnis.

Näiteks Helsingi rühmas on ohvitser, allohvitser ja 3-4 päästjat neljas vahetuses. Igäihel on mere-lennuülikond ja valmispakitud kott: tuletõrjevarustus, esmaabi- jm varustus, mis peab olema piisavalt kerge. Merepäästekonventsiooni alusel tegutsevad rühmad võimaldavad kiiret ligipääsu õnnetuskohale, viimane MIRG-operatsioon oli lootsikaatriõnnetus detsembris.

MIRG-rühma päästjad on tuletõrjujad, kes liituvad rühmaga vabatahtlikult. Põhiettevalmistuselt on nad ka parameedikud ning neil on hea kehaline ettevalmistus. Lisandub nädalane merepäästekursus.

Majanduslikult on selline valverühm kasulik, sest tuletõrjujad on niigi valves. 

„Transforza“ mad

Tauri Roosipuu

Pärnu sadamast lahkus 21. märtsil kell 11.15 Gibraltaril lippu kandev segalastilaev „Transforza“ (99,95×16,3×4,6 m; GT 3244, IMO number 9199402), sihtsadamaks Kaskinen Soomes, lastiks umbes 3800 tonni paberipuitu.

Elektroonilise mereinfosüsteemi andmeil oli see laevale tänavu kolmas Pärnu külustus (9.-10.2, 27.-28.2, 20.-21.3). Laeva omanik on Norra ettevõtte Industrial Shipping AS, operaator Rootsi ettevõtte GoTa Ship Management AB ja klassifikatsioonühing DNV GL. Laev valmis 2000. aastal.

Samal päeval umbes kell 14 sõitis laev Kihnu saare lõunaosa lähisel madalale (58° 04'9278 N, 024° 01'1172 E). Kell 14.43 sai vastava teate Merevalvekeskus. Pärast Sorgu lõunapoist möödumist asuti kursile 260°, mille tagajärjeks ei saanudki olla muu kui madalale sõit. Kurs 260° oleks olnud loogiline alles pärast Kihnu madala lõunapoist möödumist. Mõnd aega sõideti veel kursiga 252°, viimane AISi vahendusel edastatud info Marine-traffic.com lehel enne madalale sõitu näitas laeva kursiks 266° ja kiiruseks 9,7 sõlme.

Õnnetuse põhjuseks ei saa pida-

da jääolusid, kuna kaks tundi varem (11.43) tehtud satelliidifotolt on näha, et piirkonnas oli enamjaolt vaba vesi või hõre ajujää – jäämurdja „EVA 316“ oli aidanud laeva vabasse vette.

Laev jäi kinni umbes kahe laevapikkuse kaugusel kaardile märgitud 5 meetri samasügavusjoonest. Vee-teede Ameti hüdrograafia infosüsteemi sügavusandmete põhjal oli laeva vöör hinnanguliselt 3-4 meetri sügavuses vees, laeva suviseks süviseks lastimärgi kohal on 4,6 m, AISi oli märgitud süviseks 4,8 m.

22. märtsi hilisõhtul väljus Riia sadamast Alfons Håkansi pukser „Orion“, mis käis läbi Pärnust ja jõudis 23. märtsil kell 11.45 sündmuskohta. „Orion“ tõi sama päeva hilisõhtuks sündmuskohta külustanud spetsialistid tagasi Pärnusse ja naasis Riiga.

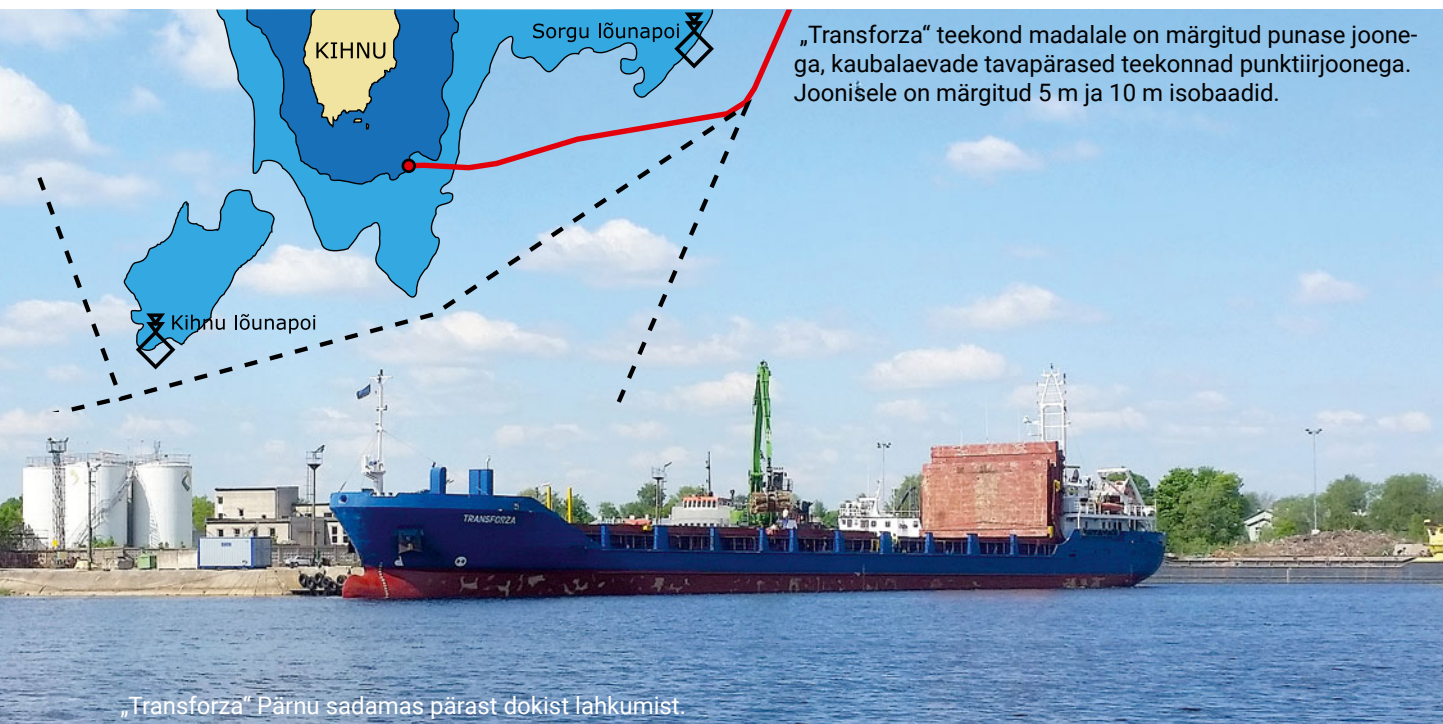
Laev omal jõul madalalt lahiti ei pääsenud. Lloyd'i päästelepingu tüüpvormi (Lloyd's Open Form – LOF) alusel hakkas laeva madalalt vabastamisega tegelema Soome pukserifirma Alfons Håkans koostöös ettevõttega Smit Salvage BV.

26. märtsil kell 18.40 jõudsid Pärnu sadamasse Jannseni kai äärde Alfons Håkansi pukserid „Atlas“ ja „Torvik“. 27. märtsil kell 9.20 jõudis Pärnu sadama turbakai äärde Alfons Håkansi pukser „Pro-



Mitmeotstarbeline laev „Kindral Kurvits“, pukserid „Atlas“ ja „Torvik“ Jannseni kai ääres.

Madalalesõidu kronoloogia



„Transforza“ teekond madalale on märgitud punase joonega, kaubalaevade tavapärased teekonnad punktiirjoonega. Joonisele on märgitud 5 m ja 10 m isobaadid.

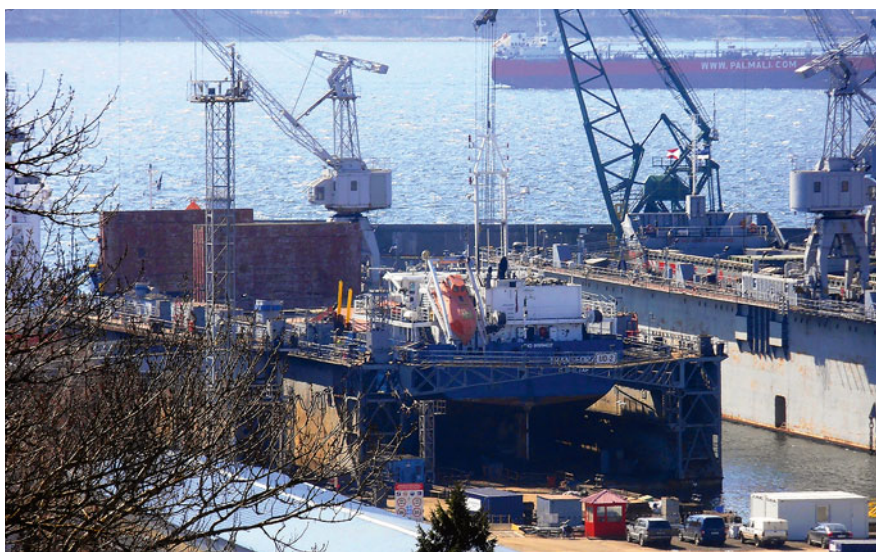
„Transforza“ Pärnu sadamas pärast dokist lahkumist.

„Protector“ koos praamiga. Samal päeval kell 10.30 jõudis sündmuskohast ühe miili kaugusele Politsei- ja Piirivalveameti mitmeotstarbeline laev „Kindral Kurvits“. 14.45 sildus laev Pärnu sadamas Jannseni kai ääres.

28. märtsil 10.35 väljusid „Protector“ ja „Torvik“ Pärnu sadamast. 14.05 jõudsid laevad sündmuskohale. 17.15 jõudis sündmuskohale pukser „Atlas“. Kell 19.00 jõudis sündmuskohale „Kindral Kurvits“, mis oli valmis inimeste päästmiseks ja tegutsemiseks reostusjuhtumi korral.

Laeva madalalt vabastamiseks tuli osa lastist lossida. 29. märtsil kell 3.20 jõudsid „Protector“ ja „Atlas“ koos praamile lossitud ümarpuiduga Pärnu laevatehase kai äärde. Samal päeval enne südaööd jõuti Pärnusse teist korda ja 30. märtsil enne südaööd kolmandat korda.

1. aprillil umbes kell 14 pääses „Transforza“ pukserite abil madalalt, reostust sündmuskohal ei täheldatud. Sama päeva õhtuks jäi laev Kihnust lääne poole vigastuste kontrolliks ankrusse (58° 05'688 N, 023° 52'092 E). Keskkonnaohu tõttu laeva Pärnusse lossima ei lubatud. 3. aprillil kell 6.45 alustati teekonda ümber



„Transforza“ Vene-Balti sadama ujuvdokis. Fotod ja joonis: Tauri Roosipuu

Saaremaa ja Hiiumaa Paldiski Lõunasadamasse laevale jäänud lasti lossimiseks. 4. aprillil kell 15.30 jõuti Paldiski Lõunasadamasse. Paldiski Lõunasadamast teostati sadamariigi kontroll, kus muuhulgas kontrolliti ka laevapere tegevust laeva mahajätmise õppuse korral. 5. aprillil kell 12.15 jõudis laev Vene-Balti sadamasse. 12. aprilli hommikul sisenes laev Vene-Balti sadama ujuvdokki – laeva põhjas olid ulatuslikud vigastused. Laeva lipuriik otsustas õnnetuse kohta juurdlust mitte alustada.

„Transforza“ pääses dokist enne mai keskpaika. 16. mail kell 15.00 alustas laev taas teekonda Pärnusse, kuhu jõudis järgmisel hommikul enne kella seitset. Laevatehase kai ääres laaditi laevale varem praamile lossitud puit.

Samal päeval kell 15.30 alustas laev sõitu Paldiskisse. 18. mai hommikul enne kella seitset jõudis „Transforza“ Paldiski Lõunasadamasse. Samal päeval kell 16.45 lahkus laev oma alge lastiga sihtsadamasse Kaskineni.

Meie sõbrad Kotermaann,

Rein Albri

*Aga kotermaann krõbistas
trümmis kui hiir
Ja mõtles, kus on tema
võimete piir.
Ta oli juba vana ja
tudisev koll,
Sest meresõit, teadagi,
ei ole pitspall...*

Henno Käo, ansambel Peoleo

„Noh, katsu ikka kotermaanni-
ga kenasti läbi saada, küll siis läheb
kõik hästi!“ Sellise sooviga saade-
ti kunagi mehi pea kõigist Eestima-
maa randadest teele. Aga kes ta oli
(on), too salapärane kotermaann, ka
potermaann, rotermaann, putermaann,
puterdaja jne? Meil tuntud koter-
maann on mugandus saksa sõnast
Klabautermaann (ka Klabotermaann,
Kalfatermaann, Klabattermaann, Kla-
bader).

Põhja- ja Läänemerele seilaja-
te uskumustes on ta tuntud kui lae-
vahaldjas, hea meremeeste hoidja,
kes kaitseb laeva ning hoiab teda
huku eest. Klabautermaann on pä-
rit germaani mütoloogiast, pagan-
likust ajast. Ta on koboldide soost,
kes jagunesid kolme harru – maja-
vaimud, kaevandusvaimud ja laeva-
vaimud. Viimaseid kujutati tüsedate
rõngashabemetega päkapikkudena,
nad elasid laevadel, kandsid seljas
tormiriideid, suitsetasid piipu ning
haamer oli neil alati käepärast. Sel-
lisena on teda kujutatud ka Saksa-
maal Bremerhaveni sadamas.

Oleks vääri arvata, et enne saksa
kotermaanni meie muistsetel mere-
sõitjatel laeva kaitsevaim puudus.
Muistsed saarlased võtsid merele
kaasa koti, mis sisaldas kuivatatud
ussipäid ning küla kõigi uksepiita-
de ja paatide küljest lõigatud laaste.
Vajaduse korral suitsutati koti sisu,
uskudes sellest abi tormis ja võorsil.
Võib arvata, et merele kaasa võetud
majahaldjad muutusid aegamisi lae-
va kaitsevaimudeks.

Meremehed uskusid, et koter-
maann on igas laevas. Vajadusel võis
ta realiseeruda kas inimese, loo-

ma või mõnel muul kujul. See juh-
tunud siis, kui oli vaja nõu anda või
hoiatada ohtude eest. Usuti, et koter-
maann käib laeva kiilust mastitopini
ja võõrist ahtrini läbi – kopsib siit ja
sealt ning parandab, mida vaja. Kui
oma jõuga hakkama ei saanud, siis
andnud sellest märku. Tavaliselt ol-
nud kotermaann heatahtlik, võis aga
pahur ja kiuslik olla, kui nägi, et lae-
vast ei hoolitud. Siis öeldi, et koter-
maann tembutab, kotermaann on
sees.

Kuidas kotermaann laeva sattus?

Arvati, et kotermaann sündis puu-
laastudest. Laeva kiilu- ehk emapuu-
d tahuma hakates sosistanud
meister: „Hea haldjas, laeva hoidja,
mine meie laeva emapuu sisse!“ ja
pistnud kolm esimest laastu tasku.
Hiljem peitnud meister need laastud
kuhugi laeva sisemusse ja neist sün-
dinudki kotermaann. Teati, et koter-
maann elab ketikastis, vahel vala-
ti laeva veeskamisel sinna ka mõni
lonks kangemat vanale meeleheaks.
Kotermaanniusku laevamehed panid
talle ankrupeli alla ka toitu.

Kotermaanni sünnilugu poetess
Marie Underi luules:

*Kui laevur ehitas laeva,
saaks kerge kui linnuluust,
et sõida kas teispoole taeva.
Seks tihedast peepepuust
viimaseid laaste ta tahus,
need ringi kui kajakalend,
siis sala seal laastudekahus
kui miski liigutas end.
See oli kotermaann.*

Kotermaann ennustas

Kotermaannist on meremees-
tel palju lugusid, enamik neist pan-
di kirja aastail 1920-1940. Tuntuim
neist on juhtum kapten Enn Uuetoa-
ga (3.12.1848 – 19.11.1913) ehk Kih-
nu Jõnniga, kes mereusku inimese-
na pidas suurt sõprust kotermaanni-
ga. Kord, kui Jõnn madrus oli, tõus-
nud kõva maru. Alus õõtsunud hul-
lusti ja vana laeva rangout kägisenud
kaeblikult. Jõnn oli parajasti pakil



Foto: Arnold Plesse/Wikimedia Commons

Klabautermaann Bremerhaveni mere-
muuseumi lähedal.

auskikkis, kui järsku kuulnud üle-
valt esimesest mastist hüüdu: „Ma
tulen alla!“ Jõnn vaadanud teraselt
üles, aga ei näinud kedagi. Mõne aja
pärast muutunud tuulemüha valje-
maks ning uuesti hüütud mastist:
„Ma tulen alla!“ Selle peale hüüd-
nud Jõnn vastu: „Kaua sa ikka tuled
– tule juba ükskord!“ Sel momendil
hakanud üleval tugev ragin ja foka-
lumine-braamraa prantsatanud
tekile tükkideks.

Kui kapten pani laevahaldja ilmu-
mise märke tähele ja oskas neist
midagi välja lugeda, võis ta laeva
õnnetuste eest hoida. Laeva huku
eel kotermaann tavaliselt lahkunud
sealt (rotid lahkuvad enne laevahuk-
ku?). Kord näinud üks öine kaivaht,
et laevalt, mis hommikul pidi merele
minema, astub kaile üks väike hal-
li habemega mehike. Teiselt laevalt
hüütud talle järele, et kuhu sa lähed?
„Lähem maale!“, vastanud too. „Alus
juba vana ja mäda, ei taha enam
temaga sõita.“ Hiljem kuulnud, et

Torutont ja Pilsihunt

laev, kust väike mehike lahkus, läinudki põhja. Kui aga nähtud, et kotermann midagi kaenas kandes korraks maal käinud, oli see õnnetuse märgiks – kedagi laevaperest tabab õnnetus, kas kukub mastist alla või üle parda ja upub.

