

NR 1 2019 (303)

MEREMEE S VEEVEE S

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



VEETEED E AMETI
TEATAJA



Nr 1/4 (114) 2019

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



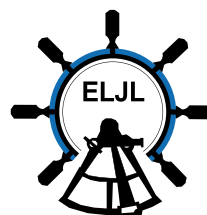
A M I S C O



Saaremaa vald



KUNDA SADAM



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: Auratrükk
Trükki saadetud 11. märtsil

Kaanefoto: Kunda sadam
veebruaris.
Foto autor: Ago Gaškov

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.taltech.ee/mer-akadeemia/meremees

f www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345

Sisukord

Kunda sadamal on uus omanik	4
22 aastaga kontserniks	6
Teekond laevandusseaduseni	8
Kümme aastat Merevikit	9
Merenduspoliitika ja valimised	10
Eesti merenduspoliitika valimiskompass	11
Minu akadeemia	12
Merepäästest 2018. aastal	14
Mis juhtus Norra fregati sillas?	15
Eesti laev polaarjääs	16
"Botnica" suvi ja tulevikuplaanid	18
Nüüdistöökohani aitas pappmudel	20
Tallinna sadamaümbruse hämärast agulimelust	22
Lippude lehvides	24
Pärnumaa laevadest ja meremeestest	26
Teeneline kalur Helmut Arm	27
Merendusuudised	28
Purje all Antarktikasse	30
Veeteede Ameti Teataja	31-46
IMO ringkirjad	44
Mereväe sümbolid kaitseministri määruses	47
Pidu tordi ja margiga	48

LEVITAMINE

Alates 2017. aastast levitatakse Meremehe ja Veeteede Ameti Teataja veebi- ja trükiajakirja 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 €.

Kunda sadamal on uus

Madli Vitismann

Septembris taasavamise 25. aastapäeva tähistava Kunda sadama omanik on vahetunud: Kunda Nordic Tsement müüs sadama Baltic Maritime Logistics Groupile. Kuidas osteti, mida teeb omanikfirma ja ka natuke laiemast ärivaatest rääkisid Kunda Sadam ASi juhatusliige **Daimar Truija** ja nõukogu liige **Ants Ratas**.

Konkurentsiameti silma all

Mille te ostsite, kas sadamakinistu või äriühingu?

Ants Ratas: Ostsime tegelikult kolm asja: kõigepealt ühe osa ettevõttest Kunda Nordic Tsement, millega kaasnes kogu sadama äritegevus, kinnistud, lepingud ja töötajad. Juriidiliselt oli see ettevõtte osa ost, sest sadam ei olnud eraldi juriidiline isik, ja ostja on Kunda Sadam AS.

Miks sekkus Konkurentsiamet?

AR: Sekkunud Konkurentsiamet kuhugi ei ole. Vastavalt seadusele on Konkurentsiameti nõusolek vajalik, kui koonduvate äriühingute käibed või turuosad ületavad teatava mahu.

Mida sai Konkurentsiamet selle juures uurida?

Daimar Truija: Seal vaadatakse, kui suur turuosa Eesti sadamate hulgas tekib uuel ettevõttel.

AR: Kogu tehing pole veel lõpule viidud, sest tegime kokku kolm ostu. Kunda sadama ost – kaid ja sadamaäri – Kunda Nordic Tsemendilt on lõpule viidud. Lisaks ostame Paldiski Kraana käest veel samamoodi ettevõtte osa: kraanad, tõstukid ja äritegevuse Kunda sadamas. Ja veel eraldi firma PK Terminal OÜ äritegevuse, neilt ostame laod, autod ja laotõstukid. Need kaks ostu vormistatakse viimasel jaanuaripäeval. Ka selleks oli Konkurentsiameti nõusolekut vaja.

Keda te ise konkurendiks peate? Kas Kunda sadama konkurent peaks vaatama asukoha või suuruse järgi?

DT: Usun, et mingil määral on



kõik Eesti mandriosa sadamad üksteise konkurendid. Oleneb ka kliendist, kus ta asub ja mis sadamat eelistab.

AR: Konkurents on suuresti ikka nii, et Kunda lähedal asuvad kliendid töötavad Kundaga, kes on teiste sadamate lähedal, töötavad nendega. Oluline on, et Kundas pole laevaliini ega ro-ro-ühendust. Kes tahab kaupa konteineriga saata, sel on Muuga või Paldiski või Lõuna-Eesti puhul Riia. Kui vaja ro-ro-laevaga kaupa saata, siis on Vanasadam või kaks sadamat Paldiskis. Mingitel juhtudel ka Klaipeda. Või Läti sadamad, nii et see ei ole ainult Eesti konkurents.

Kui aga ettevõtjad tahavad mingit tehast ehitada, üks siis valivad, kuhu see ehitada. Valitakse võib-olla ka selle järgi, millise sadama juurde ehitada. Selles mõttes me konkureerime muidugi kõigi Eesti sadamatega ja mitte ainult – vaadatakse ka Lätit ja Leedut ning mingitel juhtudel Soomet.

Kui palju on Kunda sadamas töötajaid?

DT: Praegu 14, aga kohe tuleb 23 töötajat operaatorite juurest meile üle. Seejärel mõni inimene veel, aga kokku vähem kui 40.

2 miljoni tonni poole

Kunda sadam tegi varem kõike ise. Kas võtate sadamaoperaatorite ostuga jälle kõik sadama kätte?

AR: Päris kõike ei võta, Baltic Tank jääb vedelkaupadega eraldi operaatoriks.

Baltic Tanki avamisel 2005. a antud 0,25 miljoni tonni lubadus pole täitunud.

DT: Ega palju alla ei jää, ligi 100 000 t aastas. Sooviksime rohkem, aga lepingus oleva miinimumkaubamahu täidavad ära. Eksportivad põlevkivibensiini, impordivad keemiatooteid lähedal asuvatele tehastele.

Sadama taasavamisel lubati pool miljonit tonni tsementi ja üle miljoni tonni muud kaupa. Tsemendikogus on poolest miljonist kaugel. Kas pole otstarbekas?

DT: Seda peab pigem küsima Kunda Nordic Tsemendilt, miks just sellised kogused. Kogu kaubamaht aga on just nii suur, möödunud aastal 1,635 miljonit t.

Kunda sadam on püüdnud jõuda kahe miljoni tonnini, aga nii palju pole olnud.

Lühikest lastimisaega võimaldab
sujuv liiklus sadamas.
Foto: Ago Gaškov



DT: Üle 1,8 miljoni tonni on olnud.
AR: Sinna peaks mingid uued kaubad juurde saama, siis oleks see reaalne. Samamoodi jätkates 2 miljonit tonni ilmselt ei saa.

DT: Arvan, et sadam suudaks 2 miljonit tonni käidelda, aga samu kaubagruppe kasutades ei ole võimalik seda saavutada. Selleks peaksid mingid uued kaubad tulema, nt veerem vms.

Kas keegi peaks Kunda lähedale mingi tehase ehitama?

AR: Jah, midagi sellist. Projekte on igasuguseid, kogu aeg päritakse, aga mis sellest lõpuks teoks saab, seda praegu ei tea. Majanduskeskkond muutub nii kiiresti, turud muutuvad. Viimastel aastatel on puidu osakaal hästi suureks läinud, puidu hind on tegelikult kõrge.

DT: Natuke on juba tunda tagasilööke ka puiduturul, võib-olla see aasta ei tule nii hea.

AR: Üle-eelmisel aastal ei läinud puitu, mets oli märg ja puitu ei saadud kätte. Eelmisel aastal läks palju.

Kas puidueksport on hooajaline?

DT: Kas just hooajaline, aga tselluloosi hind on kõrge, siis on nõudlus suur ja toodetakse palju. Kui see

läheb mööda, siis sama kergelt tagasi. Nagu ikka turud käivad üles-alla.

Kundas on tselluloositehas, kas sealt ei veeta midagi välja?

DT: Ikka veetakse. Ligikaudu 80 000 t aastas läheb Kunda sadama kaudu.

AR: 5% kaubamahust ikkagi.

Ostjat valiti hoolega

Kuidas niisuguse ostuni jõudsite?

DT: Koostööpartneritega suheldes jõuab info ikka kohale. Saan aru, et see oli natuke suunatud müük, sest tahteti kindlasti leida partnerid, kes sadamat jätkuvalt töös hoiaksid ja oleks tagatud Kunda Nordic Tsemendi kaupade käitlemine. Seetõttu eelistati pikaajalist koostööpartnerit. Aga pakkujaid ikka oli.

AR: Neli-viis ettevõtet uurisid asja lähemalt, aga päris täpselt me seda ei tea.

Kaua teie aru pidasite?

DT: Aasta kulus hetkest, kui Kunda Nordic Tsemendi omaniku poolt tuli mõte sadam müüki panna. Esialgne plaan oli müüa 50%, aga see muutus aja jooksul.

AR: Nad vist ei olnud veel lõpuni mõelnud, mida täpselt tahavad. Mingil hetkel mõte muutus, et võiks kõik müüa.

DT: Ega nad teadnudki esialgu, kes ostab. Nad valisid välja, kellele nad võiksid müüa. Kellega edasi minnakse, see selgus hiljem. Kui nad said teada, et meie oleme huvitatud, tundub, et siis oli neil huvi kõik 100% müüa – nad olid suhteliselt kindlad, et meie seda tegevust ikkagi jätkame.

AR: See oli üks ostu eeltingimus, et peame igal juhul jätkama.

DT: Võib-olla sellepärast Sillamäe sadamale vist ei pakutud – kui konkurent ostab, mine tea, mis juhtub. Arvan, et see oli väga targalt tehtud.

Mida teie kaalusite?

AR: Meil otseselt sadamat ei olnud, aga sadamategevust küll. Stividoritegevus Paldiskis ja Vanasadammas ning näiteks kolm kaid Lätis

Salacgrivas.

Milles nägite Kunda sadama eelist oma ettevõttele?

AR: Vaatasime sadama arenguperspektiivi, kas näeme mingit laienemisvõimalust. Kui Kunda sadam on üle kaheksa aasta olnud, siis mõtleme vähemalt paarkümmend aastat ette ja nägime, et perspektiiv on igal juhul.

DT: See läheb meie äritegevusega väga hästi kokku, klientuur on tegelikult sama. Teadsime ja tundisime neid inimesi ja kõiki kliente. Seal sadamas on tööd tehtud nii CF&Si ekspediitori kui ka laevaagendina, nii tundus, et see sobib meie ärisse hästi.

Hea sadamakoht

Kui Kunda sadam 25 aastat tagasi taasavati, kiitis projekti teinud Merin, et vesi ei hakka sinna kunagi midagi sisse kandma. On see nii?

DT: On küll. Hiljaaegu süvendati, aga pigem seetõttu, et laevad keerutavad sõukruvidega natuke liiva üles. Ei midagi hullu, vesi sinna tõesti sisse ei too.

