

NR 4 2018 (302)

MEEREMÄES

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEEDE AMETI
TEATAJA



NR 4/4 (113) 2018

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

TAL TECH

EESTI MEREAKADEEMIA



TALLINNA  SADAM
Heade sõnumite sadam



SILPORT
Port of Sillamäe



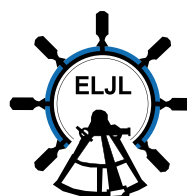
Saaremaa vald



SRC

Marine
Offshore
Industry

www.src.ee



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT
Association Of Estonian Deck Officers

MEREMEEZ

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

AJAKIRJA VÄLJAANDJA:

Eesti Mereakadeemia
Address: Kopli 101, Tallinn 11712
Trükikoda: AS Spin Press

Kaanefoto: „Botnica“ Eesti lipp polaarjoonetaguses sinises jääs.
Foto autor: Siim Sökk

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@taltech.ee)
Kujundaja: p²

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee

🏠 www.ttu.ee/mereakadeemia/meremees/

f www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Eesti lipp polaarjoone taga	4
Merenduskonverentsil arutleti merendusprobleemide üle	8
Poliitikud meremeeste ees	9
Aasta mereharija	10
Oma ajast ees	11
Kapten Uno Lauri Merekultuuri Sihtasutusest	12
Uutmoodi sisseastumiskatsetest	14
Soome lootsikaatri uppumisest	16
Reostustõrjelaev „Raju“ – esimene akutoitel laev Eestis	18
Tallink tellib uue laeva Raumast	19
Viking Line tellis laeva Hiinast	19
Meresõprus Pihkvalannaga	20
100 aastat Vabadussõja algusest merel	21
100 sõlme	21
Mootorpurjelaeva „Juhan“ lugu	22
Ruudi, kadunud meremees	24
Uno Laur	26
Meenutusi ja kilde	27
Merendusuudised	28
Laevandusuudiseid välismaalt	30
Mait Põllu	30
Veeteede Ameti Teataja	31-46
IMO ringkirjad	46
Eesti Gaas tellis punkrilaeva	47
Hüvasti, „Kati“!	47
Sõna, mida pole olemas	48

LEVITAMINE

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

Ajakirju on võimalik lugeda TASUTA veebis:
www.issuu.com/ajakirimeremees

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 €.

Eesti lipp polaarjoone t

Madli Vitismann

Esimeselt reisilt Kanada Arktikasse tagasi jõudnud „Botnica“ kapten **Siim Sokk** räägib järgmises Meremehe numbris polaarjäast ja meie jäämurdja võimekusest, aga seekord laiemalt tööst maagilaevade abistamisel ja muudest merendusmõtetest.

Loodeväila äärel

Kanada Arktika suurust vaadates oli teie tööpiirkond sellest väike nurgake. Kui palju sääraseid laevu seal ringi sõidab?

Vähe. Kogu see ala on väga väheasustatud ja laevatatav ainult suviti.

Kas Loodeväilal Kirdeväila tulevikku ei ole?

Miks mitte? Suveperioodil oleks kindlasti. Kuid Kanada enda jäämurdelaevastik on nii vananenud, et osa saadetakse uuendusse ja teised lammutusse.

Nad otsisidki asenduslaevu ja ostsid ära kolm rootslaste Viking Supply laeva. Need ei ole päris konventsionaalsed jäämurdjad, pigem mitmeotstarbelised. Nende multifunktsionaalsus erineb meie omast, need on pigem ankruskäitluslaevad.

See ala on meeletult suur ja näiteks kaubaveo tulevikuks on olud niivõrd keerulised ja nõuded laevadele suured. Niisuguseid laevu on vähe, pealegi on see Kanada sise-meri. Eks potentsiaali on kindlasti, aga oleneb ka suvest – mõnel suvel ei saagi täiesti jäävabaks.

On kohti, kust ei saagi ilma jäämurdjata läbi. Neil oleks ideaalne ära kasutada meie kohalolekut suvel, pidi olema pigem poliitiline otsus, kas seda teha.

Maak on üldjuhul odav kaup, kas seda tasub nii kallilt vedada?

Ma ei tea. Sealne pidi olema väga hinnatud, hästi puhas rauamaak. Maa magnetpoolus asub ka seal kandis.

Kanadas on see piirkond üsna asustamata, vaid üksikuid koha-

nimesid paistab kaardil ja siis on jälle tükk tühja maad, samuti Baffini saarel.

Seal ongi hulk tühja maad ja siis üksik kogukond – *community*. Näiteks suviti ja kevadel-sügisel, kui jääolud on leebemad, siis on enam-vähem kõik Kanada jäämurdjad mitmesugustesse teadusprojektidesse kaasatud. See on asi, milles võiks ka meid kasutada. Seal on hästi palju teadusprojekte, see ala on suur ja seal on meeletult uurida. Kasvõi näiteks põhja kaardistada, mis on Arktikas väga probleemne teema, aga selleks pole lihtsalt laevu.

Puudulik kaardistus oli näiteks meiegi igapäevasel laevateel Eclipse'i väinas – ega me väga ühele või teisele poole ei läinud. Tõmbasin kaardile punased jooned, et ka tüürimehed ei läheks. Sügavused on küll üle tuhande meetri – kalju vee kohal on 1000 m kõrge ja samapalju on vee all, aga kaart selle kohta põhines 1984. a mõõdistustel.

Paraku võis see olla nii, et siit mõõdeti sügavust ja järgmist sügavust mõõdeti kolm miili eemal – aga mis seal vahepeal on? Keegi ei garanteeri, et seal midagi ei ole. Kaldal läheduses ja seal, kus ei ole nagu sõidetud, sinna ei tasu minna. Ei tasu usaldada.

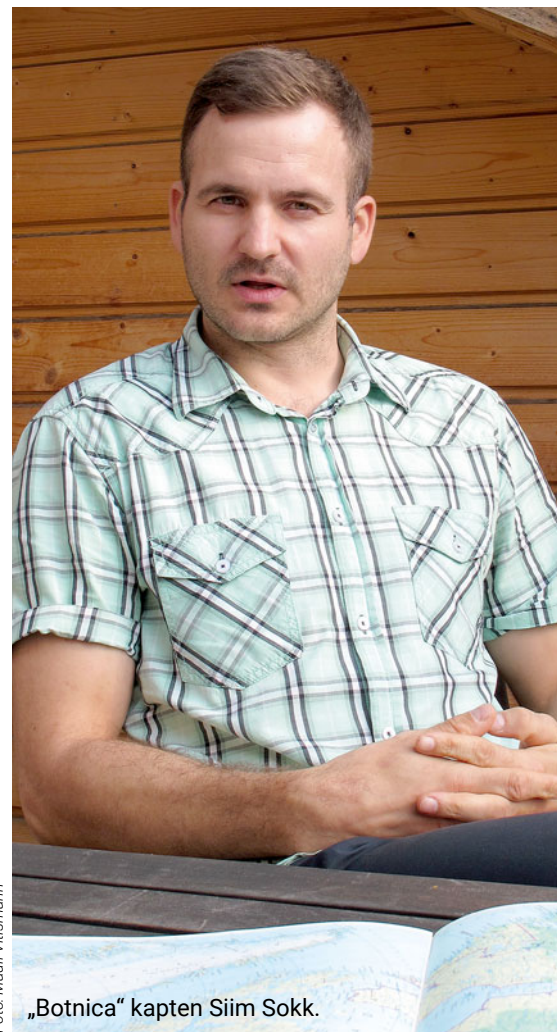
Tsivilisatsiooni äärel

Rääkige oma linnakesest ka.

Seda me nägime ainult korra, kui käisime seal lähedal, seal pole kaikohtagi. Binokliga vaatasime, aga ega seal midagi n-ö arhitektuurilist ole. Selle nimi on Pond Inlet: madalad majakesed, olematu tänav, ei midagi linlikku.

Kirik ja kõrts ja ...

Vaat kõrtsiga on omaette lugu. Inuitidel nagu paljudel teistelgi põlisrahvastel on geneetiline probleem alkoholi talumisel ja seetõttu on alkoholimüük väga limiteeritud. Kui nad meile laeva tulid – meil on niigi alkoholi nulltolerants –, siis hoiatati, et neil niisugune probleem on ja alkohol peab neile kättesaamatu



„Botnica“ kapten Siim Sokk.

olema. Igaks juhuks korjasime isegi alkoholi sisaldavad kätepuhastusdoosid juurest ära.

Kui kuhugi polnud kaldale minna ega mingit varustajat, siis teil pidi kõik laevas kaasas olema nagu ekspeditsioonil.

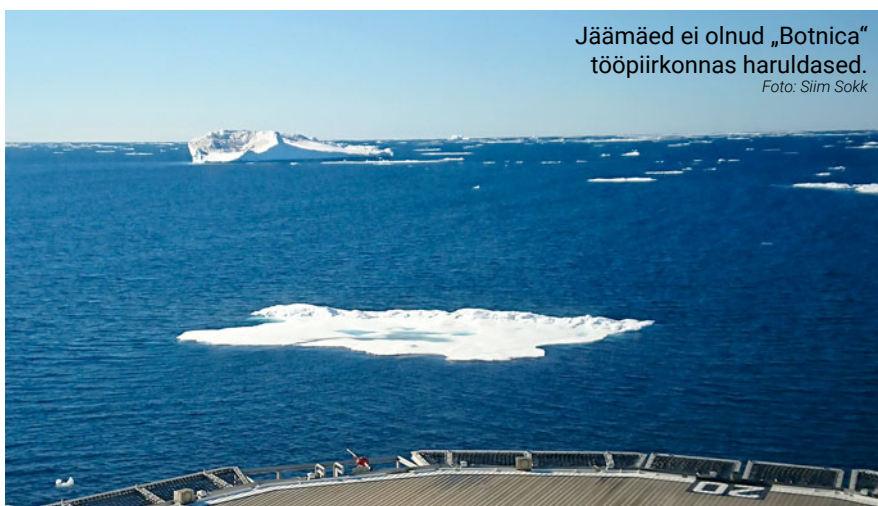
Absoluutselt kõik oli kodust. Olime ju kõigest kaks kuud, laeval on suured laoruumid. Ainult kütust saime juurde, see oligi nii arvestatud. Ühel tankeril, mis tõi kütust kaevandusele ja kohalikule kogukonnale, oli ka meie jaoks kütus olemas. Kütusetankid võiksid 1000 m³ rohkem mahutada, kui Loodeväila ekspeditsioone teha.

Kas seal kasutasite satelliitidet?

Jah. Aga laiuskraadi tõttu – tollal, kui Kara meres olime – olid satelliidid kõik väga horisondi lähedal. Eclipse'i väinas töötasid paremi-



Eksootilised vaated „Botnica“ sillatiivalt. Foto: Siim Sokk



Jäämäed ei olnud „Botnica“ tööpiirkonnas haruldased. Foto: Siim Sokk

ni, aga probleemiks osutusid mäed meie kõrval. Kui satelliidid on madalal horisondi kohal, siis mäed ikkagi blokeerisid signaali. Juhtus, et isegi igapäevased testkõned ei läinud läbi. Internetiühendus oli katkendlik ja aeglane. Telerid lõpetasid töö poole ookeani peal.

Pärast reisi pandi laevale Soomes väljatöötatud uus jääteabesüsteem, eks näis, kuidas see ookeanil ja sealsetes ekstreemoludes aitab. Sellesse tulevad jääkaardid ja satelliidifotod, aga need satelliidifotod on paraku mõnikord päev vanad ja nendega pole midagi teha. Meil oleks vaja drooni, et saaksime näiteks paar miili ettepoole saata ja näha, mis eespool on. Sel võiks olla infrapuna- ja soojuskaamera, et näeks jääd ka läbi udu. Termokaameraga seadmed pidid olema jää tuvastamisel väga head, töötavad vist vee ja jää

temperatuuri erinevusi arvestades. Niisuguseid süsteeme saaks tänapäeval drooni peale panna.

Kanada jäämurdjatel on oma kopter pardal, aga väga kallis on neli kuud kopterimeeskonda pardal pidada. Kopter on selleks tõhus, et kui on vaja näha, mis ees on, saab kopteri välja saata ja ongi kogu teave olemas.

Appi kutsuda seal kedagi ei olegi, kas kopter siiski oli?

Milne Inletis – kaevanduses – oli jah kopter. Appi saab kutsuda, aga millal nad ükskord kohale jõuavad?

Et polaaraladel käib järjest rohkem laevu, siis kehtestati uus nõue, et kõigil ohvitseridel peab olema polaarvete koolitus, lisaks *Polar Code*, millele laev peab vastama. Sõltuvalt tööpiirkonnast tuleb võtta päästevarusus, millega häda korral jää peale jääda. Kurioosne nüanss

on, et kui laev maha jätta ja jää peal peab ellu jääma, siis on kõige suurem oht jääkarud. Kuidas nende vastu saada, kui tsiiviillaevas ei tohi relvi olla?

Sellele küsimusele pole seni vastatud, aga need reeglid on ka väga uued. Viskasime isekeskis nalja, et selleks juhtumiks ohverdame kõige tusedama, ehk jätab karu siis teised rahule. Nimetusegi mõtlesime välja: *polar bear designated person*. Kui kunagi telesaade tehtaks maailma ohtlikematest ametitest, siis mahuks ta kindlasti TOP 10-sse.

Kanada Arktika on asustamata küll, aga kas sõjavägi seda valvab?

Baase on, aga mitte väga palju, pigem teadusasutusi või uurimisjaamu. Võib-olla on militaar- ja tsiiviilkaasutus mõnel määral kombineeritud.

Kuidas sel taustal tundub Kirdeväila militariseerimine?

Seal on ilmselge Venemaa enda enda huvi kõik oma kontrolli all hoida. Nad näevad potentsiaali, et tuleviku laevateed hakkavad sealtkaudu minema.

Kas arvate, et Eesti peaks olema Arktika Nõukogus vaatlejana esindatud?

Vaatlejana jah.

Kas Eestil võiks sealkandis teadushuvisid olla?

Kindlasti. Meie teadlased on käinud ju nii Arktikas kui ka Antarktikas – nõunikuna ja teaduslikul eesmärgil – kindlasti.

Väärt maak

Kas te niisugust võimalust näete, et kui Kirdeväil väga militariiseerituks muutub, siis hakkabki maailmakaubandus Loodeväila kaudu käima?

Seda on praegu raske öelda, jääolud on seal rasked. See aeg, kui seal on jäävaba või enam-vähem jäävaba, on niivõrd lühike. Muidugi oleks potentsiaali sellel, et laevad, mis rauamaaki välja veavad, võiksid Jaapanisse minna – see võiks loogiline olla. Aga ka suveperioodil on

vastutust võtta, kardavad kõike seda, mis võib järgneda, kui ei käitu täpselt nii, nagu kirjas. See on paratamatus. Selles mõttes meeldis mulle sealne töö väga.

Logiraamat ikka oli?

Loomulikult, ega me ole mingid piraadid! Ikka täidame kõiki reegleid. Aga lihtsalt vabadus mõelda ja otsustada – mõtlevale inimesele peaks see nagu elementaarne olema – on tänapäeval ära võetud.

Kaptenile on õnneks jäetud ikkagi päris suur n-ö mänguruum, aga nooremate ohvitseride otsustusruum piiratakse ära kohe algusest peale. Kui aastast aastasse niimoodi töötada, siis ei julgegi lõpuks mingeid otsuseid ise vastu võtta.

Nooremad tüürimehed ütlevad, et bürokraatia on peaasi, laeva õnnestub juhtida alles pärast seda.

Jah, nüüd ongi nii. Kõige olulisem on see, mis paberil kirjas. Paberit on muidugi ka vaja, kui seda õigesti kasutada: sellega saab kaitsta oma huve või õigustada oma käitumist. See tasakaal tuleb muidugi leida.

Tavaelus on nii, et asjad toimivad, nagu kokku lepitud – kes mida teeb. Mis lepingus kirjas, seda läheb vaja alles siis, kui käes on kriis.

Tänapäeva meremeeste tase – see kontingent, kes meredel sõidab – on selline, et ega saagi muudmoodi, kui peavadki olema ranged paberipiirid. Sest see üks osa rikub ka teiste jaoks asja ära. Ei saa ju vahet teha, et sina oled taibukas, sa ära neid protseduure vaata. Kui on kehtestatud protseduurid või reeglid ühtedele, siis need kehtivad kõigile.

Näitena võib tuua tänapäeva lennujaamade turvanõuded: 99,99% inimestest on ausad ja korralikud, aga see üks pisikene promill, kes tahab sooritada pahategusid, selle all kannatame kõik.

Te lennukiga sõita ei saanudki, läksite ja tulite laevaga.

Vahepeal tekkis plaan, et jätame laeva St. Johnsi ja seal on meeskonna vahetus, aga kuna juba eelnevalt oli plaanitud, et tuleme Eestisse, siis jäi vana plaan kehtima. Plaani järgi oleksime pidanud Eestis seisma pea kuu aega, aga Kanadas viibis jäämi-

nek ja seetõttu hooaja algus. Tänu sellele nihkus kõik edasi. Eks järgmisel aastal kindlasti kas seisame St. Johnsis või parem oleks, kui saaksime Loodeväila vedu või teha seal mingeid teadusprojekte. Kuna see oli esimene projekt seal, siis on arusaadav, et seekord niimoodi läks.

Kas laeva teine reis lõpeb selleks ajaks, kui peate hakkama ootama, kas Eestisse tuleb jää?

Novembris jõuab laev tagasi. Siis jääb ligi kaks kuud, võib-olla saame selle ajaga mingi offshore-töö. Kontoris meile seda otsitakse.

Mida laevapere vahist vabal ajal teigi?

Meie õnneks on me laev mugav ja Soomes soome meeskonnale hästi ehitatud. Meil on jõusaal, saun, igaühel omaette kajut duširuumiga. Elamiseks on „Botnica“ väga mugav.

Kas kokad olid head?

Jah, meil oli lisaks eesti kokale ka üks Kanada kokk. Hea toit on alati väga tähtis.

Oma laevast kaugemale

Teie laevaregistri teemal kaitsitud magistriltööst pole veel kümnet aastatki. Kas olete seda teemat ka hiljem jälginud?

Kergelt olen. Näen, et sellele püütakse elu sisse puhuda, aga mul ei ole ausalt öeldes enam mingit usku sellesse. Mu usk kadus – 2009. a, kui seda tegin, võib-olla lootsin liiga palju – siis, kui see magistriltöö väga hea vastuvõtu osaliseks sai. Tarmo Kõuts, kes oli tol ajal Riigikogus, viis selle ka sealsesse komisjoni ja tundsin, et kõik on väga huvitatud ja saamegi äkki asja liikuma panna.

Käisin ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis mingitel koosolekutel ja siis jõudis reaalsus minuni, et seal ei liigu mitte midagi ega hakka liikuma. Ja nii on.

Kas tollaegsed puudused, mida oma töös nimetasite, on praeguseni alles?

Jah, aga nad püüavad. Laevaregistris on nii palju neid asju, mis on laevaomaniku kahjuks. Need suured ja ilusad asjad, millega püütakse seda muuta, on viieteist aastat hiljaks jäänud. Kui see nüüd lõpuks kunagi isegi ellu viiakse – ma ei tea, äkki juhtub mingi ime –, siis see ei too

neid laevu enam siia lipu alla tagasi.

Leedus tehti seda sajandivahetusel ja suudeti peatada laevade lahkumine. 80st laevast sai 65 – vanemad laevad olid lahkunud, uuemad olid suuremad ja neid oli vähem –, aga laevade lahkumise tendents suudeti peatada.

Niisuguse tagasipöörde puhul (nagu Eestis – M.V.) peavad olema mingisugused lisaboonused veel, et keegi hakkaks mõtlema, et äkki tooks laeva tagasi. Kõigepealt peaks tegelema Eestis baseeruvate laevafirmadega, kes potentsiaalselt võiksid tulla. Kui need juba Eesti lipu alla saaks, siis võiks tegelda välisfirmadega. Ma hästi ei usu, et keegi hakkab nendel tingimustel laevu Eesti lipu alla tagasi tooma, peab olema midagi lisaks.

Aga elektrooniline asjaajamine?

Pole minu arvates väga märkimisväärne boonused. Ma pole küll laevaomanik olnud, aga ma millegipärast arvan, et see pole piisav.

Reformikava juures olid ju arvutused, kas need ei veennud teid?

Ei veennud. Kõik on poliitilise tahte küsimus.

Te olete töölepinguga tööl, tähendab, et teie palga pealt makstakse täie rauaga makse.

Nüüd ongi nii, et Eestis töötades igapäevaselt oma palgast makstud makse ei näe ehk seda, mis sa tegelikult teenid. Aga välislipu all töötavad meremehed, kes ausalt kord aastast oma tulumaksu ära maksavad – see on niivõrd masendav, et on juba raha käes ja ühekorraga läinud!

Aga sotsiaalmaks?

Jah, see oleks veel hullem. Õnneks on võimalik osta tervisekindlustus päris mõistliku summa eest ja pensioni kogumist vaatab igauks ise. Juba seegi nüanss, et meremehed maksavad kord aastast oma 20% tulumaksu korraga ära sellest rahast, mis juba oma käes on olnud, see on ikka valus.

Eks olegi päris suur probleem, et oled õppinud meremees, teed ausalt tööd, aga oledki sunnitud kuskil välismaal töötama – Eestis pole ju kuskil töötada.

Järgneb lk 10

Merenduskonverentsil arutleti merendusprobleemide üle

Tauri Roosipuu

XIV rahvusvaheline merenduskonverents toimus 27. septembril traditsiooniliselt Tallink Spa & Conference Hotelis, muuhulgas tähistati sellega maailma merepäeva.

Tavapärast võtsid konverentsist osa Eesti ja naaberriikide mere-, transpordi-, avaliku ja akadeemilise sektori esindajad ning ettevõtjad, et üheskoos arutada aktuaalseid merendusteemalisi küsimusi.

Konverentsi avasõnad lausus Riigikogu esimees Eiki Nestor, kes tänas Eesti riigi nimel meremehi ja laevaomanikke tehtud töö eest ning soovis jõudu edaspidiseks. Laevandusega seoses tõi ta välja üleilmastumise protsessi ja avatud maailma vajalikkuse.

Huvitava ettekande tegi Euroopa Laevaomanike Assotsiatsiooni peasekretär Martin Dorsman. Maailma laevanduses on märgatavad mitu trendi. Üks neist on globaliseerumine ja maailma majanduse koond-



Ballastvee käitlemise konventsiooni rakendamisel on kerkinud probleeme ja küsimusi, kõneleb Olof Widén.



Laevanduse dekarboniseerimine on üks olulisi eesmärke, kõneleb Euroopa Laevaomanike Assotsiatsiooni peasekretär Martin Dorsman. Fotod: Oleg Harchenko

mine Aiasse, lisaks veel keskkonnanakaitseõuete karmistumine ja fossiilsete kütuste asendamine rohelise energiaga ning digitaliseerimine.

Erinevate otsuste tegemisel on oluline taustinfo, sealhulgas statistika. Euroopa laevandusega on seotud 640 000 töökohta, neist 516 000 merel ja 124 000 kaldal. 60% töökohadest merel kuulub kolmandate riikide residentidele ja 40% Euroopa majanduspiirkonna residentidele.

Eesti laevanduse arendamise seisukohalt tasub märkimist, et Euroopa laevandussektori töötaja panus SKT-sse on 89 000 eurot, samas kui Euroopa kõigi sektorite keskmine on 56 000 eurot. Ettekandest jäi kõluma, et statistika ei näita, et Euroopa kaubavoogusid oleks suudetud olulisel määral maanteedelt laevadele suunata.

Samas on üldsusele halvasti kommunikatsioonitud laevanduse keskkonnanakaitsealased saavutused, näiteks märkimisväärne õhusaaste väheneamine, millega pole paljud teised sektorid hakkama saanud.

Laevanduse arengu seisukohalt on tähtis bürokratia vähendamine – kindlasti ei tohiks Euroopa Liidu nõudmised olla karmimad kui rahvusvahelised nõuded, sest see vähendab konkurentsivõimet. Tervaks probleemiks on üleeuroopalise

ühe akna süsteemi puudumine, mis tekitab hulga lisatööd.


Soome Laevaomanike Assotsiatsiooni esindaja Olof Widén kõneles ballastveega seotud probleemidest.

Ballastvee käitlemise konventsioon jõustus rahvusvaheliselt aasta pärast seda, kui Soome konventsiooniga ühinedes jõustumiseks vajaliku kriteeriumi täitis – see võttis aega, kuna konventsiooni tekst ei ole just kõige õnnestunud. Konventsiooni kohaselt on ballastvee käitlemiseks mitmeid võimalusi.

Ühelt poolt tekitab probleeme ballastvete vahetamine Läänemere piires konventsioonis määratud tingimustel, teiselt poolt erinevates tingimustes töökindlate ballastvee puhastusseadmete puudumine.

Konventsiooni kohaselt tohib ballastvett vahetada vähemalt 50 miili kauguselt kaldast vähemalt 200 m sügavusel alal. Selliseid kohti on suhteliselt madalas Läänemeres väga vähe, mistõttu võib tekkida vajadus vahetada ballastvett sadamais.

Traditsiooniliselt lõpetas konverentsi erinevate erakondade esindajate diskussioonipaneel.

Enamik konverentsi ettekandeid on kättesaadavad merenduskonverentsi kodulehelt: maritimeconference.eu. 

Poliitikud meremeeste ees



Poliitikud risttules. Vasakult Riina Sikkut (SDE) ja Artur Talvik (EE). Parevalt Urve Tiidus (RE), Meelis Niinepuu (E200), Artur Kaev (KE) ja Sven Sester (I). Keskel merendusametnikud Eero Naaber ja Taivo Linnamägi. Foto: Oleg Harchenko

Madli Vitismann

Iga-aastane merenduskonverents on alati lõppenud kõigi Riigikogu erakondade esindajate aruteluga. Seekord puudusid Vabaerakond ja EKRE, ent kohal olid Eesti 200 ja Elurikkuse Erakond.

Erakondi esindasid Riina Sikkut (SDE), Urve Tiidus (RE), Sven Sester (I) ja Artur Kaev (KE). Kogenud uustulnuk oli Artur Talvik (EE) ja vähem kogenud Meelis Niinepuu (E200). Peale valdkonnavälise moderaatori Urmas Vaino oli ebaharilik, et lisaks kuuetele poliitikule olid väitlema kutsutud ka ametnikud: Eero Naaber Veeteede Ametist ning Taivo Linnamägi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist.

Keskerakond oli merendusnime ette saatnud kapteni, kel oli endal naabritele küsimusi, poliitikutelt küsijate hulgas oli nii laevaomanikke kui ka meremehi. Ilmnes, et kutseliste poliitikute kujutus laevanduse toimimisest ja meremeeste päritolust laevaperedes on puudulik ning seekord oli laevanduseelnõude pakett jäänud pidama mitte rahandus-, vaid sotsiaalministeeriu-

mis. Kõige suurema tule alla jäigi sotsiaaldemokraate esindanud sotsiaalminister Riina Sikkut, kes vapralt oma seisukohti kaitses.