Kotermann äratanud ka vahis tukkujaid. Üks selline lugu on pärit Sõrvest. Jutustaja olnud öösel võõris auskikkis, kui jäänud tukkuma. Järsku tõugatud teda tugevasti õlast ja hüütud: „Ärka üles, mis sa tukud!“ Aga hüüdjat ja tõukajat ei kusagil! Kui tukk taas peale tulnud, antud talle kõva lops vastu paremat kõrva ja öeldud: „Vahi truuvisti!“, mispeale ta üles karanud ja ringi vaadanud. Näinud veel, et keegi nobedalt masti roninud ja seal kadunud. Uni läinud, vaadanud siis teraselt merele ja näinud üht laeva ohtlikus läheduses. Kokkupõrge suudeti ära hoida – tänu kotermannile.

Samalaadset lugu on kuulnud kapten Fred Kraavi (3.6.1923 – 11.2.2010) suust. Tema laev seilas Vaiksel ookeanil. Kell oli pisut üle südaöö. Kapten Kraav tukkus kajutis diivanil, kui järsku tundis, et keegi teda tugevalt raputas. Silmi avades ei näinud ta aga kedagi. Kord juba üleval, läks ta silda, keegi nagu lükkas

teda tagant. Seal leidis ta eest tukkuvad vahimehed – tüürimehe ja roolimadruse. Heitnud pilgu merele, näinud ta nende suunas liikuvat tulede särades suurt laeva. Kiiresti reageerides suutis ta kokkupõrke ära hoida. Kapten Kraav oli kindel, et tookord aitas teda kotermann, ta oli arvamusel, et erksama vaimuga meremeestel tekib kotermanniga ühine laine pikkus.

Kotermann hoidis masti

Paljud kotermannilood pajatavad tormis mastihoidmise episoodide. Kord juhtunud keegi madrus sadamas salaja pealt kuulma kahe kotermanni vestlust. Üks kurtnud teiselle, et viimane reis olnud väga kurnav, kuna ta pidanud kõvema tuulega masti hoidma, sest selle kand olla mäda. Kui kapten masti välja ei vaheta, siis tema järgmisse reisi ei lähe. Madrus kandnud kuuldust kaptenile kohe ette. See olnud arusaaja vana, käinud ise olukorda uurimas ning lasknudki masti välja vahetada.

Kaks kotermanni laevas

Kord sattunud laeva kaks kotermanni, kes siis omavahel tülli kiskunud. Läinud vaidlema, kumb neist esimesena laeva tuli ja kel seega esmaõigus on. Tüli jõudis kapteni, kutsutud siis välja mees, kes laevas esimesest reisist peal olnud. Aga polnud temagi osanud nõu anda. Kaptenil tuli otsustada, kes jääb ja kes peab ära minema. Ütelnud siis ühele, et mingi ta koos sellega, millega ta oli laeva tulnud. Kohe käinud kõva mürts ja grootmast oli kadunud – see kotermann oli tulnud laeva koos hiljutise mastivahetusega. Oleks kapten käskinud teisel kotermannil lahkuda, siis jäänuks laev ilma kiiluta ning oleks põhja läinud koos meeste ja rottidega.

Arvati, et kaks kotermanni laevas võisid olla seotud ka laeva nimevahetusega – siis, kui vana ei lahkunud ja koos uue nimega tuli pardale teine kotermann. Vanad meresõitjad rääkisid, et naisenimedega laevades


olnud naissoost kotermannid. 1900. aastal kandis 395st eestlastele kuulunud laevast 135 naisenime, 1940. aastal 308st 100! Seega võis laevas üheaegselt olla nii nais- kui ka mees-kotermann. Kuidas nad aga omavahel läbi said ja kes pidi ära minema, sellest pole midagi kuulda olnud. Nime vahetanud laevu meremehed vanasti pelgasid, hea meelega neile ei mindud.

Huvitava loo („Lugu isiklikust kotermannist“) on kirja pannud kapten Herbert Schmuul (28.4.1913 – 28.10.1986) raamatus „Rehvitud purjedega II“. Tema Jaagurahu all ankrus olnud mootorpurjekas „Oskar“ sai pommitabamuse ja läks põhja. Vahetult enne seda olevat teda keegi nagu sundinud maale minema: „See ei olnud ainult mõte, oli nagu keegi, kes mind kaldale tahtnuks lükata. See tunne oli väga tugev. Jõudnud kaldale, asendus sundiv-rõhuv tunne hea tuju ja kergendusega hinges. Jalgadel nagu olnuks tiivad, kui Kihelkonna aleviku poole tallutasin.“

Torutont ja Pilsihunt

Koos masina tulekuga laeva astus sajandeid muutumatuna püsinud laevaperre uus liige – masinamees. Ja kotermanni suureks ehmatuseks tõi ta kaasa Torutondi ja Pilsihundi, kes siis kohe end koduselt sooja masina alla seadsid. Nii said masinamehedki kaitsevaimud ja kotermannidel tuli sellega leppida, sest masinavärk on masinavärk. Et nendest uutest laevavaimudest abigi on olnud, seda võib kinnitada ka selle loo autor. Kuid sellest juba edaspidi.

Mereakadeemias peetakse vanu merekombeid au sees. Nii sai 26. aprillil 2016 mereakadeemia jahtlaev „Tuulelind“ pidulikult veeskamisel kotermanni ja kui 30. augustil 2016 avati mereakadeemias Johan Pitka nimeline mehaanikamaja, asutasid end sinna ka Torutont ja Pilsihunt.

Katsugem kotermanniga sõprust pidada, siis läheb meil kõigil hästi! Kas keegi on akadeemia peamajas ka kotermanni näinud? 



Pilsihunt Rein Albri käes.

Foto: Madli Vitsmann

Haltuura kuubis

Madli Vitismann

Kuidas teha halba tõlkeramatut? Eeskätt sõltub see autorist, aga kui ka teised asjaosalised panustavad, võib tulemus olla silmapaistvalt halb.

Stefan Torssell
Parvlaev Estonia. Rootsi riigi hukk
Rootsi keelest tõlkinud
Allar Sooneste
Toimetanud Siiri Soidro
Tänapäev, Tallinn 2018

Stefan Torssell
M/S Estonia. Svenska statens haveri
AlternMedia, Märsta 2016

Autor pole lugenud

Kirjastuse Tänapäev kahe kordustrükini jõudnud tõlge Stefan Torsselli „Estonia“-raamatust on näide, kuidas sõnavabadusega kaasnevat vastutust on nõrgalt tajunud nii raamatu autor kui ka Eesti kirjastus, tõlkija ja toimetaja. Ent kirjastus on kasumit taotlev ettevõtte, mis saab suuremat tulu siis, kui kulutab võimalikult vähe. Müügiedu paistab raamatul olevat, sel on paljutootav pealkiri.

Seni on ilmnenu, et kes on „Estonia“ huku külge klammerdunud hiljem, ei ole tutvunud laevaga ega laevaperega varem ega ka laevahikusündmuste ajal ja järel, on enamasti ajanud mingit oma asja.

Stefan Torssell asus Rootsi mereadministratsiooni tööle alles 1995. aastal ja kordab oma eelkäijate vigu nii suurrootsi sovinismina kui ka lugupidamatusena hukkunute ja nende omaste vastu. Nii on tal kerget olnud hukka mõista kõiki, kellest kirjutab, välja arvatud „Estonia“ ehitanud Saksa laevatehas, selle omanik ja töötajad ning kaks hukkunute perekonda.

Põhiküsimuseks võtab autor, et Rootsi peaminister pole kunagi kavatsenud laeva ega hukkunuid üles tõsta, ja püüab siis kuupäev-

kuupäevalt tõestada, kuidas tegu oli kavakindla valega. Ta ei ole lugenud Moa Samuelssoni „Estonia“ huku 20. aastapäevaks ilmunud intervjuuramatut „Ringar på vattnet“, kus lk 65 saanuks teada, miks Ingvar Carlsson ütles kaks päeva pärast laevahukku telereporterile vastates just sellise lause: „Me peame tegema kõik, mis võimalik, et laev üles tõsta.“

Kuhu väravasse autor sihhib, ilmnes juba allikate loetelust. Sealt puuduvad näiteks Põhjamaade laevandusajakiri Sjöfartstidningen ja Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu ajakiri Nautisk Tidskrift, kuid on Rootsi Meremeeste Ametiühingu ajakiri Sjömannen (Meremees). Isikuregistris pole näiteks Uno Lauri, kuid on Jutta Rabe jts.

Pidevalt on valesti kirjutatud Estline AB esimese direktori Hans Laidwa nimi, tähendab, autor ei ole lugenud tema 2003. aastal Rootsis ilmunud raamatut, milles on juttu Stockholm-Tallinna liini kavandamisest ja algaastaist ning mis lõpeb „Estonia“ huku järgsete päevadega.

*Kontrollimis-
võimaluseta jutt
tosin aastat pärast
laevahukku on eba-
usutav pärast Åke
Sjöblomi Tallinnas
28. septembril 1994
antud teleintervjuud,
mille salvestus on Eesti
Meremuuseumis.*

Oma tõlgenduse sellest on ta andnud raamatut lugematagi. Ta tõstab esile Silja Line'i ohutusteadlikkust (lk 51), mida polevat Estline'il, mille asutajad „ei teadnud mitte midagi reisisjateveost üle Läänemere ro-ro-reisiparvlaevadel“ (lk 63), kuid ei tea, et Hans Laidwa reisiliikluskogemus põhines üle 20-aastaselt tööl Silja Line'is.

Autori põhitees on, et Rootsi valitsus lubas kohe laevahuku järel laeva ja hukkunud üles tõsta ning on kõik järgmised aastad tegelnud sihipäraselt selle lubaduse mittetäitmisega. Teadagi miks – varjamaks sõjalist lasti, mille laevale laadimiseks laevahuku eelõhtul sulges kaitseväge Sadama tänava ning eskortis laevale kaks autot, nagu juba varem mitmel puhul on lugeda olnud.

Autor väidab, et tal on selle kohta kolm tunnistajat, kellest kaht ta ei nimeta. Kui ta lugenuks 2015. aastal rootsi keeles ilmunud Einar Ellermaa ja Inge Pitsneri raamatut „Estonia inimesed“, leidnuks ta üksnes sealt kolm vastupidist tunnistanut: oranži Žiguliga viimaste hulgas laeva sõitnud Marek Kaasik (lk 87), väikebussiga viimasena pardale saanud Anti Arak (lk 155) ja laeva ärasõiduni rambi kõrval seisnud, ent laeva mitte pääsenud Paul Lõiv (lk 136), kes on öelnud: „Hiljem oli ikka naljakas ajakirjandusest jälle ja jälle lugeda mingist viimasel hetkel kahe veokiga tulnud erisaadetisest ja vilkuritega sõjaväekonvoist, mis autosid saatis.“

Ent Stefan Torssell on kirjutanud kõhklemata vraki tuukriuringute alguse kohta: „Selleks ajaks olid Soome ja Rootsi kaitsejõud sõjalise lasti laevalt kätte saanud.“ (lk 165) ning viidanud ühe vandenõuteoretiku raamatule. Eespool on ta kinnitanud, et „Rootsi, Briti ja Soome sõjaväelased“ olid alustanud koristustöid (lk 132). „Selleks et laeva pääseda ja sealt sõjaline last kätte saada, tuli pardalesõiduramp õhkida. Kaks tüürpoordipoolses küljes seisvat veoautot tuli laevast ära toimetada.“ (lk 133)

Autor ei tea

Autor ei töötanud „Estonia“ huku eel ega ajal Rootsi mereadministratsioonis, kuid ta kirjeldab nii asutuse õhkkonda enne laevahukku kui ka mitmesuguste ametiisikute tegevust kohe pärast seda, kaasa arvatud tolal ametist lahkuva peaministri Carl Bildti oma. Ja ikka kindlas kõnevi-

vahet, polt käib läbi aukude nii võimsasti, ainult teisel juhul tuleks minna

Järgmisel jutul ei ole enam pootsmaniga mingit pistmist. Tegemist on hoopis selgeltnägijaga. Lugu ilmus venekeelses ajalehes Molodjož Estonii 17. septembril 1996, kui nägijamehe telefonikõned olid ajalehe toimetuse lõplikult ära tüüdanud.

30—40 minutit enne Estonia hukku astus selgeltnägija heleda kiire juhatusel kapteni kajutisse, kuid nägi seal ühe kapteni asemel kahte: päris kaptenit ja praktikanti. Ei ole kahtlust, et see oli Avo Piht, kes pidi laeval eksamit tegema. Päris kapten seisis laua juures ning vandus halba ilma, valitsust ja üht tuntud Eesti poliitikategelast, kes käskinud tal võtta pardale auto narkootikumidega. Ta oli just saanud telegrammi, milles hoiatati, et Rootsi tolliametnikud on salakaubast teadlikud ja tulevad sadamas koormale vastu.

serva lükata. Pahandust oli palju — mehhanismid ei töötanud ja vesi tuli laeva. Vanemmehaanik jättis madrused kus seda ja teist ning jooksis üles kapteni kajuti poole, selgeltnägija talle järele.

Kapteni kajutis avanes hirmus pilt. Avo Piht sihtis püstoliga kaptenit, kes palus tal mitte tulistada, tuletades meelde nende endist sõprust ja ühiseid tuttavaid.

ütles Avo Piht. "Kui mina sind ei tapa, tapetakse mind." Kõlas kaks lasku ja kapten kukkus.

Selgeltnägija käis aga veel sedagi vaatamas, kuidas tuukrid otsisid kapteni kajutist padrunikesti. Ühe leidsid, teist mitte. Teine kest lebanud kapteni tooli vasaku jala juures, kuid selle jättis selgeltnägija enda teada. Ehkki vrakk lebas merepõhjas kummuli, oli nägija silmis kapteni kajut ikka veel õigetpidi — tool kenasti jalgadel ja padrunikest toolijala taga peidus.

Tegelikult pole selle loo juures üldsegi tähtis, millises asendis oli laev ja millises kapteni kajut. Pole tähtis ka see, kas Avo Piht laskis Arvo Andressoni maha püstoli või kuulipildujaga. Selle, mis on tähtis, võtab selgeltnägija oma jutu lõpus ise kokku: "Mida rütem me puhastame Eesti rämpsust, seda kiiremini astub ta õigele teele."

Järgmine muinasjutt viib meid Saksamaale. Räägime laeva konstruktsioonist, kus mul

Andi Meistri originaal: „Lõpetamata logiraamat“, lk 168-169

sis: helistas, ütles, tegi, vaatas, mõtles ... Kui ta aga kirjeldab oma hilisemat ülemust, mereadministratsiooni peadirektorit Johan Fransonit, pöörab ta erilist tähelepanu tolle abielulahutuse üksikepisoodidele sügisel 1994 veendumuses, et see takistas riigiasjade adekvaatset ajamist. Vaenulik hoiak selle inimese vastu ja tema eraeluliste detailide kirjeldus ajast, mil autor veel temaga koos ei töötanud, muudavad paraku ebausutatavaks ka kogu muu jutu.

Kahtlusi äratas juba raamatu algul, et 1995. aastal laevainspektsiooni büroojuhina tööle asunud autor kirjeldab päev-päevalt 1994. aasta sügist – kes kellele mida ütles ja kuidas otsa vaatas –, kuid ta ei ole maininud, et ta oleks sel ajal töötanud näiteks Carl Bildti abi või sekretärina või üldse valitsuse läheduses. See tõttu ei selgu, kust pärineb tema teave, kui palju ja kellele toonane Rootsi peaminister õnnetusööl helistas.

Autori meresõidukogemus paisab olevat ammune ja pole pärit reisisilaevalt. Meremehe päring ta endisele kolleegile andis vastuse, et ta

pole kunagi töötanud laevainspektorina. Selle asemel, et heietada lehekülgede kaupa, kuidas ramp oli kogu aeg suletud ega avanenud laevahuku ajal hetkekski, võinuks autor vaadata, mida lõpparuandes on kirjutatud ja joonistatud visiiri ja rambi konstruktsioonilise seose kohta (lk 36) – visiir ei saanud lahti murduda, tõmbamata lahti otsapidi visiiri sisse ehitatud rampi (lk 170).

Arutlenud mitu lehekülge trosside ja kettide üle, mis pidid rampi avanemisel toetama ja sulgumisel vees jäänuksid rambi ja laevakere vahele, võinuks autor teada saada, et selliseid trosse ja kette polnud ega pidanudki olema – ramp avanes ja sulgus hüdrokäiturite abil (aruande lk 40). Samuti ei paista ta teadvat „Wellamo“ ega „Diana II“ visiiriintsidentidest (aruande lk 139-141).

See koht raamatus veenis lõplikult, et laevahuku uurimise lõpparuannet pole autor lugenudki. Kui gi kuulutas juba teisel leheküljel: „Aruande on hukka mõistnud kogu laevandusmaailm.“ Ja kordas seda lauset veel tagapool.

Tõsistusid peaksid lisama joonealused viited, kuid neid pole kuigi järjekindlalt. Palju on autori viiteid iseenesdale stiilis: „vt lk xxx jj“. Järele vaadates selgub, et paraku on viidatud lehekülgedel viideteta autoritextst.