AR: Looduslikult on asukoht hea.
Aga jää?

AR: Täna järelekaarti pole veel vaadanud, aga Sillamäel on alati hüllem ja Pärnuga pole mõtet võrrelda, seal on igal talvel jää. Eelmisel aastal ei töötanud jäämurdja Kundas kordagi, Sillamäel vist paar korda käis. Jääd on Kundas muidugi rohkem kui Muugal, aga vähem kui Sillamäel.

DT: Külmem talv tuleb meil kord seitsme aasta jooksul.

Kõik sadamad, sh Kunda, püüavad saada oma laevaliini. Kas teie käe all on selleks rohkem lootust?

DT: Selles mõttes on rohkem lootust, et Kunda Nordic Tsemendi omanik eriti ei lubanud sadamasse investeerida. Kui praegu äriplaan ikkagi peab ja asi ära tasub, siis usun, et see võib saada teoks.

AR: Kui keegi tahaks laevaliiki-

lusega peale hakata, üle Soome lahe näiteks, oleksime kohe valmis. Mingeid investeringuid tuleb teha sõltuvalt sellest, kui suur see laev on, igal juhul meie taha see kindlasti ei jää.

Kas jutt on Kotka-liinist?

DT: Praegu on Loviisaga ühine projekt Refec (Ida-Soome ja Eesti transpordikoridor). Uurimistöö hakkab lõpule jõudma ja hiljemalt aasta pärast saab tasuvusarvutuse. Uuring tuleb teha, et teada saada, mida täpselt tuleb laevaliini jaoks investeerida. Seejärel eskiisprojektid kaidele-rampidele ja siis saab hinna välja arvutada. Siis koorub välja, kas on asjal mõtet.

AR: Mõnele turuosalisele oleme rääkinud. Huvi on olnud nii laevaliini kui ka kaubasaatjate poolt, aga midagi konkreetset ei ole. Kõik arvavad, et võiks nagu töötada, aga ühtki konkreetset laevaoperaatorit veel ei ole.

DT: Eks kliendid soovivad, et oleks rohkem võimalusi. Kas see meile ära tasub, on veel küsimus.


Kui suured laevad teil käivad?

DT: Enamasti 5000-6000-tonnise kandevõimega. Saaksime vastu võtta, olenevalt laevast, ka 10 000-12 000-tonnise kandevõimega laeva.

AR: Sõltub sellest, mis kaup seal on. Pikkuse ja süvise piirangud muidugi on ja kui neisse piirsesse ära mahub, saab vastu võtta küll.

Kuidas te sadama oma firma-de võrgustikku istutate?

AR: Sadam on ikkagi eraldiseisev üksus. Mingeid meie äritegevusi toetab, teised äritegevused toetavad Kunda sadamat, mingi sünergia selles kindlasti on. On kliente, kelle puhul näeme, et nad Paldiskisse või Salacgrivasse ei sobi, aga sobiksid näiteks Kundasse. Kliendile soovitame ikka optimaalsemat.

DT: Eks logistika paneb selle paika. Ega kliendid rumalad ole, valivad ikka selle, mis neile kõige kasulik on, ja siis tuleb lihtsalt ise neile kasulik olla. 

23. jaanuar

22 aastaga kont

Madli Vitismann

CF&S Agentide AS (praegu CF&S Estonia AS) asutati mais 1997. Sellest on kasvanud kontsern Baltic Maritime Logistics Group AS, millel on palju tegevusalasid ja tütarfirmasid. Ringi sõidavad autod, küljel tähed CF&S, samuti konteinerid ja raudteevagunid ning sama kiri on suurte laahoonete katuseserval, kontsernis on ka laevafirma. Mida kõike kontsern teeb, selgitavad Kunda Sadam ASi juhatusliige **Daimar Truija** ja Baltic Maritime Logistics Group ASi juhatusliige **Ants Ratas**.

Kunda sadama omanikfirma on sadamast paar aastat noorem.

AR: Jah. Aga esimene laev CF&Si ajaloos, mis me Eestis prahtisime, oligi Kunda sadamas. Esimene kaubalaev, mida agenteerisime, käis Kunda sadamas.

Teie firma asutaja Tanel Nurmetalo ütles oma tookordses intervjuus 1997. aastal, et võtame uued kõrgharidusega noormehed ja koolitame välja uue põlvkonna laevaagente. Samad inimesed töötavad teil praegugi. Mida peavad oskama need, keda te tööle võtate? Keeli?

DT: Oleneb, mis ametikohale. Päril selge, et raudteevedudega tegeldes ilma vene keeleta hakkama ei saa. Paistab, et laevaklientide puhul on vene keele osatähtsus langenud, saab hakkama ka inglise keelega. Trend on selline, et rahvusvahelisse ettevõttesse, nagu meil on, võtame tööle pigem vene keele kõnelejaid, kes oskavad ka eesti keelt.

AR: Inglise keelt peab oskama kindlasti. Igas riigis on oma tütarfirma: Lätis peab läti keelt oskama, Leedus leedu keelt, Kasahstanis kasahhi keelt.

Kuidas Kasahstani sattusite?

AR: Raudteevedudega Balti riik



Daimar Truija.

kidest, rohkem Lätist-Leedust. Venemaaga meil Eestis õieti äri ei olegi, pigem on Kasahstan üks suuremaid sihtriike. Venemaa raudtee on Eesti suunal peaaegu kinni, Lätis on neid vedusid palju rohkem. Leedus on Valgevene-äri transiidina, Kasahstanis ja kõigis Kesk-Aasia riikides kasvab Hiina suund. Ka Mongooliasse on viimasel ajal raudteed mõõda palju saadetisi. Kui seal oli majanduskriis, siis need lõppesid, aga nüüd on jälle hakanud minema.

Viiteksi firma alustamise aegsetest mõtetest olete päris kaugele jõudnud ja erialasid on rohkem.

AR: Raudtee- ja lennuvedusid päris alguses ei olnud. Stividorifirma – sadam on kõige parem näide – peab sadamakapten olema kindlasti kaptenidiplomiga, stividoriteadmised peavad olema, ladustamisteenuseks peab tundma laomajandust. Ekspedeerimine nagu CF&S – eks see suures plaanis ole ikka logistika, aga sealgi on eri valdkondades vaja erinevaid teadmisi.

DT: Need inimesed, kes on algusest saadik olnud, on väga palju juurde õppinud. Sellist haridust ei olnudki võimalik üldse saada. Näiteks laevamaakleri eriala ei ole sisuliselt olemas, õpitakse n-ö käest kätte.



Foto: Madli Viitsmann

Ants Ratás.

AR: Eestis ei ole, aga näiteks Venemaal seda õpetatakse. Mujal – Saksamaal ja Hollandis – see pole päris laevamaakleri eriala, aga tehakse erikursuseid ülikoolide juures.

Teie firma hargnemine eri valdkondadesse on tulnud ilmselt mingist tegevuse loogikast.

AR: Eks turg on ka tegelikult suuremaks läinud. Võib-olla transiiti on vähemaks jäänud, aga kohalike kaupade mahud on aastatega päris kõvasti suurenenud. Et Eesti ekspordi, aga ka impordi teenindada – inimesed on rikkamaks läinud, tarbivad rohkem. Näiteks üks haru on meil Autolink, mis sõiduaautosid veab. Uute sõiduautode müügi mahud on kahekümne aastaga kordi suurenenud. Olgu, praegu on seda põhjustanud teatav majandusbuum.

Kui võrrelda näiteks, kui suur on kõigi Eesti sadamate kaubamaht tonnides ja palju on Eestis inimesi ning kui palju on kõigi Soome sadamate kaubamaht tonnides ja palju on Soomes inimesi. Kusjuures Soome sadamatest transiiti enam läbi ei lähe, no hästi vähe läheb. Eesti sadamates on transiidi osakaal, ma arvan, üle poole – kui Sillamäed ja Muugat vaadata. Soome on meist kõvasti ees selles, mitu tonni Soome

sadamate kaudu läheb inimese kohta läbi – Soomes on tööstus.

DT: Tulles tagasi meie ettevõtete arengu juurde, on see tegelikult hästi selge ja loogiline olnud. Pigem see, kus on nõudlust olnud, selles suunas on liigutud. Ei ole püütud kunstlikult piirata ega kunstlikult midagi arendada, võtta eesmärke ja hakata sinna minema. Pigem on areng nõudluspõhine olnud.

AR: Pigem oleme püüdnud uute asjadega kaasa minna, aga alati transpordiga piirdunud.

DT: Eks ole võimalusi, nagu elu ikka aeg-ajalt viskab ette. Küsimus ongi, kas kasutada need ära ja minna kaasa või siis mitte. Me oleme ilmselt oma võimalused ära kasutanud, või vähemalt suures osas.

Teie firma algus oli ebaharilik.

Tehti kontor, osteti arvutid, pandi noormehed laua taha ja öeldi: „See on sinu töökoht.“

AR: Võib-olla suurelt võtsime ette, aga võib-olla hoidsime sellega aega kokku.

Tanel Nurmetalo lõpetas oma asutamisintervjuu (1997): „Kvaliteet, täpsus, kliendisõbralik teenindus ja professionaalsed töötajad – need on märksõnad, mis iseloomustavad meie firma poliitikat.“

DT: See peab praegugi paika.

AR: Kas sa ise sellega alati rahul oled, mis välja tuleb, aga põhimõtte- na vähemalt üritame seda.

Teil Eestis konkurenti ei ole, s.t kontserni, millel oleks nii laiahaardeline võrgustik?

DT: Päris samasugust ei ole, aga iga meie tütarettevõtte jaoks on. Nii ei saa öelda, et konkurentsi üldse ei ole.

Kontsernina ei ole?

AR: Mujal maailmas on, Eestis otseselt ei ole. Oleme tegutsenud põhiliselt Balti riikides, Venemaal ja muudes riikides on meie esindused suhteliselt väikesed. Pigem oleme läinud erinevatesse tegevusvaldkondadesse. Kas just riske hajutanud, aga pigem tahtnud midagi uut teha. Oleme seda teinud, mida oleme

teha osanud, nii et kinnisvara ega muud säärast meil ei ole. N-ö raud meid väga ei huvitagi, pigem kasutame rentnikuna seda rauda. Nojah, Kundas nüüd saime ka kinnisvara.

Niisuguse firmade võrgustiku kohta peab teil olema terviklik kujutus, kuhu need kõik koos suunduvad. Või on igal tütarfirmal oma tee?

AR: Mingis osas need kindlasti kattuvad. Miski on sama, miski erinev: näiteks kuskil on erinevad laadimisseadmed, sest kaubad on erinevad, samuti laevade suurused. Kasvõi selline lihtne asi, nagu valvesüsteemid, väravaload, väravaautomaadid, need arenevad igal pool samamoodi edasi. AS Tallinna Sadam katsetab automaatsildumist, aga näiteks Kunda sadamas tramp-laevadel seda kasutada ei saa.