Ühelgi poliitikul polnud vastust, miks peaks meremehe lahterdama selle järgi, kas nad töötavad kaubavõi reisilaeval. Praeguse plaani järgi jäävad reisilaevad seaduspaketist välja, aga tüürimehe või mehaaniku töö ei olene sellest, kas tegu on kaubavõi reisilaevaga.

Urve Tiidus nentis, et kuigi meremeeste sotsiaalmaksu teema on nüüd lahti kirjutatud, on 2019. a eelarve juba valmis, ent maksusoodustuste raha pole sellesse plaanitud. Nii et tuleval aastal maksusoodustusi ei tule.

Endine rahandusminister Sven Sester selgitas, et eelarvesse ei saagi enne raha plaanida, kui selle aluseks olev seadus on vastu võetud. Ent Eesti eelisena tuleks ära kasutada meie registrite lihtsus ja elektroonilise asjaajamise tase.

Teda toetas kapten Artur Kaev, kellele kogemus välislipu all on õpetanud, et laevaomanikule on tähtis mugavus ja lipuriigi esindajate kättesaadavus: „Eesti on elektrooniliselt palju arenenum riik kui kustahes mujal.“

Artur Talvik leidis, et seaduspaketiga tuleb edasi töötada: „Seni räägiti, et peaks tegema e-registri ja kasutama ära e-residentsuse. Aga üks

väike Danske panga juhtum pani igasuguse e-residentsuse seisma.“

Meelis Niinepuu tegi ettepaneku, et Eestil oleks välja pakkuda mingi oma meede, nagu näiteks Stockholmis vahekohtus on. Ta tõi ka näite bürokraatiaseina kohta tavakodaniku ees: kui väikelaevajuhi teooriaeksamil peab oskama deviatsiooni, piirdub praktiline osa võimalusega sõita Emajõe ümber ühe poi.

Kõige rohkem vaidlusi tekitasid sotsiaalminister Riina Sikkuti seisukohad, kes hoiatas, et maksude langetamise võistlust Eesti maailmas ilmselt ei võidaks.

Ta rõhutas, et seaduseelnõu ei lahenda välislipu all töötavate meremeeste probleeme, kel pole üldse ligipääsu sotsiaalkindlustusele, kuid ka Eesti lipu all oleksid nad pettunud, kui saavad vähendatud sotsiaalmaksu tõttu hiljem väga väikest pensioni. Riina Sikkut ei suutnud vastata ei laevaomaniku ega meremehe küsimusele, miks peaks segameeskondade ajastul Eesti lipu all pakkuma filipiinlastele, venelastele ja ukrainlastele Eesti sotsiaalmaksu eest sotsiaaltagatise ja muretsema nende tulevase väikese pensioni pärast. Kuid ta lubas, et sotsid ei ole maksuerisuste vastu.

Urve Tiidus lõpetas ettepanekuga: „Tooge mereakadeemia Kuressaarde, seal on merekartmatuid noori küll!“



Teed oma ausat tööd ja siis tunned end maksuameti ees nagu mingi kurjategija.

Ka muudes valdkondades on tänapäeval töosuhted muutunud. Kes töötab näiteks projektipõhiselt või töö ei olene enam kellaajast. Kellaajaliselt tööl käimine ja sotsiaalsed garantiid – see on ka teistes valdkondades suur probleem. Iga kuu palka saavatel ametnikel on seda raske tajuda.

Laevaselts

Teie töös pakutud laevaühing sarnaneb veidi nähtusega, mida vanasti nimetati laevakambaks – inimesed panid säästus kokku ja ostsid laeva, et see neile tulu teeniks. Teie soovitasite seda tollal teha tulumaksu arvel. Nagu selgub, on inimestel sääste, aga pangad intressi ei maksa, ja siis nad ostavad nn betoonraha ehk kinnisvara, milles nad ei ela.


Variante on erinevaid, kas teha laevaühing säästude või tulumaksu eest. Aga kõik algab sellest, et meil peaks olema kogu mereseadusandlus korralik ja laevad meie lipu all. See on enne vaja korda teha. Praeguses olukorras mitte keegi ei hakka oma raha investeerima ja mingit St. Vincenti lipuga laeva ostma. Enne tuleb see olukord korda teha, aga mul ei ole enam usku, et see Eestis õnnestub.

Kui keegi ei paku inimestele sellist võimalust, siis kuidas nad teaksid?

Eraisikud sellest ei tea, see tundub liiga tumeda maana ja on liiga riskantne nende jaoks.

Eesti lipp

Kas seal kaugel maal kohatasite mingit reaktsiooni Eesti lipule?

Me kohtasime mõnel puistlastilaeval, mida aitasime, vene meeskondi, ja pigem võib-olla neile ei meeldinud. Tegelikult ei julgenud ta ise meie järel tulla ja kartis kogu aeg. Kui ise ei oska meie järel tulla, siis oskad ju teist süüdistada. Mõtlesime, et ehk oli meil vale lipp. 

20. september

Aasta mereharija

Jüri Kask

Tiitli „Aasta mereharija 2018“ saamine üllatas mind seetõttu, et olen juba pensionil ja õppetööga enam otseselt seotud pole. Siiski pole ma kaotanud sidemeid mereakadeemiaga ja mereharidusega üldisemalt. Olen olnud pikemat aega laevamehaanikute eriala lõpuksamite komisjoni liige ja viimastel aastatel ka selle esimees.

Aastail 2013–2018 kirjutasime koos kolleegi Harli Moosarega laevamehaanika õppesuuna õppurite tarbeks kaks õpikut:

- ♦ Jüri Kask, Harli Moosar. Pöörlemissageduse regulaatorid. Eesti Mereakadeemia, Tallinn 2013. ISBN978-9985-808-52-8

- ♦ Jüri Kask, Harli Moosar. Laevajõuseadmete automatiseerimine ja kontrollmõõteriistad. TTÜ kirjastus, Tallinn 2018. ISBN 978-9985-808-63-4.

Mereharidusega on mingil määral seotud ka seotud ka artiklite kirjutamine Merevikisse ja osalemine merekeele nõukojas.

Tavapärane on, et mereakadeemias õpetavad erialaaineid endised, pikemat aega merd sõitnud laevajuhid ja laevamehaanikud. Minagi olen 28 aastat maailmame-redel seilanud, kuid oma elukäigule tagasi vaadates pean tõdema, et mingi jõud tõukas mind mitmel korral õpetaja ameti poole.

Pärast keskkooli lõpetamist otsustasin astuda Tallinna Pedagoogilisse Instituuti kehakultuuri ja muusika erialale. Et ma ei läbinud valitud erialal konkurssi, siis tehti mulle ettepanek valida algklasside õpetaja eriala. Sellest ma loobusin ja astusin Tallinna Merekooli, mille lõpetasin 1961. a. Nii algas mu töö merel.

Teist korda puutusin koolitusteemaga kokku 1980. a, kui töötasin lepingu alusel Angola Rahvademokraatlikus Vabariigis kaubalaeval „Lenin“ (see oli Eesti Mere-laevanduse kingitud „Kaptan Voo-




Aunimetuse „Aasta mereharija 2018“ sai Jüri Kask. Foto: Madli Vittsmann

lens“). Seal olime ametlikult laeval kohalike meremeeste koolitajateks.

1986. a lõpetasin Tallinna Polütehnilise Instituudi (praegu TalTech) õhtuse mehaanikateaduskonna ja, oh üllatust, pärast lõpetamist pakuti mulle mehaanikateaduskonnas tööd õppejõuna. Sellest siiski loobusin.

Aastail 1986-1987 olin põhitöö kõrval Tallinna Merekoolis õpetajaks, õpetasin tulevastele laevamehaanikutele laeva diiseljõuseadmeid. 2002. a otsustasin pensionile jääda, kuid siis pakuti tööd Eesti Mereakadeemias, mille pärast põhjalikku mõtlemist ka vastu võtsin. Töötasin mereakadeemias lektorina, mehaanikateaduskonna dekaanina ja õppeprorektorina kuni 2011. aastani.

Nagu alguses mainisin, pole ma praeguse TalTechi Eesti Mereakadeemiga sidemeid kaotanud ning kui tervist ja jõudu jätkub, siis loodan mõningale koostööle edaspidigi. Tahaksin siinkohal tänada kõiki merendusorganisatsioone, kes mulle omistasid „Aasta mereharija 2018“ austava tiitli. 

Oma ajast ees

Madli Vitismann

Saja-aastane Veeteede Amet ei ole päris sada aastat tegutsenud. 1990. aastal alustati üsna tühjalt kohalt ja võib-olla seetõttu oligi võimalik tollal lennukana tunduvaid ideid teoks teha. Väljastpoolt vaadates tundus mõni praegu toimiv asi tollal täiesti uduse unistusena.

Amet ühes isikus

Meremehes oli Veeteede Ametist juttu juba detsembris 1989. Iseseisvusdeklaratsioon meil oli, ent Nõukogude Liit oli alles. Tollase ENSV Riikliku Transpordikomitee vastasutatud Veeteede Ameti juhataja ja ainus töötaja Nathan Tõnnisson ütles: „Eesti sadamad peavad kõik olema vabad rahvusvaheliseks meresõiduks, kehtima peab kaubandusliku meresõidu vabaduse printsiip. Eesti NSV sadamad peavad olema munitsipalteedi valduses: sadam peab olema nagu iga teine ettevõtte, töötama ettevõtluse seaduse alusel, teenima raha ja maksma makse.“

Juba siis oli valmis „Kaubandusliku meresõidu koodeksi“ tõlge, mille kohta järgmisena tööle asunud ase-direktor Tarmo Ojamets mäletab: „„Kaubandusliku meresõidu koodeksi“ sai Uno Laur mingist Venemaa instituudist, mis valmistas selle eelnõu ette NSVL koodeksi kaasajastamiseks. See ei läinud Moskvas läbi, aga meie võtsime selle eelnõu oma koodeksi aluseks.“ Eesti Vabariigi Ülemnõukogu võttis koodeksi vastu 9. detsembril 1991, see hakkas kehtima 1. märtsist 1992. Mõni kuu pärast riigi loomist, sest eelnõu oli varakult valmis.

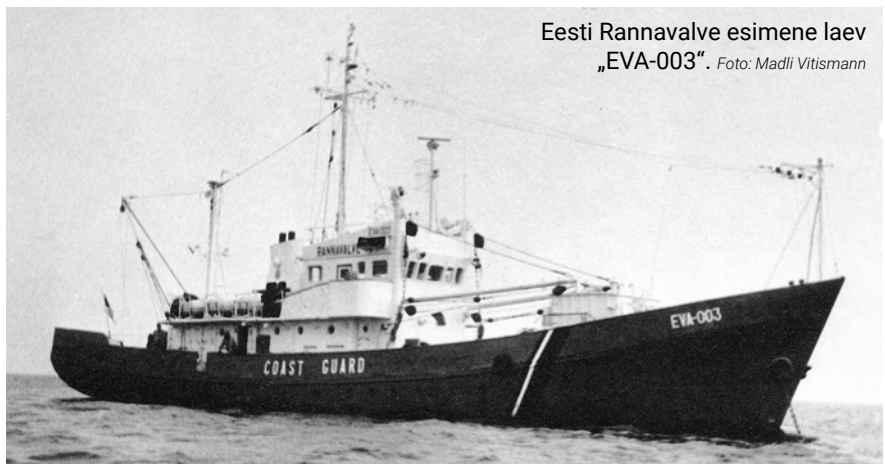
Lootsid

olid Tallinna Merekaubasadamal. Tarmo Ojamets: „Tõmbasime piiri sadamasuhtu ja nad jäid sadamaloostideks. Et samu lootse üle meelitada, pidime nad palgaga meile tööle meelitama. Ei olnud nagu nõukogude ajal, et peadirektor pidi kõige rohkem palka saama – lootsid said rohkem. Väinameres lootsimine oli agusest peale meie oma.“

Veeteede Ameti esimene laev „EVA“. Foto: Isi Trapido



Eesti Rannavalve esimene laev „EVA-003“. Foto: Madli Vitismann



Veeteede Ameti esimene laev oli lootsikaater „EVA“, mis Rootsi kuningapaari visiidiks viis aprillis 1992 lootsid sõjalaevadele „Visborg“ ja „Gävle“. Eestikeelseks raadiosuhtluseks „Visborgile“ reservist kutsutud mereväeohvitser, Karlshamni sadama direktor Jüri Selling ei osanud paraku vene keelt, nii pidid lootsid Hugo Palk ja Juhan Liiv raadiokõned siiski enda peale võtma.

Rannavalve

Esimese rannavalvelaeva „EVA 003“ (ex „Salme“) ostis Veeteede Amet jaanuaris 1992 oma struktuuriüksusele Eesti Rannavalve. Sellesse kuulus kaptenitega mehitatud koordinatsioonikeskus (MRCC) ja paari aastaga mitugi laeva, mille ülesanded olid merepääste, järelevalve ja reostustõrje. See oli ajal, kui paljudes sadamates võimutses Vene merevägi, aga vesi oli Eesti oma.

Tsiviilrannavalve eeskuju saadi Rootsist, kus sealne mereadminist-ratsioon abistas juba alates 1991. aas-

tast koolituse ja muu nõuga. Tarmo Ojamets: „Meile korraldati nende koolitusbaasis Arköl kursus ja juba seal joonistasime Veeteede Ameti struktuuriskeemi, mille osa oli ka rannavalve. Entusiasmi oli meil tollal tohutult ja ametil nõukogude-aegset eellast ei olnud. Nii saime ise mõelda ja tegutseda.“

Kevadel 1995 rannavalve likvideeriti, laevad-paadid, reostuspoomid ja muu vara jagati piirivalve ja mereinspektsiooni vahel. Sestpeale jäi värske remondi saanud „EVA 003“ seisma, kuni lammutati 2000. aastal piirivalvele üle antud „Reedana“ 2006. a.

Tuled

hakkavad ise helistama, kui neil midagi viga on. Vaido Kraavilt niisugust juttu kuuldes tundus, et liiga palju ulmekirjandust loetud – ajal, kui Keri tuletorni valvasid kaks abielupaari, kellele tuli viia talveks küte ja kartulid.

Ammu pole enam ühtki tuletorni-vahti ja tuled helistavadki.

Kapten Uno Lauri Mere

Jüri Lember

Esimene katse luua Eesti merekultuuri ja merendusvaldkonna elu edendamiseks sihtasutus tehti 3. detsembril 2002 Eesti Mereakadeemia Luise tänava õppehoone aulas. Initsiaator oli käesoleva kirjatüki autor ja aktiivne osaline kapten Uno Laur. Saal oli rahvast täis ja koosoleku protokoll pealdises seisab, et tegemist oli Eesti Merekultuuri Sihtasutuse toetajate koosolekuga.

Prooviti juba ammu

Juriidilistest isikutest olid ametlikult esindatud 7 ettevõtet, 4 riigiasutust ja 5 mittetulundusühingut. Üksikisikuid oli kohal 35, kõik merenduses tuntud nimega. Mitutki neist pole enam meie laeva pardal, aga tänu neile kaasamõtlemise ja -löömise eest, vähemasti mõtte ja hingega.

Päevakorras oli Eesti Merekultuuri Sihtasutuse asutamise otsustamine ja põhikirja arutelu. Esimeses päevakorrapunktis pidasin ise kõnet: „Kavas on luua Eesti Merekultuuri Sihtasutus. Vajaduse selleks on tinginud asjaolu, et merekultuurile hädavajaliku toetuse hankimine võtab liialt selle kultuuri loojate ja hoidjate aega ja energiat.

Ratsionaalsem oleks koondada vahendid ühte fondi ja otsustada üheskoos nende jaotamise üle. Usun, et siin on täna koos see ringkond, kes Eesti merekultuurist hoolib, seda loob ja tunneb ka vajadust seda toetada. Seega on eelkõige tegemist Eesti Merekultuuri Fondi toetajate koosolekuga.“

Sõna võttis ka Vello Mäss: „Kuna koosolek on tõstatanud küsimuse Merekultuuri Sihtasutuse eesmärki kohta, tahaksin siinkohal näitena tuua kaht projekti, mille puhul Sihtasutuse abi oleks väga vajalik olnud.

Andes välja raamatut „Muistsed laevad, iidset paadid“, sain teada, et Eesti Kultuurkapital toetab viit kaunist kunsti ja merekultuur nende hulka ei kuulu. Soovitati pöördu-



Aunimetuse „Aasta mereharija 2018“ andmisel 27. septembril: Uno Lauri, Tarmo Kõuts, Jüri Lember ja Jüri Kask. Foto: Madli Vitisman

da rikaste merendusettevõtete poole, mis osutus äärmiselt vaevaliseks. Raamat sai võlgu välja antud, kuid teine huvitav projekt – film „Kaljase „Kihelkonna“ lugu“ on teostamata.“

Põhikirja projekti arutelu kujunes üsna elavaks. Laevaomanike Liidu tollane president Rein Merisalu küsis, kas toetussumma on ühekordne või iga-aastane ja mina vastasin, et toetaja on see, kes on kõnealusel aastal toetussumma maksnud.

Meie purjelaevade fänn ja reeder Herkki Haldre küsis, mis on toetaja funktsioonid ja õigused peale rahalise toetamise ja usalduskogu valimise. Leiti, et kuna tegu on ühiskondliku organisatsiooni rahadega, tuleb väga täpselt sätestada nii juhatuse kui ka usalduskogu õigused, volitused ja kohustused.

Rein Merisalu tegi ettepaneku valida juhtorganid alles pärast teatava rahasumma kogunemist, sest arvas, et juhatusele tuleb maksta palka ja see sööks ära sihtasutuse raha. Olin sunnitud rõhutama, et tuleb leida inimesed, kes on nõus seda tööd ilma palgata tegema. Põhikirja loeti suure hääleteenamusega vähemalt tegevuse esimeseks etapiks sobivaks.

Juhatuse ja usalduskogu liikmete andmeid sel asutamishetkel ei fikseeritud, sest põhikirja kohaselt sai neid valida vaid toetajate hulgast. Otsustati, et toetussumma minimaalmäär oleks üksikisikule 3000 kr ja juriidilisele isikule 30 000 kr. Kes on toetajad, seda sai teada alles pärast toetussummade laekumist.

Saalist tuli ka ettepanek, et õppurite ja senioride minimaalne toetussumma võiks olla väiksem, samuti nagu toetussumma üksikisikule ja mittetulundusühingule, mille põhikirjalised ülesanded on lähedased sihtasutuse omadega. Vastasin, et toetada võib loomulikult ka väiksemate summadega, kuid otsustatud sai toetuse alampiir, mis annab hääleõiguse vahendite jagamisel. Tähtajaks, mil toetussumma peab olema sihtasutuse arvele laekunud, määrati 1. veebruar 2003.

Eesti Merekultuuri Sihtasutuse toetajate koosolek otsustas sel 3. detsembril 2002. a koosolekul luge-da Eesti Merekultuuri Sihtasutus asutamiseks samal päeval ning kinnitas põhikirja koos paranduste ja täiendustega.

Edasi avas käesoleva kirjatüki autor pangas arve, andis sellest toetaja-

Merekultuuri Sihtasutusest

te koosolekul osalenutele teada, jälgis laekumisi 1. veebruariks ja kavatses uuesti kokku kutsuda toetajate koosoleku, et valida põhikirja kohaselt usalduskogu, mis valiks omakorda juhatus. Kuid ...

Asutamine jäigi registreerimata, sest nagu selgus, oli saalitäis rahvast tulnud akadeemia Luise õppehoone saali midagi saama, mitte ise andma. Tegelikult kumas see läbi juba asutamiskoosolekul, mille ajal ja järel esitasid paljud saalisviibinud küsimusi just väljamaksete ja võimalike toetuste kohta, mõistmata, et enne peab see raha olema kuskilt kokku kogutud. Ainult neli osalejat – mina, Uno Laur, Mati Õun ja Peeter Veegen olid avatud pangakontole kandnud igaüks 3000 krooni. Tagasime need summad pärast umbes pooleaastast seismist pangas loodava Merekultuuri Sihtasutuse kontol.

Uus algus

Kevadel 2017 läksime uuele katsele, sest kuskile polnud kadunud vajadus fondi järele, mis aitaks rahastada ennekõike meie merenduse keele-, haridus- ja kultuuriprojekte ning meeles pidada tõsisid tegijaid.

Asi sai alguse Uno Lauri initsiatiivist, kes pöördus sellega Tarmo Kõutsi poole ja too helistas mulle. Uno oli saanud aasta varem F. J. Wiedemanni eesti keele edendaja aunimetuse koos märkimisväärse rahalise preemiaga ning tal oli tekkinud mõte ja soov selle summa ulatuses panustada Eesti merekultuuri edendamisse. Võtsin enda peale siis põhikirja ja asutamislepingu projektide koostamise. Üheskoos leidsime ka hea meremeeste haldja Riina Aasma, kes oli valmis hakkama juhatusliikmeks. Käisime mitu korda koos ja mullu 17. märtsil saatis Riina välja pressiteate, et fond on asutatud.

Põhikirja kohaselt on sihtasutuse eesmärk merekultuuri kui rahvuskultuuri osa järjepidevuse kindlustamine, sealhulgas merekeele ja -kultuuri pärandi säilitamine ning valdkonnaga seotud projektide ja isiku-


tegevuse toetamine. Sihtasutust juhib 1-3 juhatusliiget, kelle määrab nõukogu kuni viieks aastaks. Nõukokku kuulub 3-9 liiget, kelle määravad sihtasutuse asutajad samuti kuni viieks aastaks. Nõukogu liikmete tööd ei tasustata.

Nõukogu kogunes oma esimesele istungile mullu 4. aprillil. Uno Laur tänas neid ja avaldas lootust, et üheskoos suudetakse merenduse heaks palju teha. Ta tegi ettepaneku valida nõukogu esimeheks Tarmo Kõuts ja kõik olid sellega päri. Seal samas arutasime sihtasutuse püsiva rahastamise tagamist. Uno Laur oli sihtasutuse asutamisel teinud väga tänuväärse sisse makse, 60 000 €, kuid oli selge, et peame sissetulekuid kasvatama ja partnereid kaasa, et põhitegevuse järjepidevust kindlustada.

Üks võimalus on merendusorganisatsioonide iga-aastased toetused. Mart Meri arvas, et kui võimalik toetaja saab valida toetamiseks kindla valdkonna, tekib reaalne ja eesmärgipärane partnerlus. Üks selline projekt võiks olla näiteks Eesti merendusajaloo kirjutamine. Leiti, et sihtasutuse toetamise abil pakume ettevõtetele võimalust ka oma tegevusi turundada.

Edaspidiseks, alates 2018. aastast, otsustati kaalumisele võtta järgmised iga-aastased preemiad:

- ♦ „Aasta mereharija“ preemia pikaajalisele meremeeste koolitajale
- ♦ preemia parimale mereõppeasutuse lõputöö ja/või teadustöö autorile
- ♦ preemia parima merekeele ja/või -kultuurisündmuse korraldamise eest
- ♦ „Keskkonnasõbraliku mereteo“ preemia.

Prioriteetseteks valdkondadeks, mida toetada, peaksid olema eesti merekeelt edendavad projektid, randlust ja rannakülade kultuuri edendavad, ennekõike lastele ja noortele suunatud üritused, samuti avalikkusele suunatud ja merendust propageerivad üritused. 

Esimesed preemiad

Välja on makstud esimesed preemiad. 23. veebruaril anti Eesti Meremuuseumi 83. aastapäeva pidulikust vastuvõtul merekeele nõukoja sekretärile **Malle Hundile** üle 5000-eurone preemia.

27. septembri üritus jäi aga kapten Uno Lauri viimaseks avalikuks esinemiseks. Sel merenduskonverentsi õhtul korraldatud üritusel jagati järgmisi aunimetusi ja preemiaid:

- ♦ „Aasta mereharijaks 2018“ sai vanemmehaanik **Jüri Kask** pikaajalise tulemusliku töö eest tulevaste meremeeste koolitamisel ja mehaanikute õppesuuna arendamisel ning eesti merekeele edendamisel
- ♦ „Hea mere hoidja 2018“ anti viimaste aastate kõige keskkonnasõbralikumale laeva „Mega-star“ tellijale ja omanikule, **ASile Tallink Grupp**.

Kütusena veeldatud maagaasi kasutades on laeva ökoloogiline jalajälg tavapärase laevadega võrreldes oluliselt väiksem, sest sõites ei erita laev heitgaasides enam vääveloksiidi ega tahmaosakesi ning ka lämmastikoksiidide ja süsinikdioksiidi paiskumine atmosfääri on senistest laevadest oluliselt madalam. Tallink Grupp on ka koostöös Soome WWFigaga läbi viinud kampaaniat Läänemere viigerhüljeste kaitseks.

- ♦ „Parim meretegu 2018“ anti **Vabariigi Valitsusele**, sest see on iseseisvuse taastamise järel esimene valitsus, mis võttis mullu suvel vastu kaubalaevastiku taastamismeetmete konkreetse kava, mille alusel on juba üle aasta liigutud meetmete seadustamise poole.

Uutmoodi sisseastumis

Roomet Leigeri seisukohad kirja pannud Krislin Aedla

Juba tänavu oli TalTechi Eesti Mereakadeemia kõigil erialadel ja ka paljudel teistel Tallinna Tehnikaülikooli erialadel võimalik teha sisseastumiskatsed juba kevadel, veel enne seda, kui gümnaasist on oma lõputunnistuse kätte saanud. Sisseastumiskatsed aasta ringi on meie vastus aja üha enam kasvavale väärtusele.

Tegelikult ei ole sisseastumiskatsel enam nõudeks ka see, et tegu oleks samal aastal gümnaasiumi lõpetava noorega. Miks mitte teha sisseastumiskatse ära juba 11. klassis ja pühendada viimane aasta gümnaasiumi lõpetamisele? Mere-

akadeemia jaoks ei ole sellest aastast alates muutunud mitte ainult sisseastumiskatsete aeg, meie jaoks on uus ka see, et katsed on kõigil erialadel. Esimesed julged sooritasid oma katsed kevadel ja osal neist oli garanteeritud õppekoht mereakadeemias olemas juba enne, kui gümnaasiumi lõputunnistus käes.

Minult on sageli küsitud, mida me sellisest muutusest tegelikult võidame. Kuidas ikkagi mõjutab katsete olemasolu ja võimalus neid aasta ringi sooritada vastuvõttu meie erialadele? Kas me ei karda, et sisseastujate arv hoopis väheneb?

Sellele on mul alati kiire vastus: ei, me ei karda. Vastupidi, me isegi ootame seda! Kõlab vastuoluliselt, aga tegelikult see nii ei ole.

Jah, gümnaasiumilõpetajate arv

väheneb aasta-aastalt ning jah, ülikoolides on õppekohti rohkem kui tulevasi tudengeid. Eks see pane loomulikult kõik ülikoolid omavahel tihedalt konkureerima. See, kes suudab oma pakkumise õpilasele X kõige atraktiivsemaks muuta, n-ö müüb oma toote ja täidab õppekoha. Aga kes on salapärane õpilane X?