Kahtlaselt detailne on kirjeldus laevakontrolliõppusest „Estonia“ viimase väljasõidu päeval, mis peaks põhinema intervjuul, mille autor tegi 2006. aastal Rootsi mereadministratsiooni laevainspektori Åke Sjöblomiga.

Kontrollimisvõimaluseta jutt tosin aastat pärast laevahukku on ebausutatav pärast Åke Sjöblomi Tallinnas 28. septembri päraslõunal 1994 antud teleintervjuud, mille salvestus on Eesti Meremuuseumis. Åke Sjöblom võinuks juba siis Saksa telekanalile kurta, et laev on korrast ära ja poleks tohtinud merele minna.

Kuid reporteri küsimusele: „Mis oli teie üldmulje pärast kontrollimist?“ vastas ta hoopis: „See oli väga hästi hooldatud väga kena laev. Mitte ükski märgatud puudustest polnud tähtis. Mitte sel juhtumil.“

Kuulujutud

Raamatu lõpupoolel sai selgeks, et autor on kokku kirjutanud kompilatsiooni seni tuntud vandenõuteoreetikute teostest. Eriti autoriteetne allikas on tema meelest ajakirjanike Anders Hellbergi ja Anders Jörle „Katastrofkurs“ (1996), mida Meremees käsitles põhjalikult sama aasta mitmes numbris ja lükkas ümber raamatus esitatud väiteid. Ent vahepeal on lisandunud Knut Carlqvisti „Tysta leken“ (2001, „Vaikne mäng“), Susanna Popova ja Mats Holmi „Protokollet“ (2003), Bertil Calamniuse „Kalendarium“ (2009) jt.

Autor ei kõhkle kuulujutte levitamast. Ühes kohas nimetab seda „konfidentsiaalseks teabeks“ (lk 132), mõnes kohas kuulujutuks, aga üldjuhul jätab nimetamata. Markantne kuulujutu levitamise näide on tema refereering Andi Meistri raamatust, mida ta pole lugenud.

Kui Andi Meister on kirjutanud selgeltnägijast, kelle jutustuse avaldas Molodjož Estonii, on ta ajalehe ironiale omalt poolt veelgi ironiat lisanud. Käesoleva raamatu autor aga kirjeldab seda kangemat kraa-

di irooniat tõsimeeli: „Raamatu leheküljed nõretasid sensatsioonilisest infost.“ (lk 343), refereerides üht teist rootsi autorit.

Seepärast mõjub prohvetlikult, mida Kadi Vanaveski kirjutas tollal Mari Vamba nime all Andi Meistri raamatut tutvustades tema irooniast Meremehes 28. oktoobril 1997: „Eriti suurepärased võimalused valetõlgendusi tekitada on võõras keeles suvalisi kohti osundada.“

Tõlkija pole vaadanud

Rootsikeelse raamatuga poes tutvuda ei saa, saab üksnes tellida, juhindudes pealkirjast ja ennastkiitvast kaanetekstist („Tõde Estonia kohta on kirjas selles raamatus“). Ka Eestis tuleb ette, et enne on vaja maksta ja alles siis saab raamatut lehitseda. See pole esimene kord, kui mõne merendusainelise tõlke- raamatu rohked vead tekitavad soovi praaktootega tarbijakaitseametisse pöörduda.

Paistab, et tõlkija on tõlkinud kirjutamise kiirusega ega ole tööd ka-kestanud selleks, et kuskilt midagi järele vaadata või kellegi käest küsida. Ta pole end vaevanud merendustermi- nite ega asutusenimedega, mistõttu on ta raamatusse omalt poolt võrtsi lisanud.

Kui liitsõna osad tõlkida ükshaaval ja liita eestikeelseks liitsõnaks, saab toortõlke nagu „sisemine vööriport“, „külgiilud“, „püsivusraa-

5. Komisjoni järeldused

Komisjoni hinnangul saab refereeritud teadusuuringute alusel teha järgmised üldistatud järeldused:

- 1) parvlaev Estonia uppumine ühiskomisjoni poolt kirjeldatud põhjustel ja viisil on võimalik, ning seni kogutud tõendite alusel tuleb seda pidada lavahuku kõige tõenäolisemaks stsenaariumiks;
- 2) samas, ainult uppumise mehaanika ehk laeva teadaoleva käitumise alusel ei saa välistada stsenaariume, mis eeldavad auku laeva põhjas või vee tungimist autotekile muul viisil kui vööriambi kaudu. Seetõttu ei saa ka olemasolevatel tõenditel põhinevate teoreetiliste uuringutega selliseid teooriaid veenvalt ümber lükata. Kui soovitakse kindlalt tõestada, et laevakere on terve, tuleb laevavraki väliskülge süstemaatilist uurida ja uurimistoimingud korrektselt jäädvustada. Teatavasti ei ole seda kunagi tehtud;
- 3) pääsenute ütlusi kujul, nagu need on õnnetuse järgselt ülekuulamise protokollidesse talletatud, on võimalik kasutada erinevate, isegi vastuoluliste, teoreetiliste seisukohtade ja stsenaariumide kinnitamiseks. Seetõttu ei võimalda tunnistuste veelkordne läbitöötamine anda suuremat kindlust ühegi väljapakutud laevahuku stsenaariumi suhtes.

Tallinn, 16. veebruar 2009

Margus Kurm

Komisjoni esimees
Juhtiv riigiprokurör

Eesti transpordiminister Andi Meister seadis end kähku JAICi esimeheks ja jäi oma kavalusega rahule. Kuid ta ei olnud enam rahul, kui komisjoni esimehe koht temalt ära võeti. Siis istus ta laua taha ja asus kirjutama teost „Lõpetamata logiraamat“, mis ilmus 1997. Selles puistas ta südant.

Raamatu leheküljed nõretasid sensatsioonilisest infost. See oli nii tähelepanuäratav, et mitte keegi ei suutnud sellesse suhtuda tõsiselt. Knut Carlqvist võttis oma 2001. aastal ilmunud raamatus „Tysta leken“ („Vaikne mäng“) Meisteri väited käsile. Ta kirjutas: „Kui Meister kirjutab kokku igasugust jama, ei tähenda see, et ta valetab.“ Jääb mulje, et Knut Carlqvist ei tea nähtavasti, mida uskuda. See, millest Meister 1997. aastal kirjutas, oli hämmastav.

Ta jutustas, et kui tuukrid ametlikul sukeldumisel 1994. aasta detsembris komandosillale jõudsid, leidsid nad seal neli surnukeha. Üks neist oli teenistuses olnud laevakapten Arvo Andresson. Tal oli kuuli-
liak peas. Aga mis juhtus Avo Pihtiga?

Stefan Torsselli tõlgendus Andi Meistri raamatust Knut Carlqvisti raamatu „Vaikne mäng“ (2001) abil.

mat“ või „tükikaubalaev“. Kasutakuks autor rootsi keeles korrektset terminit, tõlkinuks tõlkija selle kuivlastilaevaks. Samasugused toortõlke- ked saab siis, kui tõlkija ei tea, mis on ühe või teise Rootsi juriidilise isiku nime taga. Nii tegutsebki tal Rootsis „Laevandusamet“ ja Soomes „Laevandusvalitsus“, aga Eestis „mereadministratsioon“.

Rootslasest autor ei ole Veeteede Ameti nime sõnahaaval rootsi keelde tõlkinud, aga Rootsi ja Soome merereadministratsioonide nimed on tõlkija esitanud toortõlkena. Rootsi Laevaomanike Liidu tõlkimisel „Reederühinguks“ (teisel „Laevnike Ühinguks“) võinuks teada, et „reeder“ on eesti keeles laiema tähendusega kui rootsi keeles. Kuid sõna „laevnik“ on sobinud ka suure laeva-

kompanii juhile. Seevastu laevakompaniiks nimetatud Rederi AB Hornet, kus ka autor olevat töötanud, on hoopis mehitamiskontor, kust pärinesid muuhulgas „Nord Estonial“ ja „Estonial“ töötanud rootslased.

Tõlkija võinuks teada, et *förbundet* on eeskätt ametiühing ning Svenska Sjöfolksförbundet (praegu SEKO Sjöfolk) on Rootsi Meremeeste Ametiühing, millesse kuuluvad madrused, motoristid ja merehari-
duseta teenindav personal.

See endise laevakoka Anders Lindströmi juhitud ametiühing võitles tollal väga vihaselt eestlastest laevapere vastu. Raamatus tõstetakse seda läbivald esile justkui ekspertko-
gu „Rootsi Meremeeste Liitu“, mis osutas, hoiatas jne. Selle „liidu“ kõrval tegutsesid kaks mereharidusega spetsialistide nüüdseks ühinenud ametiühingut – laevajuhtide ja laevamehaanikute oma. (Kummalgi oli oma ajakiri, mida autor pole allikana kasutanud.)

Toimetaja pole teinud

Toimetaja saab ära hoida tõlkija vigu ning parandada autori omi sulgudes või joone all lisatud märkuste-
ga. Eriti kui Eestis on sellist informatsiooni, mida Rootsis ei ole. Näiteks pidanuks ta kontrollima Andi Meist-
rile omistatud väiteid ja võinuks lisa-
da nende kohta leheküljeviited.

Nii ei ole Andi Meister kirjutanud laevasillas leitud neljast surnuke-
hast, seevastu selgelt väljendatud kolm surnukeha on lk 138 ja 192. Hiljem ilmus see arv ka aruandes lk 122. Toimetaja pidanuks ka kontrol-
lima, kas viited laevahuku uurimi-

se lõpparuandele peavad paika – on ilmne, et raamatu autor ei ole aruanet lugenud.

Toimetaja pidanuks teadma, et Riigikogul ei ole „konstitutsioonikomisjoni“, eriti aga seda, et Eestis on kaks riigi tasemel komisjoni – valitsuse ja riigikogu oma – eelmisel kümnendil kontrollinud nii laevahuku uurimise lõpparuande järeldusi kui ka militaartranspordi olemasolu „Estonial“. Riigikogu komisjoni aruanne avaldati 2006. ja valitsuskomisjoni viimane osaaruanne 2009. aastal.

Kui tõlkijal ei olnud aega ega oskust, pidanuks toimetaja kulutama minuti, et avada „Vahendusinstituudi“ koduleht ja veenduda, et see on tegelikult riiklik lepitaja. Rootsi-keelses Vikipeedias oleks kulunud vähemgi kui minut, sest vastus on artikli avalauses.

Toimetaja pidanuks kontrollima peale teksti ka fotode päritolu ja pildiallkirju. Raamatus olevad fotod ei ole autori tehtud, kuid 14 foto juures puudub fotograafi nimi. Need ei või ilmuda, enne kui fotode autoritelt luba küsitud. Selle asemel on tuntud Eesti kirjastus astunud Rootsi nurgataguse pisikirjastuse valmispannud ämbrisse, kasutades oma raamatus näiteks varastatud fotot „Estonia“ kaptenitest, mille juurest puudub minu nimi.

Toimetaja ülesanne oluks kontrollida Eesti ametiisikute ametinimesi ja välja selgitada, et näiteks Vello Muru ei olnud transpordiministri ametnik. Piinlik on raamatus läbivalt valesti kirjutatud Hans Laidwa nime pärast. See on Tänapäeva oma autor, kelle raamat „Elu Läänemeresel. Paadipõgenikust reederiks“ ilmus 2004. aastal Tõnis Arnoveri väga heas tõlkes.

Peamine aga, toimetaja pidanuks joonealustes märkustes selgitama pea iga lehekülje kohta, et Eestis on informatsioon, mida rootsi autoril ei ole. Ta oleks pidanud lisama hulga märkusi, viidates laevahuku uurimise lõpparuandele, samuti eelmise kümnendi kahe riikliku komisjoni lõpparuannetele.

Lisaks on palju raamatus väidetut ümber lükkavat teavet ilmunud Eesti ajakirjanduses, näiteks Mereme-

2. Teha Vabariigi Valitsusele ettepanek luua suurõnnetuste uurimiseks vajalikud õiguslikud mehhanismid, et suurõnnetuste tarvis loodaks komisjon, mille liikmed saaksid vajaduse korral uurimist läbi viia ajutiselt põhikohaga.
3. Lähtudes asjaolust, et parvlaeva Estonia huku järel on siiani teadmata kadunud, ent väidetavalt laevahukust pääsenud mitu isikut, ning arvestades, et viimastel võib olla olulist informatsiooni parvlaevaga Estonia seotud küsimuste kohta, teha Vabariigi Valitsusele ettepanek jätkata nende isikute otsimist.

Margus Leivo

Jarno Laur

Ken-Marti Vaher

Ülle Rajasalu

Trivimi Velliste

Raporti juurde on lisatud üks eriarvamus:
1) Riigikogu liikme Evelyn Sepa eriarvamus

Tallinn, 19. detsember 2006,

hes aastail 1996-2000. Autori edastatud kuulujuttude ümberlõkkamiseks leiaks palju viiteid 2014. aastal ilmunud Inge Pitsneri ja Einar Ellermaa raamatust „Estonia inimesed“.

Kui toimetaja oleks kogu selle hiigeltöö ära teinud, oleks raamat tulnud poole paksem. Ja see polekski enam olnud seesama raamat, sest viidetega toetatud joonealuseid ümberlõkkamisi oleks olnud igal leheküljel.

Ärge võtke seda tõsiselt!


Rootsi asi võinuks Rootsi jääda. Raamatu autor oleks vähem kahju teinud, kui jätkaks püsiautorina sama kirjastuse väljaantavas nädalalehes Nya Tider (Uued Ajad), mis tutvustab end kui „ainus paberajaleht, mis astub vastu süsteemajakirjanduse valedetele nende endi formaadis – paberil.“

Rootsi Vikipeedia peab seda paremäärmslikuks ja vandenõuteooriaid arutavaks ning autor heidabki oma poliitilisele tegevusele veidi valgust raamatu viimases peatükis. Autor teeks vähem kahju ka siis, kui jätkaks oma võitlust darvinismiga.

Nüüd aga on välja tulnud raamat, mis eksponeerib autorit, õigustab Saksa laevatehast ja valab välja autori pahameelt endiste kolleegide ja ülemuse vastu. Kui seejuures tehakse haiget Eesti laevapereliikmeile,

hukkunud laevapereliikmete omastele ja teiste hukkunute lähedastele, sõpradele ja muudu asjaosalistele, ei ole see Rootsi kirjastuse probleem, on aga Eesti kirjastuse moraalne vastutus.

Kui Tänapäev võtnuks vaevaks enne tõlkimisotsust tutvuda autori ja Rootsi kirjastuse tagapõhjaga ning teinuks raamatu mistahes osat proovitõlke, võinuks tõlkimisotsus jääda sündimata. Rootsis on ilmunud mitugi raamatut „Estonia“ huku teemal, mida pole olnud vaja eesti keelde tõlkida ja polegi tõlgitud.

See raamat ilmselt täidab oma peamise eesmärgi – teenida lõõva pealkirjaga raha –, aga seni on kirjastusi peetud ühtlasi kultuuriasutusteks. 

P.S. Allakirjutanu kirjavahetuses loomevarguse pärast püüdis Rootsi kirjastuse juht saavutada unikaalse foto ilmunisluba Saksamaal, kuhu raamatut pakutakse tõlkida. Raamatu autor aga teatas, et kirjutas raamatu selleks, et uurijad saaksid tulevikus teada, mis juhtus, ja arvab, et tema raamatut loetakse veel saja aasta pärast. Kas uurijad peaksid mõistatama, kas Mart Laar oli Eesti peaminister (originaali lk 369) või Soome peaminister, nagu kirjas järgmisel leheküljel?

Uudiseid
18. veebruarist 20. maini
 kogus: Tauri Roosipuu



EESTI KAITSEVÄGI
 ESTONIAN DEFENCE FORCES



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
 EESTI MEREAKADEEMIA

◆ 13. aprillil külastasid Eesti Mereakadeemiat Läti Merelaevanduse esindajad eesmärgiga värvata Eestist tulevasi töötajaid.

◆ Alates 2018. aasta sügissemestrist hakkab Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing (EMSA) toetama oma Eesti Mereakadeemias õppivaid liikmeid.

Lisaks peab vähemalt üks õppetootusele kandideeriva laevaohvitseriks õppija vanemaist olema vähemalt 12 eelnevat kalendrikuud olnud EMSA liige.

Õppetootuse suurus on 75 eurot kuus viieks aastaks.

◆ 24. aprillil allkirjastasid Saaremaa vallavanem Madis Kallas ja Tallinna Tehnikaülikooli rektor Jaak Aaviksoo Eesti Mereakadeemia Meremajanduse keskkuses Kuressaares Saaremaa valla ja ülikooli koostöölepingu, millega vald toetab viie aasta jooksul tehnikaülikooli laevaehituse ja meretehnika ning meremajanduse suunalist õppe-, teadus- ja arendustegevust 250 000 euroga.

Lepingu sõlmimisega pandi algus rahvusvahelise laevaehituse magistrikava arendamisele Saaremaal.

Vallavanema sõnul kinnitatakse niiviisi kõrghariduse jäämine Saaremaale ja just valdkonnas, mis lähneb Saaremaast ja merest. Saaremaa vallavolikogu toetas lepingut üksmeelselt.

◆ Tallinna linna Johan Pitka stipendiumi pälvisid tänavu Eesti Mereakadeemia üliõpilased Jarmo Kõster, Karina Vesselova, Evelina Lichman, Ayrton Hüüs, Tauri Roosipuu ja Arnit Laidma.