DT: Mine tea. Kui veeremiliin Kunda-Loviisa tuleb, siis võib see jõuda ka Kundasse.

AR: Kui on tugev tuul ja torm, siis on ikka puksiiri vaja, mis automaatsildumisest seal rääkida. See on selge, et kõik liigub automaatika poole. Räägitakse isesõitvatest laevadest ja katsetatakse neid. Teine arengusuund on, et laeva meeskonnaliikmete arv läheb kogu aeg suuremaks töö- ja puhkeaja seaduse tõttu, lisaks turvanõuded. Ühest küljest peaks automaatika vähendama laevapereid, teiselt poolt need suurenevad.

Sadamatega on täpselt samuti. Justkui on automaatsed valvesüsteemid, aga ikkagi on vaja mingeid turvanõudeid täita. Sellest võib aru saada: kui Vanasadamas korralikku turvasüsteemi poleks, ei tuleks siia ükski kruisilaev või kui Muugal poleks automaatset konteinerite läbivalgustust, ei võtaks laevaliinid Eestist laaditud konteinerit pealegi.

Ühelt poolt räägitakse laevapere vähendamisest, teiselt poolt ei sõida Aafrikas ükski laev turvameeskonnata. Mida siis teha? Võtta mere-mehi vähemaks, aga panna hoopis relvastatud mehed peale?

Mida ma kümne aasta pärast

Kundasse minnes näen?

DT: Kindlasti ro-ro-liiklust ja ro-ro-kaid. Tõenäoliselt oleks sadama territoorium natuke suurem – üldplaneering näeb ette sadama arendust. Nii et seal arenguvõimalusi on.

AR: Mis on Kunda positiivne ja mis meile meeldis: kui vaadata, mis Eestis toimub – ükskõik missugune uus tööstusinvesteering tahetakse kuhugi teha –, siis siinamaani on Kunda olnud üks väheseid kohti, kus on huvi tuntud kõigi nende tööstusinvesteeringute vastu. Võib-olla Sillamäe ümbrus on ka samasugune või üldse Ida-Virumaa. See on, mis meile on seal meeldinud. Mingil hetkel peab Eestisse suurem tööstus tegelikult tekkima ka. Võib-olla seda on liiga palju tahta, aga Eesti kõige suurem ja kõige väärtuslikum maavara on ju fosforiidid.

See on Kunda sadama lähedal.

AR: Näiteks Soomes on väetisettehased olemas ja öeldakse, et Soomes on hästi hoitud loodus. On rauamaagi kaevandused, on muid kaevandusi ja tööstust. Kuidagi on suudetud ühildada, et loodus on heas seisukorras ja tööstusettevõtteid ei sega teineteist. Kui meil oli üle kolmekümne aasta tagasi fosforiidisõda, sellest mäletan isegi lapsena nähtud Maardu kollast suitsu. Mäle-

tan ka tselluloositehast peaaegu Tallinna kesklinnas.

Tänapäeval pole enam sellist asja, tehnoloogia on edasi arenenud. Kunda tselluloositehasest mina küll mingit lõhna pole kunagi tundnud. Tsemenditehase tõttu on jäänud vanast ajast hallid hooned, aga tegelikult on tsemenditehas seal praegu täiesti puhas. Kuigi mu varasem mälestus Kundast on võrkaed, mille võrk ei paistnud läbi, oli kivistunud tsemenditolmu täis. Praegu on pilt hoopis teine.

Meenub veidi aega tagasi loetud Indrek Neivelti artikkel ja mulle ta seisukoht väga meeldis. Ta võrdles Eestit ja Saksamaad. Et Saksamaal on igas 50 000 elanikuga linnas ettevõtte, mille käive on miljard või rohkem. Kujutage ette, Viljandis oleks miljardieurone firma, Pärnus oleks kahe miljardi eurose käibega firma, Sillamäel või näiteks Kundas oleks 1,5 miljardi eurose käibega firma. Kõik on suured üleilmsed tööstusettevõtted, üle Saksamaa laiali hajutatud.

Meil on üks äripartner Papenburgis, seal lähedal on Lääne-Euroopa suurim laevatehas, mis ehitab suuri kruisilaevu. See pereettevõtte ostis Turu laevatehase ka ära. Olen seal

ekskursioonil käinud, öeldakse: jah, meil on niisugune väike pereettevõtte. Käive umbes 10 miljardit eurot aastas. Nii et Saksamaa tööstus on ikkagi megasuur. Kui me tahame jõukamaks saada, on ka meil seda vaja. Hästi, me võime seni IT-ettevõttest rääkida, aga IT on üks valdkond. Peaksime teisi tööstusharusid ka arendama.

Kas teie firma kogemuse põhjal olete ka mingis nõustamiskojas?

AR: Jah, Kaubandus-Tööstuskojas. Oleme Transiidi ja Logistika Assotsiatsiooni liikmed. Kaitsetööstuse Liidus, Tuuleenergia Assotsiatsioonis. Suurem kaal on liikmesusel rahvusvahelistes organisatsioonides: laevaomanikest tööandjate ühenduses IMEC, mis sõlmib ametiühingutega kollektiivlepingu, agentide ühenduses Multiport, Sadamate Liidus, projektkaupade võrgustikes, ekspedeerijate võrgustikes. Need on valdkondade kaupa.

Kui palju teil töötajaid on?

AR: Aasta lõpus oli grupis kokku ligi 800.

23. jaanuar



Teekond laevandusseaduseni

Tauri Roosipuu

- ◆ 2012. aasta jaanuaris valmis Veeteede Ametis esimene visioonidokument Eesti laevanduse konkurentsivõime suurendamiseks.
- ◆ 2013. aastal esitas Veeteede Amet Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile (MKM) memo „Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine“.
- ◆ 10. märtsil 2014 moodustas MKM ministeeriumite ja merendussektori esindajatest koosneva töörühma.
- ◆ 16. aprillil 2014 lahkus Eesti lipu alt viimane arvestatav kaubalaev – „Kalana“.
- ◆ 15. septembril 2014 esitas töörühm oma töö kokkuvõtte.
- ◆ 15. juunil 2016 moodustas MKM

uue, üksnes ministeeriumitevahelise töörühma. Töö tähtjaks määrati 30. november 2016, hiljem pikendati seda 30. juunini 2017.

- ◆ 25. mail 2017 esitas töörühm oma töö kokkuvõtte MKM-ile, kes edastas selle valitsusele.
- ◆ 17. juulil 2017 langetas valitsus otsused laevandussektori konkurentsivõime tugevdamiseks.
- ◆ 2017. aasta oktoobris otsustas Veeteede Amet luua seaduseelnõu väljatöötamiseks viis töörühma.
- ◆ 25. mail 2018 algas eelnõu kooskõlastusetapp.
- ◆ 28. septembril 2018 esitas Veeteede Amet eelnõu MKM-ile.
- ◆ 3. oktoobril 2018 esitas MKM eelnõu valitsuse istungile.
- ◆ 11. oktoobril 2018 kiitis valitsus

eelnõu heaks.

- ◆ 15. oktoobril 2018 algatati Riigikogus eelnõu.
- ◆ 16. oktoobril 2018 võeti eelnõu menetlusse.
- ◆ 7. novembril 2018 eelnõu I lugemine.
- ◆ 23. jaanuaril 2019 eelnõu II lugemine.
- ◆ 13. veebruaril 2019 eelnõu III lugemine ja vastuvõtmine.
- ◆ 21. veebruaril 2019 kuulutas president „Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse“ välja.
- ◆ 4. märtsil 2019 avaldati seadus Riigi Teatajas.

Kümme aastat Merevikit

Tauri Roosipuu

Mereviki algne esileht loodi 16. märtsil 2009, seda võib pidada Mereviki sünniks. Tänavu möödub sellest sündmusest kümme aastat. Mereviki ehk mereentsüklopeedia veebis on mereteemaliste terminite, sündmuste, objektide, isikute ja muu taolise avalik andmekogu, mis asub Vee-teede Ameti veebiruumis ja sisaldab eelkõige Eestiga seonduvat. Mereviki kasutab MediaWiki tarkvara, nagu paljud teised veebientsüklopeediad, kaasa arvatud Vikipeedia.

Merevikit asuti looma 1996. aastal ilmunud „Mereleksikonile“ tuginedes. Selle raamatu käsikiri ootas nii kaua trükkimist, et käsitles mere-temaatikat koostamisaja võimaluste kohaselt. Täna on „Mereleksikonis“ ilmunu osaliselt iganenud ja hulk vajalikke artikleid puudu. „Mereleksikoni“ artikleid sisestatakse Merevikisse aegamööda, vajadusel neid ajakohastatakse ja täiendatakse, aga lisatud on ka tänapäeval aktuaalseid teemasid.

Mereviki 5. aastapäeva tähistamiseks kirjutatud artiklis on avaldatud lootust, et järgmise viie aasta jooksul võiksid kõik Mereviki artiklid olla ajakohased, vikireeglite järgi vormistatud ning et sisestatud on suurem osa „Mereleksikoni“ artiklitest (välja arvatud artiklid, millel puudub side Eestiga).

Nüüd möödunud viiele aastale tagasi vaadates ei osutunud eesmärk reaalseks. Viis aastat tagasi oli Merevikisse sisestatud ligikaudu 1150 artiklit, tehtud oli üle 10 000 parandusmuudatuse ja Merevikit külastatud peaaegu 1,3 miljonit korda. Nüüdseks on artiklite arv ületanud 1500 piiri, redigeerimiste arv jõudmas 23 000 piirimaile. Mis on takistanud loodetud eesmärgi täitmist? Mereviki toimetajad töötavad vabatahtlikkuse alusel – vabast ajast ja vabast tahtest –, mistõttu on aktiivseid toimetajaid väga vähe. Näiteks viimase kuu jooksul on Merevikis mõne muudatuse teinud neli kasutajat. Kuna Mereviki eesmärk on olla

Eri

Pikad leheküljed

Allpool näidatakse 50 tulemust vahemikus 1–50.

Näita (eelmised 50 | järgmised 50) (20 | 50 | 100 | 250 | 500)

- (ajal) Tähestik [128 525 baiti]
- (ajal) Kihnu Veeteed [73 540 baiti]
- (ajal) KALEV (allveelaev) [28 254 baiti]
- (ajal) Hüdrograafia [27 193 baiti]
- (ajal) Jaamurdja [20 445 baiti]
- (ajal) Tallink [19 376 baiti]
- (ajal) Jakob Prei [17 940 baiti]
- (ajal) Veeteede Amet [17 446 baiti]
- (ajal) Verner Puurand [16 079 baiti]
- (ajal) Heitgaasid [15 364 baiti]
- (ajal) Eesti tuletorid [14 325 baiti]
- (ajal) Gaasiturbiin [14 077 baiti]
- (ajal) TASUJA [13 849 baiti]
- (ajal) Diiselmootor [13 714 baiti]
- (ajal) JÖNN [12 147 baiti]
- (ajal) ARCTIC SEA [12 115 baiti]
- (ajal) WAMBOLA [11 783 baiti]
- (ajal) Läänemeri [11 587 baiti]
- (ajal) Laevade loend [11 264 baiti]
- (ajal) Auruturbiin [11 148 baiti]


autoriteetne merendusteabe allikas, siis usaldusvääruse tagamiseks võivad muudatusi teha üksnes registreeritud kasutajad.