Tegelikult ei konkureeri ülikoolid lihtsalt ühe anonüümse gümnaasiumilõpetaja pärast. Olgu ta õpilane X või Y, tal on väga kindel profiil: ta on sihikindel, õpihimuline, tahtejõuline, edasipüüdlük, ei karda raskusi ja, mis peamine – tal on visioon oma tulevikust. Tema nimel me konkureerime ja talle „müüme“. Sisseastumiskatsete kehtestamine ja nende aasta ringi tegemise võimalus aitabki meil just teda leida.

Kui varasemal aastail sai mereakadeemia erialadele kandideerimisel määravaks gümnaasiumi lõputunnistuse hinne, siis nüüd on rõhk just sisseastumiskatsel, enamasti vestlusel või motivatsioonikirjal, lisaks keskmisele hindale. Sellest saadav kasu akadeemia jaoks on minu arvates ilmselge. Meile tulevad õppima need, kes seda tõesti tahavad ja kes seda õppekohta ka vääriavad. Need on inimesed, kes on valmis just selle konkreetse tuleviku nimel vaeva nägema, mitte ei vali teed, mis tundub lihtsam.

Olen sügavalt seda usku, et kõik võiks olla võimalikult üheainsa kliki kaugusel. See on tänapäeva normaalsus: infot on palju, võimalusi veel rohkem, aga aega – seda on alati vähe. Inforuumi laienedes ja arenedes jääb aega veelgi vähemaks. Tõenäoliselt on peagi ka üks klikk liiga palju, sest intelligentsete süsteemid, mille rakendamine jõudsalt areneb, teevad varsti meie eest ära ka selle viimase kliki veel enne, kui sellele isegi mõelda jõuame. Siiski ei arva ma tehnoloogia ja digimaailma võidukäigu toetajana, et tulevase eriala valik peaks nii lihtsalt käima.

Tulevik peab olema mõtestatud valik ja kaalutletud otsus, seda

Mereakadeemia koridoris sai õppeaasta algul meremeheoskusi proovida.



Fotod: Madli Vitsmann

enam, et aega on tänapäeva maailmas alati liiga vähe. Veeta aastaid, õppides eriala, mis tegelikult huvi ei paku, ent kuhu sai lihtsamalt sisse, ei ole kurss, kuhu keegi peaks oma tulevikusuuna seadma. Ja ega seesugune „kliki-tudengite“ kogumine, kes õpivad eriala vaid seepärast, et avalduse sai esitada ühe klikiga ja muud ei nõutud, ei ole edasiviiv jõud ka ühegi ülikooli õppekvaliteedile.

Usun kindlalt, et sellest aastast kehtestatud sisseastumiskatsed meie erialadel aitavad noorel inimesel end ja oma soove mõtestada, kuid samal ajal ka akadeemial tervikuna hoida ja tõsta õppekvaliteedi taset teadliku ja personaalse valiku tõttu.

Et katseid saab teha aasta keskel ja mitte ainult suvel, see muudab meie pakkumise konkurentsivõimelisemaks just õpilasele X. Sellele sihikindlale, õpihimulisele, tulevikuvisioniga noorele pakume ennekõike vabadust oma aega plaanida, sest aeg on ülehelikirusel muutumas maailmas üks suurimaid väärtusi meile kõigile. Enam ei teki ka seda olukorda, kui gümnaasiumi lõpueksamite läbimise kergendus asendub sekunditega sisseastumiskatsete eelse närvipingega.

Olen sügavalt seda usku, et kõik võiks olla võimalikult üheainsa klikki kaugusel.

Rahulik meel on see, mis katsed varem sooritanuid gümnaasiumi lõpetamisel saadab, sest valitud tee on kindlalt ootamas. Hea näide on, kuidas laevajuhtimise eriala sisseastumisvestlusel tuli kindla sammuga uksest sisse noormees, kes ütles, et tema on siin, et saada laevajuhiks.

Meri kutsub teda sellest peale, kui tema koolis käis külas mereakadeemia sõlmede töötuba ja pärast vestlust meie tudengitega ei olnud tal



Andrei Koltsov on rahulik sõlm sai valmis.

enam kahtlustki, milline on tema tulevikutee. Võimalus katse kohe ära teha oli nagu kirss tordil, nüüd saab ta keskenduda gümnaasiumi lõpetamisele ja suvel jääb üle vaid avalduse esitada.

Usun, et ka nende hulgas, keda nimetasin „kliki-tudengiteks“, on palju neid, kes oma ühe ja kindla tee õpingute käigus lõpuks leiavad. Kui tänaseni võis see tähendada erialavahetust pärast paari õpitud aastat, siis tegelikult tähendab nüüdne sisseastumiskatsete aasta ringi tegemise võimalus väärtusliku aja kokkuvõidu.

Katseid on võimalik teha nii mitmel erialal, kui soovi on (küll vaid üks katse eriala kohta), ja kuna seda saab teha juba varem kui suvel, siis nii uskumatu kui see ka tänapäeval ei tundu, aga ka aega on!

Katse, eriti vestluse vormis, ei ole üksnes ülikooli hinnang tulevasele tudengile, see on ka võimalus noorel, veel oma teed otsival õppuril hinna-


TalTechi Eesti Mereakadeemiasse 2018/19. õ-a vastuvõetud tudengid:

Eriala	2018/2019
Laevamehaanika	25
Laevajuhtimine	49
Mereveonduse ja sadamatöö korraldamine	46
Veeteede haldamine ja ohutuse korraldamine	21
Ettevõtlus ja elamusmajandus (Kuressaare)	54
Meretehnika ja väikelaevaehitus (Kuressaare)	22
Merendus (magistriõpe)	19
Kokku	236

ta, analüüsida ja personaalselt arutada, kas just see eriala võiks tema teeks saada või mitte. See on kahepoolne katse, milles noor inimene hindab eriala ja vastupidi. Tulevasel tudengil aitab see kindlasti kujundada paremat arusaama, kas eriala ka tema ootustele vastab, ja aitab vältida olukorda, kui eriala valik tehakse klikki kaugusest sõltuvalt.

Nagu ükskõik kellel, on ka minul praegu väga keeruline hinnata, kus me võime olla homme ja milliseks osutub tulevik.

Praegu muutub maailm meie ümber kiiremini kui kunagi varem ja seda veel enne, kui jõuame plaane seada. On üha olulisem, et suudame kiiresti kohaneda ja muutustele vastata.

Sisseastumiskatsete aasta ringi läbiviimine on meie vastus muutuvale maailmale, mis ennekõike nõuab paindlikkust. Ühtlasi on see meie vastus aja üha enam kasvavale väärtusele. 

Soome lootsikaatri upp

Soome OhutusjuurdLuse Keskuse laevahuku uurimise lõpparuande avaldamise päeval selgitas seda samuti lootsikaatreid ehitanud laevatehase Alunaut juhatuse esimees **Mark Muru**:

Soome Onnetomuustutkintakeskus avaldas täna uurimise lõpptulemused lootsikaatri L242 kahe hukkunuga toimunud õnnetusest. Lõpptulemus tehnilise põhjuse kohta oli ettearvata.

V-põhjaline kiire paat kaotab oma püstuvusest kiiresti kuni 70%, kuna staatiline ja dünaamiline püstuvus erinevad üksteisest kardinaalselt. Ükski reegel aga siamaani dünaamilisest püstuvusest ei räägi ega ka nõua midagi. Sellele lootsikaatrile oli reeglitega kehtestatud staatiline püstuvusnõue vähemalt 60° ja kaater täitis selle, omades püstuvust kuni 74°. Paraku ei olnud aga paadi dünaamiline püstuvus piisav, et kompenseerida õnnetushetkel kokku sattunud halbade juhuste summaarset mõju.

Meeskonnal oli aega enese päästmiseks lausa umbes 10 minutit, sest paat oli sellise aja jooksul küllili ega keeranud kohe kiilu püsti. Selle aja jooksul suutsid meeskonnaliikmed panipaikadest välja võtta kotid päästeülikondadega ning ka riietuda päästeülikondadesse.

Paraku oli ainus tee roolimajast välja läbi ukse, aknaid purustada ei õnnestunud. Ukse avamisel paikus sisse vesi ja uhtus meeskonnaliikmed roolimaja kaugeimasse nurka, paat ilmselt käändus siis täiesti ümber ja päästeülikonnad tõstsid mehed vees vastu roolimaja põrandat. Pääsu enam ei olnud. Treenitud päästja oleks ehk hea õnne korral suutnud end sealt kuidagi välja tõmmata.

Kui seda kontrollitud keskkonnas pole varem praktikas treenitud, siis uskuge mind, jääb nõuks. Ei ole kerge ülesanne.

Oli ka muid huvitavaid tehnilisi nüansse. Minu järelendus juhtunu põhjal on näiteks selline, et päästeparve vangliin tuleb muuta reeglitele mittevastavaks, et sellest hädaolukorras ka kasu oleks.

Vangliin on 28 m pikk ja see on põhjendatud taaskord just suurte laevade mõõtmetega. Paadile parve installides võiks see ots olla pigem 4-5 m pikk. Pika otsa puhul ei ole sellest abi.

Madli Vitismann

See esimene emotsionaalne lühikokkuvõte andis teada peamise, millele võib aruande põhjal lisada sündmuse käiku ja detaile.

Mis juhtus?

Tanker „Sten Nordic“ lahkus Porvoo Kilpilahtist koos lootsiga mulu 8. detsembri pärastlõunal mööda 15,3 m sügavust laevateed Antwerpeni poole. Emäsalo lootsijaamast möödus tanker kell 16.08, misjärel lootsikaater L-242 (kiire Kewatec Pilot 1500) järgnes tankeri taga, varjudes lainetuse ja tuule eest: tuule kiirus oli 16-18 m/s suunast 190° ja lainekõrgus oli 2,1 m, mõni laine kuni 3,8 m. 141,1 m pikk „Sten Nordic“ alustas kiirusel 11,1 sõlme pööret vasakule, et pakkuda kaatrile lootsi vastuvõtmiseks varju, ja kaater püüdis jõuda tankeri vasaku parda äärde.

Kui tanker pööras, tabasid lootsikaatrit küljelt perioodiliselt järsud lained, mis tekkisid lainetuse ja pöö-

rava tankerikere koosmõju tagajärjel. Lainetuses sai lootsikaater kreeni ja kaotas suure osa oma püstuvusest.

Kaater õõtsus paar korda, kuni kaadus kell 16.56 vasakule küljele 20-30 m kaugusel tankerist. Umbes 10 minutit oli kaater ujuvil, põhi ülespidi, ja hakkas veega täituma.

„Sten Nordic“ teatas õnnetusest Helsingi VTSi, kust teatati Helsingi MRSCsse. Esimesed päästeüksused jõudsid kohale kell 17.38, kuid pinnaltotsinguis meremehi ega päästeparve ei leitud. Kaatri ümberpööramine ei õnnestunud, see libises kraana otsast lahti ja uppus 30 m sügavuses vees. Hukkunud meeskond leiti päästeülikondades roolimajast pärast südaööd, kell 00.13.

Päästeparv, mis oli olnud paremal pardal ahtrinurgas, leiti merepõhjust ca 10 m vrakist ahtris pooleldi lahtipäätetud vangliiniga. Avariiraadiopoi roolimaja tagaseinal oli paigal ja osalt purunenud.

Lisaks oli roolimajast vasakul olnud raadioantenn kinnitusest lahti

tulnud ja rippus traadi otsas. Kaatri rool oli pööratud vasakule. Masinatelegraaf näitas parema peamasina 20% edasikäiku ja vasaku peamasina neutraalset nullasendit.

Kuidas juhtus?

Tehnilise analüüsi rühma järelendus kirjeldab kaatri hukku. Kui lained pörkusid vastu „Sten Nordicu“ keret, muutusid need järsemaks ja ühtlasi kõrgemaks. Vastastikusel mõjus, mille tekitasid diagonaalne lainetus ja liikuv tanker ning need lained, mille põhjustas pöörava laeva kere, põhjustasid perioodilisi kõrgeid laineid, mille harjad liikusid samahästi kui samas suunas laeva liikumise suunaga. Lisaks oli ahtri taga turbulentsne vool, mille põhjustasid pöörlev laevakruvi, pööratud rool ja pöörav kere.

Nende asjaolude tõttu ja järgnenud olukorras tekkis väga keeruline olukord lootsikaatrile, mis selle fenomeni mõjupiirkonnas sõitis. See vähendas püstuvust, mille oli tekitanud lainetus tankeri taga, ja need

jõud, mille põhjustas rool, mõjusid selles olukorras koos ning mõjutasid kaatri tasakaaluasendit sel viisil, et see lõpuks kaotas püstuvuse ja kaadus.

Mis õnnetust soodustas?

Ohutusjuurdluse Keskus toob välja, et säärane õnnetus oli kõigile osapooltele üllatav. Raadioreglemendi kohast GMDSS häiresuhtlust ei alustatud. Lootsikaatri kaadumise riski polnud teadvustatud. Juurdluses ilmnes, et töölaevadele pole esitatud selgeid nõudeid, mis on viinud mitme reegli tõlgendamise ja kohandamiseni. Lootsikaater L-242 oleks töölaevade B-klassi kohaselt pidanud võima sõita, kuni lainekõrgus ei ületa 4 m ja tuule kiirus 21 m/s.

Lootsikaatri kaadumise tehniline analüüs hõlmas kreenikatset samasuguse lootsikaatriga ja kontrolliti, kas päästevarustus oli töökorras. Juurdluse käigus tuvastati, et lainetuses võib L-242 hetketi kaotada koguni 70% püstuvusest, kuid äkiline ja tugev väline koormus võib viia kaadumiseni. See väline koormus võib sõltuda roolipööramisest või tuuleiilist.

Tähtsusetu pole ka asjaolu, mis märgiti ära väljaspool juurdlust: on põhjust arvata, et lootsikaatri meeskond ei osanud kahtlustada, et kaater võiks ümber minna. Üldiselt peetakse lootsikaatreid võimeliseks iga ilmaga sõitma ja ise püstuma, mistõttu oli üllatus, et L-242 läks ümber.

Lootsiette võtte käsiraamatuis ja lootsikaatri L-242 manuaalides ei käsitleta lootsikaatrite püstuvusomadusi. Kasutajail pole piisavalt teadmisi laevatüübi püstuvusest lainetuses.

Esmakordselt lootsikaatril tööd alustavate laevajuhtide alustamisprotseduur varieerub ja pole piisav, arvestades töö- ja ohutusnõudeid. Riskide tuvastamine ja ohutud opereerimismudelid tuginevad suurel määral vaikumisi-teadmistele, selmet dokumentidele ja süsteemsele riskihindamisele.

Märkimist leidis ka, et merepäästeteenistus polnud sotsiaalosalakondade valveteenistusi teavitanud, et need oleksid saanud kohe leinajaile psühhosotsiaalset abi pakkuda.

Mida leidis lootsifirma?

Samal ajal, kui Ohutusjuurdluse Keskuse uuring avaldati, teatas lootsiette võtte Finnipilot, et nende oma uuring jõudis samadele järeldustele. Uuringus konstateeriti, et uppunud lootsikaater täitis kõiki eeskirju ning meeskonna koolitus ja pädevus vastas nõudeile.

Ohutusjuurdluse Keskuse soovitusel käivad muuhulgas ohutusriskide käsitlemise kohta esmasel tööleasumisel lootsikaatritele ning ka töölaevade reeglite kohta, mille on välja töötanud ametiasutused.

Suur osa Ohutusjuurdluse Keskuse soovitusi on juba tänavu rakendatud. Näiteks evakueerimised on parendatud kõigil sama tüüpi lootsikaatritel.

Finnipiloti oma õnnetusjärgsetes analüüsidest tuldi samuti järeldusele, et on vaja paremat varuväljapääsu ning seda on tänavu sama tüüpi kaatritel tehtudki. Lisaks tehakse

tänavu ja tuleval aastal sama tüüpi kaatritel muid ohutusparendusi, mille laevaehitaja ja lootsiette võtte on koos välja töötanud.

„Sellise ohutuskriitilise tegevuse puhul ei rahuldu me miinimumnõuetega,“ teatas Finnipiloti transpordidirektor Aki Marjasvaara ajakirjandusele.


„Alustasime kohe nende mõjurit uurimist, mis olid õnnetuse puhul olulised, samuti kogu meie tööperet vapustanud õnnetuse järel meetmete plaanimist. Tähtsa teabe, mille saime, rakendasime kohe oma tegevusse, nii nagu riskihinnangud, tööjuhendid ja lootsikaatritele tööleasumise kohanemismaterjalid.

See uus teave oli eriti oluline, sest riske selles juhtumuste ketis, mis viis õnnetuseni, polnud Finnipilotis varem ära tuntud, samuti kui teiste organisatsioonide riskianalüüsidest, mis kasutavad sama kaatritüüpi.

Lisaks meie leidudele ja Ohutusjuurdluse Keskuse soovitudele oleme oma tegevuse riskide vaatevinklist ulatuslikult läbi vaadanud, et tagada, et midagi niisugust kunagi enam ei juhtuks.“

Mida saaks teha?

Ohutusjuurdluse Keskus andis soovitusel sedalaadi õnnetuste ärahoidmiseks:

- ♦ Liiklusohutusamet koostab reeglid töölaevadele, pidades silmas erinevate, mis tulenevad töölaevade eri otstarvetest ja olukordadest.
- ♦ Lootsiette võtte Finnipilot kirjeldab oma operatiivses juhtimissüsteemis lootside veo protsessi ning arendab välja ja käivitab hälvete raportisüsteemi, nii et see tõstaks katvamalt esile ohtlikud olukorrad ja nähtud ohutushälbed lootsitranspordi ajal.
- ♦ Finnipilot arendab välja lootsikaatrijuhtide alustamisprotsessid ja kaatrijuhtide pädevuse, nii et eri kaatritüüpide merekõlblikkus ja ohutu manööverdamine oleks tagatud igas olukorras, milles lootsikaatreid kasutatakse.
- ♦ Juhtiva merepäästametkonnana valmistub Piirivalveamet paremini ebatavalisteks hädaolukordadeks ja arendab välja operatiivmudelid sellise taustainfo saamiseks, mida päästejuhtumi puhul vaja.
- ♦ Piirivalveamet muudab koos sotsiaal- ja tervishoiuministeeriumiga arusaadavamaks häire andmise psühhosotsiaalse toe saamiseks mereõnnetuste korral. 

Reostustõrjelaev „Raju“ – esimene akutoitel laev Eestis

Tauri Roosipuu

Politsei- ja Piirivalveameti uus mitmeotstarbeline reostustõrjelaev „Raju“ (L-203) ristiti 16. augustil Piirivalvesadamas. „Raju“ ristiema on president Kersti Kaljulaid, laeva ehitas Baltic Workboats.

„Raju“ on võimeline täitma nii patrull-, pääste-, reostustõrje- kui ka poilaeva funktsiooni. „Raju“ vahetas Politsei- ja Piirivalveameti neljalaevalises laevastikus välja enam kui poole sajandi vanuse „Kati“ (L-202). Seejärel pole PPA laevastikus enam ühtegi mõne teise riigi abina kingitud laeva, veel enam – kõik neli PPA laevastiku laeva on ehitatud Eesti Politsei- ja Piirivalveametile või selle eelkäijale.

„Raju“ on valmistatud kvaliteetsest merealumiiniumist, et saavutada võimalikult väike süvis (2,6 m) ja kütusekulu. Laeval on lainetlābistav kere, mida on tugevdatud jääoludes (kuni 10 cm kinnisjääs) sõitmiseks. Laeval on kaks 2000 kW peamasinat, mis annavad laeva maksimaalseks kiiruseks 27 sõlme, ökonoomne kiirus jääb 10-12 sõlme vahele.

Muuhulgas on laev võimeline sõitma ka üksnes akutoitel – maksimaalselt tavapärase ökonoomse kiirusega, kuid viiesõlmelise kiiruse juures ligikaudu viis tundi, olenevalt mereoludest. „Rajul“ on mehitalmata masinaruum – kogu juhtimine on koondatud roolimajja. Täiskäigult avariistopi korral on laeva pidurdusteekonna pikkus 285 meetrit.

„Raju“ tehnilise võimekuse parandamiseks ja merekindluse suurendamiseks lisas laevaehitaja laevale õõtsumist vähendava stabiliseerimistanki koos selle täite- ja tühjendussüsteemiga, tiibstabilisaatorid ja teiseldatava akupanga, koos laevakere tugevdamiseks vajalike vundamentide projekteerimisega ja lisa-seadmete paigaldamisega.

Et tööde teostamine eeldas täiendavaid töid ning lisaseadmete tarni-



Reostustõrjelaeva „Raju“ laevapere koos presidendiga. Foto: Tauri Roosipuu

mist ja paigaldamist, pikendati lepingu tähtaega kahe kuu võrra. Laeva maksumus jäi vaatamata muudatusele samaks – käibemaksuta 13,38 miljonit eurot.

Laevaehitust rahastatati Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi toel, millest 15% panustas Eesti riik. Kogu laeva ehituse jooksul järgiti Lloyd'i Registri klassinõudeid.

Tavaolukorras on „Raju“ laevapere 8-10 inimest, kajutikohti on 18 inimesele. Suurõnnetuse puhul saab laevale võtta ligikaudu 100 inimest, sealhulgas on võimalik paigutada 35 inimest siseruumidesse.


Reostustõrjelaevana tegutsemiseks saab laeva parrastele kinnitada reostustõrjepoomid koos vastavate seadmetega. Reostuse avastamiseks on tiptasemel seadmed (9,2 GHz radaril põhinev süsteem nafta- ja õlitoodete avastamiseks veepinnalt minimaalselt viie mere miili kauguselt, mis on integreeritud infrapunakaameraga).

Lisaks on laeval seadmed ka allveereostuse avastamiseks, näiteks vrakkide ja torujuhtmete kontrolliks. Laev on varustatud videojālgimisega

ja -salvestamise tehnoloogiaga, mis võimaldab dokumenteerida sündmuse lahendamist ja edastada sündmuskohalt operatiivselt infot koordineerivatele üksustele.

Ametkondadevahelises laevade riskasutuses on „Raju“ võimeline täitma ka poilaeva funktsiooni. Ahtritekil paiknev teleskoopkraana on vajalik reostustõrjeseadmete ja -vahendite teisaldamiseks, mere-märkide komplektide tõstmiseks, samuti muude laadimis- ja lossimistööde tegemiseks.

Laeval on ka dünaamiline positioneerimissüsteem. Meremärkide komplektide transpordi ja paigaldamistööde ajal peab olema võimalik alumiiniumist 7-meetrise tööpaadi takistusteta kasutamine, selleks on jugakāituriga tööpaat tavaolukorras laevakere sees paikneval slipil. Ahtritekil paikneb päästejett spetsiaalse veeskamis- ja väljatõstmisraamiga.

Tulekustutustöödeks on laeval kaks roolimajast juhivat veekahurit ja väline veeudusüsteem laevakere jahutamiseks. Pukseerimiseks on laev varustatud pukseerimis-seadmega. 



„Megastari“ masinaruumi (häire)signaalide visuaalne indikaatoritulp.

Foto: Tauri Roosipuu

Tallink tellib uue laeva Raumast

Madli Vitismann

Tallink Grupp ja Rauma Marine Constructions kirjutasid 17. oktoobril alla ühiste kavatsuste kokkuleppe uue laeva projekteerimiseks ja ehitamiseks.


Tallink Grupi juhatuse esimees Paavo Nõgene selgitas, et uue parvlaeva ehitust kavandades valiti viie suure Euroopa laevatehase vahel ja kõige paremini langesid arusaamad kokku just Raumatehasega. Seal on juba ehitatud „Romantika“ (2002), „Victoria I“ (2004), „Galaxy“ (2006) ja „Baltic Queen“ (2009). Kuigi tehase juriidiline vorm on vahepeal muutunud, on inimesed ikka samad ning koostöö peaks hästi laabuma.

Uus laev on samuti umbes 210 m pikk nagu „Megastar“, sõidab samuti veeldatud maagaasiga, mahutab samuti 2800 reisijat ning kiiruseks

on plaanitud samuti 27 sõlme. Kuid Paavo Nõgene toonitas, et seda ei saa nimetada „Megastari“ sõsarlaevaks, pigem on „Megastar“ uue laeva referentslaev ning uus tuleb veel efektiivsem ja keskkonnasõbralikum.

Arvesse võetakse kogu senist kogemust „Megastariga“, mistõttu võib arvata, et uus kiire parvlaev on Tallinna-Helsingi süstikliinil veel parem. Laev kogumahutavusega umbes 50 000 peaks valmima 2021. a lõpus või 2022. a algul ja läheb maksma 250 miljonit eurot.

Juhatusliige Andres Hunt selgitas, et põhimakse tehakse alles laeva kättesaamisel, ent nagu tavaks, laenatakse 80% ehitusrahast pankadelt. Kui „Megastari“ ehitamisel saadi keskkonnasõbralikkuse toetuseks veidi ELi raha, siis loodetakse seda nüüdki.

Paavo Nõgene lisas, et peatöövõtjana kutsub Rauma tehas kindlasti ehituses osalema Eesti ettevõtteid ja sedakaudu tuleb osa raha Eesti majandusse tagasi. 

Viking Line tellis laeva Hiinast

Madli Vitismann

Septembri algul algas Hiina laevatehases Xiamen Shipbuilding Industry töö Viking Line'i uue keskkonnasõbraliku parvlaeva ehitusel.


Alustati esimeste teraselehtede lõikamist, kuid edaspidisesse on kaasatud ka hulk Soome ja muu Euroopa alltöövõtjaid. Laev hakkab 2021. aasta algul sõitma Turu-Stockholmi liinil, sisekujunduse teeb Konzept Stockholm.

Uue laeva kogumahutavus 63 000



Uuel parvlaeval aitavad kütust säästa kaks rootorpurje. Foto: Viking Line

on veidi suurem praegu sel liinil sõitvast „Viking Grace“ist“, kuid see on samuti 218 m pikk ja mahutab 2800 reisijat, laeval on 922 kajutit. Autosid mahub rohkem kui „Viking Grace“ile“, autotekkidel on 1500 raja-

meetrit. Laev saab jääklassi 1A Super ja hakkab kütusena kasutama veeldatud maagaasi. Laevakompanii saadetud joonisel on näha ka kaks rootorpurje, „Viking Grace“il on üks rootorpurje. 

Meresõprus Pihkvalannaga

Vello Mäss, endine TB-68 kapten

Südasuvel 1971 tõi väikese Läänemere kalatraaleri meeskond Astrahani laevatehasest Kirovi näidiskalurikolhoosile tuliuue püügilaeva pardanumbriga TB-68. Ligi 4000 kilomeetri pikkune teekond mööda Volga, Šeksna, Vötegra, Sviri ja Neeva jõge, üle Onega ja Laadoga järve Soome lahele võttis aega paar-kümmend päeva, võttes arvesse 11 jõesadama ja linna külastusi.

Kodusadamasse Miiduranda jõudes alustati ettevalmistustega intensiivseks kalapüügiks, sest püügilaeva meeskonnal navigatsioonihooajal mingit põhipalka ei ole, raha maksakse ainult püütud ja kalatööstusele üle antud kala eest. Sügis juhtus Soome lahel erakordselt kalarikas olema, nii et siia kogunes eestlaste kalalaevastikule lisaks veel Leningradi püügilaevastik oma ujubaasidega “Paleh”, “Nevka” ja “Pskovitjanka”.