◆ 17. mail toimus Eesti Mereakadeemias Balti Sadamate Organisatsiooni (*Baltic Ports Organization, BPO*) korraldatav konverents „Ports 4.0. Diverse. Dynamic. Digitized.“

Konverents tõi kokku oma ala eksperdid kogu piirkonnast ning see keskendus merenduse ja ennekõike sadamate digitaliseerimisele ning väljakutsetele ja võimalustele.

◆ 22. veebruaril lõppes mereväekoolis mereväe 14. sidekursus, milles osalenud õppurid omandasid NATO sideprotseduuride põhioskused.

Tänavuses mereväe sidekursuses osalesid kolm õppurit Lätist, neli Leedust ja kaks Eestist – kokku kaheksa allohvitseri ja üks ohvitser. Kursus algas jaanuaris ning vältas viis nädalat.

◆ 1. märtsil alustas inimkaubandust piiraval Euroopa Liidu Vahemere missioonil Sophia teenistust Eesti mereväe ohvitser, kelle ülesanne on operatiivvaldkonna korraldamine.

Kaptenmajor Indrek Reinbachist sai ühtlasi missioonil osaleva Eesti kontingendi ülem, võtnud kohustused üle kaptenmajor Janek Naurilt. Lisaks staabiohvitserile on kaitseväge missioonile läkitanud ka meditsiiniõe.

◆ 3. aprillil tähistasid mereväelased mereväebaasi 91. aastapäeva baasiülema vastuvõtuga Miinisadamal linnakus ning pärja asetamise-ga Toompeal asuvale admiral Johan Pitka monumendile.

◆ 14. aprillil algas Miinisadamas paiknevas mereväekoolis esimene mereväe ohvitser-spetsialistide kursus, milles osalejaid koolitatakse väeliigipõhisteks sõjaaja-ameti ülesanneteks.

Alanud kursuses osaleb ligi 20 tsiiviilsektoris kõrghariduse omandanud tegevväelast ning kaitsepolitseinlastest reservväelast, kes on rahu- või sõjaaja ametialastelt ülesannetelt seotud mereväe struktuuriga.

Õppetsükkel kestab ühe aasta.

◆ Mai teisel nädalal osales miinijah-tija „Ugandi“ Leedus peetavas mere-sõjalises õppuses Baltic Fortress, kus harjutati Klaipeda sadamani viivate laevateede kaitsmist.

◆ 10.-14. maini külastas Tallinna arvukalt sõjalaevu, mis osalesid tänavu 11.-25. maini Eesti mereväe korraldatavas ligi 800 mereväelase osavõtuga miinitõrjeoperatsioonis Open Spirit 2018.

Tallinna külastanud laevad paik-

nesid Miinisadamas ja Vanasadamal. Laevad täiendasid siin varusid ning valmistusid eelolevaks miinitõrjeoperatsiooniks Open Spirit.



Politsei- ja Piirivalveamet

◆ Aprilli keskpaigast alates paikneb seni Süsta tänaval asunud Politsei- ja Piirivalveameti merevalvekeskus häirekeskuse hoones Osmussaare tänaval. Samuti koliti merevalvekeskuse uude asukohta merepiiri valvamisega seotud Kunda radarivaatleja-te ametikohad. Kuressaare ja Kärdla radarivaatlejate ametikohad on plaanis üle tuua aasta pärast.

◆ Politsei- ja Piirivalveametil ei õnnestunud müüa oksjonikeskkonnas Osta.ee reostustõrjelaeva „Kati“ ka teisel katsel, mil alghind oli langes-tatud 165 000 eurolt 132 000 euroni.

Oksjon lõppes 16. mail, ühtki pak-kumist määratud ajaks ei laekunud.



◆ Avaliku liiniveo laevad tegid 2017. aastal Saarte Liinide sadamate kau-du kokku 27 517 reisi, teenindati 2 440 113 reisijat ja 1 019 399 sõidukit.

Saarte Liinide sadamate kaudu veeti 863 837 t kaupa, sealhulgas eks-porditi 831 154 t, imporditi 26 393 t ning võeti vastu kokku 6 209 t mere-saadusi. Väikelaevade teenindami-se maht on stabiliseerunud – väike-laevasadamaid külastas 5 495 alust 20 864 inimesega pardal.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ Tallinna Sadama kruisihooaeg al-gas 26. aprillil ja kestab 20. oktoobri-ni. Hooaja avas 26. aprillil 891 reisi-jaga Vanasadamasse saabunud „Vi-king Sea“. Laev saabus Tallinna War-nemündest ja suundus edasi Peter-buri.

◆ Tallinna Sadam teavitas 8. mail kavatsusest (*Intention To Float, ITF*) viia läbi ettevõtte aktsiate esmane avalik pakkumine ning noteerida

aktsiad Nasdaq Tallinna börsi Balti Põhinimekirjas.

◆ 9. mail käivitus sõidautodele ja bussidele Vanasadama D-terminalis automaatset numbrituvastust ja liiklusjuhtimist võimaldav Targa Sadama süsteem.

Tallinki laevadel sõidautodega reisile registreerimise ala koos värskest rajatud pääslataga paikneb uues asukohas – sadama Kadrioru poolses küljes.

◆ Tallinna Sadam ei näe Paljassaare kaubasadamal perspektiivi ning on võtnud eesmärgiks lõpetada Paljassaare sadama pidamine 2018. aasta jooksul.

See hõlmab kogu Tallinna Sadamale Paljassaares kuuluva vara, s.h kinnistute koos kaidega nr 35-40 ja tehnovõrkude võõrandamist ning kõigi abi- ja kommunaalteenuste osutamise lõpetamist tänava teisel poolaastal.



◆ Vastavalt auditeerimata majandustulemustele teenis AS Tallink Grupp mullu rekordilise 967 miljonit eurot müügitulu. Samuti kõigi aegade kõrgeimaks – üle 9,8 miljoni reisija – kujunenud reisijate arv kasvatas kontserni restoranide ja poodide müügitulu ligi 537 miljoni euroni ning kokku teenis ettevõtte 49 miljonit eurot puhaskasumit.

◆ ASi Tallink Grupp juhatus võttis vastu otsuse muuta ettevõtte dividendipoliitikat. Otsusega muudeti poliitikat aktsionäridele soodsamas suunas, suurendades miinimumdividendi alates 2019. aastast senise 2 eurosendi asemel 3 eurosendini.



◆ BLRT Grupi Leedu laevatehas Western Baltija Shipbuilding ja Norra laevatehas Ulstein Verft AS allkirjastasid lepingu ekspeditsiooni-kruisilaeva tekiehitise valmistamiseks.

Projekti lõpptellijaks on Lindblad Expeditions, maailmatasemel eks-

peditsioonikruise ja seiklusreise pakkuv USA kruisifirma.

◆ BLRT Grupi laevaremonditehas Tallinn Shipyard moderniseeris dokist pikema laeva.

Hollandi laevakompaniile Royal Wagenborg kuuluva aluse „Thamesborg“ dokki viimiseks tehti märkimisväärsed tehnilised ja keskkonnanõuetekohased ettevalmistused.

◆ 18. aprillil lahkus pärast remonti Tallinn Shipyardist märtsis Soome lahel merehätta sattunud puistlastilaev „Glory Hongkong“. Tööde käigus tuli esmalt masinaruumist välja pumbata ligi 2000 m³ vett, puhastada masinaruum ning alles seejärel sai alustada seadmete ja peamasiinade remonti.

Panama lipu all sõitev 180 m pikkune laev sattus merehätta 8. märtsil. Õnnetuse põhjuseks masinaruumi tunginud vesi. 10. märtsil toimetati puistlastilaev Tallinn Shipyardi laevaremonditehasesse.



◆ Baltic Workboats sai Kuressaare linna tiitli „Aasta tööandja 2017“.

Muud uudised

◆ Valitsus kinnitas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ette valmistatud korraldused, millega antakse omavalitsustele ühistranspordi korraldamiseks kaks väikesaarte liinilaeva: Prangli parvlaev „Wrangö“ ja Abruka liinilaev „Abro“.

◆ Eesti ühines laevade ballastvee konventsiooniga. Võõrliikide leviku ärahoidmiseks tuleb konventsiooniga liitunud riikide laevadele paigaldada puhastussüsteemid.

Ballastvee käitlemise nõuetest on võimalik anda vabastusi kindlatele laevadele, mis sõidavad kindlaksmääratud sadamate vahet. Tõenäoliselt taotletakse Eestis vabastusi näiteks Tallinna-Helsingi ja Tallinna-Stockholmi liini parvlaevadele.

Konventsioonist hakkab vabastusi

andma Veeteede Amet. Selle nõuete täitmise üle hakkavad järelevalvet tegema Keskkonnainspeksioon, Veeteede Amet ja volitatud klassiühingud.

◆ Vaid umbes pool Läänemere sadamaist suudab vastu võtta ja käidelda hüljatud ja merest kokku kogutud püügiriistu. Sellisele järeldusele jõuti nelja Läänemere riigi, sh Eesti sadamate vastuvõtuseadmete uuringu käigus.


◆ Eesti Kunstiteadlaste ja Kuraatorite Ühingu aastapreemia pälvis Oliver Orro Eesti Arhitektuurimuuseumis korraldatud näituse ja sellega kaasnenud raamatu „Kopli sonaat. Vene-Balti laevatehas“ eest.

◆ Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus (EAS) otsustas rahuldada põhi- taotlused ning toetada rahvusvaheliste pereturismi atraktsioonide toetusmeetmest Paksu Margareeta hoonete kompleksist Eesti Mere- muuseumi nüüdisaegse perekeskse atraktsiooni loomist.

◆ 4. mail promoveeriti Tallinna Tehnikaülikooli professor ja Eesti Teaduste Akadeemia president Tarmo Soomere esimese eestlasena Klai- pèda Ülikooli audoktoriks.

◆ 20. mail tähistati Euroopa merepäeva. Eesti Meremuuseumi ning Politsei- ja Piirivalveametiga koostöös toimus Lennusadamas mereperepäev, muuhulgas esitleti „Eesti laevanduse aastaraamatut“ ja toimus merepääste kutseoskuste võistlus.

◆ 16. mail kehtestas Tallinna linnavalitsus Patarei merekindluse ja lähiala detailplaneeringu, mis näeb ette ajalooliste hoonete taastamise ja naabruse uushoonestuse lisamise. 3,7 ha alal Kalaranna ja Vesilen- nuki tänava ning mere vahel täiendatakse olemasolevaid ajaloolisi hooneid sobivas mahus uute hoone- tega.

Vastavalt muinsuskaitse eritingimustele on kavas likvideerida amortiseerunud, kompleksi sobimatud hooned. Uute hoonemahtude kavandamisel on arvestatud eelkõige mälestiste vaadeldavuse tagamise vajadusega. Uushoonestuse kavandamiseks tuleb igal konkreetsel juhul korraldada arhitektuuri- võistlus. 

300 numbrit Meremeest

Madli Vitismann


Käesoleva Meremehe järjekorranumber on 300. Number 1 ilmus 8. augustil 1989, seega täitub väljaandel tuleval aastal 30 aastat järjepidevat ilmumist.

Tollane ajaleht Eesti Meremees alustas veidi varem kui uudsed ajalehed Eesti Ekspress ja Äripäev.

Esimest korda kohtus Meremees merel piirivalvelaevaga, kui enne Rootsi kuninga visiiti aprillis 1992 oli Rootsi Rannavalve kinkinud Piirivalveametile rannavalvelaeva „KBV-257“, mis sai nimeks „PVL-001“ (Meremees nr 6 (37), 1992). Esimene Eestis ehitatud piirivalvelaev on „Pikker“, millega Meremees koh-

tus Tallinna Meretehases detsembris 1995 (Meremees nr 1/2 (129/130), 1996).

Käesoleva numbri valmimise eel kohtus Meremees mai lõpus merel uusima piirivalvelaevaga „Pikne“, mis valmis laevatehases Baltic Workboats.

Uus alumiiniumkeregaga patrull-laev on 17 m pikk ja 4,7 m lai, süvis kõigest 1 m. Kaks 662 kW võimsusega Volvo Penta masinat ja lainetlähbistav kerekuju võimaldavad kiirust 40 sõlme. 



„Pikne“ Kopli lahel. Foto: Madli Vitismann

Laevandusuudiseid Norrast

Madli Vitismann

Norras 3 lootsikaatrit kail

◆ Veebruaris teatas Norra ringhääling NRK, et detsembris Soomes uppunud lootsikaatriõnnetuse järel oli Norra lootside ametiühing nõudnud otsekohe samasuguste Soome laevatehases Kevatec ehitatud Pilot 1500 klassi alumiiniumkaatrite kõrvaljätmist õnnetuse uurimise ajaks. Ent seda ei võetud enne kuulda, kui 15. veebruaril kaadus üks neist kolmest lootsikaatrist Korsfjordis Bergenist lõuna pool laeva tekitatud voolus 15-kraadisesse kreeni.

Lootsikaatrid on erafirmas

Siis otsustas mereadministratsiooni lootsimisdirektor, et kolme Kevatecis ehitatud alumiiniumkaatriga lootse ei veeta, vaid selleks tuleb kasutada teist tüüpi lootsikaatreid ja pole teada, kui kaua.

Norras veab lootse erafirma Bukser og Bergning, mis lubas uurida juh-

tumit, mille tõttu alumiiniumkaatrid kõrvaldati, ja teatas, et lootsikaatrid on ohutud.

Nii oli lootsikaatrivaidlusel kolm osapoolt: lootside ohutuse pärast muretsev lootside ametiühing, lootsimist korraldav mereadministratsioon Kystverket ning lootsikaatreid käitav pukseri- ja päästelaevafirma Bukser og Bergning.

Lootsijaamad ja lootside vedu erastati aprillis 2016. Riigihanke võitnud Bugser og Bergning moodustas tüdarettevõtte Norsk Lostransport, millel on 18 lootsijaamas piki Norra rannikut 25 lootsikaatrit. Nüüd ei saa kolme neist kasutada, kuni Soome

Õnnetusjuurdluskeskus on välja selgitanud detsembris uppunud lootsikaatri ümbermineku põhjused. Ent Norsk Lostransport oli tellinud just siis, kui veebruaris tuli kolm kaatrit kasutusest kõrvaldada, samalt Soome laevatehaselt Kevatec Aluboot kaks uut lootsikaatrit.

Tänavu aasta lõpuks valmivad Pi-

lot 1820-klassi kaatrid on 3 m pikemad kui kreeni läinud kaater, nende kaks Volvo Penta masinat tagavad kiiruse 35 sõlme. Kütusekuluks on plaanitud 6,4 l/nm ja müratasemeks roolikambris 65 dB.

Laevatehas rõõmustab, et Norra laevakompanii neid usaldab. Bugser og Bergning aga teatab, et peab tähtsaks niihästi väikest kütusekulu kui ka merekõlblikkuse taset karmides mereoludes laevade parda äärde sõitmisel.

Autonoomsete laevade jaoks

◆ Norra mereadministratsioon Kystverket teatas mai algul, et sideministerium oli saatnud välja eelnõu muudatusteks lootsimisseaduses.

Eesmärk on eemaldada seadusest õiguslikud takistused autonoomsete laevade kauglootsimiseks Norra rannikul, andmata järele meresõiduohutuses.

Kooskõlastusi oodatakse augusti keskpaigaks. 

VEETEDE AMETI TEATAJA



NR 2/4 (111) 2018



**ÖÖD JA PÄEVAD
LAEVALIIKLUST JUHTIDES**

- Juubeliaastal renoveeritakse rekordarv tuletorne
- Merekeel: laadimisest, lastimisest, lossimisest
- Veeteede Ameti ringkirjad
- IMO ringkirjad



VEETEDE AMET TULETAB VÄIKELAEVAJUHTIDELE MEELDE, ET MEREL TULEB LIIGELDA OHUTULT



- seila selge peaga ja kanna päästevesti
- veendu paadi ja sidevahendi korrasolekus
- hinda realistlikult enda oskusi ja ilmastikuolusid
- arvesta teistega ja hoia keskkonda

Sisukord

34 ÜLEVAADE: ÖÖD JA PÄEVAD LAEVALIIKLUST JUHTIDES.
Are Piel, Priit Põiklik

39 UUDISED: VÄIKELAEVAHOOAEG TÄNAVU VARAJANE

40 UUDISED: JUUBELIAASTAL RENOVEERITAKSE REKORDARV TULETORNE
Priit Põiklik, Leo Käärmann

42 MEREKEEL: LAADIMISEST, LASTIMISEST, LOSSIMISEST
Enn Oja

44 KIRJAKAST: VEETEEDE AMETI RINGKIRJAD

45 KIRJAKAST: VEETEEDE AMETISSE SAABUNUD IMO RINGKIRJAD



Veeteede Ameti Teataja nr 2/4 (111) 2018
Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri ilmub koos ajakirjaga Meremees

TOIMETUS

Toimetaja: Priit Põiklik
Keeletoimetaja: Malle Hunt
Küljendus ja makett: Profimeedia
Trükk: Tallinna Raamatutrükikoda

KONTAKT

Veeteede Amet
Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon: 620 5525
E-post: teave@vta.ee
Veebis: issuu.com/veeteedeamet
Kaanefoto: Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise keskuse juhataja Are Piel (paremal) ja operaatorid Janek Leosk, Paavo Pruul (istub) ja vahetuse vanem Vladislav Paršikov oma igapäevatööl. Foto: Priit Põiklik

Head lugejad!