*Mereviki toimetajad
töötavad vabatahtlikkuse alusel,
mistõttu on aktiivseid
toimetajaid väga vähe.*

Mereviki toimetamine kujutab endast pigem ajaga võidujooksu. Uusi termineid ja täiendusi lisandub nõnda kiiresti, et ainuüksi nende sisestamise ja olemasolevate artiklite päevakajalisena hoidmisega on tükk tegemist, vanadest ja seni puuduvatest artiklitest rääkimata. Seda enam, et Mereviki pole enam üksnes terminite leksikon, vaid seal on ka pikemaajalisi sisaldavaid artikleid (näiteks laevade teenistuskäigud ja laevakompaniide ajalugu), kõik eile juhtunu on aga juba ajalugu. Seega praeguse toimetajate arvu juures ei ole enam realistlik mingi-

suguseid tähtajalisi eesmärgi seada, Mereviki toimetajad lisavad, täiendavad ja ajakohastavad artikleid, nii kuidas jõuavad. Eelnevast tulenevalt vajaks Mereviki kvalitatiivse arenguhüppe tegemiseks hädasti lisaks uusi toimetajaid.

Mida on möödunud viie aasta jooksul veel tehtud? Veebientsüklopeedia ei saa toimida ilma vastava riist- ja tarkvarata. 2015. aasta märtsini oli Mereviki majutatud ühte Veeteede Ameti mahakantud arvutisse, mille ammendunud ressursi tõttu oli MediaWiki tarkvara olnud viis aastat uuendamata. Kasutusel olnud tarkvaraversiooni funktsionaalsus oli puudulik ja kannatas ka lehe välimus. Pärast aastaid teemale tähelepanu juhtimist sai Mereviki endale lõpuks uue serveri näol uue kodu. Nüüd oli võimalik kasutusele võtta ka ajakohane pikaajalise kasutajatoega MediaWiki tarkvara, mida on hiljem regulaarselt uuendatud. Selle protsessi käigus valmis ka „Mereleksikoni“ kujundusest inspireeritud Mereviki logo.

Mereviki leiab aadressilt mereviki.uta.ee. 

Merenduspoliitika ja valimised

Tauri Roosipuu

Enne 2015. aasta Riigikogu valimisi analüüsis Meremees erakondade valimisprogramme merenduspoliitika seisukohalt, hiljem ka sõlmitud koalitsioonilepingut.

Tegime seda ka enne käesoleva aasta parlamendivalimisi, kuid selgus, et võrreldes nelja aasta tagusega ei ole olukord sugugi paremaks muutunud, võimalik, et seekord on hoopis vastupidi – merenduse osas olid valimisprogrammid üsna nõrgad ja ebaühtlase sisuga. Ei aidanud ka merekultuuriaasta ega laevanduseelnõu jõudmine Riigikokku.

Artiklis ei ole võimalik valimistel kandideerinud erakondade programmidest sõna-sõnalt merendust puudutavat sisu välja tuua. Siin on olulisemad seisukohad, vajaduse korral koos kommentaaridega.

Teesid ...

Eesti 200: Merendus kui majandusharu on prioriteet. Toome laevad Eesti lipu alla. Lihtsustame regulatsioone ning loome lihtsa ja atraktiivse maksukeskkonna merendusega seotud ettevõtlusele. Koondame siseriikliku raudtee-, bussi-, laeva- ja lennuliikluse korraldamise Maanteeameti alla, muutes selle Liikuvuse Ametik. Lisaks lubati rakendada meetmeid laevatranspordi osakaalu suurendamiseks.

EKRE: Loomes maksusoodustused, mis toovad Eesti laevad tagasi Eesti lipu alla. Lisaks merejulgeoleku kontekstis püütakse saavutada, et Balti merel paikneks NATO riikide sõjalaevade, s.h (õhutõrjeraketi)ristlejad ja -hävitajate flotill.

Elurikkuse Erakonna eesmärgiks on säästev merendus.

Isamaa pidas vajalikuks valida prioriteetsed majandusvaldkonnad. Käsitatud on ühendusi saartega, väga pikalt ja põhjalikult aga kalandust. Merejulgeoleku osas plaani-

takse Eesti sõjaliste võimete loomist mereväe olukorrateadlikkuse arendamiseks.

Keskerakond: Käivitame laevanduse arengu toetamiseks ja laevastiku konkurentsivõime tõstmiseks Euroopa Liidu regulatsioonidele vastava toetussüsteemi. Toome Eesti laevad Eesti lipu alla. Käsitatud oli ka kalandust ja rannikumere reostuskoormuse vähendamist ja kaitset.

Reformierakond pidas vajalikuks suurendada rannakaitse võimekust, sealhulgas luua ühtne mereseire koostöös Balti riikide ja Soomega ning luua Kaitseliidu rannakaitse võimekus, sealhulgas Lääne-Eestis ja saartel.

Rohelised: Väärtustame Eestit mereriigina ja seisame selle eest, et meid ühendaks naabritega heas ökoloogilises seisundis inimtekkelisest reostusest puhas Läänemeri. Leiame vahendid Eestile nüüdisnõuetele vastava uurimislaeva soetamiseks ja ülalpidamiseks.

Sotsiaaldemokraadid: Laiendame õhupääste reageerimisvõimekust. Tagame 24/7 lennuvõimekuse, soetame vajalikud vahendid ja pakume konkurentsivõimelist palga meeskondadele. Toetame NATO tugevama õhu- ja merelise kohaloleku loomist kogu Läänemere regioonis. Lisaks on käsitatud ühendusi saartega, sh elektriparvlaevade kasutuselevõttu.

Vabaerakonna programm sisaldab üksnes kalandust puudutavaid seisukohti ja **Ühendatud Vasakpartei** (EÜVP) programmis ei leidunud midagi teemakohast.


... ja kommentaarid

Kuna erakondade valimisprogrammide koostajatel kipub merendusosalast pädevust nappima ja ei paista, et olukord ka lähiaastail paraneks, siis tundus otstarbekam ise kitsaskohad ning otsuseid ja investeeringuid vajavad küsimused kirja panna. Eeskujuks on võetud ka teistes valdkondades populaarsed vali-

misskonnad. Merenduspoliitika valimiskompassi aluseks olev küsimustik saadeti kõigile kümnele 2019. aastal Riigikogu valimistel osalevale erakonnale, ainsana ei saanud valimiskompassi jaoks oma seisukohti Elurikkuse Erakond. Pea kõigi küsimustiku väidete juurde olid lisatud viited täiendavale materjalile, kust teema kohta lisainfot hankida ja mille põhjal seisukohta kujundada.

Merenduspoliitika valimiskompass koosneb 14 väitest, mida saab valimiskompassi kasutaja kasutada, mitte toetada või valida neutraalse positsiooni. Merenduspoliitika valimiskompassist leiab väited, mis puudutavad riigi mereliste ülesannete täitmist ja merendusektori konkurentsivõimet. Kõik väited ei ole kitsalt merendusega seotud, vaid puudutavad ka riigi julgeoleku-, sisejulgeoleku-, haridus-, õigus-, sotsiaal- ja maksupoliitikat.

Peamiselt on kasutatud väiteid, mis eeldavad lisaks asutuste igapäevasele eelarvele täiendavaid investeeringuid või mille elluviimine vajab poliitilist tahet, valdkondadeülest kokkulepet ja otsustamist riigi kõrgemal juhtimistasemel. Merenduspoliitika valimiskompassi väited koos erakondade seisukohtadega on kõrvalolevas tabelis.

Kuigi valimised on selleks koraks läbi, on merenduspoliitika valimiskompass endiselt veebis kättesaadav (bit.ly/merenduskompass) ja selle abil on võimalik leida oma merenduspoliitilistele vaadetele kõige enam vastav erakond. Loodetavasti jõuab tänu valimiskompassile mõni selle punkt ka sõlmitavasse koalitsioonilepingusse. 