Mõne püügipäeva järel anti kaldaraadiojaama kaudu Kirovi kalureile teada, et kolhoosi külmhoone on pilgeni täis ja kaldal rohkem kala vastu ei võeta. Ilmastik septembrikuisel merel oli veel poolsuviselt soe ja äsjapüütud kala kippus kiiresti riknema. Osa laevu oli sunnitud pardal oleva saagi merre tagasi heitma.

TB-68 pardal olevat kümmet-konda tonni oli kahju üle parda heita ning ainsaks väljapääsuks tegi-

me katse anda see üle ühele Naisaare juures ankrus seisvale Leningradi ujubaasile. Raadio teel luba küsimata läksime oma laevaga otse ujubaasi “Pskovitjanka” (eesti keeles „Pihkvalanna“) poordi ja pakkusime sinna oma püüki. Laeva tekil askeldav kalameister tuli küsima, kust mehi oleme, kuid ütles kohe, et nemad saavad teenindada ainult omaenese püügilaevu. Ta tegi ettepaneku minna igaks juhuks baaslaeva kapteni jutule, kel olevat eestlaste abi vaja.

Tõusin TB-68 pardalt baasi tekile ja suundusin otse silda, kus üks väsinud näoga keskealine meremees end baaslaeva kaptenina tutvustas. Saime kiiresti usaldusliku kontakti ja kapten kurtis mulle oma muret. Ta ei saavat pikemat aega enam rahulikult magada, sest laeva logiraamatu üks lehekülg on täitmata. Nimelt väljunud ta paari nädala eest tormise ilmaga Ventspilsi sadamast ja riivanud “Pskovitjanka” ninaga õnnetu kombel sadama kivise muuli veealust nurka.


Teadmata, kui palju laeva nina kannatada sai, polevat ta seda intsidenti logiraamatusse kirja pannud, sest kevadel tulevat tal “Pskovitjanka” Saksamaale garantiiremonti viia. Ta küsis, kas ei saaks Tallinnast tuukriabi, et laeva veealune osa üle vaadata.

Mul oli hea meel öelda kolleegile, et tunni aja pärast võib ta asuda

logiraamatu puhast lehekülge täitma, sest püügilaeval on kaks komplekti kergetuukrivarustust ja vilunud mehed tema laeva veealust ülevaatast tegema.

Paarikümne minuti pärast nägidki baaslaeva üllatunud mehed traallaeva kaptenit ja traalmeistrit nende laeva alla sukeldumas. Ligikaudu tunni möödudes tõusin uuesti “Pihkvalanna” silda ja jutustasin kolleegile, et tema laeva veealuse osa värvkate on vööriosas küll kõvasti kraapida ja marrastada saanud, kuid mõlke ega pragusid ei näinud me kusagil.

Sõnalausumata võttis kapten mikrofoni ja kutsus translatsioonikaudu kalameistri silda. Jutt oli lühike. Kapten käskis Leningradi püügilaevad eemale peletada ja eestlaste saagi vastu võtta ning teha seda mitte üksnes täna, vaid kogu püügihooaja vältel. Nii läkski. Piisas mul vajaduse korral ainult korra selle baaslaeva kutsung eetris kuuldavaks teha, kui sealt vastati: “Töötage peilingule!”. Pidin siis raadiosideks keelatud SOS-sagedusel 500 kHz andma eetrisse 3 sekundi pikkuse piiksutuse, kui sõpruslaevalt teatati suund temale ning lubadus hakata meile vastu sõitma.

Nii puutusimegi paar korda kuus üksteist aidates omavahel kokku, kord polnud baaslaeval kala näol toorainet, kord päästsid nemad püügilaeva pikast ülesõidust sadamasse. Normaalne meremeeste solidaarsus! 

100 aastat Vabadussõja algusest merel

Madli Vitismann

Eesti Meremuuseum avas 8. oktoobril näituse “Operatsioon “Red Trek”. Eesti vabaduse kaitse”. Avamise muutis pidulikuks Wessexi krahvi ja krahvinna osalus, sest näitus selgitab Eesti Vabadussõja algust merel ja eestlastele appi tulnud Briti eskaadri ohtlikku teekonda Tallinna alates novembrist 1918 kuni tegevuseni Soome lahel järgmise aasta jaanuaris. Nende sündmusteta võinuks Eesti Vabadussõda raugeda.

Näitus on koostatud koostöös Briti saatkonna, Eesti Sõjamuuseumi, Imperial War Museumi ja Eesti Vabadusvõitluse Muuseumiga. Kõrgetele külalistele tutvustasid näitust direktor Urmas Dresen ja seda teemat oma doktoritöös uurinud teadur Arto Oll.

Eestlaste palvel appi tulnud admiral Edwyn Alexander-Sinclairi juhitud Briti eskaadri tegevuseta võimalda meie riiki poleks, sõnas Urmas



Enne näituse avamist (paremalt) Urmas Dreseni selgitusi kuulavad Wessexi krahv, Riigikogu esimees Eiki Nestor ja Wessexi krahvinna. Foto: Madli Vitismann

Dresen Vabadussõja alguskuude keerulist olukorda kommenteerides.

Lähemalt saab Briti eskaadri tegevusest detsembris 100 aastat tagasi lugeda Arto Olli artiklis “Miiniristlejate „Avtroil“ ja „Spartak“ vangistamine 1918. aastal“ (Meremees nr 2/2018).

Näitust saab näha juuni lõpuni.

Seal on palju lugemist, aga sealhulgas mõjusat. Nt admiral Sinclairi tsiitaat 4. detsembrist 1918: “Minu Liepajasse jäämine mõjub moraalile halvemini kui risk kohtuda enamlaste ülekaaluka laevastikuga Tallinna all.”

Muuseuminäitust täiendab veebinäitus ukandestonia.ee. [MW](#)

100 sõlme sajas pudelis

Madli Vitismann



Näituse autor Peeter Vellemaa jagas selgitusi. Fotod: Madli Vitismann

Õppeaasta algul avati Eesti Mereakadeemia peahoonel koridoris vitriinnäitus „100 sõlme pudelis“. Näituse autor, mereakadeemia valmendikeskuse õppejõud kapten Peeter Vellemaa ajastas näituse ja sellega kaasneva õppevahendi valmistamise riigi 100. ning peatselt saabuvaks mereakadeemia 100. aastapäevaks.

Kunagi nähtud pudelisse aetud sõlm ajendas Peeter Vellemaad samuti proovima, pudelis sõlmi on ta kinkinud nii Gruusia kui ka Soome mereõppeasutustele. Ent näituse ettevalmistamisel osutus probleemiks soovitud hulga sobivate pudelite kogumine, millest küll sõbrad-tuttavad välja aitasid.

Näitusel olevast sajast sõlmest

ligi kolmandik on nüüdseks ajalugu, osa sõlmi kasutatakse makramee tegemisel, aga paljusid kasutatakse ka purjelaevadel. Tänapäeval puudub vajadus näiteks „varga-sõlme“ järele, mille abil tehti kindlaks, kas keegi on salaja meremehe kotsu kallal käinud. On ka ise leiutis: näituse autori mullu välja mõeldud „Peetri sõlm“.

Näitusega kaasnenud Peeter Vellemaa koostatud sõlmimisjuhend ja vitriini kõrvale asetatud korv värviliste otstega ajendasid vaatajaid kohe ise kätt harjutama. [MW](#)



Mootorpurjelaeva „Juh

Feliks Gornischeff

Eesti Vabariigi 100. aastapäevaks avatud Eesti Meremuuseumi näitusel „100 aastat kiilu all“ on mootorpurjelaev „Juhan“. Näitusel keskendutakse peamiselt „Juhani“ loole põgenikelaevana, siin tuleb juttu pigem laeva ehitamisest ja ümberehitamisest, kuid ka 1944. aasta põgenemisest.

Ehituslugu

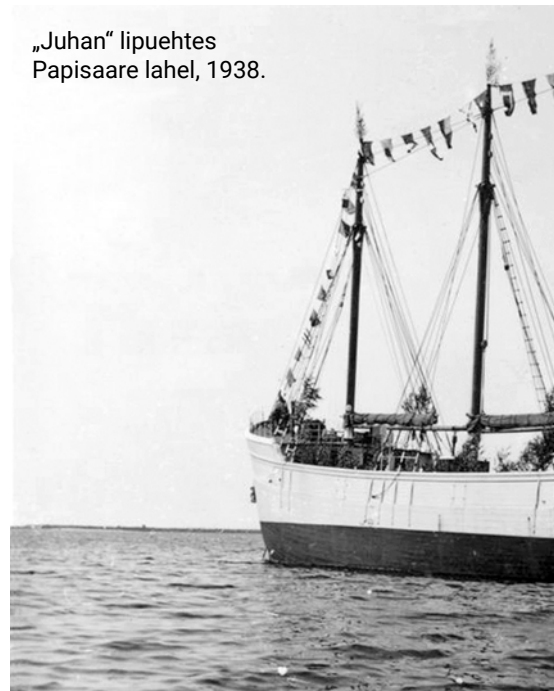
Kolmemastiline mootorkuunar „Juhan“ pikkusega 45 m ja mahutavusega 398 brt ehitati 1938. aastal Saaremaal Papisaares. Laeva ehitamist alustas kapten Johannes Lepik (1889-1936), lõpule viisid ehituse Karl ja Julius Teär. Laeva ehitusmeistriks oli Peeter Sepp (1881-1971), kuid käed pani külge ka Eesti üks kuulsamaid laevaehitusmeistreid Matis Hohensee (1859-1940), kes valmistas „Juhani“ tarbeks oma kodukohas puidust naagleid. „Juhani“ puhul, mis oli viimane Papisaares ehitatud purjelaev, jälgiti veel ka laevaehituse uskumusi – nii sai Herman Sepa sõnul laev masti alla õnneraha.

„Juhan“ oli pärast 3-aastast ehitust veeskamiseks valmis märtsi alguses 1938, kuid see ebaõnnestus esimesel korral. Järva Teatajas kirjutati 7. märtsil: „*Reedel, 4. skp. oli Papisaare laewatehases ette nähtud uue suurema kolmemastilise mootorpurjeka „Juhani“ wettelaskmine, mis aga nõrga jää tõttu äpardus. Laewa wettelaskmist olid kogunenud Papisaare laewatehase juur-*

de jälgima suur hulk uudishimulisi. Kuressaarest sõitsid kohale merikooli õpilased koolijuhataja kapten Teäre juhtimisel. Laewa wettewedamise seadeldise asetamine jääle läks libedasti. Kui aga mootorpurjekat oli kõigest paari meetri wõrra edasi weetud, murdus jää suure surve tõttu ja töö tuli katkestada. Töölistega midagi tõsisemat ei juhtunud, ainult mõni mees sattus ranna lähedal jää murdumisel jalgupidi wette. Kuna „Juhani“ seekordne wettelaskmine äpardus täielikult, siis laewa wettewedamisega tuleb nüüd oodata kuni laht wabaneb jääst. Siis kawatsetakse wettewedamise koha läheduses merel lasta põhja wana shooner „Weenus“, millele asetatakse wettewedamise seadeldis.“

Juhani vettelaskmine õnnestus märtsi lõpus, kui Uus Eesti teatas 24. märtsil, et „*Uue mootorpurjeka „Juhani“ wettelaskmine. millega Papisaare laewatehases tehti algust 21. skp., edenes niiwõrd jõudsasti, et tööga loodeti jõuda lõpule kesknädala õhtuks. Purjeka wettewedamiseks korraldati talgud, millest wõttis osa 60-70 inimest lähemast ümbrusest.*“ Kevadel viidi lõpule laeva sisemised tööd, nagu mootori (1937. aastal Kopenhaagenis toodetud 1-2 silindriline petrooleumimootor „Völund“ võimsusega 180-220 hj) paigaldamine ja katsetamine, laeva värvimine ning kajutite väljehitamine. „Juhani“ esimene reis algas 15. juulil Kihelkonna sadamast, kui purjetati Soome, et sealt metsamaterjali Inglismaale vedada. Laeva kapte-

„Juhan“ lipuehtes
Papisaare lahel, 1938.



niks sai kaugsõidukapten Mälk, kelle sõnul ei ole olnud laeva meresõiduomadused eriti head: see kõikus tugevalt, mootor oli nõrk ning taglastus liiga kõrge. Meeskonnaliikmeid oli kokku 12.

Ümberehitamine

Mootorpurjekaga „Juhan“ evakueeriti 1944. aasta suvel üheksa reisiga 3346 eestirootslast Haapsalust, Tallinnast, Vormsilt, Lääne-Eestist ja Ruhnust Rootsi. Eestirootslaste ümberasumine toimus operatsiooni „Lienhard“ käigus, mida finantseeris lepingu alusel Rootsi Kuninglik Eestirootslaste Komitee. Ühe reisi ning 300 inimese eest pidi komitee tasuma 15 000 krooni, mis oli umbes sama kui „Juhani“ rentimise hind. Lisaks eestirootslastele sõitis Rootsi ka ligikaudu 3000 eestlast, kes pidid sõidu eest aga ise maksma. Esimese nelja reisi ajal võeti suund Stockholm Frihamni, kuid avalikkuse tähelepanu vältimiseks viidi ülejäänud reiside sihtpunkt Lidingöle Breviki sadamasillale. „Juhan“ sõitis Saksa haakristilipu all. Paari reisi järel hakati Rootsi saarestikus heiskama Eesti lippu, et jõuda sadamasse kiiremat teed pidi, kuna lühem laevatee ei olnud sõdivate riikide laevade-

„Juhani“ ehitamine Papisaare laevaehitusplatsil Saaremaal, 1937.



Fotod: Eesti Meremuuseumi fotokoog

an“ lugu



“Juhani” reisid

Reis	Kuupäev	Marsruut	Evakueerimise lähteala	Pögenike arv
1	19.-21. VI	Tallinn-Pakri saared-Rohuküla-Stockholm	Kõik rootslaste asulad, v.a Ruhnu	288
2	11.-12. VII	Rohuküla-Stockholm	Kõik rootslaste asulad, v.a Ruhnu	329
3	16.-18. VII	Vormsi-Rohuküla-Stockholm	Vormsi	277
4	21.-22. VII	Rohuküla-Stockholm	Vormsi	296
5	28.-29. VII	Rohuküla-Stockholm	Riguldi, Noarootsi	307
6	3.-7. VIII	Rohuküla-Ruhnu-Stockholm	Riguldi, Noarootsi ja Ruhnu	481
7	11.-16. VIII	Haapsalu-Pakri saared-Stockholm	Riguldi, Noarootsi, Pakri saared	490
8	26.-31. VIII	Haapsalu-Paldiski-Pakri saared-Stockholm	Vormsi, Kurkse, Vihterpalu, Riguldi, Noarootsi	632
9	10.-11. IX	Haapsalu-Stockholm	Noarootsi, Tallinn ja muu Eesti	246
				3346

le avatud. Eesti lipu heiskamine tõi kaasa selle, et kaldalt hakati laevale lehvutama. Kavas oli teha ka kümnes reis, kuid meeskond oli vastu, sest poliitiline ja sõjaline olukord oli juba niivõrd pingeline.

„Juhan“ oli ehitatud kaubalaevaks, kuid kohandati 1944. aasta sõjakeerises vajalike elu- ja hügieenitingimuste lisamisega inimeste veoks – „Juhanist“ sai põgenikelaev. Eesti Meremuuseumi arhiivis on merendusõigusega tegelnud advokaadi Imant Siimeri kollektsioonis säilinud dokumente 1944. ja 1945. aastast „Juhani“ ümberehituste kohta. Kapten K. Noor kirjutas 24. märtsil 1945 Imant Siimerile, kirjeldades laeva ümberehitustöid ning tehnilist seisukorda pärast põgenikevedu.

Ilmneb, et laev taheti taastada kaubalaevaks: „*Praeguses seisukorras Juhaniiga kaupa vedada üldse ei saa, kuna temast on ehitatud „Noa“ laev, paljude kambritega ja mitme laega. Juurdeehituste põrandaalused on varsti aastapäevad seisnud soppa, okset ja sõnnikut täis, mille läbi tekk mädaneb ja on läbi puuritud suurte piikidega. [...] Mootor on ülejõu, kiire ajamise tõttu, samuti ka ankruspill ja vintsid välja kulunud. Peamootori tagumise silindri sum-*


mutaja lõhki ja pumbad kulunud.“

Laev oli põgenemiste käigus omajagu viga saanud: teki-, sandeki- ja reelinguplangud olid mädad, välisplangutus vigastatud. Samuti vajas laevatekk uuesti triivimist ja tõrvamist. Laev pidi uuesti üle värvitama ning jooksevtaglas uute talide, liinide, plokkide ja vaieritega asendatama. Ka vajasid mootor, vintsid, ankrupeli ja muud mehhanismid remonti. Veel oli „Juhanil“ üks omapärane probleem: laeva oli kogunenud nii palju rotte, et neid tuli hakata hävitama. Viimasena vajas laev veel ka uut mõõdukirja.

Kirjale lisatud tööde nimekirjast saab hea ülevaate, mis töid laevaga 1944. aastal tehti. Nüüd oli vaja need ümberehitused lammutada. Pögenikeveoks oli „Juhanile“ ehitatud 2 kööki, 4 klosetti, üks eluruum ja ruumi sissekäigu kapp. Lastiruumi oli ehitatud uus põrand, vaheseinad, 800 koikohta, kapid, kastid, trepid ja ahjud. Pögenike eluruumidesse ehitatud sissepääsu jaoks olid lõhutud laadluugid ja poomid.

Elutingimused laevas on üks põgenik ilmekalt kokku võtnud: *“Me läksime “Juhani” pardale Haapsalu Uussadamas. Oli laupäeva, 9. septembri õhtu. Kaasa võisime igaüks*

võtta kaks kotti. Eelmiselt sõidult saadeti palju asju tagasi. Tallinnast oli tulnud kohale palju uhkelt mingitud daame, kes rääkisid ainult eesti keelt. Nemad heitsid laevas naridele. Meie pressisime ennast kokku laeva keskpaias. Oli väga, väga kitsas; istusin kägaras, jalad enda alla keritud. Pühapäeva päeval sõitis laev Haapsalust välja. Istusin ja oksendasin nii, et arvasin oma soolikad välja oksendavat. Mul oli kodust kaasa võetud plekktoop, kuhu oksendada. Tallinna prouade mehed trügisid oksepottidega keskkäigus edasi ja tagasi meie vahelt läbi. Ema ei jäänud üldse merehaigeks. Ja seal eespool – ma nägin neid – istusid mõned tüdrukud, kes mängisid kogu aeg kitarri ja laulsid. Räägiti ka, et üks naine oli lapse sünnitanud. Öösiti käidi ringi ja manitseti, et keegi mingit tuld ei süütaks, sest seda oleks kaugele näha.”

Hiljem anti „Juhan“ Rootsist tagasi NSV Liidule ja oli kasutusel Eesti Riikliku Merelaevanduse kaubalaevana. Viimastel kasutusaastatel vee ti sütt, hiljem seisis laev söepunkrina Virtsus, kust toodi Loksale ning kanti seal tõenäoliselt 1955. aastal „Pakri“ nime all maha. Laevavrakk asub Loxsa lähedal rannas. 

Ruudi, kadunud merem

Rein Albri

Aastad on möödunud. On söödud silku ja leiba ning nähtud merd ja meremehi. Ometi pole kaasmaalaste peale mõeldes päriselt selge, kuidas mõnest saab meremees ja teisest ei saa. Kui palju kutset on sündides kaasa antud, paljudest lühike elu jõuab õpetada?

Bruno Pao

Varem või hiljem esitab iga meremees endale küsimuse: „Miks ma läksin merele, kust on pärit see kutse, mis mind sinna tõmbas? Rannaelanikel on sellele lihtsam vastust leida, sest mere läheduses elades on neile abiks sajanditega kogunenud kogemus ning merekultuuri sügav tunnetus. Siiski ei pruugi veel igast saarlasest saada meresõitjat, samas aga võib meremeheks saada ka sismaal sündinu. Heaks näiteks võib tuua Johan Pitka (19. II 1872 - 1944?), kes, sündinuna Järvamaal Eestimaa südames, sidus oma elu merega ja nimetas merel oldud aega kuldseteks aastateks. Pitka ei teadnud mingit muud põhjust oma soovist merd sõita kui vaid seda, et see on olnud tema loomuses: „Et ma oma eelmisel elu cycli'tel meresõitja olen olnud, see on kindel.“ Seega rääkis ta oma valikust kui ülesandest, mille talle oli määratud üks eelmine elu ...

Oma mälestustes kirjeldab ta tundeid, mida talle, 14-aastasele poisile, tekitas mere esmakordne nägemine:

„Merele! Kui aga saaks merele! ... Sügisel, kui isa seadis koorimat Tallinna viimiseks, andsin nõu seadida kaht koormat ja mind võtta teise hobuse juhiks. Nii sündiski ... Eriti sügavat muljet avaldasid minusse jõed, milledest me üle läksime: ma polnud neid seni veel näinud. Kui jõudsime kolmanda päeva hommikul Iru mäele, kus isa peatas ja mu viis ühe inimese kuju sarnase kivi juurde ja sellest kõneles kui Linda kivikujust, mida inimesed on hakanud Iru memmeks hüüdma, siis avanes silmapiirilt pilt, mis mind nõnda üllatas, et muutusin ise teiseks Iru memmeks. Kuumus tungis südamesse ja pähe. Silmapiirilt sinetas päikeselisel valgel hommikul piiritu meri, millest ma olin nii kaua unistanud. Nii vägevana, suure ja ja ligitõmbavana ei olnud ma teda enesele suutnud ette kujutada. Neid tundeid, mis äratas minus meri säält Iru mäelt, ei ole võimalik ei kirjas ega kõnes edasi anda. Need tunded andsid mu elule kindla suuna: nad kasvasid minus tahtejõudu, mis võitis kõik takistused, mis arvukalt ees ootasid ja tõkestasid pääsu merele.“

Käesoleva loo autor nägi ilmalvalgust 74 aastat pärast Johan Pitka sündi, linnulennult 5-6 kilomeetrit selle legendaarse meremehe sünnikohast Jalgsema külas. Sõna „meri“ jõudis minuni esmakordselt, kui olin vast 5-aastane. Ühel kevadisel varahommikul ärgates nägin vana-

ema majakese ees seisvat hobuvankrit, millelt üks mees kaalus pisi-kesi läikivaid kalu – vanaema ütles need olevat värsked silgud. Kala oli meie kandis siis suur haruldus, polnud lähikonnas järve ega jõge, kuival ajal nappis kaevuski vett. Kui julgesin kalamehelt küsida, kust see kala, siis vastus oli lühike: „Merest!“. Sel päeval oli meil laual maitsev räimeroog keedukartulitega, ülejäänud soolas vanaema suviseks tahedaks suupisteks väikesesse puupütti, mille viis sahvrisse.

Meri – kus ta asub, see jäi veel kauaks saladuseks. Polnud ka kedagi seletamas – isa oli Siberis vangilaagris, ema väikese palgaraha eest ühes väikelinnas elu sees hoidmas. Vanaema ehk Vana, kelle maailm piirdus paari käiguga Paide linna mõnikümmend kilomeetrit eemal, teadis vaid, et meri on suur ja et ta on kaugel ning selles on palju vett.

Naabri Ruudi teaks sellest rohkem rääkida, sest tema oli meremees, aga Ruudit pole keegi juba aastaid näinud ning peale ta ema ei ole teda enam keegi ootamas.

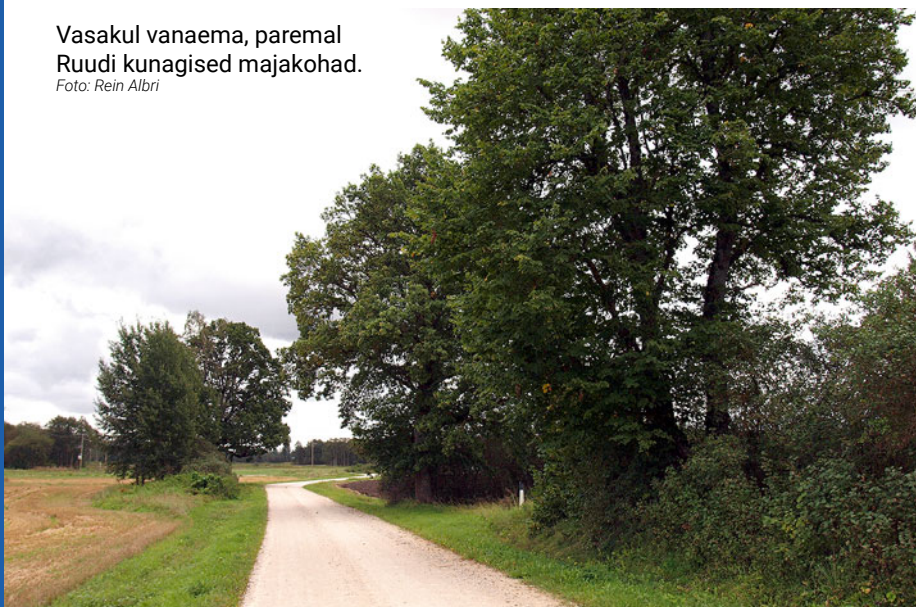
Kord „avastasin“ Vana kummutisahtlist veidrad uued kingad, mida ta polnud kandnud. Alles hiljem mõistsin, et neid polnudki oma linlikkuses maanaisele sobilik kanda. Kui Vana alevi kirikusse läksime, siis need mõned kilomeetrid käisime suviti paljajalu, jalanõud näpus – nii sai neid säästa liigselt kulumast. Kingadele lisaks „leidsin“ sahtlist veel ka paar eredamustrilist kleidiriidet. Sain sellise omavolilise uurimistegevuse eest muidugi pahandada, aga ka vastuse, et nii kingad kui ka kleidiriided on Ruudi kingitud.

Kui Ruudi merelt koju tulnud, siis härrana Tallinnast türiautoga, mustas kuldnoõpidega vormis, käistel kullased triibud, kaasas kingitud naabritele – meestele väljamaa tubakas ja naps, naistele kingad, salid, kleidiriided jms.

Merd nägin esmakordselt, kui olin kümnene. Mul õnnestus end kaasa nuruda Tallinna-reisile, kui koha-

Vasakul vanaema, paremal Ruudi kunagised majakohad.

Foto: Rein Albri



lik rahvas lahtise veoautoga, kased poordidel, sõitis Piritale motovõistlusele. Tee viis meid üle Maarjamäe. Pilt, mis sealt kõrgelt avanes, lõi hinge kinni. Kargasin püsti ja karjusin täiest kõrist: „Meril!“ Sain meeselt pragada, et poiss, mis sa karjud, istu maha. See tunne, mille tekitas tookord mere nägemine, pole siiani ununenud. Lugeses hiljem Pitka mälestustest eeltoodud ridu, pole neile midagi lisada – seal on kõik juba öeldud. Sellest hetkest peale polnud mu peas enam muud kui meri – ma pean pääsema merekooli!

Kui esimeselt reisilt Atlandile tagasi jõudsin, küsis Vana, kui kaua läks meil aega üle ookeani sõiduks. Saanud vastuse, arvast ta, et olen suures linnas luiskama õppinud – nii palju vett ei saa ju maailmas ometigi olla! Hiljem, kui olin juba Aafrikas käinud, tundis ta huvi, et kas ma seal ka pealiku tütre pulmas olen käinud – näe, Ruudi käis ja rääkis sellest.