See kevad üllatas. Väga sooja ja suvisel ilmaga. See aga tähendab omakorda, et väikelaevnik ajas ka varakult oma söiduvahendi välja ja läks navigeerima. Ometi tasub kõigile taas meelde tuletada põhitõdesid ning kutsuda üles mõtlema igal sammul ohutuse peale ja olema ettevaatlik. Tahame ju kõik ikka elusalt õhtuks kodus olla. Seetõttu ei ole palju, kui ikka meelde tuletame, millistele tõdedele peab ohutu veeliiklus alluma. Kutsume siingi kõiki üles hoidma oma teadmised värsked, varustus korras ja ka väikelaevnikest sõprade tegemistel silm peal.

Kas keegi oskab öelda, mida tähendab lühend VTS? Veeteede Ametis on see igapäevases kasutuses ja kõik saavad aru, et selle kolme tähe taga on laevaliikluse korraldamise keskus (VTS - lühend ingliskeelsest terminist *Vessel Traffic Services*). Seekord oleme Veeteede Ameti VTS-i juhataja Are Pieli põhjalikult ette võtnud ja küsinud temalt küsimusi ning saanud vastuseid, mis avavad selle olulise üksuse tegemised ja igapäevatöö eri tahud. Ilma laevaliikluse juhtimise ja korraldamiseta ei saada hakkama ei Tallinna lähel ega Soome lahe keskel, n-ö GOFREP alas. Sellest kõigest saab koguni neljal leheküljel meie seekordse ajakirja ülevaate-rubriigist lugeda.

Kuna kestab EV100 juubeliaasta, siis sel puhul oleme andnud lugejale ülevaate, et just sel ümmarguse numbriga, meie kõigi jaoks olulisel aastal on valitsus eraldanud tavapärasest rohkem raha, et teha Eestis korda mitmed tuletornid. On need ju meie kui mereriigi auks ja uhkuseks. Nii ajaloo- kui arhitektuurimälestistena kannavad nad endas olulist sõnumit meist kui mere- ja laevasõidurahvast. Muidugi ei ole tuletornid meie moodsal ajal kaotanud oma tähtsust ka navigatsioonimärkidena. Uudiste rubriigist saab tuletornide renoveerimisest täpsemalt lugeda. Aga see, et juubeliaastal renoveeritakse Eestis kuus tuletorni, on kindlasti suur saavutus.

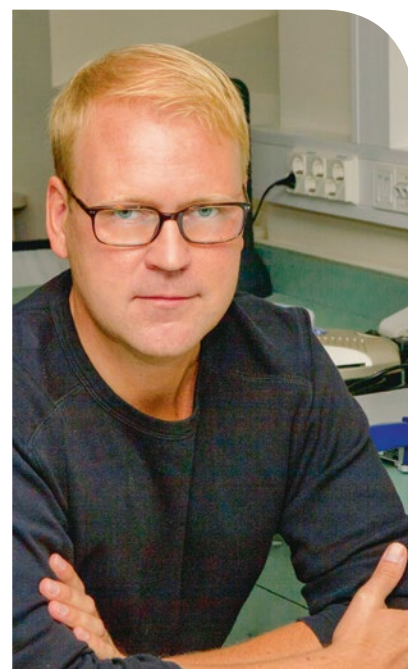


Foto: REELIKA RIIMAND

See, et juubeliaastal renoveeritakse Eestis kuus tuletorni, on suur saavutus.

Traditsioonilistel merekeele lehekülgedel kirjutab Enn Oja seekord mõistetest laadimine, lastimine ja lossimine. Kõigile vajalik ja hariv meeldetuletus, et terminites mööda ei pandaks.

Loomulikult ei puudu ka sellest numbrist meresõitjale vajalike IMO ringkirjade nimestik, millele on seekord lisandunud ka kolm olulist Veeteede Ameti enda ringkirja.

Loodame koos kõigi meresõitjatega – nii proffide kui harrastajatega – et ilus ilm jätkuks, suvine navigatsioonihooaeg kujuneks ohutuks ja igast küljest nauditavaks.

PRIIT PÕIKLIK
Veeteede Ameti Teataja toimetaja

Are käib vahel isegi uudistamas, mis lahel toimub. Selle binokliga on võimalik selgelt näha ka Aegna sadamas toimuvat



ÕÖD JA PÄEVAD LAEVALIIKLUST JUHTIDES

ARE PIELILT küsis küsimusi ja fotod tegi **PRIT PÕIKLIK**

Tallinnas, Lasnamäe veerel, KUMU kõrvalt paar sammu treppidest üles astudes satud kohe Tallinna alumise tuletorni juurde. Selle kõrval aga on suurte klaasakendega maja – see on Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise keskuse hoone. Nagu merendusinimesed ja -ametnikud isekeskis selle kohta ütlevad – see on VTS. See lühend tuleneb inglise keelest – *Vessel Traffic Services*. Nii nimetatakse analoogset teenust mujalgi maailmas.

Laevaliiklusteenuste mõistet – VTS – kasutatakse küll kogu osakonna, selle maja ja siin tehtava töö kohta, kuid konkreetsete laevaliiklusteenuste osutamine on vaid üks osa tööst, mida siin tehakse.

Laevaliikluse korraldamine koosneb kahest erinevast tegevusest: laevaliik-

lusteenuste osutamisest Tallinna, Muuga ja Kopli lahel (VTS) ja informatsiooni kogumisest Soome lahe laevaettekannete süsteemi GOFREP (*Gulf of Finland Ship Reporting System*) kaudu.

Laevaliikluse korraldamise põhiülesandeks on laevaliikluse ohutuse tagamine, s.o koguda teavet laevade, nende liikumisteede

ja ohtliku lasti kohta, hinnata ohtusid ja laevaliikluse vastavust reeglitele, edastada asjakohast infot kokkupõrgete vältimiseks, ohutuks manööverdamiseks, õnnetuste ja keskkonnareostuse ärahoidmiseks jm.

Keskuses töötab 20 laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorit, kes on oma tööpostil vahetustega, sest töö käib ööpäev läbi.



VTS-i hoone Valgel tänaval

VTS-i juhataja Are Piel oli nõus ka meie küsimustele vastama, et lugejaga jagada, mida selles klaasist majas siis ööd ja päevad tehakse.

Niisiis, Are, milles VTS-i töö seisneb?

Me tagame laevaliikluse ohutuse. Suhteliselt ambitsioonikas missioon, aga selline peaks see ideaalis olema. Laevaliiklusteenuste osutamine on veidi sarnane lennujuhtimisteenustega, jälgime, et „lennukid“ (loe: laevad) kokku ei sõidaks ja ohutu hajutus oleks tagatud.

Laevaliiklusteenused on info-, navigatsiooniabi ja organiseerimisteenus. Oluline on, et võimalikke ohuolukordi osataks piisavalt vara ette näha ja ohu vältimiseks ei peaks laevad tegema äkilisi manöövreid. Info, mis laevajuhtidele edastatakse, peab olema lakooniline, ühemõtteline ja arusaadav, et liiklejatel oleks selge arusaam, mida keegi teha kavatseb ja kuhu liigub. Jälgime, et laevad ei sõidaks madalatele, ei pörkaks kokku omavahel ega vees olevate takistustega ning ei lõhuks ankurdades veetalust taristut ja objekte (side- ja elektrikaablid, gaasitorud, vrakid jm).

Talvisel ajal koostatakse vajadusel jäämurdjate töökäsku ja informeeritakse laevu teekonnapunktidest jääs.

Reeglite rikkumise korral koostatakse vastav ettekanne ja saadetakse see laeva lipuriigi administratsioonile menetlemiseks.

Laevaliiklusteenuseid osutatakse laevaliiklusteeninduse piirkonnas ehk Kopli, Tallinna ja Muuga lähel. Neid teenuseid osutame me vastavalt IMO (rahvusvaheline merendusorganisatsioon) ja IALA (rahvusvaheline meremärkide ja tuletornide administratsioonide liit) poolt määratletud standarditele ja soovitudele. Seda nimetataksegi VTS-iks siin Tallinna lähiumbruse merealal.

Teiseks suuremaks tegevuseks on info kogumine laevade kohta GOFREP ehk Soome lahe laevaettekannete süsteemi kaudu, mille on määratlenud IMO. Need on laeva dünamiilised ja staatilised andmed, sihtsadam, ohtlik last, inimeste arv jne. Ja ikka selleks, et



VTS-i juhataja Are Piel (paremal) ja operaatorid Janek Leosk, Paavo Pruul (istub) ja vahetuse vanem Vladislav Paršikov laevaliiklust juhtimas

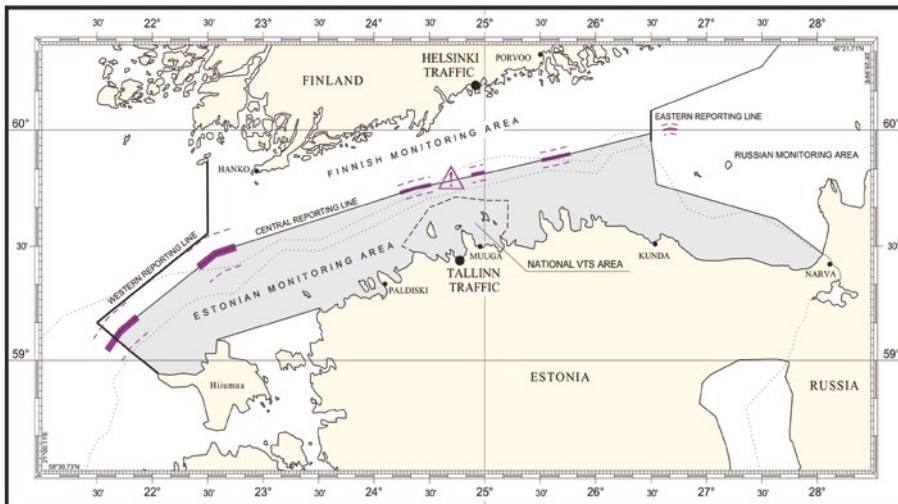
õnnetusjuhtumi korral oleks teada selle võimalik ulatus ja vajalik päästetehnika.

Lisaks oleme Soome ja Venemaa mereadministratsioonidega kokku leppinud, et jälgime ka laevaliikluse ohutust ja reeglitest kinnipidamist, s.t informeerime võimalike ohuolukordade tekkimisest või muudest ohtuaks navigeerimiseks vajalikest asjaoludest (vt joonis 1).

Ehk kui VTS-i puhul on rahvusvaheliste standarditega konkreetselt määratletud protseduurid ja reeglid laevaliiklusteenuste osutamiseks, siis Soome lahe laevaettekannete süsteemi puhul on rahvusvaheliselt määratletud peamiselt laevadelt informatsiooni kogumine.

Millised tehnoloogilised lahendused on VTS-i tööle abiks?

Laevade jälgimiseks kasutatakse automaatse identifitseerimise süsteemi (AIS) seadmeid ja radareid. Radareid on Veeteede Ametil kaks, mis katavad VTS ala ja AIS seadmed terve Eesti territoriaalvee ja Soome lahe ulatuses. Puuduva radaripildi Soome lahe kohta saame PPA-lt ja vastu anname neile AIS pildi piirirežiimi tagamise ning pääste- ja reostustõrje operatsioonide funktsioonide täitmiseks.



JOONIS 1

VTS-i peamised ülesanded:

- vältida ja ennetada veesõidukite:
 - kokkupõrkamist omavahel ja takistustega;
 - madalatele sõitu;
 - mere põhjas olevate rajatiste lõhkumist;
- tõhustada laevade liikumise sujuvust ja teadlikkust antud piirkonnas toimuva kohta;
- jälgida reeglitest kinnipidamist;
- teavitada hädaolukorrast;
- vahendada informatsiooni.

Side pidamiseks laevaliikluse operatori ja laevajuhi vahel on raadiosaatjad ja vastuvõtjad, mis on paigaldatud üle Soome lahe ranniku. Kogu informatsioon salvestatakse. Intsidendide puhul on võimalik neid elektrooniliselt taasesitada ja põhjusi analüüsida.

Tulemas on ka uued tehnoloogiad ja funktsionaalsused, mis võimaldavad laevade teekonna plaane ja võimalikke konfliktsituatsioone ennetavalt ekraanile kuvada. Praegu toimub selline analüüs enamasti laevaliikluse operatori peas.

VTS-keskuses on peaaegu miljonivaade merele, Tallinna lahele, kui välja arvata mõned puud, mis suvel vaadet segavad. Selline vaade on oluline, sest võimaldab tuvastada binokliga väikelaeva, mis ei pea raadiovahti, aga kipub reegleid rikkuma. Suureks sagimiseks läheb tavaliselt Tallinna lähel korraldatavate ürituste puhul (purjekate võistlused, merepäevad, õppused jms).

Mis on laevaliikluse korraldamises kõige keerulisem ülesanne?

Kas kõige keerulisem, aga kõige olulisem on situatsiooni piisavalt varakult ette näha, et ei tekiks nn üllatusmomente, et liiklus oleks sujuv ja laevad ohutult hajutatud. Ohtude hindamisel tuleb arvestada ka ilmastiku ja laevade dünaamikaga, et aru saada, millised on laevade manööverdamisomadused, ohutu kiirus ja kaugus teistest laevadest või madalatest.

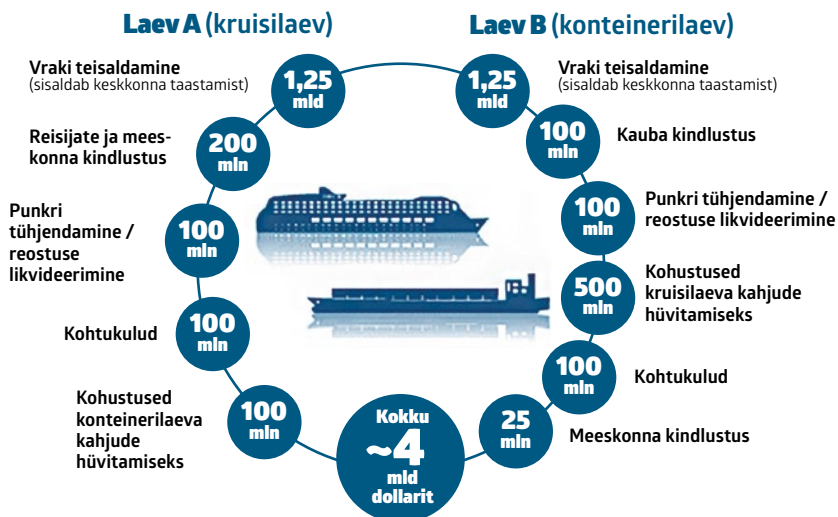
Keeruliseks lähevad situatsioonid, kus mõne laevajuhi inglise keele oskuse tase või aktsent ei võimalda informatsioonist aru saada. On olnud olukordi, kus oleme keeleprobleemi lahendamiseks palunud laeva kapteni silda kutsuda.

Kas VTS-i vastutusallas on meresõitjatel üldiselt COLREG (Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon) peas ja selge?

Suurte laevade laevajuhtidel on kindlasti COLREG selge, kuigi mõne välislaeva puhul tundub vahel, et laeva kokk on kogemata rooli sattunud.

4 miljardi dollarilise kahju kujunemise stsenaarium

Laevade pidev mootmete kasv on tekitanud olukorra, kus potentsiaalse laevaõnnetuse kahjud on väga suured, eriti kui õnnetusjuhtum toimub näiteks suure kruisi- ja konteinerilaeva vahel. Sellise intsidendi maksumust mõjutavad mitmed tegurid. Allpool on toodud kõige halvema õnnetusjuhtumi stsenaarium, kus toimub laevade kokkupõrge, mille tagajärjel mõlemad laevad sõidavad madalale ja tekitavad reostuse keskkonna mõttes tundlikus merealas ja kus mõlemad laevad lähevad hiljem mahakandmisele. Sellise juhtumi võimaliku maksumuse kujunemine on kujutatud alloleval joonisel:



Allikas: Allianz Global Corporate & Specialty

JONIS 2

Erinevalt Eestist ei nõuta minu teada Soomes ja Rootsis väikeste laevade puhul laevajuhi luba, mis muidugi ei tähenda, et neile COLREG ei kehti. Suvist liikluspilti vaadates on just välismaa väikelaevajuhtide COLREG-i peast ette vuristamise võimekus väga küsitav.

Kui lähel on näha, et kokku puutuvad kaks täiesti ebavõrdset – näiteks Tallinki suur parvlaev ja pisike kaater või ka väike purjejaht, siis kuidas VTS reageerib, kui on selge, et ühel osapoolle reeglid just selged ei ole?

Ettekandekohustus VTS-ile algab 24 meetrisest veesõidukist ja GOFREP-i alas alates 300 GT-st (kogumahutavus). Selliste veesõidukite juhid peavad ka vastavat raadio töökanalit kuulama. Side olemasolul uurime välja laevade kavatsused, määratleme ohud, informeerime või instrueerime (näiteks seda, et tuleb hoida kurssi ja kiirust) osapooli, jälgime olukorra kujunemist ja vajadusel reageerime parimal võimalikul moel, et õnnetus ära hoida. Rikkumise korral teeme ettekande lipuriigile, kes seda edasi menetleb ja laevajuhi korrale kutsub.

Kui tegemist on väikese kaatri või purjekaga (nende juhtidega), kes pole kohustatud raadiovahti pidama, siis saame tema „imelisest“ liikumisest vaid teavitada suurt laeva. Kui nad juhtuvad Eesti sadamasse tulema, võime neid üllatada Veeteede Ameti inspektoriga, kes neile siis epistlit loeb ja vajadusel ka trahvi võib määrata.

Kas võid öelda, et teie töö tulemusel on mitmedki laevaõnnetused ära hoitud?