VALIMISKOMPASSI TINGMÄRGID

✓ toetab

■ ei toeta

● seisukoht puudub või neutraalne

TEGEVUS



1. Ministeeriumite ja riigiasutuste vahel killustatud merenduspoliitika kujundamine ja elluviimine tuleb koondada ühe juhtorgani alla, mis koosneb kõrgematest riigiametnikest, valdkonna ekspertidest ja merendussektori esindajatest.	✓	✓	✓	✓	✓	●	●
2. Lisaks mereõiguse revisjoni raames kaubanduslikku meresõitu ja meresõiduohutust puudutava õiguse revideerimisele tuleb revideerida ka puudulikku Eesti merevõõndite õigusraamistikku ning merkeskkonda puudutavat õigust.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	●
3. Riigi tasandil tuleb lõpuks kindlaks määrata mereseire eest vastutav ametkond – Kaitseväge (merevägi). Mereväe koosseisus tuleb välja arendada ühtne, mereväe võimenõuetele vastav ning seeläbi ka teiste kasutajate (Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet jt) teabevajadusi rahuldav kaldal asuv mereseirevõrk.	✓	✓	✓	✓	●	✓	●
4. Merel tegutseva kolme peamise riigiasutuse (Veeteede Amet, Politsei- ja Piirivalveamet, merevägi) ülesanded ja laevastikud tuleb ümber struktureerida jõu kasutamise alusel ja jagada kahe organisatsiooni vahel: 1) jõudu mittekasutatav tsiviilorganisatsioon (Veeteede Amet); 2) jõudu kasutatav militaarorganisatsioon (merevägi). Politsei- ja Piirivalveameti merekomponent jagatakse mereväe (merepiiri valvamine ja kaitse) ja Veeteede Ameti (merepääste, reostustõrje) vahel.	✓	●	✓	✓	■	✓	●
5. Lisaks mereväe miinitõrjevõimele tuleb välja arendada ka miiniveeskamisvõime, „Riigikaitse arengukavasse 2021-2030“ tuleb lisada mere-miinide hankimine.	✓	✓	●	●	■	●	●
6. Riigile (praegu Politsei- ja Piirivalveameti lennusalgale) tuleb soetada neljas kopter (ca 25 miljonit €) ja kopterimeeskondade arvu tuleb suurendada vähemalt kahe võrra, suurendamiseks otsingu- ja merepäästevõimekust (SAR) kahe kopteri üheaegse väljasõiduvalmidusega ja tööajavälise (kell 17-9) väljalennuaja (1 h) lühendamisega.	✓	●	✓	✓	✓	✓	●
7. Eesti reostustõrjevõime tuleb viia vastavusse HELCOMi miinimumsoovitusega (4,5 km ² /24 h), hankides uusi mitmeotstarbelisi reostustõrjevõimega riigilaevu (PPA uusima laeva „Raju“ (L-203) maksumus oli 13,38 miljonit € km-ta). Praegu on Eestil neli reostustõrjevõimega laeva (iga laeva korjevõime on 0,6 km ² /24 h), kogukorjevõime on 2,4 km ² /24 h ehk umbes 53 % soovituslikust miinimumist.	✓	●	✓	✓	✓	✓	●
8. Eesti sadamate konkurentsivõime tagamiseks tuleb muuta riigieelarvesse laekuva veeteetasu suurus lähiriikidega võrreldes konkurentsivõimeliseks.	✓	✓	●	✓	✓	✓	●
9. Konventsioonile (STCW) vastava merendusala kohustusliku täiendusõppe täielikuks pakkumiseks Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemias tuleb Süsta tänava sadamasse (praegusesse Piirivalvesadamasse) välja ehitada vajalik merepääste treeningkeskus (hinnanguline maksumus 3,5-4,5 miljonit €).	✓	✓	✓	✓	✓	●	●
10. Kaubalaevade Eesti lipu alla toomiseks tuleb Veeteede Ameti juurde luua ühtne kompetentne ning sujuva ja kiire klienditeenindusega ööpäev läbi töötav kontaktpunkt, mille juurde tuleb luua nüüdisaegsed infosüsteemid, mis võimaldavad rahvusvahelistele klientidele pakkuda e-laevaregistri, laevade järelevalve ja meremeestele suunatud digitaalset teenuseid.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	●
11. Kaubalaevade Eesti lipu alla toomiseks tuleb luua lisameetmed, kui laevanduseelnõuga (SE 722) kehtestatavatest meetmetest selleks ei piisa.	✓	✓	●	✓	✓	✓	●
12. Lisaks kaubalaevadele tuleb luua erirežiim ka Euroopa Majanduspiirkonna reisilaevadele ja neil töötavatele meremeestele, kuna Skandiinaaviamaadest kiirema palgakasvu tõttu väheneb keskpikas perspektiivis märgatavalt ka Eesti reisilaevanduse ja reisilaevadel töötavate meremeeste konkurentsivõime.	✓	✓	●	✓	✓	■	●
13. Kolmandate riikide tööandjate ja lippude all töötavate Eesti meremeeste tulumaksuga maksustamisel tuleb samuti kui teistes riikides kasutada vabastusmeetet, kui meremees viibib Eestist eemal rohkem kui 183 päeva.	✓	✓	●	✓	✓	●	●
14. Tuhandetele välislippude all töötavatele Eesti meremeestele tuleb luua võimalus (lisaks vabatahtlikule ravikindlustusele) eraisikuna panustada ja seeläbi liituda Eesti sotsiaalsüsteemiga.	✓	✓	✓	✓	✓	✓	●



Minu akadeemia

Tänavu sügisel tähistab Eesti Mereakadeemia 100. aastapäeva. Sel puhul esitatud küsimustele palusime vastama tudengeid, vilistlasi, õppejõude ja neid abistavaid töötajaid. Mitmekesiste vastuste valikut esitameme ka järgmistes ajakirjanumbrites.

Gelly Metsaveer, Madli Vitismann

Mis on esimene asi, mis meenub seoses mereakadeemiaga? Milline on esimene emotsioon?

Marii Metsmaa, laevajuhtimise eriala tudeng: Mulle meenub meie mereakadeemia maja, mis on minu arvates täpselt sobiv ühe mereakadeemia jaoks: mõneti veidi vanaaegse õhkkonnaga maja, kus ühest küljest hoitakse pikaajaseid akadeemia ja merenduse traditsioone, kinnituseks näiteks fuajees tervitav vana laevakell ning meie enda tudengid koolivormiga vahilauas vahis seismas. Samas on kõik see kõrvuti uuega, näiteks meie maja kellatornis asuva simulaatorikeskusega.

Akadeemia teeb kindlasti kõige südamelähedasemaks meie kooli hubasus. Meil on koolis täpselt nii palju õpilasi, et iga päev koolis käies näed rohkem tuttavaid kui võõraid nägusid. Ka loengutes on õppejõudude lähenemine personaalsem, sest kuulamas on suure auditoriumitäie inimeste asemel pigem 20-30 inimest. Mereakadeemia inimesed hoiavad kokku.

Janno Laende, laevajuhtimise eriala vilistlane 2002. a lennust: Päril kõige esimene emotsioon meenub Orissaare Keskkooli mereklassi Tallinna-ekskursiooni raames toimunud Luise tänava õppehoone külastusest 1995. aastal. Külastasime mingit keemialaborit, kus tehti meie silme all mõni efektne kee-

miakatse ja peeti nn näidispraktikumi. Katsed olid efektsed ja kõitsid ka noorte meremeeste tähelepanu, aga kahjuks ei saanud ma tookord aru ega saa päris hästi siiani, miks näidata potentsiaalsetele meremeestele keemiakatseid selle asemel, et midagi huvitavat merendusest rääkida või no kasvõi sõlmi õpetada. Ju siis tol hetkel lihtsalt Luises miskit muud merendusega seonduvat näidata ei olnud.

Kui emotsioonist veel rääkida, siis üks võimsaima mulje jätsid tookord vormis kadetid, kes peasissekäigu ees ankrute ümber suitsu tõmbasid ja noori tulevasi kamraade silmanurgast piidlesid.

Milline linnalegend mereakadeemia kohta kindlasti tõele ei vasta?

MM: Kuigi ma ise seda enne õppima asumist ei teadnud, siis nüüdseks olen kuulnud väga palju hirmujutte akadeemia esimesel kursusel õpitavatest alusainetest, eriti seda, et meil tuleb õppida nii palju eri materiaali aineid, et päris erialaaineteni üldse ei jõuagi. Tegelikult arvan, kui ise olla püüdlük ja pühenduda, ei ole ka „Haavamägi“ ületamatu ning kui need „mäed“ on ületatud, siis hiljem, juba viimasel kursusel kindlasti mõistad, miks ka nendel õppeainetel on õppekavas oma koht.

JL: Tegelikult vastavad vist kõik linnalegendid meremeeste ja ka mereakadeemia kohta tõele. Sõltub lihtsalt, kelle ja millise mätta otsast vaadata. Eks linnalegendid on ju eri

ajal erinevad ja kohati ka ajas muutuvad nähtused. No näiteks väidab teatav ringkond merenduses juba aastakümneid, et maailma meredelt on puudu ca 10 000 meremeest. No ei ole. Või kui on, siis millises maailma merest käib jutt? Puudu neid kindlasti on, aga kes ja mis valemiga selle 10 000 kokku arvutas?

Ei ole mõtet mereakadeemiasse sisseastujatele luua illusioone. Pigem unustagem see kellegi loodud linnalegend ja keskendugem reaalsusele – iga mereakadeemiat lõpetav laevaohvitser või merendusspetsialist peab olema valmis karmiks reaalsuseks juba I kursusel – valitud erialal löövad läbi ja saavad tööd ainult parimad, seega pingutama ja reaalselt sihti silme ees hoidma peab esimesest päevast alates. Lihtsalt mütsiga lööjaid ja mõnusalt ajaveetmisega tegelevaid ebapädevaid kolleege ei oota merele keegi.

Mis sulle mereakadeemia juures enim meeldib?

MM: Kahjuks ma ühte konkreetset lugu välja tuua ei oska, küll aga võin öelda, et kindlasti on minu jaoks ühe suurema jälje jätnud purjetamine kooliaja jooksul. Mulle on purjetamine alati huvi pakkunud, kuid esimest korda päriselt käed külge panna sain just mereakadeemias.

Just esimene kursus oli seepärast eriti meelde jääv – pea iga päev, kui koolis loengud läbi ja ilm lubas, sõitsime Piritale ja meie vana jahiga „Tormilind“ Tallinna lahele sõitma ja õppima. Arvan, et see andis väga

palju mu õpingutele juurde just sellest küljest, et esimesel kursusel õpime rohkem reaalseid, mis on aluseks tulevastele õpingutele, aga selle kõrvalt võimalus minna juba jahiga merele, roolida, olla keset tuult ja laineid, ise kohendada purjeid, see tekitab küll tunde, et see ongi see, mida ma tahaksin teha.

JL: Mereakadeemia juures meeldib mulle enim reaalne, konkreetne ja stabiilne elukutse, mida lisaks heale haridusele saad. Lähed õppima selleks, kelleks saada tahad. Mitte nii, et õpid 4 aastat ära ja siis ikka veel päris hästi aru ei saa, mis elukutset õppima oled tulnud, sest praktikat pole olnud või pole isegi ette nähtud.

Räägi mõni lõbus/õpetlik lugu mereakadeemias oldud ajast.

JL: Lõbusaid ja õpetlikke lugusid on ääretult palju. Kui need kõik üles kirjutada, siis kindlasti saaks keskmise raamatu jagu materjali kokku.

No ütleme, et üks halenaljaka- maid esimesi koolipäevi: saabusin 1. septembril 1997 Saaremaalt esma- kursuslasena kooli/ühiselamusse täpselt hommikusöögi ajaks. Klassivennad olid olnud minust ettenägelikumad ja end juba eelmisel õhtul sisse seadnud. Läksin otsejoones sööklasse, et putru ja magusat musta teed kehakinnituseks võtta.

Minu suureks rõõmuks leidsin leti tagant putru tõstmast ja teed valamas eest juba 3 klassivenda – olid teised juba enne esimest kooliaasta alguse rivistust suutnud kõögitoimkonda soojad kohad sebida. Mee- nusid meremehest isa õpetussõnad – poiss, laevas tuleb kõige paremini end kokaga läbi saama klapitada, siis on vähemalt kõht kogu aeg täis. Ei tea siiani, kas klassivennad olid samu õpetussõnu kuulanud või olid lihtsalt vales ajal vales olekus vahiohvitserile varba peale astunud, aga siiani on meeles poiste näod ja isa teemasse läinud õpetussõnad.

Kuidas 20 aastat tagasi õpetati laevajuhtimist, kui simulaatoreid ei olnud?

MM: 20 aasta tagusest õppimisest ma kahjuks rääkida ei oska, küll aga võin öelda, et 20 aasta pärast õpivad tulevased laevajuhid samuti täiesti teistmoodi kui mina praegu. Meren-

dus on nii tohutult kiiresti arenev, et koolis õppides kuuleme tehnilistest töövahenditest, mis praegu veel levinud ei ole, aga näiteks 5 aasta pärast juba kindlasti iga päev tüürimeeste töö osaks on.