Pidin Vanale pettumuse valmistama, sest ilmselt polnud ma Aafrikas isegi pealikut näinud, rääkimata siis tema tütre ja selle pulmadest. Selleks ajaks olin ma tolle salapärase Ruudi kohta juba üht-teist teada saanud – ta oli olnud enne sõda kaubalaeva vanemmehaanik. Iga kord, kui ta koju tulnud, korraldanud ta naabritele „vastuvõtu“, kus jaganud leeri- ja koolivendadele-õdedele kingitusi, kostitanud neid hea ja paremaga ning pajatanud põnevaid lugusid elust merel ja võõrastest maadest. Seega tõi Ruudi vaiksesse külaellu uudiseid laiast maailmast ajal, kui külas polnud veel raadiot, televiisorist rääkimata.

Maailmasõja puhkedes jäi Ruudi kadunuks. Tema ema oli seltskonda vältiv üksildane looduses kulgev kõhnavõitu naine, keda peeti maa-rohtudega ravioskuste pärast nõiaaks – Nõia-Netiks. Vajadusel oskas ta ka lausuda ehk posida. Mind vabastas ta posimisega kästel vohanud piinlikest soolatüügastest. Pelgasin teda pisut, kuid tundus, et mind ta soosis.

Kui kord kogemata vikatiterale astusin ja jalatalda sügava haava sain, siis tohterdas ta mu terveks. Sageli kostitas ka oma rikkaliku õunaaia andidega, see kõik toimus vaikimisi, ilma sõnu pruukimata. Vahel tundus, et ta ei oskagi rääkida.

Ruudi jäi mind veel kauaks kummitama. Kui juhtusin mõnes välis-sadamas kohtama eesti meremehe vabast maailmast ja õnnestus nendega jutule saada, küsisin alati, kas nad on sellenimelist meremeest kohanud või teavad temast midagi. Kahjuks ei saanud ma peale eituse mingit teavet.

Sain aru, et mind ei usaldata, sest minu laev sõitis neile vihatud punalipu all. Nii mõnigi vabas maailmas seilav kaasmaalane suhtus mu pärimistesse nähtava vaenulikkusega. Küll aga öeldi, et otsitav Ruudi võib koos oma laevaga lebada kusagil ookeani põhjas, sest sõda ei halastanud kellelegi, ei inimestele ega ka laevadele. Seda teadsin ma siis juba isegi.

Ruudi tõi vaiksesse külaellu uudiseid laiast maailmast ajal, kui külas polnud veel raadiot, televiisorist rääkimata.

Mu vanaema, kelle juures ma lapsepõlve veetsin ja keda ma ka hiljem meelsasti külastasin, lahkus siit ilmast, kui ma merel olin. Ammu enne seda kurba sündmust oli lahkunud ka Nõia-Neti, tema ilus maja künkal lagunes aegapidi, jättes alles vaid varemed. Ainult õunaaed andis veel aastaid saaki, kuni metsistus ja lõpuks hääbus.

Viimast korda Vanal külas olles läks meil veelkord jutt Ruudile, merele ja meremeestele. Selleks hetkeks oli tema maailm suuresti avardunud tänu televiisorile, millest nähtut ei jõudnud ta ära imestada. Rääkisin talle oma äpardunud Ruu-


di-otsinguist ja avaldasin arvamust, et võib-olla sai minust meremees just tänu Ruudile, temast kuulnud juttudele.

Vana vaatas mind pikalt ja ütles, et Neti saatis sind merele oma kadunud poega otsima, ning rääkis mulle aastatetaguse loo. Talvel, hetk enne, kui mind jõuti viia alevis asuvasse kirikusse ristimisele, olevat Neti sõnagi lausumata meie kööki astunud. Nähes mind (olin saanisõiduks pakitud suurde korvi), põlvitanud ta korvi ette, asetanud käed mu rinnale ning pomisenud sosinal nagu mingit palvet. Tõusnud siis üles ja lahkunud majaliste jahmatuseks sama hääletult ja pilku heitmata nagu tulnudki.

Kui olin juba ise samasuguses vormis nagu kunagi Ruudi, võtsin üle pika aja ette sõidu oma lapsepõlvemaale. Suures osas polnud sellest külast enam midagi alles, majad kadunud, inimesed lahkunud. Vanaema majapidamisest polnud rohkemat alles kui sissevarisenud kelder ja õues oksti kaotanud vana tuttav tamm. Viibinud seal mõne hetke, astusin üle tee sinna, kus kunagi elas Ruudi oma emaga.

Mäletasin, et erinevalt teistest majadest oli Nõia-Neti maja värvitud kollaseks ning selle verandal olid värvilised klaasid. Seistes Ruudi kunagise kodu ahervaremeil, seljas pidulik vorm, peas vormimüts, võis see tunduda kõrvaltvaatajale kummaline. Aga neid ei olnud – ümbrus oli inimtühi.

Seal seistes mõtlesin ma kunagi selles külas elanud inimestele, nii nagu ma neid mäletasin. Ja muidugi ka Ruudile, kadunud meremehele, ja ka teistele Eestimaalt pärit maailmamere avarustesse haihtunud meresõitjatele, kes kunagi enam koju tagasi ei jõudnud ...

P.S. Johan Pitkast ei kuulnud ma oma lapsepõlves midagi. Need, kes võinuksid rääkida, olid küüditatud külmale maale või puhkasid juba mulla all, need, kes veel alles olid, ei julgenud või ei tahtnud sellest rääkida. 

Uno Laur

30. aprill 1928 - 8. oktoober 2018

Uno Laur sündis 30. aprillil 1928 Tallinnas. Ta alustas kooliteed Prantsuse Lütseumis, kust mäletas eriti nõudlikku algklassiõpetajat, kes ta heale emakeeletundmisele aluse pani. Veel enne keskkooli lõpetamist ahvatlesid Johan Pitka mälestused teda meremeheks õppima.

1949. a lõpetas Uno Laur Tallinna Merekooli esimese sõjajärgse, tollal veel eestikeelse õppega lennu ja suunati koos kahe kursusekaaslasega tööle Kamtšatka-Tšukotka Riiklikku Merelaevandusse. Seal alustas ta madrusena, sest tüürimehediplomi jaoks ei jagunud merepraktikat. Ent praktika kogunes ja nii lahkus Uno Laur Kaug-Idast 1959. a juba kaugsõidukaptenina. Värvikast Kaug-Ida ajast kirjutas ta pensionipõlves raamatu „Tuulepealne meri“ (2009).

Kodumaal töötas Uno Laur Eesti Riiklikus Merelaevanduses vanemtüürimehe ja kaptenina. Aastail 1967–1992 oli ta Eesti Merelaevanduse meresõiduametis juhenduskapten ja mereinspektor, kes kaitses laevanduse huve seoses laevaavariidega.

Keeletundlikku meremeest tabas kodumaal pettus, märgates eesti meremeeste keele risustumist. Väljapääsu otsides leidis ta mõttekaaslase Eesti Riikliku Meremuuseumi direktoris Ants Pärnas ja nii asutati muuseumidirektori käskkirjaga kapten Uno Lauri eestvedamisel jaanuaris 1973 Eesti Meremuuseumi juures mereterminoloogia komisjoni eesti merekeele arendamiseks ja korrastamiseks. Aina kasvava venestamise ajal oli eestikeelne merendus peaaegu välja suremas. Komisjoni paljuaastase töö tulemusena valmis 1990. aastate alguseks esmakordselt Eestis „Mereleksikon“, mis ilmus lõpuks 1996. a Eesti Entsüklopeediakirjastuse väljaandel.

1994. a septembris, järgmisel päeval pärast parvlaeva „Estonia“ hukku palus president Lennart Meri kapten Uno Lauril osaleda Laevahuku Uurimise Ühiskomisjonis, 1996. a nimetati ta komisjoni esimeheks. Teenete eest Eesti Vabariigi ees autasustati Uno Lauri Eesti Vabariigi Presidendi otsusega 2. veebruarist 1999 Riigivapi III klassi teenetemärgiga.

Läinud 2004. a pensionile, jätkas kapten Uno Laur



Rahumäe kalmistul 16. oktoobril. Foto: Madli Vitismann



Uno Laur Eesti Meremuuseumi 83. aastapäeva pidulikul vastuvõtul Lennusadamas 23. veebruaril. Foto: Priit Põiklik

ühiskondlikku tööd mereterminoloogia komisjoni, hilisema merekeele nõukoja esimehena. 2008. a valmis selle töö tulemusena „Inglise-eesti meresõnaraamat“. Uno Lauri sulest on ilmunud ka mitu merendusala raamatut.

2016. a sai kapten Uno Laur F. J. Wiedemanni keeleauhinna keelemeheliku pühendumise ning viljaka ja järjepideva töö eest eesti merekeele kaitsmise, eesti merendusterminoloogia arendamise, korraldamise ja levitamise eest. F. J. Wiedemanni keeleauhind on riiklik autasu, mille määrab Eesti Vabariigi valitsus igal aastal ühele isikule väljapaistvate teenete eest eesti keele uurimisel, korraldamisel, õpetamisel, propageerimisel või kasutamisel.

2017. a märtsis löid Eesti merenduse arendamisest huvitatud isikud Kapten Uno Lauri Merekuultuuri Sihtasutuse. Sihtasutus on ellu kutsutud toetama ja tunnustama Eesti merekuultuuri järjepidevuse ja arendamisega tegelevaid isikuid, samuti merendusega seotud projekte.

Uno Laur oli kaugsõidukapten, merekeele nõukoja asutaja ja pikaajaline esimees, merendusnõukoja liige, tal olid suured teened iseseisvuse taastamise järgsete Eesti riiklike merendusstruktuuride ülesehitamisel ja korrastamisel, eesti merekeele kaasajastamisel, eestikeelse merehariduse taastamisel ja hindamatu panus Eesti merekuultuuri arendamisel.

Merekeele nõukoda
Veeteede Amet
Haridus- ja Teadusministeerium

Meenutusi ja kilde

Kogunud Madli Vitismann

Merekeele nõukoja auesimees **Uno Laur** oktoobrikoosolekule enam ei jõudnud, tema tühja tooli ees põles küünal.

Rusuva meeelolu hajutamiseks meenutasime häid ütlemisi ja ka lõbusamaid seiku. Alustades ja lõpetades sõnaga „praam“ parvlaeva tähenduses.

Peedu Kass: Paar aastat tagasi, kui Uno Lauriga minu kodus lihavõttepühade lõunalauas istusime, lipsas mu jutus kogemata läbi sõna „praam“. Sain korraliku peapesu abikaasa juuresolekul. Pettumus minus oli võtnud Unolt nii söögiisu kui ka tuju.

Malle Hunt: Meelde on jäänud, et Uno rõhutas sõbralikku ja austavat suhtumist üksteisesse.

Ka „Laevanduse aastaraamatus“ nõukoja 40. aastapäeva puhul ilmunud artiklis kirjutas Uno: „Kõik need aastad oleme omavahel läbi saanud sõbralikult, sageli abiks nali ja naer. Kuigi vahel paisub koosoleku õhkond valjuhäälses vaidluseks, aga härrad kaptenid on juba sellised valjuhäälsed, käskluste jagajad. Ega siis teistelgi muud üle jää kui püüda ka oma sõnumit valju häälega kuuldavale tuua. Loodan, et sellist headindu ja sõbralikku koostöötahet jätkub meil veel paljudeks aastateks.“

Yrjö Saarinen: Uno oli äärmiselt sihikindel ja visa. Ta saavutas oma eesmärged tasa ja targu, vestlused olid väga kasulikud.

Kui ta meresõiduametis töötas, oli seal tuntud tandem Paul Rohtlaan ja Eduard Goldstein. Viimane oli kuulnud oma lärmava kõneviisi ja karistus jagava iseloomuga; noored tüürimehed olid alatasa tema „maiusroaks“. Aga Uno juuresolekul jäi Goldstein vait, sest Uno autoriteet oli nii suur.

Kui palusin ta raamatusse „Tuulepealne meri“ autori pookstave, ta naeratas kavalalt ja küsis: „Kas sa

oled ikka seda lugenud?“

Jüri Kask: Töötasin aastail 1981-1986 Eesti Merelaevanduses koos Uno Lauriga.

Uno tegeles vanemereinspektoriga laevaavariidega, kaitstes laevanduse huve. Tänu oma teadmistele ja oskustele tõi ta suurt kasu – teati ja räägiti, et Uno Laur tõi merelaevandusele aastas rohkem tulu kui terve meie Aafrika-liinil sõitev „Povenets“-tüüpi laev.

Enn Oja: 1999. aastal ilmus Mere mehes Unolt mereliikluseeskirja (LKVE-72) tõlge. Seni oli valitsenud COLREGi venekeelne tõlge, olid ka mõned eestikeelsed tõlkekatsed (üldsegi mitte kehvad), kuid kõik oli mitteametlik ja teada vähestele. Uno pöördus lugejate poole, et meremehed avaldaksid oma arvamust.

Saatsin Unole paksu kirja, kus toetasin just eestikeelseid vasteid. Uno kutsus mu järgmisele mereterminoloogia komisjoni koosolekule meremuuseumi. Läksin, arutasime mõningaid vasteid pikemalt.

Koosoleku lõpus Uno tegigi mulle ettepaneku nende tööga liituda. Nii et 19 aastat olen olnud merekeele nõukoja liige just Uno kutsetel.

Vello Mäss: Aastaid tagasi korraldas meremuuseum reisi Odessasse, kaasas ka muuseumi aktiviste. Varakevadine ajalooline Deribassovskaja lausa kutsus patseerima, nii läksid linna peale ka vanad sõbrad kapten Uno Laur, tuletornide ehitaja Armas Luige, meremehed Edmund Russow ja Hugo Palk.

Peatänaval jalutavad noored ukrainlannad demonstreerisid seni nägematus mustades mustriilistes võrksukkades oma säärejooksu – oli kohalik suurmood. Ühel tänavanurgal silmasime kelmikate nägudega Unot, Armast, Eduardi ja Hugot, kes õhtul reisikaaslastele piigade ilusaid jalgu ja kardinaustrilisi säärekatteid kiitsid. Elurõõmu vanahärradel jätkus.

Ants Raud: Olen Unole senini



Foto: Madli Vitismann

Väike-Maarjas F. J. Wiedemanni sünniaastapäeval nimelist tamme istutamast.


väga tänulik kutse eest aastaid tagasi osaleda merekeele nõukojas. Sellega kaasnes ka mu suurenev huvi väljaspool merekeelt räägitava eesti keele vastu, nt televisioonis ja raadios. Uno juhtis merekeele nõukoda väga kindla käega ja sisuküllaselt.

Mairold Vaik: Ajakirjanik palus Uno Lauril kommenteerida, kas Meremessi arutelupaneelist jäi midagi kõlama ka või oli jutt lihtsalt „ümber palava pudru“: „Mina olen meremees, eluaeg ei ole muud tööd teinud. Mulle jäi küll mulje, et merekultuuriaasta (2016) oli rohkem neile, kes Russalka juures merd vaatavad ja Pirital purjetavad.“ Ajakirjanikule see vastus ei meeldinud.

Ühes mulluses intervjuus ütles Uno muigelsui, et saartele sõidavad nüüd laevad, mille küljele on kirjutatud „praam“. Ajakirjanik ei saanud paraku sellelegi killule pihta.

Madli Vitismann: Eluaeg püsib meeles sõna, mis algajal merendusajakirjanikul õigel ajal meelde ei tulnud.

Näinud, et Meremehes „ankur heisati“, kommenteeris Uno Laur: „See on küll võimalik, aga vägga raske.“

Merekeele nõukoja fänn Viki-peediast: Tänu Uno Laurile püsib mul vist elu lõpuni meeles, et Saaremaale ja Soome võiks ju sõita ka praamiga, aga parvlaevaga saab sinna palju mugavamalt. 

Uudiseid
25. augustist 25. novembrini
kogus: Tauri Roosipuu



◆ Eesti Mereakadeemia valmendi-keskus liitus Euroopa merendusvalmendite võrgustikuga EMSN (European Maritime Simulators Network) ning võttis esmakordselt vaotlejana osa ühisharjutusest.

EMSN on osa STM Validation projektist, milles osaleb assotsieerunud partnerina ka Eesti Mereakadeemia. Liitumine sai võimalikuks tänu valmendikeskuse treeningseadmete ja tarkvara peaspetsialistile Mihhail Fetissoville. Harjutuses osales 30 laeva Euroopa eri akadeemiast.

Ühenduse loomine Euroopa merendusvalmendite võrgustikuga on suureks eeltööks Euroopa Liidu rahastatavale projektile CoMET, mille peamine fookus on merendussektori vajadustel põhineva rahvusvahelise väljaõppe pakkumine.



EESTI KAITSEVÄGI
 ESTONIAN DEFENCE FORCES

◆ 27. augustil tegid mereväe miinituukrid Balticconnector'i trassil veealuse lõhkamistöõ tulemusena kahjutuks üle 40 meetri sügavusel asunud lennukipommi.

◆ 29.-31. augustini külastas Tallinna Poola sõjalaev „Kontradmiral Xawery Czernicki“.

◆ 14.-17. septembrini viibisid Eestis plaanilisel visiidil NATO 1. alalise mereväegrupi ja miinitõrjeüksuse Baltron sõjalaevad, mis paiknesid nii Miinisadamas ja Vanasadamas kui ka Muuga sadamas.

◆ 16.-27. septembrini välданud õppekogunemisel Mere-siil osales ligi 200 reservväelast, tegevväelast, ajateenijat ja kaitsepolitset. Harjutustes osalesid ka mereväe partnerid Politsei- ja Piirivalveametist, Veeteede Ametist ning Riigikantseleist.

Miinisadamasse õppekogunemisele kutsutud laevakaitsemeeskondadele kulmineerus õppekogunemise väljaõpe praktiliste harjutustega merel, mille abil saavutati valmidus,

tegutsemaks ühtse meeskonnana, et vajadusel kaitsta nii tsiviil- kui ka sõjalaevu. Samal ajal reservväelaste väljaõppega Tallinnas harjutati Kaitseväge ühendatud õppeasutuste Tartu matkekeskuses staabiüksustega mereoperatsioonide juhtimist ning koostöös mitme ametkonnaga kriisi- ja sõjaaegseid protseduure. Mere-siil 2018 oli Eesti mereväe seni suurim õppekogunemine. Õppusel harjutati mereväe reservväelaste formeerimist ning julgeoleku tagamist Miinisadamas ja selle lähiümbruses.

◆ 5. oktoobril Miinisadamas aset leidnud tseremoonial määras mereväe ülem mereväekapten Jüri Saska mereväebaasi uueks ülemaks kaptenleitnant Rain Terrase, kes teenib Eesti kaitseväes alates 1997. aastast.

◆ Mereväe miinituukrid osalesid 2.-10. novembrini Hispaanias Rota linna lähistel koostööõppusel koos ameeriklaste miinituukrite EODMU8 üksusega.

◆ 21. novembril tähistati mereväe 100. aastapäeva austusavaldusega mereväe looja kontradmiral Johan Pitka monumendi juures, mälestuspalvusega kaitseväge kalmistul ning piduliku rivistusega Miinisadamas.



Politsei- ja Piirivalveamet

◆ 13. septembril toimus Paldiski Lõunasadamas rahvusvaheline merepäästeõppus ChemSAR LIVEX.

Õppuse stsenaariumi kohaselt lekkis ohtlik last Kapellskäri suunduva Tallinki laeva „Regal Star“ pardal ning lisaks tekkinud keemiareostusele evakueerus osa laeval viibinud paanikas reisijaist päästeparvedesse.

Õppuses osalesid Tallinna Sadam, kiirabi ja Päästeamet, Eesti, Soome ja Rootsi merevalvekeskused ning teised osapooled.



◆ 5. novembril algasid Ringsu sadama rekonstrueerimistööd, mille käigus laiendatakse jahisadama osa

akvatooriumit ja lisatakse ujukaisid. Akvatooriumi avamine on plaanitud aprillis 2019.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ Iga-aastaselt traditsioonilisel Tallinna Linnavalitsuse juhtkonna ja ASi Tallinna Sadam juhtide kohtumisel arutati Vanasadama põhjalikku uuendamist, eraldi kruisiterminali ehitamist ja avaldati ootust, et Reidi tee valmib kiiresti.

◆ Alates 1. septembrist asus Vanasadama sadamakaptenina tööle Ain Klaus.

◆ 6. septembril Szczecinis toimunud Läänemere Sadamate Organisatsiooni (BPO) aastakonverentsil valiti BPO keskkonnakomisjoni esimeheks Tallinna Sadama kvaliteedi- ja keskkonnajuht Ellen Kaasik.

◆ Tänavu peatusid kruisilaevad Saaremaa sadamas üheksa korda ning töid Eesti suurima saarega tutvuma kokku 2974 kruisituristi. Kruisihooaeg sai alguse 3. juunil ja lõppes 16. septembril.

◆ Tallinna ja Helsingi sadamad üheskoos Helsingi linna ning laevaoperaatoritega saavad Euroopa Liidult toetust 21,4 miljonit eurot Euroopa Ühendamise Rahastu programmist (CEF- Connecting Europe Facility) infrastruktuuri investeeringuteks. Plaanitud investeeringute kogumaht on 71,2 miljonit eurot. Tallinna Vanasadamasse ja Helsingi Läänesadamasse rajatakse laevadele automaatsildumise ning kaldaelektrisüsteemid, et vähendada müra ning õhureostust sadamate ümbruses.

◆ Tallinna Sadam müüs avalikul enampakkumisel Muuga sadamas asuva kiviõeterminali seadmed teravikvarana Soome ettevõttele Raunaheimo.

◆ 26. aprillist kuni 16. oktoobrini kestnud kruisihooaja jooksul peatusid kruisilaevad Vanasadamas kokku 339 korral ja töid Tallinna rekordilised 635 068 reisijat, mis on 28 külastust ja üle 70 000 reisija rohkem kui eelmisel hooajal.

◆ Tallinna Sadam ja AS Alexela Invest sõlmisid ühiste kavatsuste protokolliga parima lahenduse väljatöötamiseks LNG terminali ning gaasi-

tankerite ja -punkrilaevade vastuvõtmiseks ning vajaliku sadamataristu rajamiseks Pakri poolsaarele Lahepere lahe äärde Paldiskis.

◆ TS Laevad OÜ pöördus riikliku lepitaja poole, sest alates märtsist kestnud läbirääkimistel Eesti Mere-meeste Sõltumatu Ametiühinguga (EMSA) ei ole jõutud kollektiivlepingu sõlmimiseni.

◆ Eesti Arhitektuurikeskus koostöös Tallinna Sadama ja Tallinna Linna planeerimise Ametiga korraldas 23.-24. oktoobrini Linnafoorumi „Uus Vanasadam – hea ühisruum“.

Neljas töörühmas osalenud arhitektid ja teised spetsialistid tegid ettepanekuid Vanasadamaks kolme ala arhitektuurivõistluste korraldamiseks ja merele ligipääsu tagamiseks tallinlastele.



◆ 31. oktoobril vahetus Kunda sadama omanik. Kunda Nordic Tsement AS ning Baltic Maritime Logistics Groupi kuuluv Kunda Sadam AS viisid 31. oktoobril lõpule Kunda sadama müügitehingu. Tehingu taga on sadama müüja Kunda Nordic Tsement AS-i soov keskenduda põhiärile. Tehingut nõustasid müüja poolt Mannheimer Swartling ja Derling Primus ning ostja poolt Pohla & Hallmägi ja EY. Sadama ostu finantseeris Swedbank.




◆ Tallink Grupi juhatus võttis vastu otsuse maksta edaspidi dividendide vähemalt 5 eurosentit aktsia kohta, kui seda võimaldavad ettevõtte majandustulemused.

Lisaks dividendipoliitika täiendamisele sai Tallink Grupi juhatus grupi nõukogult suunise valmistada 2019. aasta aktsionäride korralisele üldkoosolekule ettepanek seltsi aktsiakapitali vähendamiseks.

◆ 23. novembril teatas AS Tallink Grupp Tallinna börsile, et Nasdaq Helsinki kinnitas Tallink Grupi aktsiate noteerimise taotluse. Kõik nõus-

olekud Nasdaq Helsinki börsilt ja Soome finantsinspeksioonilt seoses teisese noteerimisega Nasdaq Helsinki börsil on olemas ja Soome väärtpaberi hoidmistunnistustega kauplemine algab eeldatavalt Nasdaq Helsinki börsil detsembris.

◆ „Baltic Queeni“ suvine sõu koosnes Eesti levimuusika tuntumaist lauludest, millel olid tantsuseaded ja mitmes keeles sõnad. „Dance Factory“ koostatud EV 100 märgi all esitatud kava ajal olid ekraanil laulude pealkirjad ja heliloojate või laulud loonud ansamblite nimed. 



◆ BLRT Grupp allkirjastas Lõuna-Korea ettevõttega Pansia koostööleppes, millega Euroopa turul tegutsevaile klientidele pakutakse heitgaasi puhastussüsteemide laevadele paigaldamise teenuste täispaketti.

◆ Septembris leidis BLRT Grupi Klaipeda laevatehases Western Baltija Shipbuilding aset Fääri saartele ehitatava uurimislaeva kiilupaneku tseremoonia.



◆ Baltic Workboats osales Hamburgis merendussmessil SMM.

◆ Baltic Workboats andis üle jääklassiga hübriidreisilaeva Waxholmsbolagetile Stockholmi saarestiku tarvis. 8. novembril sai 250 reisi- ja mahutav laev nime „Yxlan“.

◆ Baltic Workboats andis üle järgmised kaks Taani lootsikaatrit üheistkümnest.

Muud uudised

◆ Pärnu maakohus kuulutas välja ettevõtjale Vjatšeslav Leedole kuuluva Saaremaa Laevakompanii pankroti.

◆ Postimees alustas 15. novembril merenduskülgede väljaandmist.


◆ Tallinnas viis päeva kestnud Loode-Atlandi Kalandusorganisatsiooni (NAFO) koosolek tõi mitu kvoodisuurendust ka Eestile.

Koosolekul otsustati, et tuleval aastal saab Eesti Loode-Atlandi vettest püüda senisest rohkem turska ja meriahvenat. Krevetipüüki veel ei avatud, kuid ilmselt 2020. aastal juhtub seegi.


◆ Eesti laevandussektori konkurentsi võime suurendamiseks loodud laevanduseelnõu jõudis Riigikokku.

◆ Riigikogus läbis esimese lugemise eelnõu, mis näeb ette kiita heaks jäätmete ja muude ainete kaadamisest põhjustatud merereostuse vältimise konventsiooni protokoll muudatused.

◆ EAS korraldas esmakordselt ühistendi kümnele Eesti ettevõttele juhtival merendussmessil SMM 2018, mis toimus 4.-7. septembrini Hamburgis. Eesti ühisstendil osalesid ettevõtted Albacore Maritime OÜ, Conectra OÜ, Cybernetica AS, DECK Engineering OÜ, Gettone Group OÜ, Markland Trade OÜ, MEC Insenerilahendused OÜ, MSCA AS (*Reval Safety Training*), Pentamet OÜ ja Viafin Proforce OÜ. Eraldi stendidega osales messil veel kaheksa Eesti ettevõtet.