Too mõni markantsem näide lähijaloo. Ikka on ära hoitud. Pean siinkohal ütleva, et üks laevaõnnetus võib maksma minna kuni 4 miljardit eurot (vt joonis 2). Siin ka üks mõttekoht ja selgitus sellise maksumuse kujunemisest. Merenduses on levinud ütlus, et kui arvate, et ohutus on liiga kallis, siis proovige laevaõnnetust! Võrdluseks, et meie VTS-keskuse aastane kulu on veidi üle miljoni euro.

Laevaliikluse operaatorite head tööd näitab just markantsemate näidete puudumine. Paraku meie VTS-i ajaloo jooksul on mõned niinimetatud markantsemad näited küll ka olnud. 2012. aastal sõitis Aegna lähistel madalale ballastis tanker „Kyeema Spirit“. Ankur ei pidanud, tuul oli idast puhanguiti 23 m/s,

VTS-i teenused:

- infoteenus – navigatsiooniliste otsuste tegemiseks vajaliku teabe edastamine laevajuhile;
- navigaatoriabi teenus – navigaatori otsuste tegemisele kaasaaitamine laeva sillal ja nende otsuste mõju jälgimine;
- laevaliikluse organiseerimisteenus:
 - ohtlike liiklusolukordade tekkimise ärahoidmine;
 - laevaliikluse sujuvuse tõhustamine.



VTS-operaatorite tuba, kust on vaade ka Tallinna lahele

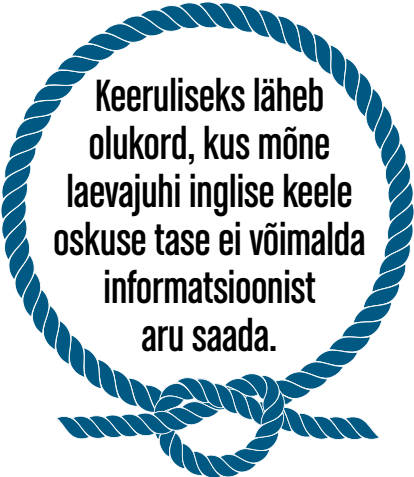
surudes nii laeva, mille purjepind oli ligikaudu 250 x 20 meetrit, kaldasse. Pärast seda insidendi juurutasime protseduuri, kus me üle 13 m/s idatuultega laevu üle teatud joone kaldale lähemale ei luba.

Oleme korraldanud perioodiliselt laevaliikluse operaatorite töö kahe-nädalasi „pildistamisi“. Tulemused nii VTS kui GOFREP alas kokku näitasid, et laevaliikluse operaatorid informeerisid laevu võimalikust lähenemisest 52 korda ja hoiatasid laevu ohtlikust lähenemisest 4 korda kahe nädala jooksul. Laeva planeeritud teekonnast kõrvalekaldumistest informeeriti 13 korda, väikestest „möödalaskmistest“ 46 korda ning kokku võeti laevadelt vastu 2653 ettekannet. Kui see statistika arvestada ümber aasta peale, siis tuleks neid numbreid korrutada 26-ga.

Kui rahvusvaheline laevaliikluse operaatori töö oma iseloomult on?

Suure osa laevaliiklusest moodustab rahvusvaheline kauba ja inimeste vedu. Kohalik liiklus on enamasti huvisõitjad ja üritused (purjevõistlused, merepäästeõppused jne). Reeglid, standardid ja protseduurid on välja töötatud rahvusvaheliste organisatsioonide (IMO ja IALA) poolt, mille töögruppides osalevad ka meie inimesed. Eraldi initsiatiividena on ellu kutsutud Balti mere laevaliiklusteeninduste ja laevaettekannete süsteemide protseduuride harmoneerimise töögrupp.

VTS-protseduuride ja tehniliste süsteemide arendamiseks osaleme rahvusvahelises projektis BALSAFE, mille liikmed lisaks Eestile on Rootsi, Taani, Soome, Norra ja



Keeruliseks läheb olukord, kus mõne laevajuhi inglise keele oskuse tase ei võimalda informatsioonist aru saada.

Venemaa. Süsteemid ja seadmed, millega toimetame, on toodetud nii välisfirmade kui ka Eesti Cybernetica AS-i poolt.

Laevaliiklusteenuste osutamise ja GOFREP süsteemi töökeeleks on peamiselt inglise keel ning igapäevaselt vahetame informatsiooni Venemaa ja Soome laevaliikluse korraldamise keskustega.

Soome lahe laevaettekannete süsteem (GOFREP) on loodud Soome, Eesti ja Venemaa merendusadministratsioonide koostöös ja vastavad vastutusosalad on nende riikide vahel ära jagatud (vt uuesti joonis 1).

Eeltoodule tuginedes võib öelda, et meie töö on rahvusvahelise iseloomuga küll.

Nüüd ka inimestest, kes seda keerulist, kuid vajalikku ja huvitavat tööd teevad. Millised iseloomuomadused neile vajalikud on?

Seda tööd teevad laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorid, kelle vajalikud iseloomuomadused sõelutakse välja psühholoogiliste testidega. Samade testidega valitakse ka lennujuhte.

Konkreetselt öeldes peab operaatoril olema vähemalt 500-se kogumahutavusega laeva laevajuhi kvalifikatsioon, ta peab oskama leida olulist informatsiooni muu informatsiooni hulgast, kombineerima auditiivset ja visuaalset informatsiooni, demonstreerima ruumilist ja olukorra taju, tegetsema teadlikult ja otsustavalt kiiretes ning kriitilistes olukordades ning täitma mitut ülesannet samaaegselt.

Samuti peab olema hea rutiinaluvus. Kuna laevad liiguvad ööpäevaringselt, on tegemist vahetustega tööga. Kui aastaid tagasi uusi operaatoreid värbasime, siis psühholoogiliste testide järgi sobis 15-st inimesest vaid 4.

VTS-is on korraga tööl mitu operaatorit ja siis ka vahetuse vanem. Kuidas funktsioonid nende vahel jaotatud on?

Operaatorid on koolitatud osutama nii laevaliiklusteenuseid (VTS) kui käitama laevaettekannete süsteemi (GOFREP). Lisaks on mitmeid funktsioone, mis on seotud informatsiooni töötlemise ja edastamisega (taktistused ja nende eemaldamine merel, navigatsioonihoiatuste koostamine, reostusest või merepäästeoperatsioonide vajadusest teavitamine, intsidentidest teavitamine, kriisimeeskonna liikmete kokkukutsumine, koostöö lootside ja sadamatega, turvateadest teavitamine jne).

Töö on jaotatud päevaseks ja öiseks vahetuseks. Päevases vahetuses on neli inimest ja öises kolm, kuna laevaliiklusteeninduse piirkonnas on öösel liiklustihedus väiksem kui päeval. Selleks, et vastutus ei hajuks, on üks operaator määratud vahetuse vanemaks. Tema korraldab vahetuse tegevusi ja vastutab töö kvaliteedi eest ning vahetab välja operaatori, kes puhkust vajab (lõunal käimised, puhkepausid).

VTS-i operaatoril peab olema siis küllalt suure laeva tüürimehe haridus. Kas on mingit vahet, kas seda tööd teeb noor või vana, mees või naine, meresõidukogemusega tüürimees või koolipingist tulnu?

Vastavalt tänapäeva trendidele me meestel ja naistel vahet ei tee, kui siis vaid füsioloogiliselt ja sündsuse piirides. Kogemused aga mängivad küll suurt rolli. Vajab harjumist ja oskust võimalikke ohte ette näha, liiklust pikalt ja terviklikult ette planeerida ja parim lahendus leida nii ohutuse kui liikluse sujuvuse seisukohalt.

Praktiseerimist vajab ka eetrisse rääkimine, et keerulisemate olukorras ikka sõnad meelde tuleksid, pea selge ja jutt arusaadav oleks.

Laevalt tulnud tüürimehed kipuvad aluses kaldalt laevu juhtima. Laevaliikluse operaator ei juhi laevu, vaid suunab, osutades laevaliiklusteenuseid. Laeva juhtimine on ikka otseselt laevajuhi ja kapteni pärusmaa. Samas, kui tulevikus hakkavad sõitma mehitamata laevad, võib juhtuda, et neid hakataksegi kaldalt juhtima.

Olete kindlasti näinud ja tutvunud analoogsete keskuste tööga Soomes, Rootsis, Taanis, Hollandis. Mis erinevus meiega võrreldes silma paistab?

Kuna tegemist on rahvusvaheliselt standardiseeritud tegevusega, siis suures piiris on see sarnane ja tase kõikjal enam-vähem sama. Suurtes sadamates on laevaliikluse korraldamine seotud rohkem sadama logistikaga ja laevade paigutamise ja kai äärde.

Mis silma paistab, on inimeste hulk, kes valdkonnaga tegelevad. Kui mujal on laevaliikluse korraldamise erinevate valdkondade peale määratud eraldi inimesed, siis meie sellist luksust siin endale lubada ei saa. Püüame korraldada nii, et koolitus ja arendustegevus saaks operatiivtöö kõrvalt operaatoritega koos ära tehtud.

Kuidas te tööpingega hakkama saate, elu ümberringi niigi pingeline, kiire ja info-tihe. Kuidas operaatorid lõõgastuvad?

Pingetaluvuse võimekuse määrab psühholoogiline test, kui operaatoreid värvatakse ehk inimesed on vastavalt valitud, et nad pingelise olukordi taluksid. Üldiselt talutakse pinget päris hästi nii keeruliste kui kriitiliste olukordade lahendamisel, aga kogu aeg ei saa püüsi paugutada, vahel peab ikka laadima ka.

Korraldame perioodiliselt simulaatoriharjutusi, et keerulisemate olukordade lahendamiseks välja töötada ja praktiseerida. Sageli oleme harjutuste intensiivsusega veidi liiale läinud, millest oleme õppinud, et korraga suudetakse lahendada maksimaalselt kaht keerukamat olukorda. Kui olukord on kriitiline, siis üks olukord korraga. Tööjaotus sellises situatsioonis on vahetusevarena pädevuses.



Are, Sa oled ise töötanud varasemalt ka lennuliikluse juhtimise keskuses.

Mille poolest need tööd erinevad?

Poliitiliselt korrektne on vist öelda, et on sarnane ja ei ole ka. Tehnilised süsteemid on väga sarnased: monitoorimis- ja sisedadmed. Sageli toodavad samad tootjad seadmeid nii lennuliiklusele kui laevaliiklusele.

Ohutuse tagamise süsteemide rahvusvaheliste standardite väljatöötamisel tugineb merenduses väga paljuski lennunduse dokumentatsioonile. Töö eesmärk on mõlemal juhul tagada liikluse ohutus ja sujuvus ning töömeetod on hajutatamine ja logistika. Lennunduses osutatakse lennuliiklusteenuseid õhus ja merenduses laevaliiklusteenuseid merel. Nii lihtne see ongi.

Nii lennujuhte kui laevaliikluse operaatoreid valitakse samade psühholoogiliste testide järgi.

Erinevusteks on kindlasti kiirus ja intensiivsus, geograafilised piirangud, kui lennunduses on hajutusmiinimumid väga täpselt reguleeritud, siis merenduses tulenevad need pigem kogemusest, kus arvestada tuleb veesõidukite suuruse ja dünaamikaga.

Kui veidi spetsiifilisemaks minna, siis laevaliikluse korraldamisel peab operaator otsuste tegemisel arvestama väga suurel hulgal erineva informatsiooniga: laevade dünaamika, suurus, süvis, lastis/ballastis, ilmastikumõjud (tuuled, jääolud, veetase), geograafilised piirangud, meremadalad, juhuslikud takistused, vrakid, juhtmed, eripiirkonnad, ankrualad, liikluseraldusskeemid, väikelaevade liiklus, üritused, punkerdamised, ehitustegevus jne.

Kuigi teenuse osutamise iseloomult on nii lennujuhtimine kui ka laevaliikluse korraldamine sarnased, on organisatsioonide staatus erinev: lennuliiklusteenust osutatakse äri põhimõtetel aktsiaseltsina, laevaliiklust korraldatakse riigiasutusena Veeteede Ameti all ja raha saadakse riigieelarvest.

Soomes läheb laevaliikluse korraldamine näiteks üle äripõhimõtetele 2019. aasta algusest.

Arvan, et äriühingu eelis on paindlikum majandamine, suurem vabadus tegevuse laiendamiseks ja paremad võimalused efektiivsuse mõõtmiseks.

Millega VTS-i inimesed vabal ajal tegelevad? Millised inimesed nad väljaspool tööd üldse on?

Inimesed on meil suurepärased, hea huumorimeelega ja intelligentsed. Igähel on asjadest oma arvamus, nagu meremeestele kohane. Vaba aega koos veetes on huumor ja naer garanteeritud.

Kuna paljud on veel suhteliselt noored ja pered kasvavad, siis käiakse ka mujal tööl. Muus osas pole vaba aja kontrolli kehtestanud, aga juttude järgi võiks arvata nagu ikka: pere, töö, sõbrad, reisimine, pidu, hobiaid, sport... ikkagi inimesed ju. Nagu IBMi kunagine juht Louis V. Gerstner ütles: „*Culture – isn't just one aspect of the game – it is the game.*”

Kas teadsite, et:

- laevalt peab VTS-iga ühendust laevajuht või loots, kui on lootsitav laev ja see sõidab lootsitavas piirkonnas;
- VTS-i operaatoriga räägib laevajuht raadioside kaudu nii inglise kui eesti keeles;
- VTS-i operaatorile on kõige olulisemad omadused: ratsionaalne mõtlemine ja hea ruumiline tajuvõime, võime lakooniliselt ja lihtsalt asjakohast infot edastada, keerulistes olukordades säilitada mõtlemisvõime ja rahu;
- Tallinna VTS-is töötab kokku 24 inimest, kellest 2 on tehniline tugipersonal, üks infospetsialist ja juhataja;
- VTS on praeguses asukohas detsembrist 2007. Kahekorruselise 1000-ruutmeetrisega kogupinnaga hoone arhitekt on Raul Kõllamaa. Hoone läks maksimaalselt 27 miljonit krooni, mis tuli riigieelarvest;
- Samade funktsioonidega keskus on varem asunud (alates aastast):
 - 1976 Береговая Радиолокационная Станция (БРЛС) Tallinna sadama territooriumil;
 - 1988 TOP-is ehk olümpia-purjespordikeskuses;
 - 2002 Hundipea sadamas;
 - 2008 Valgel tänaval.



Foto: PRIIT PÕIKLIK

Niisugust sõitu paadis ei saa kaugeltki ohutuks pidada

Väikelaevahooaeg tänavu varojane

Tänavune varajane ja juba suviseid ilmasid näidanud kevad tähendas ka varast navigatsioonihooaja algust väikelaevnikele. Veeteede Ameti väike- ja siseveelaevade osakonna inspektoreid võib kohata nii merel, sisevetel kui ka väikesadamates. Kõik, kel huvi ja vajadust, saavad kutsuda meie inspektoreid ka kohapeale nõu andma ja ohutu sõidu tõesid meelde tuleta. Selleks võib ühendust võtta meie inspektoritega **telefonil 620 5753** või **e-posti teel: vslo@vta.ee**.

Alljärgnevalt ka meeldetuletus, millega peab iga väikelaevnik arvestama enne merele või siseveetele minekut:

- veendu paadi ja varustuse korrasolekus
- jälgi ilmaolusid ning hinda realistlikult oma oskusi ja teadmisi
- seila kaine peaga ja kanna päästevesti
- arvesta teiste veeliiklejatega
- hoiu keskkonda
- võta alati kaasa kasutusvalmis sidevahend

Jälgige hoiatusi!

Suvised navigatsioonihooaja algus tähendab ka seda, et meie merealadel ja sisevetel toimub rohkesti üritusi, mis mõjutavad tavapärast laevaliiklust. Veeteede Amet palub liiklejal, nii neil kes osalevad üritustel kui ka nendesse

piirkondadesse sattuvatel sõitjatel, olla tavalisest tähelepanelikum. **Jooksvat infot leiab meie kodulehelt navigatsioonihoiatuste portaalist aadressil: <https://gis.vta.ee/navhoiatused/et.html>**

Palju õnne, kaugsõidukapten **Uno Laur!**

30. aprillil tähistas 90. sünnipäeva merekeele nõukoja auesimees kaugsõidukapten **Uno Laur**

Uno Laur lõpetas 1949. a Tallinna Merekooli esimese sõjajärgse lennu laevajuhina. Kaug sõidukapteniks sai ta Kaug-Idas ja sõitis seal 1959. aastani. Tagasi Eestis, töötas ta Eesti Mere-laevanduse laevadel ning hiljem mereinspektori ja juhenduskaptenina. Tema eestvedamisel moodustati 1973. a merendusterminoloogia komisjon, mida ta juhtis aastakümneid.

Kapten Uno Lauri on autasustatud Riigivapi III klassi teenetemärgiga ning 2016. aastal pälvis ta F. J. Wiedemanni keeleauhinna eesti merekeele kaitsmise, merendusterminoloogia arendamise, korraldamise ja levitamise eest.

Õnnitleme südamilikult juubilari ja soovime tugevat tervist edaspidiseks!



Foto: PRIIT PÕIKLIK

Kaug sõidukapten Uno Laur

Juubeliaastal renoveeritakse rekordarv tuletorne

Tekst: PRIIT PÖKLIK, LEO KÄÄRMANN Fotod: LEO KÄÄRMANN

Ühtekokku on Eestis 41 töötavat tuleorni, millest osa on arhitektuurimälestised ja enamus ka tuleornihuviliste matkajate lemmiksihtkohad. On hulk tulepaake, mis on samuti maamärgid turistidele ja vaatamisväärsused huvilistele.