JL: Usun, et teoreetiline õpetamine käis ikka üldjoontes samamoodi. Õpitu praktiline kinnistamine käis veidi teisiti. Tol ajal olid lihtsalt teised võimalused kui praegu. Aga ega meresõitmise algtõed ja teooria muutunud ei ole. Rahvusvahelised laevade kokkupõrke vältimise reeglid kehtisid siis ja kehtivad ka nüüd. Kindlasti ei saa ka öelda, et siis või nüüd oli lõpetajate tase kas parem või halvem.

Ma usun, et kui täna lõpetanud laevajuhile visata ette planšett ja paberkaardid, siis saab ka tema oma otsustes sama kindel olla kui nüüdis- elektroonikat kasutades.

Miks sa mereakadeemiasse õppima tulid?

MM: Minult on seda palju küsitud, kuid ühte konkreetset vastust mul siiani pakkuda ei ole. Saaremaal üles kasvanuna tundus enda merega sidumine õige valik ning tol hetkel jäigi see lõpuks mu ainsaks valikuks. Nüüd, 4,5 aastat hiljem olen oma valikuga väga rahul ning selle aja jooksul veelgi veendunud, et olen tulnud õigesse kohta.

JL: Minu meremeheameti taga on kindlasti kadunud kasuisa koos oma romantiliste meremehelugudega. Teadsin juba põhikooli 6. klassis, et merele mina lähen. Seepärast tundus loogiline, et pärast põhikooli jätkasin Orissaare Keskkoolis mereklassis ja pärast mereklassi lõpetamist jätkan akadeemias.

Loomulikult on ka mul olnud väiksemaid takistusi ja karisid valitud kursil, aga õnneks on siht silme ees olnud piisavalt klaar ja kindel. Ja ma ei kahetse.

Mida sa muuta/arendada tahaksid? Kus me 10-20 aasta pärast olema peaksime?

MM: Ma arvan, et meie mereakadeemia käib ajaga päris hästi kaasas. Tegelikult mulle meeldib, et meile õpetatakse ka traditsioonilisemaid ohvitseride oskusi – navigatsiooni paberkaartidel, astronoomilisi arvutusi, kuigi kõik on merenduses

tänapäevastamise teel. Meie õppe- programmid on pidevas täiendamises ja uuendamises, ajakohastamises. Mu 5 õppimisaasta jooksul on meie õppevahendeid, simulaatoreid juba väga palju uuendatud ja edasi arendatud, samuti on nüüd TalTechi osana meid kaasatud ka teadustöö tegemisse.

Kui see kõik jätkub samamoodi ja sama kiiresti, oleme minu arvates väga õigel teel.

JL: Kindlasti tuleks üritada meie ülikiiirelt arenevas maailmas mitte ära unustada vana head aastasadu toimunud merepraktikat ja head meretava.


Olgugi, et ka merendus on viimasel aastakümnetel teinud suure tiigrühpe infotehnoloogia maailma ja ilmselgelt on näiteks mehitamata autonoomsed laevad juba väga-väga kohe kohal ning navigeerivad maailmameredel koos vana kooli meremeestega, tuleks siiski endale pidevalt meelde tuletada, et kõige selle keskel säiliks ka reaalne hinge ja südamega inimene, mitte emotsioonitu masin.

Kas mereakadeemia liitmine tehnikaülikooliga oli õige otsus?

MM: Astusin akadeemiasse 2014. aastal – meie esimesel aastal Tallinna Tehnikaülikooli kolledžina –, seetõttu mul ei ole kahjuks võrdlust sellega, mis oli enne. Siiski, ka minu õppimise aja jooksul on koolis just sellest liitumisest tulenevalt väga palju muutusi toimunud, arvan, et üldiselt on see meie kooli arengule kasuks tulnud.

JL: Praegu tagantjärele tarkusena – tundub, et oli küll. Akadeemilises mõttes on areng olnud kindlasti hii- gelsuur.

Ma poleks omal ajal elu sees osanud unistadagi sellistest võimalustest, mis tänu tehnikaülikoolile nüüd noortel avanevad. Eks mereakadeemia liitmise juttu oli ju ka varem ja mõnigi katse jooksis eri põhjustel liiva. Aga usun, et ka suurimad skeptikud on minuga nõus – tol hetkel oli see liitmine hädavajalik ja kasulik mõlemale poolele.

Loodame, et seda oskavad hinnata nii koolis õppijad kui ka kooli personal ja keegi loorberitele puhkama ei jää – areng peab jätkuma. 

Merepäästest 2018. aastal

Barbara Lichtfeldt

Osingu- ja päästetööde edukus sõltub nii olukorra hindamise kui ka kavandamise ja läbiviimise kiirusest, et hädasolijad võimalikult kiiresti leida ja päästa. Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) viib läbi ka meditsiinilist evakuatsiooni (MEDEVAC) laevadelt. Üldjuhul kopteriga, ent vajaduse korral ka enda või partnerite veesõidukitega.

Rohkem merehädalisi

Eelmisel aastal registreeris PPA merevalvekeskus kokku 286 merepäästejuhtumit ning abi vajas 739 inimest. 2017. aastal registreeriti kokku 278 merepäästejuhtumit ja abi osutati 570 inimesele.

„Muret tekitab hätta sattunute hulga kasv. Tihtilugu arvatakse, et merel midagi ei juhtu, kuid tasub siiski mõelda, et merel on vahemaad oluliselt suuremad ning hätta sattudes tähendab see paraku ka ooteaega, kuna kiire abi saabumine võtab kordi rohkem aega kui maismaal,“ lausus Politsei- ja Piirivalveameti valmisoleku ja reageerimise büroo juhtivkorrakaitseametnik Marge Kohtla.

Kutselised ja vabatahtlikud merepäästjad päästsid mullu 598 inimest, ise pääses 130, hukkus või teadmata kadunud on 11 inimest. Õnnetusseisundina käsitletud olukordi oli 45 ja nendes vajas abi 227 inimest. Õnnetusseisund on olukord, kui inimest, laeva või muud sõidukit ähvardab oht ning viivitamatult on vaja abi.

Enim sündmusi juhtus Põhja ja Lääne prefektuuri vastutusallas. Kõige rohkem teatati merevalvekeskusele ilmastikuga seotud juhtumitest

ning juhitavuse kaotanud või tühjalt triivivast paadist. Samuti oli rohkesti teateid punasest signaalraketist ning vee- ja õhusõiduki või personaalse avariipoi aktiveerimisest.

„Glory Hongkong“

8. märtsil sattus Suursaare Venemaa päästepiirkonnas hätta 180 m pikk puistlastilaev „Glory Hongkong“. Päästetöid hakkas kokkuleppel Venemaaga korraldama MRSC Helsingi. Hädateate edastamisel oli laeva masinaruumis umbes 5 m vett ja puudus elekter. Seetõttu ei olnud võimalik kohe pukseerimist korraldada. Samuti tungis vesi masinaruumi, kuid selle suutsid meremehed peatada.

Meremehi ei evakueeritud, aga valmisolekus hoiti nii Soome kui ka Eesti päästekopterid, juhuks kui laeval olukord halveneb. Lasti ei olnud, kuid palju oli laeva enda kütust. Üks probleeme oli 22-liikmelise meeskonna puudulik keeleoskus, mis nõudis sideohvitseri viimist laevale. Kui laevast õnnestus vesi välja pumbata, jätkati juba pukseerimisega. Kokku oli päästmisega seotud seitse laeva, ka PPA lipulaev „Kindral Kurvits“. 10. märtsil jõudis „Glory Hongkong“ pukserite abil Tallinna.

„Selle sündmuse tegi keeruliseks ilmastik ja appi liikuvaid laevu mõjutas piirkonnas olnud jää.“

Kui oleks tekkinud reostus, siis kergemates jääoludes või pooleldi lahtises vees on võimalik reostust korjata jääskimmitritega, ent raskestes jääoludes poleks neist kasu olnud. Jää all on reostuse triivimist raske hinnata ja sündmus oleks võinud lõppeda ka väga halvasti,“ lau-

sus Marge Kohtla.


„Margrethe Fighter“

12. novembril enne südapäeva teatati 4-liikmelise meeskonnaga süvendajalt „Margrethe Fighter“, et laev seisab ankrus Kübassaarest ida pool. Peamasin oli rikkis, ent ankrud ei pea ja laev triivib kaldale lähemale. Merevalvekeskus suunas sündmuskohale PPA laevad „Kindral Kurvits“ ja „Valve“, samuti Haapsalu merepäästeüksuse. Tuule kiirus ulatus piirkonnas kuni 18 m/s. Järgmise päeva varahommikul olukord halvenes, sest hädas oleva aluse ankur purunes ja laev hakkas madalale triivima. Et Riiast tellitud pukser polnud veel kohale jõudnud, alustas „Kindral Kurvits“ hädapukseerimist. Pukserile anti süvendaja üle alles pärastlõunal, kui ilmaolud olid piisavalt paranenud.

Vigastustest tõsisete terviseriketeni

PPA tegeleb ka MEDEVAC-juhtumitega ehk meditsiinilise evakuatsiooniga. Neid juhtumeid on alates väiksematest vigastustest kuni tõsisete tervisehädadeni. Näiteks mullune juhtum, kui ühe tankeri kapten teatas oma kindlustusfirmale, et vajab MEDEVAC-i seoses meeskonnaliikme sõrmevigastusega. Selgus, et viivitamatut meditsiinilist evakuatsiooni ei ole vaja ning kui laev jõudis Tallinna reidile, toimetas PPA kaater abivajaja kaldale ja andis üle kiirabile. Üldiselt on MEDEVACi puhul tegemist siiski kiiret hospitaliseerimist vajavate patsientidega, tihti on tervisehädaks infarkt või insult.

Terviserike võib tabada nii laeva-pereliiget kui ka reisijat. Mullu vajati MEDEVACi kokku kümnelt laevalt.

PPA vee- ja õhusõidukid tegid mullu 15 meditsiinilist evakueerimist, sh 10 laevadelt ja 5 piiriveekogude jäält. Lisaks 166 meditsiini-transporti sõitu (üldjuhul saartelt ja väikesaartelt), neist 130 PPA õhusõidukitega ja 36 veesõidukitega (neist 19 vabatahtlikud ja ühel korral oli kaasatud ka tsiviillaev). 

„Kindral Kurvits“ mullukevadisel reostustõrjeõppusel. See laev sobib ka hädapukseerimiseks.

Foto: Madli Vitismann



Mis juhtus Norra fregati sillas?