◆ Arhitektuurimuuseumis avati 23. oktoobril näitus „100 ehitist – sada aastat“. Iga aasta kohta valitud ehitiste hulgas on ilusate majade kõrval inseneritehnilisi rajatisi. Merendusobjektidest on näitusele valitud Kalevi jahtklubi (1949), Osmussaare (1954) ja Tallinnamadala tuletorn (1969), Hara sadam laevade demagneetimisjaamaga (1959) ja Muuga sadam (1986) ning vesilennukite angaari restaureerimine (2012). 

◆ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium andis nõusoleku Osmussaare tuletorni tasu eest kasutusse andmiseks Lääne-Nigula vallale. Kohalik omavalitsus saab võimaluse tutvustada tuletorni avallikkusele.

◆ Pukserikompanii Alfons Håkans ostis Türgist oma tegevuseks Eestis pukseri „Osman Gazi“, millele pani nimeks „Poseidon“. Samal ajal müüs kompanii pukseri „Helios“ Rootsi. 45-tonnise tõmbejõuga ahtri asimuutkäturiga „Poseidon“ on ehitatud 2015. a Türgis. 

Laevandusuudiseid välismaalt



Esimesena järgneb Kirdeväilas jäämurdjale 13-aastane veerand kilomeetri pikkune jääklassiga tanker „SCF Baltica“ kandevõimega 117 153 t.

Gaaskütusega tanker Kirdeväilas

Madli Vitismann

◆ SCF Grupi (ex Sovcomfloti) tänavu valminud jääklassiga tanker „Gagarin Prospect“ kasutab veeldatud maagaasi peamise kütusena.

Shelli kontsernile pikaks ajaks ajaprahitud laev viis oma esmarestil Primorskist läbi Lääne- ja Põhjamere oktoobri lõpus Rotterdami 104 815 t toornaftat ja sai seal uue punkri. See on maailmas esimene Aframax-suuruses tanker, mis kasutab kütusena gaasi. Juba

on valminud seeria järgmine tanker „Lomonossov Prospect“ mis koos järgmise laevaga läheb Rosnefti kasutusse. SCF Group plaanib järk-järgult tavakütustelt gaasile üleminna, et täita IMO nõudeid laevaheitmete kohta. Tankereid ehitab laevaehituskontsern Zvezda.


Oktoobri algul valminud „Lomonossov Prospecti“ esmarest viis Kirdeväila, Koreast Põhja-Euroopasse, polaarvetes läbiti 2194 miili. Uutel rohelistel tankeritel on jääklass 1A1 ja suur pardamaaling *Powered by Natural Gas*. 

Foto: SCF Group

Miljon sõitjat linnalaevaliinil

Madli Vitismann


◆ Tänavu astus miljoness sõitja Stockholmi linnalaevaliinil 80 laevale 21. novembril. Liin 80 algab kesklinnast Nybrokajlt ning viib Slusseni ja Nacka kaudu Lidingöle ja Frihamnini. Peatus on ka Finnboda laevatehase asemele kerkinud uuselamute kail.

Stockholmi linnaliikluse korraldajad rõhutavad, et nüüd on miljon sõitjat vähem maismaa ühistranspordis, ning tihendasid laevaliini sõiduplaani tipp tundidel väljumisteni igal veerandtunnil. Liinioperaator



Elektrilaev „Sjövägen“ mahutab 150 reisijat. Foto: Madli Vitismann

on hanke võitnud Rederi AB Ballerina, kel on liinil 4 laeva ja 2 varulaeva,

üks neist 2014. a Taanis ehitatud plastkerega „Sjövägen“. 



Kalevi Jahtklubi leinalipp 29. augustil.

Foto: Madli Vitismann

Mait Põllu

19. I 1939 – 21. VIII 2018

29. augustil oli Kalevi Jahtklubi lipp pooles vardas, sest lipuväljakult saadeti ära jahtkapten **Mait Põllu**.

Hiiumaal sündinud poiss õppis Tallinnas, pärast Jakob Westholmi gümnaasiumi lõpetamist sai temast laevamehaanik tolaaegses Tallinna Polütehnilises Instituudis. Oma meresõitudest vanemmehaanikuna välislippude all jutustas ta sageli ka Meremehe lugejaile. Kaldale jäänud, töötas ta aastaid Hempeli Eesti esinduses. Purjetamisest aga ei loobunud.

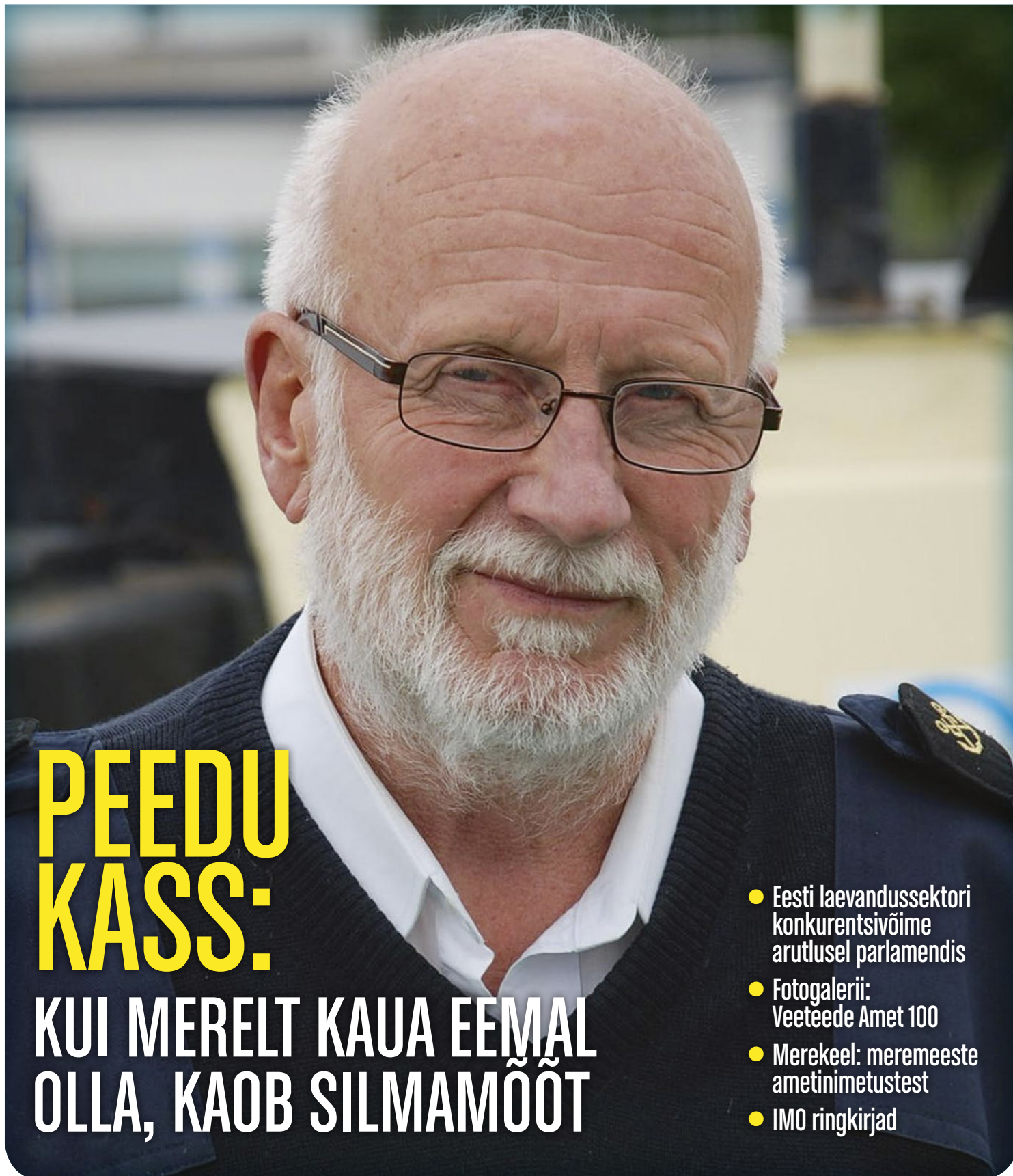
Mait Põllu intervjuusarjad „Argielu“, „Seekord Euroopa vetes“ jt ilmusid Meremehe alates sügisest 1992. Töömälestuses Kreekast („Vanemmehaanik jutustab VI“, Meremees nr 3/1997) on kirjas: „Vanast rauast tuli laev teha. Saime hakkama ka. Aga vana raud on ikka vana raud.“

Meremehe toimetus

VEETEEDDE AMETI TEATAJA



NR 4/4 (113) 2018



PEEDU KASS:

KUI MERELT KAUA EEMAL OLLA, KAOB SILMAMÕÕT

- Eesti laevandussektori konkurentsivõime arutlusel parlamendis
- Fotogalerii: Veeteede Amet 100
- Merekeel: meremeeste ametinimetustest
- IMO ringkirjad



Kõpu tuletorn
sai rahvahääletusel
peaaegu neljandiku
kõikidest häältest.

Eesti lemmiktuletorn valitud

Veeteede Ameti 100. aastapäeva puhul kuulutasime välja Eesti lemmiktuletorni hääletuse. Lemmikut sai valida Facebookis.

Foto: LEO KÄÄRMANN

Kokku anti lemmiktuletorni konkursil üle 3200 hääle. Esimese koha sai ülekaalukalt Hiiumaal asuv Kõpu tuletorn, auväärsele teisele kohale tuli Saaremaal asuv Sõrve tuletorn ning kolmandale kohale järgmisel aastal oma 300. aastapäeva tähistav Keri tuletorn.

Kõpu tuletorn sai rahvahääletusel peaaegu neljandiku kõikidest häältest. Kõpu torn on ka kõige külastatavam tuletorn Eestis,

keskmiselt väisab tuletorni aastas umbes 20 000 inimest.

Tänavu oma 487. sünnipäeva tähistav Kõpu tuletorn on Eesti vanim ning maailmas vanuselt suisa kolmas katkematult töötav tuletorn, mis valmis 1531. aastal. Tol ajal, kui Kõpu ehitati, polnud tuletornidel tuleruume ning siis tehti torni otsa suur lõke, mis merele paistis.

Tänapäeval on tuletornis kasutusel EMV

930M valgustugevusega ~2 000 000 cd latern, mis on tarbitava koguvõimsusega 1000 W. Kui kõikides teistes tulega märkides on kasutusel plinkiv tuli, siis ainult Kõpus tekitatakse plinkimine läbi pöörleva laterna ja terav valgus on näha 360° teatud sekundite tagant. Kõpu tuli on Baltikumi ja Skandinaavia maa-de võimsaim ning tule nähtavuskaugus pimedada ajal on 26 meremiili. Kõpu tuli asub 103,6 meetri kõrgusel merepinnast.

Sisukord

34 PERSOON:
KAPTEN PEEDU KASS:
KUI MERELT KAUA EEMAL
OLLA, KA OB SILMAMÖÖT.
Priit Põiklik

38 ÜLEVADE:
MIS SEISUS ON EESTI
LAEVANDUSEELNÕU?
Eero Naaber

40 UUDISED

42 VEETEDE AMET
100

44 MEREKEEL: MEREMEESTE
AMETINIMETUSTEST.
Enn Oja

46 KIRJAKAST:
IMO RINGKIRJAD



Veeteede Ameti Teataja nr 4/4 (113) 2018
Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri
Ilmub koos ajakirjaga Meremees

TOIMETUS

Toimetaja: Priit Põiklik
Keeletoimetaja: Malle Hunt
Küljendus ja makett: Profimeedia
Trükk: AS Spin Press

KONTAKT

Veeteede Amet
Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon: 620 5525
E-post: teave@vta.ee
Veebis: issuu.com/veeteedeamet
Kaanefoto: Kaanefoto: Peedu Kass on kindlasti üks vanematest ja kogenumatest kaptenitest, kes Eestis siiani ametis. Jäämurdja Tarmo kapten on ta 2001. aastast.
Foto: Priit Põiklik

Head lugejad!

Veeteede Amet on nüüdseks oma 100. aastapäeva peo ära pidanud. Nüüd võiks nii tõsiselt kui ka naljaga pooleks öelda, et ootame 200ndat. Aga tõsiselt ka, meil on, mida oodata ja tahta, seda enam, et Eesti laevanduse konkurentsivõime temaatikat on amet nüüdseks juba kuus aastat eest vedanud ja tagant torkinud. Peagi saabub hetk, kui sellele ka poliitikute poolt lõplik tempel alla lüüakse, et kogu merenduse areng ja tulevikuperspektiivid siinmail hoogu juurde saaks. Meie arendusjuht Eero Naaber kirjutab sellest teemast täpsemalt.

Juhan Smuul on kirjutanud oma unustamatud luuleread:

„Meri tuuleta on harva,
kalameeski naerab harva.
Aga täna juhtus see –
vurru muigab kalamees“.

Nii võiks öelda ka suurema osa oma elust kalalaevade kaptenina töötanud Peedu Kassi kohta, kelle oleme ajakirjas portreeritavaks võtnud. Ta on kindlasti üks vanematest ja kogenumatest kaptenitest, kes Eestis siiani ametis. Jäämurdja Tarmo kapten on ta 2001. aastast. Järgmisel aastal 80. sünnipäeva pidav kapten räägib merest, laevandusest, muusikast ja väljakutsetest oma elus. Sõna ütleb sekka ka kapteni poeg, Eesti üks hinnatumaid jazzmuusikuid Peedu Kass junior.

Loodetavasti saavad asjaosalised vaadata ja nautida ka seda väikest galeriid, mille oleme Veeteede Ameti 100. sünnipäevapeost käesolevasse numbrisse valinud. Eks mälestused ja meenutused on need, mis annavad ajale oma jume ja värvigu. Küllap sellised me olemegi, kes me hetkel, just nüüd, 2018. aasta lõpusirgel Eesti merenduse tegu ja nägu kujundame.

Nüüd, kui nii meie riik kui ka Veeteede Amet on oma suured ja ümmargused juubelid ära pidanud, algab ka uus lehekülge. Kas see on täiesti uus, puhas, varasemast puutumatu lehekülge ja peatükk Eesti merenduses? Küllap on see ikkagi mõjutatud kõigest sellest, mida varemgi

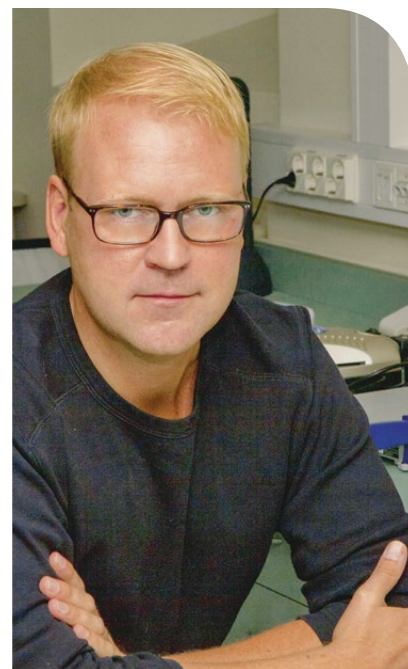


Foto: REELIKA RIMAND

Meie,
kaasaegsed, saame
Eesti merendust oma
tegude, sõnade ja
mõtetega oluliselt
mõjutada.

tehtud ja praegugi tehakse. Pole võimalik, et see oleks varasemast mõjutamata uus algus.

Aeg on kui protsess, mis kulgeb oma kindlas tempos ja rütmis. Meie, kaasaegsed, saame seda oma tegude, sõnade ja mõtetega oluliselt mõjutada. Loodetavasti teeme kõike piisavalt targalt, et meie järel tulijad saaksid meie kohta lausuda vaid kiidusõnu ja olla uhked meie üle. Selle nimel peaksime kõik rohkem vaeva nägema, tarku otsuseid tegema ja kindlalt oma sihtide poole edasi rühkima.

Suur tänu kõigile ja me kuuleme peagi!

PRIIT PÕIKLIK
Veeteede Ameti Teataja toimetaja



Kui merelt kaua eemal olla, kaob silmamõõt

Peedu Kass on kindlasti üks vanematest ja kogenumatest kaptenitest, kes Eestis siiani ametis. Jäämurdja Tarmo kapten on ta 2001. aastast.

Tekst: PRIIT PÜKLIK, Fotod: PRIIT PÜKLIK JA RAIGO PAJULA

Kapten Kassist õhkub rahulikkust, südamlikkust ja soojust. Tema hää on kõneldes vaikne, aga kindlameelne. Üheks tema lemmiklausaks on, et kõige lihtsam on „ei“ öelda, kuid palju raskem on öelda „jah“, sest kui pead midagi tegema ja oled kellelegi miskit lubanud, siis see on ikka keerulisem, kui mitte midagi teha. Sellepärast ütlebki ta elus palju „jah“ ja kui lubatud, siis saab see ka tehtud. Usaldus, ausus ja sõbralikkus on need kolm suurt omadust, mis Peedu Kassi kindlasti iseloomustavad.

Kuidas meri oma kutse teile esitas?

Olen pärit Lüganuselt, mis ei ole merest üldse kaugel. See oli keelutsoonide aeg, eks mäe pealt käisime seda merd ikka vaatamas. Pärast Stalini surma tehti lahti ka Aa rand, sel sai siis käidud merd kaemas. Tegelikult õppisingi lugema eestiaegsest atlasest, mis kodus oli, maailma kaart oli ees, kõik kohad olid selle järgi teada. Kooliajal sattus kätte ka raamatusari „Maailm ja mõnda“. Eks siis need unistused tekkisid. Kuigi riik oli ju tabalukuga kinni.

Pärast 7. klassi tahtsingi merekooli minna, aga olin väikest kasvu ja ema ei lubanud.

Kiviõlis käisin keskkoolis, pärast seda tahtsin minna lennukooli, olin juba ka oma dokumendid sinna viinud, aga jälle sekkus ema – kartis, et kukun alla ja jälle keelas. Augustis 1957 sain oma paberid siis Ülemiste lennujaamast tagasi ja meie alevi poiss Arvi Kriis, kellest sai parim Eesti maaelufotograaf, tema siis ütles, et kuule, lähme õige merekooli. Sinna Karu tänavale siis sammud seadsimegi. Algul tahtsin õppida radistiks, aga grupp oli täis, ei võetud, kuid laevajuhi erialale sain sisse.

1958. aastal oli juba esimene merereis. Tollal oli ju Nõukogude Liidul tohutult lae-



Jäämurdehooaeg läheneb

vu, sakslased maksid oma sõjavõlgasid kinni laevaehitusega. Eks see algul paras katsu- mus oli, see laevaelu. Algul oli laev 7. tehases remondis, dokis, enne kui välja sõit- sime. Aga siis see kõik algas – võrgupüügi- ga Norra merel, kell 5 hommikul äratus. Ok- toobris jõudsin kooli tagasi.

Kui palju nõukogude ajal merendus üldse Eesti asi oli?

Mida aeg edasi, seda üha vähem, kahjuks. Selles mõttes oleme ikka õn- nelikud, et saime oma riigi tagasi. 1950.–1960. aastatel oli eestlasi laevades umbes pooled, pä- rast jäi iga aastaga vähemaks. Suurtes kalalaevades polnud vahel ühtegi omakeel- set. Eestlased läksid koos vanemate laevadega kalurikolhoosidesse, kuna seal oli palk parem. Riigi- laevad ja nende meeskon- nad läksid üha suuremaks. Ise jäin riigilaevadele, kuna unistasin saada suure laeva kapteniks.

Venestamine oli hoo üles võtnud. Selles mõttes oli kapten Uno Lauri tegevus päris suur erandlik saavutus, et ta 1973. aastal Eesti Meremuuseumi juures meretermi- noloogia komisjoni lõi. Laur oli selleks ajaks juba Kaug-Idas oma kaugsõidukap- teni aja täis teeninud ja tööle hakanud Ees- ti Merelaevanduses kapten-juhendajana. Seetõttu sai ta jääda nagu tagalasse, Eesti asja ajama.

Kujutage ette – Eströbpromis oli 80ndatel 86 ookeanilaeva 5500 meremehega, kellest ainult 185 olid eestlased. Mulle meenub, et kalalaevadel oli ainult 7 eestlasest kaptenit. Vene meremeeste, eriti vanemtüürimeeste ja vanemmehhaanikute osakaal oli tõusnud

seetõttu, et Hruštšovi sula ajal oli mereväge ohtralt kokku tõmmatud ja eks need mere- väeohvitserid ju pidid kuskil siis töötama – nii nad läksidki kala- ja kaubalaevade peale.

Kuidas pikal merel oleku ajal ellu jääda, iseendaga hakkama saada?

Lihtne ei olnud. Kuna palk sõltus ainult väl- japüügist, siis oli terve meeskond muidugi ühe asja eest väljas. Püügiperioodil magas madrus neli kuud iga päev eri ajal. Teki- meeskond oli jagatud pooleks ja vahi pik- kus oli 8 tundi. Töö kestis aga ööpäev läbi. Suuremate loomuste korral käis juhtkond ka- latsehhis abivahis. Mõnes mõttes on see psühholoogiliselt ker- gem. Et polnudki aega väga vahtida. Merel on iga hetk erinev, kordu- vaid asju ei ole.

Vabariik on nüüd saanud 100 aastat vanaks. Eesti merenduses võiks olla paremad ajad?

Sellele ei ole kerge vastata. Tahaks loota, et asi hakkab paremaks minema, aga sellise võrdluse võiks tuua, et kui pole autosid, pole ka autojuhte vaja. Ma imestan, et me- rekoolidel ja mereakadeemial lastakse üld- se eksitseerida. Me ei koolita ju meremehi endale. Kuid see on suur asi, et riik panus- tab ja pole merehariduse järjepidevust kat- kestanud.

Kuidas tundub praegune noor põlvkond, kes meremeheks õpib? On nad nutikad, motiveeritud, napp lõikab?

Münu asi on õpilast julgustada, õpetada, kii- ta ja jälgida, et iga õppur saaks oma võimete-

Kapten Peedu Kass

- Peedu Kass (3. august 1939 Narva) on kaugsõidukapten ja merekeele nõukoja esimees. Esimesed eluaastad möödu- sid Virumaal Lüganusel.
- Lõpetas 1957. aastal Kiviõli 1. Kes- kooli. Samal aastal astus ta Tallinna Tehnilise Kooli nr 1 (rahvakeeli Karu-kooli) laevajuhtimise erialale. Kooli lõpetas ta 1959. aastal.
- Esimene meresõit oli madrusena heeringapüügi- ja kalapüügi- laeval SRT-4283 juulis–augustis 1958 ja ujuvbaasil Ukraina sama aasta septembris.
- Alates veebruarist 1969 sai temast SRT-4292, SRT-4327 ja SRTR-9031 Kose vanemtüürimees, detsembris 1974 aga Kose kapten. Aastail 1975–1976 sõitis Peedu Kass BMRT-598 Richard Mirring vanemtüürimehena ning ning 1977. aastast BMRT-227 August Alle, RTMA-7229 Juhan Smuuli ja RTMA-7192 Ülemiste kaptenina.
- 1973. aastal lõpetas Peedu Kass Tallin- na Kalatööstusliku Merekooli laevajuht- imise osakonna ja sai kaugsõidutüüri- mehe diplomi. 1984. aastal lõpetas Kaliningradi Kalatööstuse Tehnilise Instituudi insener-laevajuhina.
- 1978. aastal sai Peedu Kass kaugsõidu- kapteni diplomi. Suvest 1981 kuni suveni 1982 töötas ta Iraagi traaleri Furat kaptenina Mosambiigi Vabariigis ja Madagaskaril, 1983. aastal oli kapte- ni dublant külmveolaeval Briis. Pärast kõrgkooli lõpetamist määrati ta kapte- niks külmutuslaevale Botnia Laht (Botnitchesky Zaliv) kuni laeva üleand- miseni Klaipeđa Külmeolaevade Baasile 1987. aastal.
- 1992. aastal läks ta tööle laevafirmasse KTF ning sõitis kaubalaevade Vagay ja Morskoy-5 kaptenina. Reise vahel oli ta aastail 1994–1996 Eesti Merehari- duskeskuses merepraktika õpetaja ning seejärel sõitis Londoni firma Crescent Ship Management kaubalaevade Nancy ja Kristianna Elisa kaptenina.
- 2006. aastal sai Peedu Kass tehnika- valdkonna õpetajalitsentsi Tallinna Tehnikaülikoolist ja kaitses seal 2009. aastal haridusteaduse magistri kraadi.
- Aastail 1998–2001 sõitis Peedu Kass BGI vahendusel Eesti kaubalaevade Enely, Fiina Timber, Ida, Kati K ja Loe kaptenina, kuni sai jaanuaris 2001 jäämurdja Tarmo kapteniks. Samast aastast on ta ka Eesti Mereakadeemia Merekooli ja selle järglase, Eesti Merekooli terestriaalnavigatsiooni õpetaja.

Kapten Peedu Kass
ütlebki elus palju „jah“
ja kui lubatud, siis saab
see ka tehtud.

le vastavad ülesanded. Kui mees need ära teeb, võivad positiivsed muutused tekkima hakata. On teada, et 20% inimkonnast sünnib väga hea mälu, need ei peagi midagi ekstra õppima, kõik hakkab ise külge, nad analüüsivad kõike ise. 20% jällegi sünnib väga halva mälu. See keskmine 60% jääb siis meie õpetada. Aga parim, mida õpetades saab teha, on kannustada, öelda, et küll see selgeks saab, kui väga tahta. Käega ei saa lüüa. Kuna ma tegelen kaugõppijatega, siis nendel on motivatsiooni küll. Igäuhelt peab küsima temale võimetekohaseid asju.

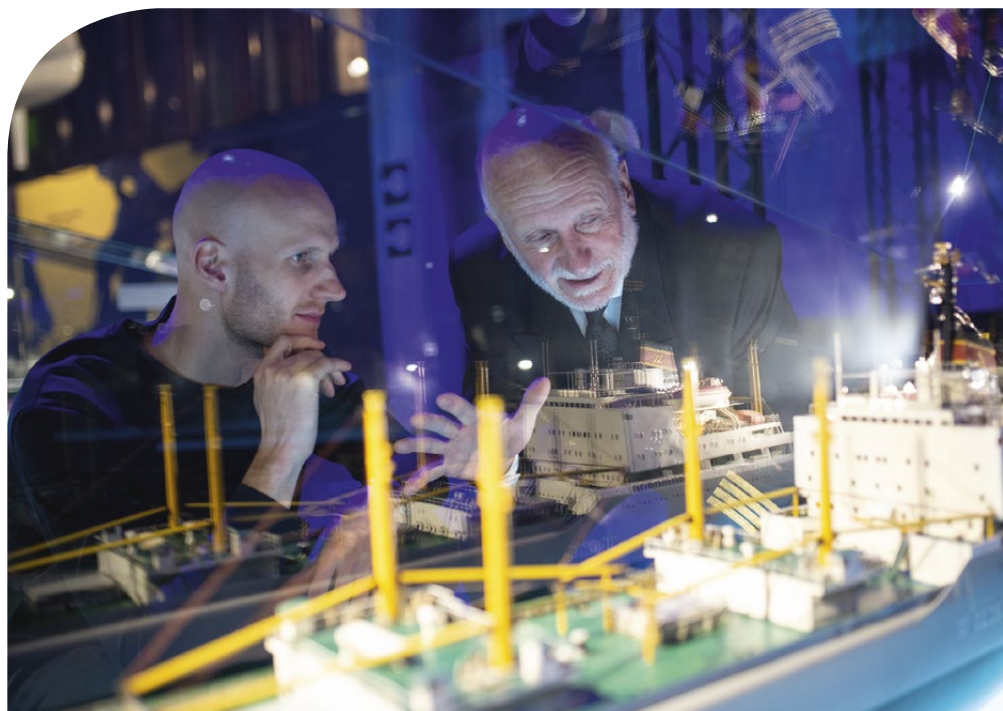
Aga praeguses vanuses olen küll avastanud ühe asja, et õpetamine on kõige parem õppimise viis. Kui kellelegi midagi seletad, siis saab see ka endale lõpuks selgeks. Õppimine hoiab aju töös ja see on üks kindel võitlus vanusega.