Rahvusvahelise organisatsiooni IALA (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*) poolt välja valitud 100 tuleorni-arhitektuurimälestise nimekirjas on kuus tuleorni Eestist: Kõpu, Ruhnu, Tahkuna, Keri, Pakri ja Suurupi alumine tuleorn. Kõpu tuleorn on maailma kolme vanima seni järjekestvalt toimiva navigatsioonimärgi hulgas. Erakordne on ka Suurupi alumine tuleorn, sest see on (ehitati 1885. aastal) praegu Eesti ainuke töötav puittuleorn ja üks vähestest puidust tuleornidest maailmas, mis siiani töötab.



Vilsandi tuleorn



Põõsaspea tulepaak

Hetkel on muinsuskaitse all 16 tuleorni-kompleksi: Kõpu, Suurupi ülemine ja alumine, Keri, Tallinna ülemine ja alumine, Vilsandi, Mohni, Vormsi, Ristna, Tahkuna, Ruhnu, Pakri, Käsnu, Laidunina ja Kunda tuleorni varemed.

KUUS RENOVEERITAVAT TORNI AASTAS ON REKORD

Üldiselt on viimastel aastatel olnud riigil raha kas 2 tuleorni või 3 tulepaagi renoveerimiseks aastas, selleks on siis kulunud ca 300 000 eurot. Eelmisel aastal oli neid kolm: Sõru sihi alumine ja Emmaste sihi tulepaagid.

Sel aastal on plaanis alustada kuue tuleorni renoveerimist – nendeks on Kihnu, Vilsandi, Tallinna sihi alumine, Ruhnu ja Kaavi tuleorn ning Põõsaspea tulepaak. Eelarve selleks on 1,8 miljonit eurot.

Hea uudis on see, et sel suvel on küllastajatele esmakordselt avatud Sõrve tuleorn, sealse külustuskeskusega sõlmis Veeteede Amet rendilepingu. Lisaks on varem kokku lepitud, et püsivalt on hooajal ukсед valla Suurupi alumisel ajaloolisel puittuleornil.

Seega on 41 tuleornist suvel avatud 10: Suurupi ülemine ja alumine, Ristna, Kõpu, Tahkuna, Kihnu, Pakri, Ruhnu ja Vormsi ning Sõrve. Muide, üht tuleorni on inimestel veel võimalik küllastada – see on nimelt Madise kirik, mille tornis asuv tuli moodustab koos Madise alumise tulepaagiga sihi.

Kui küsida, miks ülejäänud 31 ukse ei avast, siis ei ole nende vastu ka väga huvi olnud ja mis olulisemgi, suuremas enamuses ei oleks see ehituslikult ja ohutust silmas pidades üldsegi võimalik.

MIS SELLE KUULSA KERI TULEORNIGA SIIS ON?

Teatavasti on Keri tuleorni kiviosa olnud juba aastaid lagunemisohtlikus seisus. Navigatsioonimärgina on see torn aga asendamatu. Küll on seda raudvitstega kindlustatud ja nii on ta õnneks ikka püsti püsinud.



Kihnu tuleorn

Sõrve tuleorn on sel suvel esmakordselt küllastajatele avatud



Tallinna alumine tuletorn



Ruhnu tuletorn



Kaavi tuletorn

Plaanides on Keri küll igal pool esikohal olnud, kuid kuna maksumus on üüratu (võiks arvestada ehitushindade tõusu juures ca 600 000 euroga), siis on teema senini ootel ja selle rahastamisotsuse peaks täiesti eraldi tegema. Enamasti hakkavad nii ametnikud kui poliitikud ikka selle summa peale kõvasti kukalt kratsima. Arusaadavalt on nii kaugel meres asuva torni renoveerimine ka üks keerukamaid ülesandeid.

Enamusele renoveeritavatest tuletornidest on plaanis teha täiemahuline uuenduskuur. Ehitustööde käigus tuleb tuletorn puhastada vanadest värvikihtidest nii seest kui väljast, teha tuletorni fassaad ilmastikukindlaks, uuesti värvida nii fassaad väljast kui ka sisepinnad (seinad, vaheplatvormid ja trepid). Rajatakse ka uus elektripaigaldis, remonditakse soklit ja vundamenti.

TALLINNA SIHI ALUMINE TULETORN SAAB KORDA

Tallinna sihi alumine tuletorn ehk teise nimega Tallinna Põhja tuletorn ehk nn Valge majakas asub Valgel tänaval, KUMU juurest treppidest üles minnes Lasnamäe paekindis serval. Inimestele ei paista see ehk puude vahelt esmalt väljagi, kuid Tallinna lähel liiklejatele on tegemist olulise navigatsioonimärgiga, sest moodustab koos Tallinna ülemise, Majaka tänaval asuva tuletorniga sihi.

Alumise puhul on tegemist kivihoonel asuva tornikiivriga, mille puitkonstruktsioon on kaetud plekiga. Algselt ehitati Tallinna sihi alumine tuletorn 1806. aastal, kuid praeguse väljanägemise sai see 1839.

Sellest suvest on Eestis külastajatele avatud 10 tuletorni, esmakordselt on ukсед lahti Sõrve tornis ja Suurupi alumises.

aastal ning on hiljem läbinud mitmeid uuenduskuure ja ümberehitamisi. Tallinna siht võimaldab põhja poolt Soome lahest ohutut sissesõitu Tallinna reidile ja seega hoiduda laevadel Tallinna lahe madalatest.

Torni roheline tuli paistab 6 meremiili ja valge 12 meremiili kaugusele. Torn on 18 meetrit kõrge, maapinna kõrgus torni all on 31 meetrit, seega on tuli 49 meetri kõrgusel veepinnast.

Tuletornidest saab põhjalikumalt lugeda Eesti Tuletorni Seltsi kodulehelt www.etts.ee ja ka Veeteede Ameti kodulehel www.vta.ee asuvast navigatsioonimärkide andmekogust.

Tasub teada!

Kõikidel remonti minevatel märkidel on leedlaternad, mis koosnevad 2 eraldi osast – need töötavad samaaegselt, kuid tõrke korral jääb teine pool alati töövõimeliseks. Kõik märgid on varustatud ka GPRS sidelahendusega, mille ülesandeks on võimalikust tõrkest raporteerimine.

Kihnu tuletorni on pärast remonti kavas paigaldada eraldi moodulitest koostatud täppissektorlatern (nagu juba on Vilsandil). Praegu on Kihnu tornis keskpaugutusega lihtsam sektorlatern.

Tallinna sihi alumise tuletorni laternasüsteem koosneb kolmest eraldi süsteemist: esiteks põhituli, mis koosneb omakorda kolmest laternast, teiseks roheline sektortuli ja kolmandaks laiendatud valge sektortuli. Torn moodustab sihi Tallinna ülemise tuletorniga ja kõik alumise torni laternad on seepärast sünkroniseeritud nii Tallinna ülemise tuletorniga kui ka omavahel.

Pöösaspea tulepaagil on tüüpiline leedringlatern, nagu enamikul tulepaakidel.



LAADIMISEST, lastimisest, lossimisest

Nii inimesi kui ka asju on ühest kohast teise veetud ja ümber paigutatud elusolendite liikumis- ja liigutamise võime tekkest peale. Erilise tähenduse on asjade liigutamine saanud inimeste juures, eriti kui asjadest sai inimsuhete arenemisel kaup. Kaubavedu koosneb mitmest erilisest liigutusest, mis saanud keeliti ka oma nimetuse, nagu ka kaup ise.

Tekst: ENN OJA, merekeele nõukoja liige. Fotod: TAURI ROOSIPUU

Järgnev on valikuline ülevaade eeskätt meil ja mujal Euroopas kasutatavatest mõistetest ning nende kujunemisest paljude sõnastike ja päritolusõnastike vahendusel. Viimastest toon siin ühe olulisemana välja Friedrich Kluge *Etymologische Wörterbuch der deutschen Sprache*.

Pealkirjas toodud laadimisele, lastimisele ja lossimisega tulevad lisaks kõne alla ka nendega seotud sugulussõnad last ja ballast.

LAADIMA

Iga kaubavedu algab veoki koormamisest ehk laadimisest. Seega on *laadimine* põhisõna ning ulatub sajandeid tagasi vananorra ja gooti keelde. Keeleteadlased peavad algvormiks gooti *hlaban* – laadima/koormama/laduma. Anglosaksi vaste on *hladan*, vananorra ja sellega suguluses olevas islandi keeles *hladan*. Aja jooksul algahõngus kadus ning sõna sai meile tuttavama kuju. Muide, häälikuline sarnasus on



Enn Oja

teadlastel lubanud oletada sugulust slaavi keeltega (*klada/klasti* – asetama/panema/laduma) ning tuletada ka indogermaani ühistüve **kla-*.

Põhjamere lõunarannikult teame alamsakslaste ja hollandlaste ürikutest juba ajasõna *laden*. Kaubavahetus andis samatüvelised sõnad ka taanlastele – *lade*, rootslastele – *lad-*

da ja meile – *laadima*. Inglismaale levis samuti *lade*, kuid selle tõrjus välja omatüveline *lode*, millest arenes *load*. Tüvi *lade* on meile tänagi tuttav põhiliselt kahe sõnana: *laden* – laaditud/lastitud ja *Bill of Lading* – lastikiri/konossement.

Muutüvelisi romaani ja teiste keelte vasteid vaatlen allpool eraldi.

LASTIMA

Laadimise kõrval teine sisuliselt eristamatu samasõna. Taas on tegemist germaani tüvega. Oletatakse, et tüve *last* aluseks on olnud ühisgermaani **hlabst-* või häälikuvaheldus tüvest *hlab-* [th/st]. Keeliti teame järg-

misi sõnu: saksa *belasten*, rootsi *lasta/belasta*, vananorra *lasta*, norra *laste*. Eestis joudis ta kujul *lastima* ja Soome *lastata*.

Inglise keeles tüvi *last* ajasõnas ei kinnistunudki, ainuvõimutseb *load*.

On püütud leida ka tähenduslikku erinevust laadimise ja lastimise vahel. Eesti merendusürikutes kasutatakse valdavalt lastimist ja lasti (ohtlik last, puistlast, vedellast, lastitank, lasti saaja, lasti saatja, lastiveoüksus, osalast, mahtlast, lastimiskava, lastiruumid, lastiluugid, lastimisseadmed, lastitööd, lastijäätmed).

Mereviki täpsustab, et lastimine hõlmab ka lasti paigutamist/stoovimist. Stoovimisele viitavad ka lastimise samasõnad taani ja rootsi keeles: *stuve* ja *stuva*, tundmatu pole ka inglise *stow*.

EKSS käsitleb laadimist millegi mujale ladumisenä, lastimist aga täpsustatult laeva laadimisena. Arvan, et nii peaks me neid kaht suuresti kattuvat ladumissõna ka kasutama – **üldiselt laadime, laeva ja kaubaga seoses lastime**. Vähemalt sisulist segadust nende kahe mõiste segajamine ei tohiks tekitada.

LOSSIMA

Meil ja mujal kasutatakse laadimisele/lastimisele vastupidise tegevuse väljendamiseks enamasti samu tüvesid, kuid täpsustavate määrsõnade või liidetega (*ära, eemale, välja*). Eesti *maha/välja laadima*, rootsi *aflasta/urlasta*, norra *avlaste*, taani *aflade*, hollandi *afladen/uitladen*, saksa *ausladen/entladen*.

Kuid meremeestel on mahalaadimise kohta oma vaste – **lossima**. Teatakse gooti tüve *laus* – tühi, samuti ajasõna *lausjan* – tühjendama/vabastama. Sellest on pärit ka saksa *los* – ära/eemale ja *-los* – ilma.

Meile jõudis *lossima* oletatavasti hansalaevadega Alam-Saksamaalt, *lossen* esineb nii alamsaksa kui ka hollandi keeles. Samatüvelised on ka taani ja norra *losse*, rootsi *lossa*, islandi *losa*. Ülemsaksa ehk tänases saksa keeles tunneme lossimist sisehääliku muutuse tulemusel kujul *löschen*, teise põhitähendusega kustutama/tühistama. Soome keeles esinevad omakeelne *purkaa* (*lasti*) ja laen *lossata*.

04.04.2016. „Keelesäutsus“ hoiatas Priit Põhjala mõttetu sõnaühendi eest, sest kasutades võõrama lossimise asemel nt *tühjaks lastimist*, siis tähendab see *tühjaks täitmist* või *täis tühjendamist*.

LAST

Vahel on vaieldud, kas enne oli ajasõna või nimisõna. Kuid seda eriti viimastel sajanditel, kui hakati vajadusest teadlikult looma uusi sõnu. Minnes tagasi tuhatkond aastat, kaldub vaekauss siiski nimisõna kasuks.

Algul mõeldi *lasti* all tavalist koorimat või raskust. Eks veetud lohistite ja ratasveokitega kaupa juba vanal ajal. Järgnes kaubavedu paatidel ja laevadel piki jõgesid ja üle järvede ja merede. Algtüveks loetakse juba tuttavat gooti *hlap-*, millest arenesid ajasõnad **laadima** ja **lastima**. On teada ka anglosaksi *hlæst* ja vanafriisi *hlest*. Ülemsaksa keeles sai varasemast *hlast*-ist hiljem *Last*. *Last* esineb samakujulisena ka teistes germaani keeltes, vahelduseks laadimisest tuletatud saksa *Ladung*, hollandi, taani ja norra *ladning*, rootsi *laddning*. Eesti keeles esinevad saksalikud *laadung* (üldkeeles) ja *last* (merekeeles), soome keeles *lasti*.

Last on minevikus olnud ka mahu- ja kaalumõõtühik. Keskmiselt oli lasti väärtuseks võetud 4000 naela ehk ligikaudu 2 tonni (sama teave esineb ka J. Ermi „Inglise-eesti meresõnastikus“), kuid paikkonniti ja kaubaliigiti on last kaalunud ka alla tonni ja üle 2 tonni (nt poolakatel 3840 liitrit). Mahumõõduna oli last 2 registerttonni ehk 5,66 m³.

BALLAST

„Mereleksikon“ ütleb: vajaliku püstuvuse ja trimmi saavutamiseks alaliselt või ajutiselt laevale paigutatud last. Muide, ML on pakunud ka eestilikkude sõnakuju **pallast**, mis aga valitsevas võõrsõnahulluses pole poolehoidu leidnud.



Puidugraanulite lossimine

Maal võidakse laadida maha ja tühjaks, laevalt lossitakse. Parem lossida kui tühjaks laadida või lastida.

Vajadus ballasti järele sai selgeks juba varases meresõidus. Publius Vergilius Maro (70...19) järgi kasutati Vana-Roomas ballastina liiva (*saburra*). 1540. aastast on teada *Schiffsand* – laevaliiv, 1625. aastast *lastsand* – lastiliiv. Hiljem on püsiballastina just purjelaevadel kasutatud põllukive, nt ka kunagisel Tallinna Merekooli õppelaeval „Vega“. Ajutise ballastina kasutatakse tänapäeval võimsate pumpade abil ümbritsevat vett.

Rootsi (aastast 1443) ja taani keeles esines *barlast* – tühilast (*bar+last*), hiljem levis tõenäoliselt alamsaksa ja hollandi eeskujul lihtsustatud häälduskuju *ballast* (r1 > ll), mis on valdav teisteski germaani keeltes. Isegi inglise keeles, kus suurt mõju on mõistete kujunemisele avaldanud romaani keeled.

Huvitav on muudest näidetest tõdeda, et taani *baglast* (*taga+last*) viitab lisakoormale paadi või väikese laeva ahtriosas. Taanlaste *dødvægt* tähendab aga surnud kaalu/koor-

Ümarpuidu laadimine

mat. Islandlaste *kjölfesta* (kiilukoorem) annab mõista, et lisakoorem asetati paadi/laeva põhja kiilu peale. Soomlastel on kasutusel pooleldi oma *painolasti* – raskuslast.

Võib lisada, et sama tüve kasutavad erandlikult ka romaani keeled: prantsuse *lest*, hispaania *lastre/balasto*, portugali *lastro/balastro* (merenduses on eelistatavamad lühemad vormid). Vaid itaalia *zavorra* on truuks jäänud ladina *saburra*-le.

Kasutavad ballasti ka muud keeled: vene *балласт*, poola *balast*, läti *balasts*, leedu *balāstas*. Kuid huvitavaid vasteid pakuvad ka inglise ja teised mittegermaani keeled.

Inglise keeles on lasti vasteks *cargo*, see on üle võetud juba romaani keeltest. Näited laadimisest: prantsuse *charger*, hispaania *cargar*, portugali *carregar*, itaalia *caricare*, ning jõuamegi ladina *carricare* juurde. Alguse on see tüvi saanud asjasõnast *carrus* – vanker/kaarik/ratasveok. Laaditi vankrile koorem ning *carricare* oligi sündinud. Lossimiseks kasutatakse laadimisele vastandavaid eesliiteid: inglise *discharge*, hispaania *descargar*, portugali *descarregar*, itaalia *scaricare*.

Laad- tüvi on omane ka poola keelele: *ładunek* – laadung/last, *ładować* – laadima, *wyladować* – lossima. Vene keeles on järgmised vasted: *last* – груз, *lastima* – грузить ja *lossima* – выгрузать/разгрузать.

Läti ja leedu keel kasutavad tüve *kraut*: *last* – krava ja *krovinyas*, *lastima* – kraut ja *krauti*, *lossima* – izkraut ja iskrauti.