Tauri Roosipuu

Elmise aasta 8. novembri varahommikul, kohaliku aja järgi kell 4.01 põrkasid Norra vetes Hjeltefjordeni fjordis kokku Norra fregatt „Helge Ingstad“ (F313) ja Malta lipuga tanker „Sola TS“ loot-siga pardal. „Helge Ingstad“ sai raskeid, „Sola TS“ kergemaid vigastusi. Sõjalaeval oli õnnetuse hetkel 137 inimest ja tankeril 23 inimest, keegi raskesti vigastada ei saanud. Õnnetus toimus Fedje VTSi piirkonnas. 29. novembril avaldatud õnnetuse eelaruanne ei sisalda küll lõplikku tõde, kuid annab aimu, miks selline esmapilgul üsna uskumatu tunduv õnnetus aset leidis. Juurdlust juhivad Norra ohutusjuurdluskeskus, selles osalevad ka Norra kaitseväge ja Malta vastavad asutused.

Norra fregatil viidi läbi navigatsiooniharjutust ja see sõitis fjordis lõunasse. Enne VTS-alasse sisenemist tehti vastav ettekanne ja teavitati plaanitud teekonnast kell 2.40. Laeva AIS oli lülitatud vastuvõtorežiimi ehk teistele laevadele oli „Helge Ingstad“ nähtav üksnes radaril ja visuaalsel vaatlusel (käigutuled põlesid, nähtavus hea, taevast selge). Laeva kiirus oli 17-18 sõlme, raadiovahti peeti VTSi töökanalil (VHF kanal 80).

Veidi enne kella kolme jõudis Sture terminalis toornaftalastis tankerile „Sola TS“ loot, laev valmistus sadamast väljumiseks, mõni aeg hiljem saabusid kaks pukserit. Kell 3.13 teatas loot VTSile, et laev valmistub kai äärest lahkuma. Sture terminalist lõunas suundusid kolm laeva põhja poole.

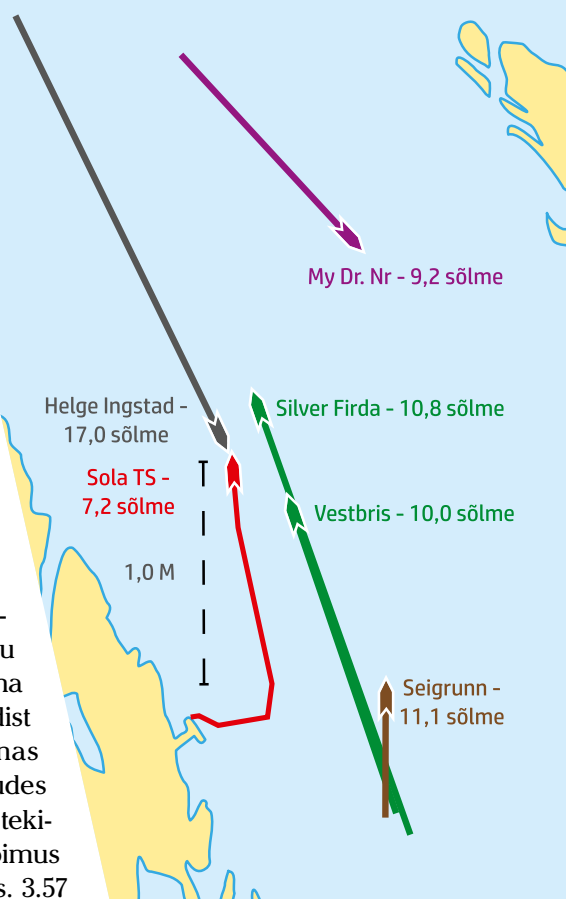
Kella 3.40 paiku saabus „Helge Ingstadi“ silda vahti ülevõttev navigatsiooniohvitsner, kes läbis vahil üleandmise protseduuri, sh informeeriti teda ümbritsevast laevaliiklusest – kolme põhja suunas sõitvat laeva jälgiti muuhulgas radari abil, samuti tuvastati valgustuse järgi

visuaalselt Sture terminal.

Kella 3.45 paiku teatas tankeriloot VTSile, et laev lahkub Sture terminalist. Tanker oli kahe pukseri abil kaist eemaldumas. Laev oli seisnud kai ääres parema pardaga, vöör lõuna poole. Kaist piisavalt eemaldunud, pöörati tanker üle vasaku parda kursile 350°, kuna lõuna poolt, paremast vööriveerandist lähenesid kolm põhja suunas sõitvat laeva. Sadamast väljudes põlesid tankeril käigutuled ja teki-valgustus. Kella 3.55 paiku toimus „Helge Ingstadi“ vahivahetus. 3.57 paiku märkas tankeriloot radaril lõuna suunas liikuvat objekti, mis asus tankerist põhja pool, AISi signaal puudus ja visuaalselt oli nähtav roheline pardatuli. 3.58 küsis tankeriloot VTSilt vasakus vööriveerandis oleva laeva nime, kuid VTS ei osanud lootile vastust anda.

Loots ja kapten üritasid laevaga muul viisil ühendust saada, vilgutades signaallampi. Loots käskis kaptenil muuta kurssi 10° paremale, kursile 360°. Kell 4.00 teatas VTS tankerile, et tundmatu laev on tõenäoliselt „Helge Ingstad“. Kohe pärast seda kutsus tankeriloots raadio teel laeva ja nõudis viivitamatult kursi muutmist paremale. „Helge Ingstadi“ vastati, et nad ei saa seda enne teha, kui on möödunud nende paremas pardas olevast objektist. Kui laevade vahele oli jäänud 400 m, nõudsid nii tankeriloots kui ka VTSi operaator „Helge Ingstadi“ „viivitamatut tegutsemist“.

Veidi pärast seda tegi „Helge Ingstad“ viimase hetke manöövri, kuid lootusetult hilja. „Helge Ingstad“ kaotas kokkupõrke järel juhivahetuse ja sõitis madalale umbes kell 4.11. Laev kaotas püstuvuse ja ujuvuse (kolm veekindlat sektsiooni said kannatada (paremas pardas!) ja vesi levis väidetavalt ka järgmis-



tesse sektsioonidesse) ning laevapere evakueerus.

Õnnetuse põhjused on klassikalised – vahivahetuse järel kadus vahipersonalil olukorradeadlikkus. „Helge Ingstadi“ pidid terminali tuled nähtavad olema juba kaugelt, „Sola TS“ seisis samal ajal terminali taustvalguses kai ääres sisselülitatud teki-valgustusega, muutes tankeriloot ja terminali tuled raskesti eristatavaks. Seetõttu on väga tõenäoline, et „Helge Ingstadi“ vahipersonal eeldas juba varakult, et liikuma hakanud tankeriloot kuuluvad paigalseisvale objektile, ka tankeriloot aeglane pööre üle vasaku parda ei muutnud kuigipalju olukorda.

Kui umbes kell 4 „Helge Ingstad“ teatas, et ei saa kurssi paremale muuta, põhines see jätkuvalt eeldusel, et tankeriloot kuuluvad paigalseisvale objektile ja kursimuutus paremale tähendanuks kokkupõrget terminaliga. Samuti arvati, et sidet peetakse ühega kolmest lõunast tulevatest laevadest. Visuaalne pilt ja radaripilt ei langenud lihtsalt kokku, raadiosides mainiti kokkupõrget tundmatu objektiga.

Põhiuurimine toob kindlasti välja kogu vigade ahela ja kõik õnnetust soodustanud faktorid.

Eesti laev polaarjääs

Madli Vitismann

Esimeselt reisilt Kanada Arktikasse tagasi jõudnud „Botnica“ kapten Siim Sokk rääkis reisi järel polaarjääst ja meie jäämurdja võimekusest.

Sinine jää

Te olite niisuguses kohas, mille nimesidki atlases ei ole.

Seda nimetatakse Pond Inlet – eesti keeles oleks see vist abajas –, nagu Norra skäärides on suured mäeahelikud kõrval ja ühtki puud ei ole. Siis ülevalt tuleb Navy Board Inlet, alla läheb Milne Inlet, ja kõik kolm haru saavad kokku Eclipse'i väinas, kus jääolud olidki kõige keerulisemad. Esimesed eskordid algasid väljastpoolt, sest jääpiir oli väinadest kaugemal, nii et üks teekond oli 150 miili sinna ja uuesti tagasi. Niimoodi viisime laevu iga päev, kuni jääolud muutusid ja lõpuks oligi eskorti vaja ainult 40-50 miili.

Umbes sama pikalt kui Liivi ja Pärnu lahes?

Jah, pikkuselt oli umbes sama, aga Eclipse'i väinas, kus need kolm haru kokku said, olid jääolud väga keerulised. Absoluutselt ei osanud ette aimata, ei tuulte ega millegi järgi. Sõidad sealt läbi ja paari tunni pärast teise eskordiga tagasi tulles on olukord totaalselt muutunud.

Kaardilt mõõtkavaga 1:12 000 000 ei saa teada, kui laiad need väinad on.

Paar miili. Mäed on kõrged, see-tõttu tundub kitsam. Eclipse'i väin

on laiem, aga allapoole Milne Inlet minnes läheb kohati suhteliselt kitsaks.

Niisiis tulid Põhja-Jäämere jäämäed teie juurde saarte vahele?

Põhijäämäed, mis on liustikest lahti murdunud, tulid vastu keset Baffini lahte. Kui me oma tööpäigale läksime, siis oli laht veel jääs, aga Gröönimaa äärest oli lahti, kuna hoovus käib siit sisse, teiselt poolt välja. See on jää, mis talvega tekib. Lisaks need jäämäed, mis liustikest lahti murduvad, need triivisid juba Labradori meres vastu. Ükskuid leidub ka allpool, aga kuna see ala on nii suur ja neid ei ole nagunii palju, siis neid me otseselt näinud.

Baffini lahes olid jäämäed juba igapäevased ja siis hoidsime Gröönimaa poole, et võimalikult palju vaba vett kohata. Ka üheaastane jää oli seal juba nii rüüstunud, et mitu meetrit oli vee peal ja kui suur oli veealune osa, seda täpselt ei teagi. Püüdsime neid vältida niipalju kui võimalik ja siis jäigi ainult nende vahel manööverdada. Lisaks suured jääpangad, mis on sinna triivinud.

Hästi keeruliseks muutis asja udu, mis tekib seal kogu aeg. Pool ajast oligi udu, mis tuleb, nii et minutiga on udu ümberringi ja samamoodi minutiga võib ära kaduda. Kogu manööverdamine käis udus ainult radarite järgi, aga radariekraan on puha täppe täis. Visuaalselt sõites pole viga: vaatad, et laeva jagu on ruumi, mahub läbi küll. Aga radari pealt on seda palju raskem näha ja manööverdamine radari järgi ongi

palju keerulisem. Vahel pidi jääst läbi sõitma. Sõidad vaikselt jäässe ja murrad end läbi, aga püüdsime seda vältida niipalju kui võimalik – jää oli kõikjal suhteliselt paks.