Kuidas jäämurdja Tarmo elab? Kas see aeg, mis ta kai ääres seisab, ei väsita?

Proovige autoga kolm kuud mitte sõita... Ega see autolegi meeldi. Tarmoga on see häda, et kui ei ole tükk aega merel käinud, siis peensused lähevad meelest ära. Aga Tarmo on vastupidav ja peab ikka talvel ka väljas käima. Aga enda puhul on nii – kui merelt kaua eemal olla, kaob silmamõõt. Esimesed paar päeva kuluvad alati tunnetuse tagasisaamiseks.

Kas merel on hing?

Eks see oleb inimese hingest, kui oled romantik, siis leiad ka selle nii endas kui me-



Minu karjääri lipulaeva Botnia Laht mudeli juures Lennusadamas koos pojaga

resõidus. Tänapäeval on muidugi nii, et sadamad on linnadest väljas, seda romantikat kindlasti on vähem, et võõra linna tuled ja öine seiklus. Ja laevad on sadamates ka väga lühikest aega, laadimine ja lossimine käib kiiresti. Ja nii omavahel öeldes – troopilised sadamad on ka väga ohtlikud, igas mõttes, nakkused ja kurjad kavatsused, ei julgegi enam välja minna.

Kas meremees võib ka hingelt muusik olla? Kuidas teiega on?

Keskkoolis tegime bändi ja teenisime raha klassiekskursiooniks. Seal ma mängisin klarnetit. Mul oma pilli ei olnud, sain laenata. Aga Tallinna õppima tulles elasime 12 poisiga ühes ühiselamu toas, kus sa seal siis

seada pilli harjutad. Minu isa tahtis, et ma õpiks klaverit mängima, aga minu ujedus oli selline, et ma ei julgenud. Eks selle unistuse võttis üle minu poeg ja ta teeb seda tohutu innuga ning väga professionaalselt.

Aga ise kuulan hea meelelega igasugust muusikat, olen peamiselt bluuksi fänn...

Mis on teie energilisuse ja nooruslikkuse saladus?

Õpetamine kindlasti. Kui pead ennast vormis hoidma klassi ees, noorte ees. Lisaks vähemalt 10 000 sammu päevas. Mul on hea, ma saan seda teha koos koeraga. Liikumine on elu! See on selge. Ja viina tuleb ka vähe juua. Liha ei taha ka enam, organism nagu ei nõua, toidulaud on kardinaalselt muut-



Peedu Kass juunior jazzikontserdiks valmistumas jäämurdja Tarmo ahtritekil merepäeval 2016

Meremees peab olema väga tugeva iseloomuga

Tekst: PEEDU KASS JUUNIOR, kapten Peedu Kassi poeg, jazzmuusik

Kuna meie vanusevahe on päris suur, isa oli juba 46, kui ma sündisin, siis olen tundnud, et meie suhe on olnud kindlasti teistsugune kui isadel-poegadel tavaliselt. Ta on n-ö vana kooli mees, mis tähendab, et ta on harjunud kõike ise oma kätega tegema, ise otsima lahendusi, näiteks asju remontima, garaazis autot putitama, piduriklotse vahetama, ehitama jne.

Ma olen isa kõige noorem laps, minu kaks õde on minust oluliselt vanemad, noorem õde oli juba 17, kui mina sündisin. Olen tajunud, et isa ootas väga poega ja küllap on ta lootnud, et isa mõnedki tema enda unistused saavad minu näol realiseeritud. Ta on mind alati innustanud ja pannud unistama suurtest asjadest, nõud-

nud, et tuleb olla ambitsioonikas. See on sundinud pingutama, et kui midagi teha, siis nii hästi kui üldse võimalik. Ma ei ole üldse võistlushimuline, mida ju muusiku elukutse ka ei nõua, erinevalt näiteks sportlasest. Samas, muusiku tee ei olekski võimalik, kui poleks parajat annust edevust ja soovi olla ka rambivalguses ning teiste ette lavale esinema pürgida.

Muusikuid otseselt meie peres pole olnud, kuigi isa on alati olnud laulumees. Tema hääl on hästi kuulda, ta peab viisi ja võtab tihti laulu üles just sugulaste ringis. Muide, ise ma väga suur laulumees ei olegi. Ikka instrumentalist. Aga musikaalsus on tulnud kindlasti isalt.



Lapselapsega Tarmo sillal

nud. Ja korralikult tuleb magada. Mulle meeldivad ka lõunauinakud. See pikendab tohutult töövõimet õhtuseks ajaks.

Mis elus veel tegemata on?

Mul on Harley-Davidson ostmata, aga nüüd on vist juba hilja. Nagu olen unistanud, on mul mõnus kodu mere ääres, jahti ka ei ole, aga seda enam ei taha ka. Külamehed vahel küsivad, millal jahi ostan. Mõni asi jääbki elus tegemata, see on paratamatu. See-eest on aga ka palju tehtud. Mul on väga vahvad lapsed ja lapselapsed – tütrepoeg Ralf Nicolas, kes käib Prantsuse Lütseumis, jala number on juba 46, sai alles 16, huvitub rohkem lennundusest. Aga ta väiksest peast käis palju minu juures Tarmo peal... Esimene



Jäämurdja ahtrisilda inspekteerimas

lapselaps – tütre-tütar Liisa läks Tartusse bioloogiat õppima.

Millest see huvi ikkagi merekeele vastu, olete ju merekeele nõukojade esimees?

Me otsime seal eestikeelseid vasteid sõnadele, mis on tulnud või on mõjutatud teistest keeltest. Me tegeleme seal rohkem eesti keele kui merendusega. See on vajalik töö, ega meie eest seda keegi teine ei tee. Kahjuks on selle jaoks liiga vähe aega olnud, laevatöö ja koolitöö kõrvalt. Näete siis, ega ma pensionile minekule ei olegi jõudnud mõelda.

Kadunud kapten Roland Leit ütles nii, eriti just oma viimastel eluaastatel, et niikaua kui sa töötad, niikaua sa veel elad. Mi-

Õpetamine on kõige parem õppimise viis. Kui kellelegi midagi seletad, siis saab see ka endale lõpuks selgeks.

nul on täpselt sama tunne. Eks Tarmo kapten olla on kindlasti minu viimane töökoht, aga tahaks loota, et tööaastaid on veel ees.

Millega iga päev veel tegelete?

Mul on Lüganusel maa-kodu, vanavanaisa ehitatud maja, kus tänavu suve ehitasin sauna. Eks kogu vaba aeg kulub seal. Tuleb huvitada, mis su ümber toimub, kaasa mõelda ja vahel sõna ka sekka öelda.

Ma olin juba 70, kui tehnikaülikoolist magistrikraadi sain. Mida vanemaks saad, seda enam tahaks õppida. Kõiksugu huvitavaid asju. Maailma jääb ju maha kõik, mis me siin olles oleme korda saatnud ja teinud.

Vahel mängib isa akordionit ja süntesaatorit. Kunagi ta õpetas mulle ka paar viisijupikest. Selles eas, ehk 7-8aastaselt, kui tavaliselt lapsed muusikat hakkavad õppima, minul selle vastu mingit huvi ei olnud, vanemad püüdsid mind küll muusikaga tegelema panna, aga muusikaõpetajad ei andnud mulle lootust, ütlesid, et poiss ei pea viisigi.

Muusika tuli minu ellu hoopis hiljem, n-õ teises ringis, keskkoolis, kui mind kutsuti metalbändi tegema. Esimeseks instrumendiks oli basskitarr. Isale see väga meeldis. Pärast basskitarri tuli juba kontrabass, mis ongi saanud minu põhiinstrumendiks nüüd, kui olen juba ka akadeemilise muusikahariduse saanud nii Eesti Muusikaakadeemiast kui Helsingist, Sibelius Akadeemiast. Isa mängis ise nooruses klarnetit. Aga üks ajad olid toona sellised, et tuli ise leiba teenida ja küllap tõmbas teda meri ka rohkem.

Isa pole olnud keskmisest suurem melomaan, aga laiem silmaring muusikalisel mõttel on tal olnud kindlasti, seda enam, et vene ajal said ju meremehed läänest tuua vinüüle, mida siin nii palju ei olnud. Mäletan, et Elvis Presley, Pink Floyd, Dire Straits jt staaride albumeid kuulati meie kodus ikka väga palju.

Kui olin väike, siis oli isa vahel päris pikalt ära, vahel seitse kuud järjest, ja see oli väikesel lapsel pikk aeg. Kui oled kaheaastane, siis seitse kuud on igavik. Kui emaga sadamas teda ootasime, siis ega ma iga kord ei mäletanudki, milline ta on. Siis ema ütles, et näe – see on isa. Kui isa oli kodus, siis ta oli ikkagi minu lemmik number üks.

Kui tekkis mõte perega koos reisima minna, siis ta ütles, et reis on ju nagu kannatuste rada, et miks peaks kuskile mujale minema, kui oma kodus on hea ja mõnus.

Paar suve sain 10–12aastasena temaga ka kaasa sõita, kaubalaevade peal. See oli väga huvitav ja silmaringi avardav, ikkagi välismaal käia ja näha ka seda, mis tunne on 3–4 päeva jutti tormi käes olla. Kui kaasas olin, siis õpetas isa mulle ka laevatöid, lasi seista roolis, näiteks Kieli kanalil, seal kohalik loots tuli peale ja imestas, et pisike poiss on roolis ja üldse ei karda, teeb veel tähtsat nägu. Põnev oli, kui sinu kätte oli usaldatud see suur laev.

Aga avamerel võib ikka kaamos peale tulla, see võib mõjuda nii üksluiselt, olemine lähed nukraks ja igavaks. Peab olema tugeva iseloomuga, et sellises olukorras vastu pida. Sestap ei tahtnud ma ise meremehiks saada. Tahtsin olla rohkem inimeste keskel ja suhelda. Seda olen ka saanud. Muidugi paljusküü tänu isale ja tema õpetustele.



Mis seisus on Eesti laevanduseelnõu?

Vabariigi Valitsus võttis 11. oktoobril 2018. a vastu ajaloolise otsuse näidata nn laevanduseelnõule rohelist tuld ja saata see edasi Riigikokku.

Tekst: **EERO NAABER**, Veeteede Ameti IT-osakonna nõunik Fotod: **PRIIT PÕKKLIK** ja **ISTOCK**

Selle otsuse tähtsust ei maksa kuidagi alahinnata, sest sel on suur potentsiaal anda seni allakäigutrepil sammunud Eesti laevandusele uus suund ja seekord vastupidises suunas.

Laevanduseelnõuga muudetakse 10 erinevat seadust, sealhulgas kehtestatakse teiste Euroopa riikide eeskujul laevandusele erimaksurežiim ja reorganiseeritakse laevaregistrid. Tuletan ka meelde, et ettevõtmise lõppeesmärgiks ei ole mitte koguda Eesti lipu alla võimalikult palju laevu, vaid arendada Eesti laevanduse kaldasektorit. Laevad Eesti lipu all on mõeldud Eestile mereriigi maine loomiseks ning laevandus-alase oskusteabe arendamiseks. Laevanduse töökohad kaldal on kõrge lisandväärtusega ja nende tootlikkus on neljandal kohal kõigi majandusharude lõikes ning teistest transpordiliikidest eespool.

TEISTE RIIKIDE EESKIJUD

Me ei leiuta siin jalgratast, maailmas on olemas mitmeid näiteid, kus riigid on sellise lähenemise võtnud ja edu saavutanud. Singapuri alustas nullist 50 aastat tagasi ja on



Eero Naaber

tänaseks saanud maailma suurimaks merendustööstuse keskuseks, kus ühtmoodi tugevalt on esindatud laevad, merehari-dus, laevanduse kaldaettevõteted, laevaehitus ja -remont ning sadamad. Isegi rikkaliku mere-alalooa Inglismaa seab Singapuri endale eeskujuks. Küpros alustas samuti 50 aastat tagasi nullist ja tänaseks annab merendustööstus Küprosele 7% SKT-st. Küprosel asuvad mitmed maailma suurimate laevandusettevõtete peakontorid.

Tänapäeval on Portugal asunud samale teele, paisutanud esimese sammuna oma lipu all sõitvate laevade hulka ja nüüd on asunud ka laevanduse kaldasektorit sihipe-raselt suurendama.

Eelnimetatud valitsuse otsust silmas pidades oleks aga paslik mõtiskleda, mida oleks vaja teha järgmiste sammudena Eesti laevanduse jätkusuutlikuks arenguks. Selge on ju see, et laevanduseelnõu loob küll head eeldused Eesti laevandussektori arenguks, kuid sellest üksi ei piisa. Kõiki edukaid mereriiki eristab vähem edukatest süsteemaatiline laevanduse arendamine, projektipõhine lähenemine ei ole piisav.

ALGUST TEHTI JUBA KUUS AASTAT TAGASI

Laevanduse arendamise projekt sai Veeteede Ametis alguse 2012. aastal klassikalise *start-up* stiilis initsiatiivina ja on kogu oma ajaloo jooksul liikunud edasi n-ö alt-üles-mudelina, kus kaks kesktaseme ametnikku töötasid välja esimese detailse ettepaneku Eesti laevanduse arendamiseks.

Alates sellest hetkest on projekt pidevalt edasi liikunud kõrgematele otsustustasemetele ja kulmineerunud 11.10.2018. a Vabariigi Valitsuse otsusega kiita laevanduseelnõu heaks.

Start-up ettevõtete puhul on tavapärane, et pärast esialgse toote väljatöötamist on vaja projekti eskaleerida, kasutades selleks ka täiendavaid investeeringuid. Ehk siis selle loogika järgi on ka laevanduse arendamise projekt jõudnud uue kasvufaasi künnisele, kus on vaja luua kliendile täiendavaid teenuseid ning teenust turundada ja müüa.

Teenusteks on lipuriigi (Eesti) laevadele efektiivse klienditeeninduse pakkumine. Laevanduse globaalse iseloomu tõttu, kus laevad ja nende käitajad paiknevad erinevates ajavööndites, on vajalik pakkuda katkematu 24/7 klienditeenindust. Klienditeenindusel on laias laastus kaks komponenti:



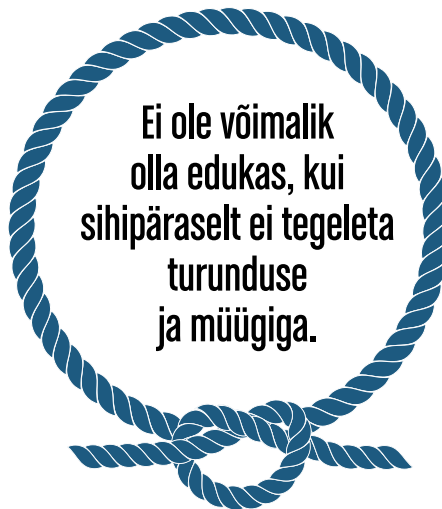
inimkomponent ja masinkomponent, ehk siis inimestest klienditeenindajad ja infosüsteemid, millega on teenused võimalikult suurel määral automatiseeritud, st klient saab oma teenuse ilma Veeteede Ameti töötaja vahelesegamiseta.

Inimkomponendil on omakorda kolm taset, kus esimene tase suhtleb vahetult kliendiga, teine tase töötab esimese taseme jaoks välja lahendusi probleemidele ja kolmas tase analüüsib ja soovib juhtkonnale muudatusi protsessides ja infosüsteemides. Klienditeeninduses ei piisa kindlasti vaid sellest, kui teenindaja oskab kliendile viisakalt vastata. Kliendil on vaja lahendusi oma probleemidele.

KELLEST SAAB KONTAKTPUNKT?

Veeteede Ametil on ka plaan olla tulevikus nn ühtne kliendi kontaktpunkt. Laevandus katab väga erinevaid valdkondi, nt maksundus, elamisload, laevade tehniline seisukord, meremeeste sotsiaalkaitse jne. Eriti just välismaisel kliendil, kes ei orienteeru Eesti avaliku sektori hierarhias, on keeruline saada ülevaadet, milline riigiamet või ameti spetsialist on kõige kohasem tema küsimustele vastama.

Siin tulebki mängu Veeteede Ameti ühtse kliendi kontaktpunktina, kes vahendab kontakte ja/või vastuseid küsimustele oma pädevuse piires. Veeteede Ameti pädevus erinevates küsimustes tuleb seejuures teiste riigiasutustega eelnevalt kokku leppida ja see nõuabki enne ühtse kliendi kontaktpunkti käivitamist nendega teemade detail-



set läbiarutamist ja vastavate koostöökulepete sõlmimist. Ei ole võimalik olla teenuse pakkumisel edukas, kui sihipäraselt ei tegeleta turunduse ja müügiga. Seetõttu on vaja välja töötada turundus- ja müügiplaan ja seda süsteemselt ja koordineeritult rakendada. Elluviimiseks on vaja maksimaalselt kasutada juba olemasolevaid riigi struktuure ning programme.

Näiteks on laevandusel kindlasti ühisosa e-residentsuse programmiga. Nii laevanduse arendamise kui ka e-residentsuse programmi puhul on lõppeesmärgiks ettevõtete loomine Eestisse, kasutades selleks välismaiseid residentide. Ka erasektoril on huvi ja võimalus laevanduse turundamisel koostööd teha, vastavaid koostööläbirääkimisi on juba ka peetud.

VALDKONNA KILLUSTATUS ON TAKISTUSEKS

Laevanduse konkurentsivõime tagamine nõuab pidevat ja süsteemset tööd, vastasel korral tuleb meil mõne aasta pärast jälle teiste mereriikide tagatulesid vaadata.

Analüüsida tasuks ka, kas oleks mõistlik tuua kogu laevanduse haldamine, sh maksundus, meremeeste sotsiaalkaitse jne avalikus sektoris ühtse koordineerimise alla. Paljudes riikides, näiteks Küprosel, Singapuris, Maltal ja Taanis on see nii tehtud ja tulemused on olnud head.

Eesti praegune probleem on, et laevandus on killustunud niivõrd paljude ministriteeriumite vahel, et vastutus hajub ja fookuseeritud lähenemine ei ole võimalik. Erinevates riikides on antud selline koordineerimine kas siis Eesti mõistes majandusministeeriumi kätte või kohaliku veeteede ameti (mereadministratsiooni) kätte. Kes täpselt koordineerib, ei olegi tähtis. Tähtis on, et keegi koordineeriks ja koordinaatoril oleks olemas praktiline valdkonna pädevus ja kogemus.

Laevanduseelnõu lisana on esitatud mudelarvutus, kus on välja toodud kõige ülalmainitu väljaarendamiseks vajalikud investeeringute kulud ning prognoositud tulud. Vastavalt sellele tulu-kulu mudelile jõuab projekt kasumisse kolm aastat peale seadusemuudatuste täielikku jõustumist.

Seitse aastat peale seadusemuudatuste jõustumist plaanitakse lisanduvaks SKT-ks 0,6% ja kahekümne aasta pärast 3,9%. Eelduseks on ülalloodud teenuste ja tegevuste väljaarendamine.

Rukki kanali minimaalne sügavus on 5,2 meetrit

Rukki kanali hooldussüvendustööde hanke võitnud Inseneriehituse AS oli tänava oktoobriks saavutanud Rukki kanali minimaalseks sügavuseks planeeritud 5,2 meetrit Amsterdami nulli järgi. Veeteede Amet võttis töö vastu ning kuulutas kanali tänavused hooldussüvendustööd lõppenuks.

Veeteede Ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja Kaidi Katuse sõnul kulgesid 24. augustil alanud tööd plaanipäraselt, kuigi selle muutsid keerulisemaks rasked ilmastikuolud.

„Töö tegemine oli raskendatud ka seetõttu, et seda sai teha vaid öösiti ja limiteeritud ajavahemikus, mistõttu mängis ilmastikufaktor veel erilist rolli,“ kommenteeris Katus. Rukki kanali sügavust mõõdistatakse regulaarselt. Järgmised Rukki kanali hooldussüvendustööd on plaanis teha kahe aasta pärast.



Viirelaiu tuleorn

Kihnu tuleornile paigaldatakse uut kuplit



Fotod: VAARHIVIST

Kihnu tuleorn renoveeritud

21. oktoobri varahommikul paigaldas Veeteede Amet Kihnu tuleornile uue kupli. Renoveerimistööde käigus ehitati uus tornikiiver, renoveeriti klaasi raamistik ja paigaldati uued klaasid tuleruumile. Kraana pidi kiivri tõstma ca 24 m kõrgusele, torni enda kõrgus on 28,6 m. Tuleorni kuppel kaalub üle 1,5 tonni.

Kihnu tuleorni paigaldati uus tehnoloogia,

millega asendati hõõglambid keskkonnasõbralike LED sektorlaternatega. Kihnus ühtlustati tuleorni tule nähtavuskaugus kõikides tule sektorites võrdseks. Kui enne paistis valge tule sektor 11 miili ja punane 7 miili kaugusele, siis nüüd on mõlemad nähtavad 11 miili kaugusele.

Kihnu tuleorni uus navigatsioonituli hakkas tööle 22. novembril.

Sama tulemus oluliselt väiksema energiakuluga

Veeteede Amet läheb 2018. aasta lõpuks veel neljas tuleornis* üle uudsele navigatsioonimärgistuse tehnoloogiale, millega asendatakse hõõglambid keskkonnasõbralike LED sektorlaternatega. Viimati vahetati välja Viirelaiu tuleorni tule tehnoloogia.

„Varasemalt oleme kasutanud tuledes hõõglampe (võimsus 35 W), mida on vaja igal aastal vahetada. LED sektorlaternate energia tarbimine on sõltuvalt režiimist vaid 10–20 W ning eluiga tootja andmetel suisa 100 000 töötundi. Ehk siis saame oluliselt töökindlama tehnoloogia palju väiksema energiakuluga,“ selgitab navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja Andry Rütkinen.

„Tuleornides, kus puudub püsielektri ühendus, kasutatakse energia saamiseks tavaliselt nii päikesepaneele kui tuulegeneraatoreid. Nüüd, tänu väiksemale energia tarbimisele, saame loobuda ka tuulegeneraatorite kasutamisest, mis on ühest küljest väikese töökindlusega (tööiga ca 2 aastat) ja nende tekitatav vibratsioon avaldab halba mõju ka tuleornide konstruktsioonile,“ ütleb Rütkinen.

*Sarnaselt Viirelaiu tuleorniga võetakse uudne tehnoloogia kasutusele sel aastal veel ka Ristna tuleornis Hiiumaal. Lõu sihi alumises tulepaagis ja Roomassaare sihi alumises tulepaagis Saaremaal ning Kihnu tuleornis.



Saksa mereväe seirelaeva vrakk Kumari kanal

Veealuste objektide uurimiseks ostetakse allveerobot

Veeteede Amet ostab allveeroboti selleks, et uurida lähemalt tavamöödistuse käigus leitud veealuseid objekte ning kasutada seda vajadusel ka tuukritööde asenduseks. Laevaldel paiknevad ja möödustusteks kasutatavad sonarid näitavad reeglina ära vaid selle, et midagi põhjas on – mis see täpsemalt on, sellest erilist aimu ei saa.

Näiteks tunneb sonar ära küll vraki, kuid ei saa aru, kas tegemist on puu- või raudlaeva-

ga. Paljud leitud objektid jäävad üldse tuvastamata, sest sonarite info jääb selleks liiga lahjaks. Roboti kaameraga näeb aga palju paremini, mis vee all ikkagi on.

Sel aastal on ameti möödistuslaevad leidnud 17 uut vrakki. Enamus neist on lagunenuid ja veel pole selgunud, mis nad täpselt on. Vrakid on leitud Väinamerest, Riia lahest ning Tagamõisa ja Ristna poolsaare vaheliselt alalt.



Marek Rauk

Marek Rauk valiti IMO alakomitee asejuhiks

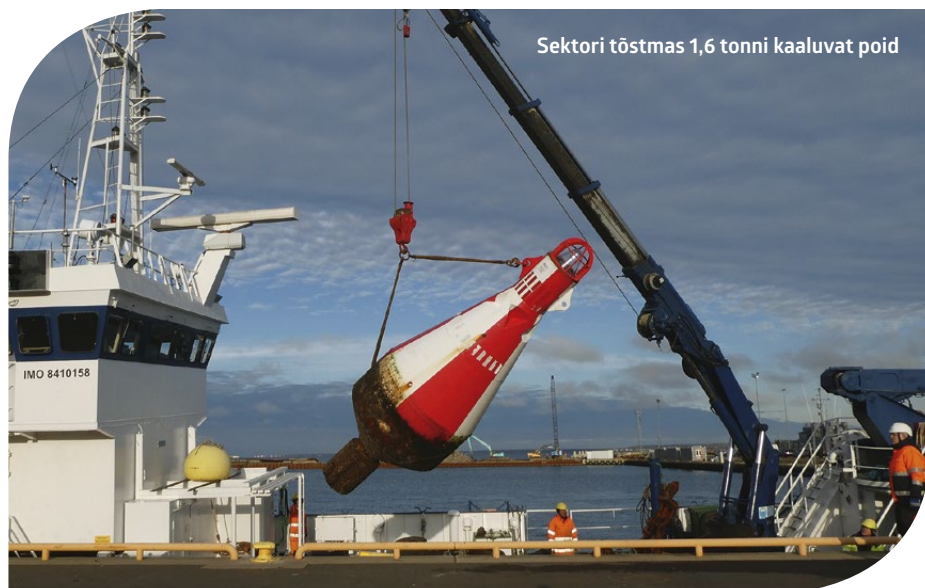
Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse juht Marek Rauk valiti 28. septembril Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) „Implementation of IMO Instruments (III)“ alakomitee asejuhiks aastal 2019.

IMO õigusaktide rakendamise alakomitee koondab lipu-, sadama- ja rannikuriike, et kaaluda õigusaktide rakendamisega seotud küsimusi, k.a IMO liikmesriikide kohustusliku auditeerimissüsteemi konsolideeritud auditiaruannete analüüs. Alakomiteel on võtmeroll mereõnnetuste analüüsimisel ja nendest saadud kogemuste jagamisel.