Kindlasti on meremehed tuttavad ka mõistete, mis tulnud ladina sõnast *barca* – paat/laev. Neis romaani- ja ingliskeelsetes sõnades on põhisõnaks mitte tegevus (lastimine, lossimine), vaid laev, millele lisatakse suunavad eesliited (en- sisse/peale, *dis-/des-* maha/ära): **lastima** – prantsuse *embarquer*, portugali *embarcar*, itaalia *imbarcare*; **lossima** – prantsuse *débarquer*, hispaania ja portugali *desembarcar*, itaalia *sbarcare*, inglise *disembark*. Selguse mõttes lisan, et neid sõnu kasutatakse nüüd põhiliselt inimeste laevale ja laevalt liikumise väljendamiseks.

Seega on eesti laadimis- ja lastimissõnad pärit germaani keeltest ning taas peamiselt alamsaksa ja hollandi keelest. Samuti võiks meremehed tunda *laadimise* ja *lastimise* vahet.

Veeteede Ameti RINGKIRJAD

RINGKIRI 22.03.2018 nr 5-1-7/724

Tulenevalt meresõiduohutuse seaduse § 95 lõikest 8 annab Veeteede Amet selgituse IMO konventsioonides SOLAS 74 koos viimaste täiendustega, MARPOL 73/78 koos lisade ja viimaste täiendustega sätestatud keelekasutuse kohta Eesti riigilippu kandvatel laevadel. Samu põhimõtteid keelekasutuse kohta rakendatakse ka mitte-konventsionaalsetele laevadele ja laevadele, mis sõidavad ainult kohalikus rannasõidus:

1. **Laeva töökeel** (SOLAS 2012 Muudatus/Peatükk V/Reegel 14.3) – keel, mida kasutatakse ohutust puudutavate käskluste ja juhiste andmisel ning nende täitmistest raporteerimisel. Igas logiraamatus peab olema sissekanne kehtestatud laeva töökeele kohta.
2. **Laevavigastuste kontrolli plaan** ja laevavigastuste kontrolli brošüürid juhtkonnale (SOLAS 1974/Peatükk II-1/Reegel 20) – laeva juhtkonnale arusaadavas keeles ja inglise keeles.
3. **Laeva treeningjuhendid** ((SOLAS 2012 Muudatus/Peatükk II-2/Reegel 15.2.3 ja SOLAS 2006 Muudatus/Peatükk III/Reegel 35) ja Tuleohutuse operatiivsed brošüürid (SOLAS 2008 Muudatus/Peatükk II-2/Reegel 16.2)) - laeva töökeeles.
4. **Laeva tulekaitse plaan** (SOLAS 2012 Muudatus/Peatükk II-2/Reegel 15.2.4) – laeva töökeeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.
5. **Reisijatele suunatud ohutusjuhendid** (SOLAS 1996-1998 Muudatus/Peatükk III/Reegel 8.4) – eesti ja inglise keeles ning regulaarreise sooritavatel reisilaevadel lisaks külastatavate sadamate riigikeeltes.
6. **Laeva häireplaan ja instruksioonid** meeskonnaliikmetele avariisituatsiooni-

deks (SOLAS 1996-1998 Muudatus/Peatükk III/Reegel 37 ja 8.2) – laeva töökeeles; rahvusvahelisi reise sooritaval reisilaeval lisaks inglise keeles.

7. **Päästevahendite ja nende veeskamisseadmete kasutamishandkirjad** (SOLAS 1996-1998 Muudatus/Peatükk III/Reegel 9) – laeva töökeeles.
8. **Päästevahendite ja nende veeskamisseadmete hooldusjuhendid** (SOLAS 1996-1998 Muudatus/Peatükk III/ Reegel 36) - laeva juhtkonnale arusaadavas keeles.
9. **Kaptenite otsusetegemise abisüsteem** toimetulekuks hädaolukordades reisilaevadel (SOLAS 1996-1998 Muudatus/Peatükk III/Reegel 29) - laeva töökeeles.
10. **Püstuvuse informatsioon** (SOLAS 1988 Muudatus/Peatükk II-1/Reegel 22.1) ja Vigastatud laeva püstuvus (SOLAS 1974/Peatükk II-1/Reegel 7 (g)) – rahvusvahelisi reise sooritaval laeval juhtkonnale arusaadavas keeles ja inglise keeles; kohaliku rannasõidu laevaldel eesti keeles või muus laeva juhtkonnale arusaadavas keeles.
11. **Laevapõhised plaanid ja tegevuskavad** inimeste veest päästmiseks (SOLAS 2012 Muudatus/Peatükk III/Reegel 17-1) - laeva töökeeles.

12. **Avariiolukordades pukseerimise tegevuskava** (SOLAS 2008 Muudatus/Peatükk II- 1/Reegel 3-4.2) - laeva töökeeles.

13. **Lasti kinnitamishandkirjad** (SOLAS 2001-2003 Muudatus/Peatükk VI/Reegel 5.6) – laeva juhtkonnale arusaadavas keeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.

14. **Laeva konstruktsioonide juurdepääsu juhend** (SOLAS 2005 Muudatus/Peatükk II- 1/Reegel 3-6.4) - laeva juhtkonnale arusaadavas keeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.

15. **Naftaraamat, Osa I – Masinaruumiga seotud toimingud** (MARPOL 2009 Muudatus/Lisa I/Reegel 17); Naftaraamat, Osa II – Lasti ja ballastiga seotud toimingud (MARPOL 2004 Muudatus/Lisa I/Reegel 36); ja Prügiraamat (MARPOL 2016 muudatus/Lisa V/Reegel 10.3) - rahvusvahelisi reise sooritaval laeval inglise keeles; kohaliku rannasõidu laevaldel töökeeles.

16. **Laeva erakorraliste abinõude plaan naftareostuse puhuks** (SOPEP) (MARPOL 2004 Muudatus/Lisa I/Reegel 37) ja Laeva erakorraliste abinõude plaan kahjulike vedelainete põhjustatud mere-reostuse puhuks (MARPOL 2004 Muudatus/Lisa II/Reegel 17) – laeva töökeeles või muus laeva juhtkonnale arusaadavas keeles.

17. **Prügi käsitlemise plaan** (MARPOL 2016 Muudatus/Lisa V/Reegel 10.2) – laeva töökeeles.

18. **Prügiireostuse vältimist käsitlevad plakatid** (MARPOL 2016 Muudatus/Lisa V/Reegel 10.1) – laeva töökeeles ja rahvusvahelisi reise sooritaval laeval lisaks inglise keeles.

RINGKIRI 28.03.2018 nr 5-1-7/770 Ujuvdokkide vahiteenistus laevaremondiettevõtetele ja reederitele

Eesmärgiga kindlustada ujuvdokkide ja neis asuvate laevade ohutus Eesti Vabariigi laevaremondiettevõtetes, juhivad Veeteede Amet tähelepanu alljärgnevatele nõuetele vahiteenistuse organiseerimiseks ujuvdokkidel:

- 1. Tulenevalt MSOS § 30 (1)** peab ujuvdokil olema korraldatud vahiteenistus. Kui ujuvdokis asub laev, peab vahiteenistus kindlustama MKM 24. mai 2013. a määruse nr 34 „Laeva vahiteenistuse kord“ § 29 (2) täitmise.
- 2. Kui ujuvdokis ei ole laeva**, võib vahiteenistus olla pideva valve vormis, mis peab

kindlustama ujuvdoki ohutuse. Mitme tüüja ja kõrvuti paikneva ujuvdoki korral võib see valve hõlmata üheaegselt mitut ujuvdokki.

- 3. Reederi poolt määratud vahi- ja valve-teenistuse koosseis** peab olema küllaldane esmaste meetmete kasutuselevõtuks hädaolukorras.

RINGKIRI 02.05.2018 nr 5-1-7/1134 Kohustuslik laevaettekannete süsteem Soome lahes

Vastavalt IMO resolutsioonile MSC.139 (76) ja ringkirjale MSC.SN/Circ. 225 jõustus 1. juulist 2004. a Soome lahe rahvusvahelistes vetes kohustuslik laevaettekannete süsteem (GOFREP – Gulf of Finland Reporting system).

Vastavalt Veeteede Ameti ja Soome Me-

readministratsiooni vahelisele kokkuleppele võidakse kindla sõiduplaani alusel Tallinn – Helsingi vahel kurseerivatele parv- ja kiirlaevadele teha erikokkulepe ettekannete osas iga laeva kohta eraldi. Laevu, mis on suutelised pidevalt jälgima (mitte kasutades *dual watch* 'i) ULL kanaleid 16, 60 ja 61, võidakse vabastada nõudest teha ettekandeid GOFREP keskustele, sest vastavuses IMO nõuetega peab minimaliseerima ettekannete arvu. Võib juhtuda, et vabastuse saamiseks on vajalik ULL lisaraadiojaama paigaldamine. Soome Mereadministratsioonilt saadud vabastus on kehtiv ka Eestis ja vastupidi. Taotlus kohustuslikest laevaettekannetest vabastamise kohta saata aadressile ljo@vta.ee. Tunnistan kehtetuks 10.06.04 ringkirja nr 5-1-19/1648.

MAREK RAUK

meresõiduohutuse teenistuse juhataja - peadirektori asetäitja

Veeteede Ametisse saabunud IMO RINGKIRJAD

- 1. MSC.1/Circ.1563/Corr.1 (9.04.2018)** – Carriage of dangerous goods the international maritime dangerous goods (IMDG) code (contact information for the designated national competent authority corrigendum);
- 2. MSC.1/Circ.1574/Corr.1 (20.03.2018)** – Interim guidelines for use of fibre reinforced plastic (FRP) elements within ship structures: fire safety issues (corrigendum);
- 3. MSC.4/Circ.258 (16.04.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (annual report – 2017);
- 4. MSC.4/Circ.259 (27.02.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during January 2018. 28 cases were reported in January);
- 5. MSC.4/Circ.260 (27.04.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during February 2018. 25 cases were reported in February);
- 6. MSC.4/Circ.261 (27.04.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during March 2018. 14 cases were reported in March);
- 7. MSC.4/Circ.262 (14.05.2018)** – Reports on acts of piracy and armed robbery against ships (issued monthly – acts reported during April 2018. 15 cases were reported in April);
- 8. MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.2 (09.04.2018)** – Revised guidelines for formal safety assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process;
- 9. MEPC.1/Circ.834/Rev.1 (1.03.2018)** – Consolidated guidance for port reception facility providers and users;
- 10. MEPC.1/Circ.874/Corr.1 (21.02.2018)** – Summary reports and analysis of mandatory reports under MARPOL for the period 2011 to 2016 (corrigendum ANNEX 2);
- 11. MEPC.1/Circ.875 (26.04.2018)** – Guidance on best practice for fuel oil purchasers/users for assuring the quality of fuel oil used on board ships;
- 12. MEPC.1/Circ.876 (16.04.2018)** – Sample format for the confirmation of compliance, early submission of the SEEMP PART II on the ship fuel oil consumption data collection plan and its timely verification pursuant to regulation 5.4.5 of MARPOL ANNEX VI;
- 13. IMSO.1/CIRC.98 (9.03.2018)** – Convention on the international mobile satellite organization, 1976 (accession by Bolivia);
- 14. AFS.1/Circ.69 (3.05.2018)** – International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (accession by Saudi Arabia);
- 15. BWM.1/Circ.52 (17.04.2018)** – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (accession by Estonia);
- 16. BWM.1/Circ.53 (30.04.2018)** – International convention for the control and management of ships' ballast water

and sediments, 2004 (accession by Bulgaria);

- 17. BWM.2/Circ.33/Rev.1** (10.05.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (guidance on scaling of ballast water management systems);
- 18. BWM.2/Circ.43/Rev.1** (10.05.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (guidance for administrations on the type approval process for ballast water management systems);
- 19. BWM.2/Circ.53** (16.07.2014) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (thirtieth 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 8 to 12 December 2014 at IMO Headquarters);
- 20. BWM.2/Circ.66** (20.04.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (unified interpretation of Appendix I (form of the International Ballast Water Management Certificate) of the BWM Convention);
- 21. BWM.2/Circ.67** (20.04.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (data gathering and analysis plan for the experience-building phase associated with the BWM Convention);
- 22. BUNKERS.1/Circ.80** (2.02.2018) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001;
- 23. CT/AGR2012.1/Circ.9** (5.03.2018) – 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 France);
- 24. CT/AGR2012.1/Circ.10** (10.05.2018) – 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 Belgium);

- 25. FAL.1/Circ.112** (11.04.2018) – Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended (accession by the United Arab Emirates);
- 26. FAL.1/Circ.113** (16.05.2018) – Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965, as amended (accession by Saudi Arabia);
- 27. FAL.7/Circ.1/Corr.1** (14.05.2018) – Unified interpretation of appendix 3 to the FAL convention (corrigendum);
- 28. HNS.2/Circ.2** (23.04.2018) – Protocol of 2010 to the international convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996 (ratification by Canada and Turkey);
- 29. LLMC.3/Circ.49** (1.02.2018) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (accession by Comoros);
- 30. LLMC.3/CIRC.50** (6.03.2018) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (reservation by Denmark);
- 31. LLMC.1/Circ.60** (11.04.2018) – Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (accession by Saudi Arabia);
- 32. LLMC.3/Circ.51** (11.04.2018) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (accession by Saudi Arabia);
- 33. PMP.1/Circ.215** (6.02.2018) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto;
- 34. PMP.1/Circ.216** (9.02.2018) – International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto (2015 amendments to the annex of the protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (amendments to MARPOL Annexes I, II, IV and V to make the use of the environment-related provisions of the Polar Code mandatory) (resolution MEPC.265(68)));
- 35. PMP.7/CIRC.67** (14.05.2018) – 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 Monaco);

- 36. SLS.12/Circ.152** (9.02.2018) – International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (2014 amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (new chapter XIV) (amendments to make the use of the safety-related provisions of the Polar Code mandatory) (resolution MSC.386(94)));
- 37. STCW-F.1/Circ.17** (27.02.2018) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995;
- 38. STCW-F.1/Circ.18** (10.05.2018) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995 (accession by Belgium);
- 39. SUA.3/Circ.40** (26.02.2018) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation;
- 40. SUA.3/Circ.42** (14.05.2018) – Protocol of 2005 to the convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (notification by France);
- 41. SUA.4/Circ.34** (26.02.2018) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf;
- 42. SUA.4/Circ.35** (9.05.2018) – Protocol of 2005 to the protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf (approval by France);
- 43. TM.2/Circ.152** (8.05.2018) – International convention on tonnage measurement of ships, 1969 (accession by Bosnia and Herzegovina).

IMO RINGKIRJADEGA ON VÕIMALIK TUTVUDA IMO KODULEHEL:

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

VARSTI ILMUVAD IMO VÄLJAANDED:

<http://www.imo.org/Publications/Pages/FutureTitles.aspx>

IMO VÄLJAANDEID ON VÕIMALIK SOETADA SIIT:

https://shop.imo.org/b2c_shop/b2c/init.do



„Mare“ roolikambri
uksel on kapten
Vello Mäss.
Foto: Edgar Pahhomov

Uurimislaeva „Mare“ aastapäeva tähistab postmark

Aprilli algul ilmus postmark, et tähistada 50 aasta möödumist Eesti Meremuuseumi uurimislaeva „Mare“ ehitusest.

Margiga koos ilmus esimese päeva ümbrik ja postkaart (maksimumkaart). Komplekti on kujundanud meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz.

„Margi ilmumine just nüüd on märgilise tähendusega, kuna „Mare“ läheb sel kevadel vastu oma viimasele hooajale merel,“ ütles meremuuseumi direktor Urmas Dresen.

„Sügisel leiab „Mare“ endale koha teiste muuseumilaevade hulgas kail ning jääb avatuks kõigile huvilistele“.

1968. aastal Nõukogude Liidus kalatraaleriks ehitatud mootorlaev „Mare“ esindab aastat 1983 meremuuseumi näitusel „100 aastat kiilu all. Eesti lugu laevades 1918–2018“. Just siis alustas „Mare“ tööd mere-

muuseumi uurimislaevana.

„Mare“ kapten on allveearheoloog Vello Mäss, kelle juhtimisel avastatud tuntumad laevavrakid on soomuslaev „Russalka“, reisilaev „Vironia“, tulelaev „Hiiumadal“, jäämurdja „Pjotr Veliki“, mootorpurjelaev „Jaen Teär“ jpt.

Kokku on „Mare“ tehtud töö tulemusena koostatud vrakiregister, milles on üle 1000 uppunud laeva, lennuki, ajaloolise ankruga ja eestlaetava suurtüki. 🇪🇪



Laevanduse aastaraamat 2018

Enn Kreem

Meri on Eesti elu sama loomulik osa nagu maagi. Eesti Vabariigi saja aasta jooksul on meie merendus läbi elanud orkaane ja tapvaid laineid. Seda võiks kirjeldada lipuvärvidega: sinine – laevanduse areng ja kaunis silmapiir oma riigi esimestel kümnenditel, must – sõda, eksiil, okupatsioon, muutus-

te ajad, valge – uued võimalused ja teed maailmameredele. „Laevanduse aastaraamat 2018“ tehakse neist aegadest lühiülevaade.

Loomulikult on raamatus ka tänapäeva laevanduse probleeme, alates keskkonnakaitsest ja lõpetades merendussektori küberturvalisusega. Ja nagu alati, on aastaraamat mälestusi endisest aegadest ja noorpõlveseiklustest. 🇪🇪



Plaani kohaselt hiljemalt 2020. aastaks valmiv Käsnu Majaka sadam.

 **TTÜ**
EESTI MEREAKADEEMIA
Tuleviku lainelööjad!

**Tule
uuenenud
merenduse
magistri-
õppesse!**

Vaata lisa:
ttu.ee/merendus