Hooajalised navigatsioonimärgid tõsteti talvekorterisse

Seoses talvise navigatsioonihooaja saabumisega võttis Veeteede Amet novembris merealadelt välja 395 ujumärki, mis jäävad talvekorterisse kuni uue navigatsioonihooaja alguseni 15. mail 2019.

Veeteede Ameti navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja Andry Rütkineni sõnul haldab amet Eesti merealadel kokku 524 ujumärki (poid ja toodrid), millest 395 on hooajalised, mis talve lähenedes välja võetakse. „Merealadel on aktiivses aastaringses kasutuses suured laevateed, mida kasutavad nii reisi- kui kaubalaevad ja nendes kohtades kasutame aastaringseid ujumärke. Ühtlasi on need ujumärgid vastupidavamad talvistele jääoludele,“ ütles ta. Amet jätab aastaringset vette 7 toodrit ja 122 poid, mis asuvad Soome, Pärnu, Tallinna ja Muuga lahes, osaliselt Väinamere parvlaevateedel ja üksikud poid Hiiumaa ning Saaremaa ümbruses.



Sektori tõstmas 1,6 tonni kaaluvat poid



Allveelaeva sõukruvi
Lennusadamas

Veeteede Amet 100

Veeteede Amet pidas 16. novembril Lennusadamas oma 100. aastapäeva. Peeti peakõnesid, meenutati olnut ja suheldi omavahel ning tehti tulevikuplaane. Meeleolukat üritust aitas sisustada valgussõu, elav muusika ja jalakeerutus. Peadirektor Rene Arikas tänas kõiki, kes on läbi aegade ameti arengusse oma panuse andnud.



Mitmekülgne muusik
Tiit Kikas andis hoogu viiuliga



Peomeeleolu aitas
luua valgussõu

Ameti kommunikatsiooni-juht Jane Niit ning merekeele nõukoja liige ja ajakirja Meremees toimetaja Tauri Roosipuu fotograafide poseerimas



Rootsi mereadministratsiooni endine välissuhete osakonna juhataja Willand Ringborg kinkis Eesti kolleegidele aastapäevaks meremaali



Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumi transpordi asekantsler Ahti Kuningas kinkis Veeteede Ametile sünnipäevaks gloobuse



Peokõne pidas ameti peadirektor Rene Arikas



Külalised saabuvad



Veeteede Amet 100 külalisteraamatusse teeb oma sissekande ameti juhtkond



Pildilõksu on püütud kartograafid

Fotod: **RAIGO PAJULA** ja **JUULIA-MARIA LINNA**

Meremeeste AMETINIMETUSED ⁽¹⁾

Pea kõik meist teavad ametimehi nagu kapten, tüürimees ja pootsman, kuid kui paljud teavad, et need nimetused on saadud peast, aerust ja paadist? Ametinimetused on aastasasadega läbi teinud niivõrd olulised muutused, et tänapäevast mõistet on algtäheendusega raske või võimatugi seostada. Samuti on kasutatud paljusid mõisteid segamini.

Tekst: ENN OJA, merekeele nõukoja liige Fotod: JÜRI KASK, ENN OJA, NEIL SCARROW, KEITH JOHNSON

Üldmõiste **meremees** tüvi *mer-* esineb ka teistes soome-ugri keeltes, nt soome keeles *merimies*. Pärit on *m*r-* indoeuroopa aluskeelest – romaani keeltes *mar-* ja slaavi keeltes *mor-*. Oma tüve kasutavad germaani keeled: *zeeman/Seemann/sea-man/sjømann/sjöman/sømand/sjómaður*. Samuti on lätlastel oma *jürnieks* ja leedukatel *jürininkas/jūreivis*. Leedukatel on ka *mar-* tüvi, sellega tähistatakse Kura säärlõugast/lahte – *Kuršiu marios* või *Kuršmarės*.



Enn Oja

MEHED SILLAL

Jumal laevas on **kapten**. Laev oma perega on nagu omaette toimiv riik, mille eesotsas peab olema austusväärne kindel pealik. Ega asjata öelda: *kapten laevas – jumal taevas*. Tee peast kaptenini võttis aga sajandeid aega.

Ladina *caput* – pea omastav kääne *capitis* on andnud tüve *capit-*.

Keskladina *capitaneus* jõudis kohandatud häälduse ja kirjapildiga (*kievetaim/kivitein/chevetain/tsyvitein*) Põhjamere äärde ja üle väinagi. Juba 1140. a Inglismaa ajalookroonikas „*Estoire des Engleis*“ esineb kapten normannilikul kujul *chevetaigne: Quant Costentin estait chevetaigne* – kui Constantin oli kapten. Meie ajal on kasutusel ajakohasem *chieftain*, siit on selge ka *chief* – peamees – päritolu, nt *chief mate* – peamine kapteni abi ehk vanemtüürimees ja *chiefengineer* – peamine ehk vanemmehaanik.

Algul oli kapten väesalga pealik maaväes, sõjaväe kasvades jäi ta säravamate pagunitega juhtide alluvaks. Peamehe nimetus võeti üle ka laevadele, seal on kapten olnud tänaseni esimene mees. Eestisse on kapten jõudnud oletatavasti 14. sajandi paiku hansalaevadel valitsenud alamsaksast – *kapitein*.

Kapteni kirjakuju on väikeste kohendustega kasutusel enamikus Euroopa keeltes: soome *kapteeni* (on ka *päällikkö*), rootsi *kapten*, norra *kaptein*, taani *kaptajn*, hollandi *kapitein*, saksa *Kapitän*, inglise *captain*, prantsuse *capitaine*, läti *kapteinis*, leedu *kapitonas*, vene *капитан*, poola *kapitan*. Isegi uuskreeka keelde on jõudnud *καπετάνιος* (kipri vastena), ehkki tõeline merekapten on neil oma *πλοίαρχος* [*pl'iarhos*]. Kuigi ladina keel andis paljudele rahvastele oma sõna, oli roomlastel endil kasutusel kreeka laen *nauarchus* ja oma *magister*. Huvi pakub just viimane, sest **master** on teine nimetus, millega kõnetatakse kaptenit sageli ka tänapäeval.

Selle sõna juured ulatuvad küll kreeka (*μέγας*) ja sanskriti keelde (*[maha]*-), ent meile on tähtsam ladina *magis* – rohkem/suurem, millest tuletub ka *magister navis* – laeva kapten. Romaani ja germaani keelte *maestro/mestre/maitre/maistre/meester/Meister* on andnud meile meistri, kuid kaptenina ei tea seda kunagi kasutatud olevat. Ning soomlased kasutavad meistrit hoopis laevamehaaniku nimetuses – *konemestari*.

Mis puutub *captain*'i ja *master*'i eristamisse, siis selles valitseb paras segadus. Põhjuseks ajalugu, tavad, keeleomapid, keelemaitse ja osalt ka tõlkeapsud. Ühes riigis pöörduvad loots ja sadamavõimud kap-

teni poole *captain*, teises *master*; ainult laeva peamehena kasutatakse enamasti *captain*, laevaomaniku esindajana pigem *master*; sadamakapten on *harbour master*. Muide, inglastel on ka *yacht master*, eestlastel jahtkapten.

Ametitunnistusi antakse ingliskeelses maailmas välja *Master*'ile või *Extra Master*'ile, Veeteede Ameti tunnistuselt loeme *Certificate of Competency as Captain*. Meresõiduohutuse seaduse tõlkes esineb seevastu *master* 139 korda, *captain* 1 korra, kalapüügiseaduse tõlkes *master* 18 korda, *captain* 2 korda.

Kuigi *magister* on kaptenist isegi vanema kasutusega, tuleb meie kandis kõige vanemaks laevapealikuks pidada hoopis **kiprit**. Nimetused on keeliti samatüvelised: vana-norra *skipari*, islandi *skippari*, norra/taani *skipper*, rootsi *skeppare*, soome *kippari*, kesk-hollandi *scipper*, hollandi

schipper, saksa *Schiffer*, läti *škipperis*, leedu *škiperis*, vene *укунеп*, poola *szyper*. Romaani keeltes eelistatakse isandat: *padrone/patrón/patrão*.

Germaani tüvi *skip* tähendab kirjas juba 8. sajandist laeva, kipper seega *laevnikku*. Vanasti olid laevad väikesed ning puudus ka laevajuhtide liigitus, mistõttu kasutati kapteni asemel laevast tuletatud nimetust kipper. Hiljem said suuremad laevad juba

master'i ja *captain*'i, kipper on tänapäeval väikese laeva või kalalaeva kapten.

Teine mees sillal on **tüürimees**. Nimetus tuleb tüürist, mille eelkäijaks oli aer (lähemalt vt VA Teataja 3/4 (112) 2018). Ametlikult eristatakse kaptenikoolitusega vanem-





Vanemmehaaniku diplomid aastast 1999 ja 1909, vanemtüürimehe diplom aastast 1999, teise tüürimehe diplom aastast 1908, kapteni diplom aastast 1913

tüürimeest ja vahitüürimeest. Kutsutakse tüürimeest ka kapteni abiks (*mate*, *помощник капитана*) ja ohvitseriks (*officer*), viimane väljendab laeva juhtkonda kuulumist. NSVL-is väljastati merekooli lõpudiplom hoopis laevajuhile (*судоводитель*). Ohvitseriks kutsutakse tüürimeest rohkem läänekeeltes, sest nende *office* on keeleliselt sõjandusega vähem seotud kui meil. Nt Norras *dekksoffiser* – tüürimees ja *maskin-offiser* – mehaanik.

Vanemtüürimehel on inglise keeles koguni 4 nimetust: *chief/first mate/officer*. Ametitunnistustes eelistatakse valdavalt *mate*'i, Veeteede Ameti tunnistusel kasutatakse vahitüürimehe kohta siiski *officer*'i – *Officer in Charge of a Navigational Watch*.

Alamsaksa *maat* meie meresõnavaras kanda kinnitada ei suutnud. Tuleb *maat/mate* vanahollandi *gemaat* ja vanasaksa *gimazzo* vormidest, millega tähistati laukaaslast. Tüvi *m*/m*s* tähistas toitu/liha: inglise *meat*, hollandi *mat*, poola *mięso*, slovaki *mäso*, vene *мясо*.

MEHED MASINAS

Vahel küsitakse, et kui laeva jõuajamiks on peamasin, siis miks laeva ennast kutsutakse mootorlaevaks? On põhjus võõrmoiste otsetõlkes või ei kõlanud masinalaev magsalt, ei õnnestunudki selgust saada. Oma segaduse tekitavad mootorid ja masinad ka masinameeste ametinimetustes. Saksamaal kutsutakse **laevamehaanikut** *Technische*

Masinaga laev on mootorlaev!

Seeoffizier, Norras on motoristiks *motor-mann/skipsmekaniker*, mehaaniku vasteks aga *maskinist* (*maskinsjef* – vanemmehaanik, *førstemaskinist* – 1. mehaanik), samuti Portugalis: *maquinista chefe* – vanemmehaanik. Inglise on insener: *chief engineer* – vanemmehaanik, *2nd engineer* – 2. mehaanik. Enamikus keeltes on siiski valdav tüvi *[mekan]-/[meh(h)an]*-. Vahemärksiks: inglaste *engine* vaste on samuti mootor, seega ei saa vastandada inseneri ja mehaanikut, erinevus on pigem valdkondlikus kasutustavas.

Motoristil on küll ühistüvi *motor-* ja masinistil *[mašin]-/[makin]*-, kuid nende kasutuses pole ühest vastavust. Vahel tähendab motorist või masinist hoopis auto- või vedurijuhti.

Toetume meiegi ajaloolisele arengule ja harjumusele, nt kiviheitemasin, aurumasin, sisepõlemismootor, pärmootor. On diiselmootor ja elektrimootor, pole aga diiselmasinat ega elektrimasinat. Lennunduses algaastail oli pardal motorist, nüüd meha-

anik; veduril on masinist, pole mehaanikut ega motoristi.

Eesti merenduses on mindud kuldset keskteed ehk kasutatud kõiki. Tüürimehele vastab masinas **mehaanik**, madrusele **motorist**. **Masinist** jällegi hooldab/teenindab külmutusseadmeid.

Masinameeste nimetuste juured ulatuvad Vahemeremaile. Pea muutumatult oleme ülevõtnud ladina algupära mootori. Tuleb see tüvest *mov-/mot-* – liikuma/liigutama. Masinal ja mehaanikal on ühine sõnatüvi, kuid algmurdeti kirjas erinev. Kreekas olid tähtsamad murded dooria (läänes) ja attika-joonia (idas, hõlmas ka Ateena ümbrust). Dooria murdes oli jõuajam *μαχανά* [*mak'an'a*], attika-joonias *μηχανή* [*meek'an'ee*], alg sõnaks *μηχος* [*m'eeek'os*] – vahend/ülekanne.

2. sajandil e.m.a esines C. Luciliuse kirjas joonialik *mechanicus* [*meek'anikus*] – mehaanik/masinamees, C.I. Caesar on kasutanud doorialikku *machina*'t [*maakina*] – masin. 1. sajandil e.m.a kirjeldatakse seda vahendit kui piiramismasinat. Edasi levisid tüved [*mak*]-/[*maš*]- ja [*mek*]-/[*meh(h)*]-romaani, germaani, slaavi ja soome-ugri keeltesse.

Insener on keeleliselt pärit küll vanakreeka tüvest *γεν-* – sünd/pärit, kuid oma sisu saanud ladina eesliitelisest tüvest *ingen-* – omadus/anne/loome. Läänekeelte vasted toetuvad samale, muutunud on vaid -g-hääldus – [*ž*]/[*š*]/[*s*]/[*dž*]/[*h*]: *engenheiro/ingeniør/insinööri/engineer/ingeniero*.

Veeteede Ametisse saabunud IMO RINGKIRJAD

- 1. MSC-MEPC.1/Circ.5/Rev.1/Corr.1** (31.08.2018) – Organization and method of work of the maritime safety committee and the marine environment protection committee and their subsidiary bodies (Corrigendum);
- 2. MSC.1/Circ.539/Add.2** (03.10.2018) – Reports on casualty statistics concerning fishing vessels and fishermen at sea;
- 3. MSC.1/Circ.753** (9.07-1996) – Report on fishing vessels and fishermen statistics;
- 4. MSC.1/Circ.1101/Rev.1** (12.09.2018) – Ship/port interface (Availability of tug assistance);
- 5. MEPC.1/Circ.409/Rev.1** (12.09.2018) – Ship/port interface (Availability of tug assistance);
- 6. MEPC.1/Circ.878** (9.11.2018) – Guidance on the development of a ship implementation plan for the consistent implementation of the 0.50% sulphur limit under MARPOL ANNEX VI;
- 7. MEPC.1/Circ.880** (9.11.2018) – Reporting of availability of compliant fuel oils in accordance with regulation 18.1 of MARPOL ANNEX VI;
- 8. AFS.1/Circ.73** (13.09.2018) – International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Georgia);
- 9. BUNKERS.1/Circ.82** (13.09.2018) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Georgia);
- 10. BUNKERS.1/Circ.83** (29.10.2018) – International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Accession by Saudi Arabia);
- 11. BWM.1/Circ.58** (24.09.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Togo);
- 12. BWM.1/Circ.59** (11.10.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by Latvia);
- 13. BWM.2/Circ.69** (1.11.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Guidance on System Design Limitations of ballast water management systems and their monitoring);
- 14. BWM.2/Circ.70** (1.11.2018) – International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Guidance for the commissioning testing of ballast water management systems);
- 15. COLREG.2/Circ.72** (6.11.2018) – Traffic separation scheme and associated routing measures "off Slettnes" temporary suspension (Traffic separation scheme (TSS) off Slettnes Recommended route between TSS off Vardoe and TSS off Slettnes Recommended route between TSS off Slettnes and TSS off North Cape);
- 16. COMSAR.1/Circ.58/Rev.1** (31.10.2018) – Lists of navarea and metarea coordinators;
- 17. FAL.1/Circ.100/Rev.1** (12.09.2018) – Ship/port interface (Availability of tug assistance);
- 18. HNS.2/Circ.4** (16.10.2018) – 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 (Declaration by Canada);
- 19. LC.4/Circ.36** (31.10.2018) – 1996 Protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 (Accession by Peru);
- 20. LC-LP.1/Circ.86** (28.09.2018) – Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Invitation to report on activities related to disposal at sea of wastes and other matter in 2017);
- 21. LC-LP.2/Circ.7** (3.09.2018) – 1996 Protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972
- 2013 amendments to the London protocol to regulate the placement of matter for ocean fertilization and other marine geoengineering activities (Acceptance by the Netherlands (European and Caribbean parts of the Netherlands));
- 22. LL.10/Circ.75** (11.10.2018) – Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Senegal);
- 23. LLMC.3/Circ.52** (16.10.2018) – Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Reservation by New Zealand);
- 24. PSL.6/Circ.79** (19.07.2018) – Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Nauru);
- 25. SALVAGE.1/Circ.62** (15.06.2017) – International convention on SALVAGE, 1989 (Accession by Ukraine);
- 26. SALVAGE.1/Circ.63** (16.11.2018) – International convention on SALVAGE, 1989 (Accession by Uruguay);
- 27. STCW.2/Circ.86** (6.09.2018) – International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Communication received from the Government of Canada);
- 28. TC.1/Circ.72** (5.11.2018) – Organization and method of work of the technical cooperation committee.

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

Eesti Gaas tellis punkrilaeva

Madli Vitismann


Eesti Gaas tellis Hollandi laevaehitusfirmalt Damen veeldatud maagaasi (LNG) punkrilaeva, mis peaks valmima 2020. aastal. Ligi 100 m pikk gaasitanker hakkab laevu punkerdama Läänemere põhja- ja idaosas, eelkõige Soome lahel.

Eesti Gaasi omanik ja Tallink Grupi osaomanik Infortar on sel viisil ühendanud tütarfirmade huvid – nii saab kergemini punkerdada niihästi „Megastari“ kui ka kavandatud uut parvlaeva. Tankeri ehituskava tutvustades rõhutas Eesti Gaasi nõukogu esimees Ain Hanschmidt, et see laev viib aastas mere kohalt umbes 66 000 t süsihappegaasi. Võttes arvesse, et kahe olemasoleva ja kahe ehitatava veeldatud gaasi kütusena kasutava reisilaeva kõrval suureneb gaasi kasutatavate kaubalaevade hulk, valmib uus punkrilaev ilmselt õigel ajal.



Niisugune peaks välja nägema ehitatav laev. Foto: Eesti Gaas

Eesti Gaas on tellinud 99,8 m pika ja 18,6 m laia laeva kandevõimega 3 300 t ja jääklassiga 1A. Laeva kiiruseks on plaanitud 13,4 sõlme ja see mahutab 6 000 m³ vedelgaasi. Veelatud maagaas on väga kõrge ener-

giasaldusega ja selle kasutamiseks ei ole vaja maagaasivõrku. See on keskkonnasäästlik kütuseliik, mis võimaldab olulisel määral vähendada CO₂, NO_x, SO_x sisaldust heitgaasis ega tooda tahmaosakesi. 

Hüvasti, „Kati“!

Madli Vitismann


Politsei- ja Piirivalveamet sõlmis lepingu reostustõrjelaeva „Kati“ lammutamiseks BLRT Grupi tütarfirmaga Refonda.

Osa masinaid ja seadmeid antakse pärast demonteerimist üle Eesti Mereakadeemiale. „Kati“ on

teenistusest välja arvatud alates 1. augustist.

Rootsi valitsuselt 2002. aastal kingiks saadud endine jääklassiga rannavalvelaev „KBV 003“ jõudis „Kati“ nime all Eestit teenida üle 15 aasta, kuid kolmel katsel ei õnnestunud laeva oksjonil müüa. Laev on ehitatud 1966. aastal Saksamaal

kalatraaleriks ja 1985. a põhjalikult moderniseeritud Rootsi Rannavalve tarbeks.

Politsei- ja Piirivalveameti jaoks oli „Kati“ nüüdseks nii füüsiliselt kui ka moraalselt vananenud ning pealegi sai amet hiljuti uue mitmeots- tarbelise reostustõrjevõimekusega laeva „Raju“. 



„Kati“ viimane etteaste oli mai lõpus reostusõppusel õnnetuslaeva etendada. Foto: Madli Vitismann

Sõna, mida pole olemas

Madli Vitismann

Veidra nimega laevatüübi „praam-balefant“ otsing andis tänava huvitava tulemuse: iga kellegi väljamõeldud terminit polegi tarvis.

Mida see sõna tähendab?

Talvel merekeele nõukoja aastapäeva tähistamisel „Megastari“ seminariruumis tegi ettekande Tallinna-Helsingi laevatee allveeleidudest allveearheoloog Vello Mäss.

Kuid ühes asjas palus ta nõukojaliikmete abi: „Mul oli plaanis puudutada üht mulle tundmatut terminit. Ajaloolane Heino Gustavson on Tallinna lahe merekindlusi ja -patareisid uurides kirjutanud Kadrioru rannaäärses meres olnud „praam-balefantidest“. Olen püüdnud sellele oskussõnale seletust ja eestikeelset vastet leida, kuid jäänud hätta. Ehk leiame ühisel nõul lahenduse?“

Appi tuli Enn Oja, kelle otsing tõi vastuseks lause ajalehe KesKus mulusest septembrinumbrist. Artikli „Arheoloogid, Muinas-Julled ja muud pendlimehed“ osas, milles juttu leidudest Tallinnas, meenutatakse Kadrioru ehitusplatsilt leitud vrakke: „Lisaks leiti mitme vraki tükkidest kuhjatis, mis Tallinna linnaarheoloogi Ragnar Nurga oletusel võis olla praambalefant – Peeter I käsul

Tallinna sadama kindlustuseks miljalgi 18. sajandi kolmandal kümnendil rajatud suurtükiplatvorm.“

Polegi sellist sõna

Selle viite järgi edasi otsides üllatas Vello Mäss merekeele nõukoda: „Mõistatusliku „praambalefandi“ olemuse otsing jõudis banaalse tulemuseni. 18. sajandi esimesel poolel paiknes Tallinna lahe lõunakaldal kaks neljakandilist kahekorruselist kümnete suurtükkidega varustatud

*“Mõistatusliku
„praambalefandi“
olemuse otsing
jõudis banaalse
tulemuseni.”*

palkpraami, Kadrioru rannas nimega „Olifant“ ja Maarjamäe all „Bök“.

Tolleaegsele Tallinna plaanile olid vene alfabeedis hanesulega (?) kalligraafiliselt välja kirjutatud mõlema nimed.

Õnnetul kombel luges ajaloolane Heino Gustavson natuke vigaselt kirjutatud pram Olifandi nime välja pram balefandina. 18. sajandi Balti laevastiku relvastuses oli selliseid monstrume kokku 18.

Kõik need ehitati Peterburis ja pukseeriti sealt nii Revalisse, Ruotsinsalmi, Sveaborgi kui ka Marie-

hamni Ahvenamaal. Selle info võlus internetist välja ajaloolane Robert Treufeldt.“

Enn Oja täiendas: „Olifant“ on hollandi keeles elevant ja „Bök“ vene keeles pull. Järelikult olid ka ülejäänud hirmsad elukad. Kuid suurtükipraami mõtlesime ikka välja.“

Mitu „Olifanti“


Vene Vikipeedia andmeil olid Venemaa keiserlikus laevastikus praamid (прам – hollandi keelest pärinev praam) ja poolpraamid (полупрам).

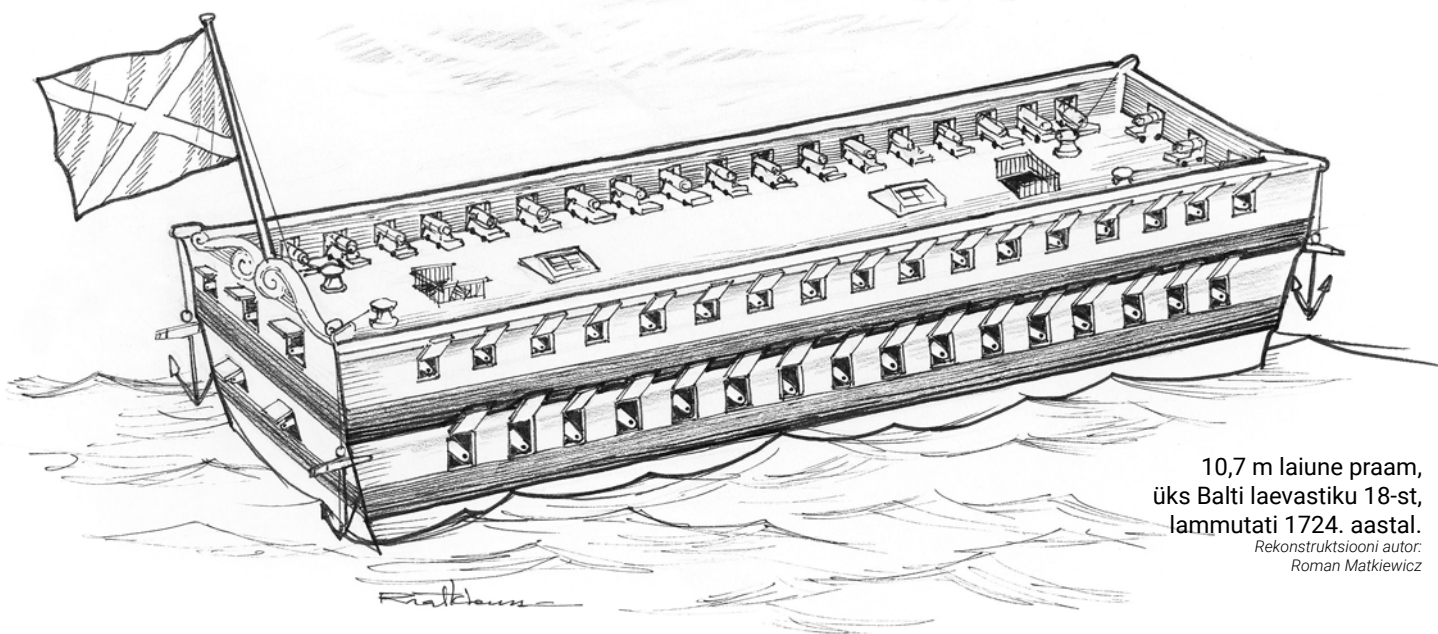
18 Balti laevastikus olnud praami hulgas on olnud mitu „Olifanti“ ja „Böki“, aga ka mitu platvormi nimega „Diki Bök“ (metsik pull).

Põhjasõja ajal Tallinnas olnud 1710. a ehitatud „Bök“ lammutati 1721. ja 1718. a ehitatud „Olifant“ 1724. aastal. Põgusalt on Tallinnas 1744. a olnud neli aastat varem ehitatud „Olifant“, mis lammutati 1750. aastal.

Veel kolm „Olifanti“ on ehitatud 1752., 1758. ja 1776. a, viimane neist lammutati 1785. aastal.

Eksootilise looma nime sai veel „Lev“ (lövi), poolpraamide hulgas olid „Tigr“ (tiiger), „Leopard“ ja „Verbljud“ (kaamel).

Enamik Läänemerel olnud suurtükipraame ehitati Peterburis Admiraliteedi tehastes. 



10,7 m laiune praam, üks Balti laevastiku 18-st, lammutati 1724. aastal.

Rekonstruktsiooni autor:
Roman Matkiewicz