Oli kohti, kus tuli läbi jää minna, kui osa Baffini lahte oli jääs. Esimese aasta jää, mis oli eelmise talvega tekkinud, oli meeter kuni kohati peaaegu võib-olla kaks meetrit, aga kui meie kevadel sinna jõudsime, siis see hakkas juba sulama. Piltidelt on näha, et jää on enamasti veega kaetud, aga tegelikult on mõni meeter vee all. See on pehme soolase vee jää, sealt läheb läbi nagu võist. Keeruline on siis, kui suured jääpangad väinadesse satuvad. Neid ei satu sinna palju, aga palju on mitmeaastast või mitmekümneaastast jääd.

Kus seal igijää piir on?

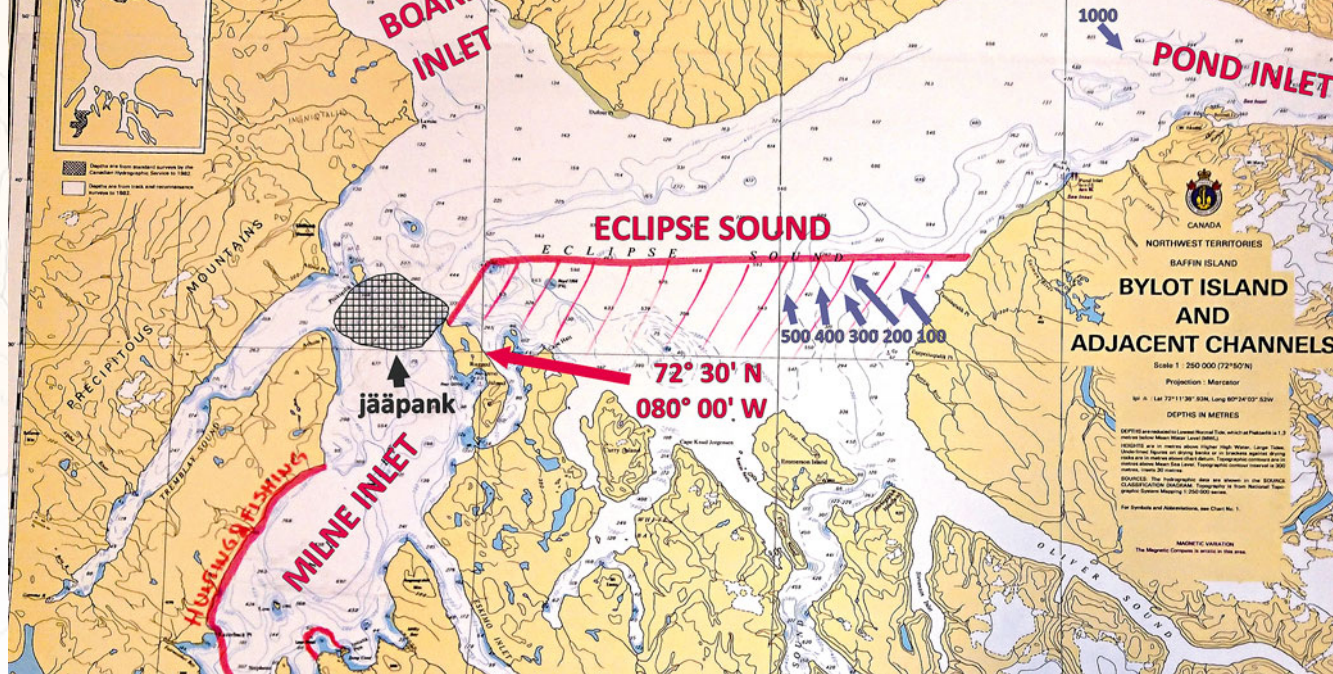
Seda piiri otseselt ei olegi, sellepärast et Põhja-Jäämerest triivib alla – mida sinisem, seda vanem, aga kui palju? On see kaks aastat, kolm aastat, kolmkümmend aastat, kolmsada aastat vana, seda ei tea. Ent mida sinisem jää, seda vanem ja tugevam, võrreldav betooni tugevusega. Ja tuleb kogu aeg, eriti just Navy Board Inletist. Keeruliseks muutus, kui neid kõvu tükke oli palju juba üheaastases jääs.

Kui me sinna piirkonda sisenesime, siis oli meil kokkulepe kohaliku kogukonnaga, et jäämurdja ei lähe enne jääd murdma, kui looduslik jääminek on alanud, s.t jää on pragnema hakanud. Nad kasutavad jääd oma jahiteede jaoks. Samal päeval, kui kohale jõudsime, tehti kopteriga viimane ülelend ja kinnitati, et looduslik jääminek on alanud, ning meil lubati minna.

Juba eelmisest aastast oli sisse jäänud vana jää tükke, et muidu on

Taani firmale Nordic Bulk Carriers kuuluv Panama lipuga „Nordic Oshima“ (ehitatud Oshimas 2014. a) on üks selle reederi kaheksast Panamax-suuruses puistlastilaevast jääklassiga 1A. Laeva ISM manager on Sovcomfloti tütarfirma Dubais ning sel on sugulust sama hambulise Vene riigile kuuluva tuumajäämurdjaga „Jamal“. Foto: Siim Sokk





pehme ja siis järsku on kõva tükki, mida kaugelt väga hästi ei tuvastagi. Kui on suurem jääplaat, siis on hea, kui saab sellest mööda manööverdada. Kui karavan on taga, siis väga järsk pöördeid teha ei saa, üle 200-meetrised puistlastilaevad sel kombel ei manööverda ja jäävad hätta ning tuleb minna neid aitama. Mida vältida ei suuda, neist pankadest tulebki läbi sõita: hästi väikesel hooga, paari sõlmega vastu, aga ka paari sõlmega on see kokkupõrge hirmus pauk. Siis tuleb masinatele võimsust juurde anda ja jää peale tõusta ning laev oma massiga murrab jää puruks.

„Botnica“ laevakere on niivõrd tugev ja jäik, et see kuskilt järele ei anna. Aga muidu on nagu traktoriga mäe otsa sõita: ronid üles ja tunned, kuidas laev murrab oma massiga jää puruks.

Maagilaevad

Kui pidite paari sõlmega sõitma, kuidas siis teie järel olevad laevad hakkama said?

Ongi vaja ka neid samal ajal juhtida. Tuleb neid hoiatada, et ees tekib keeruline olukord. See ongi raske, sest ei tea, kes seal taga on ja kui hästi ta asjadest aru saab. Enne iga karavani algust peabki neile seletama, kuidas me nüüd läheme ja mismoodi me seda teeme, mis võib juhtuda ja mida ma ootan, mismoodi te siis tegutseksite. Mõned saavad ilusti aru, mõnedega on rohkem probleeme.

Kas laevad, mida läbi jää vedasite, sõidavad püsivalt seal kandes?

Laevadel, mis Kanada Arktikas tulevad, on igapäev jäklass, tavaklassiga laevu sinna ei lubatagi. Seal on keeruline seegi, et iga laeva klasiühingu antud jäklass teisendatakse vastavaks Kanada Arktika jäklassiks. Olid igapäevased jääkaardid, millel antakse jääle oma kood koos kõrvalolevate tähistega: kui tihe ja mis kontsentratsiooniga jää on. Selle põhjal on vaja teha arvutus, tuginedes oma jääklassile.

Kui arvutustulemus on positiivne, siis võib sinna minna, kui negatiivne, siis nagu ei tohiks minna. Kui antakse satelliidifotode põhjal kanadalaste koostatud kaart, siis tuleb ikkagi hinnata reaalsel olukorda. Kui on näha, et jää hakkab lagunema, siis saab selle koefitsiendi samuti arvutusse võtta. Ja see võib tulemust mõjutada, aga lõpliku otsuse võtab ikka kapten vastu, kas minna või ei. Kõigil laevadel, mis nii kaugele põhja lähevad, on peal ka oma jääloots, kes tunneb kohalikke olusid.

Kas laevad said väina suudmest ise minema?

Olenes jää olukorrast ja isegi päevast. Mõnel päeval oli kaugemal vaba, võtsime laevad kuskilt väinasuudmest. Teisel päeval oli põhja poolt jälle jääd tulnud, siis tuli meile neile mitukümmend miili vastu. Järgmiseks aastaks on väike lootus, et ehk – kuna palju laevu läheb selle lastiga Jaapanisse või tuleb sealtpoolt –, et ehk suveajal, kui me oleme kaks kuud vabad, võiksime eskortida laevu Loodeväilast läbi.

Kas te olite 75. laiuskraadil? Sama kaugel kui Kara meres?

Jah, isegi natuke allpool. Võib-olla mõni kraad lõuna pool kui Kara meres, aga jääolud on ikka hoopis teised. Suvel oli Kara meri täiesti jäävaba.

Millest see vahe tuleneb? Hoovustest?

Eks kõik need eripärad, jääolud inletites ehk abajates, tulenevad sellest, et põhja poolt triivib kogu aeg mitmeaastast jääd. Seda tuule või hoovuste järgi prognoosida ei oska. Jääloots, kes meil kaasas oli, praeguseks pensionil olev Kanada jäämurdja kapten, tegi oma viimase reisi jäämurdjaga põhjapoolusele – kaks jäämurdjat käisid seal mõni aasta tagasi. Pensionil olles sõidabki jäälootsina ja on paarkümmend aastat ainult selles piirkonnas töötanud. Temagi ütles, et on prognoosimatu, kuidas jäämäed seal liiguvad.

Mõnikord on kihvt vaadata isegi seda, et tuul lükkab jäämassi ühtpidi, aga hoovusest mõjutatud suur jäämägi liigub vastu ja murrab ise jääd. Ühel korral tuli põhjast suuri vana jää kamakaid, umbes viis kilomeetrit korda kolm kilomeetrit, ja tuli see laam ühest kaldast teise, kuni parkis end väina kaela ja siis hakkasime mõistatama, kuhupoole see edasi läheb. Kui läheb ühele poole, siis võib-olla hakkab lagunema ja kunagi tuleb sealt välja. Aga ei, see tuli väina sisse ja blokeeris selle sissesõidud ära. Kuus laeva olid reidil ja sadamas ja me olimegi üle päeva nagu lõksus.

See jää blokeeris meidki ära ja teha polnud muud, kui oodata. Olukord muutubki seal nii kiiresti – hin-

dasime selle jää paksuseks umbes viis meetrit, kõva nagu betoon – ja see plaat jäigi peaaegu nädalaks ajaks Milne Inleti paigale. Aga siis keeras ennast ja muutus ajapikku väiksemaks. Üks päev oli ühes kaldaservas, siis sai teiselt poolt läbi, meie tagasi tulles oli triivitud teisele poole, siis sai jälle mujalt läbi.

Samal päeval või päev hiljem, kui me seal välja saime, tuli veel üks suur tükk, aga see polnud pindalalt nii suur.

Veepealne osa oli neli-viis meetrit paks ja kes teab, kui palju veel vee all. Selle vanajääga tulevad ka jääkarud.

Eriti dramaatiline oli väinade hargnemiskohta tulnud jääpank, mis selle ära blokeeris.

See jääpank oli päris suur ja siis me mõtlesime – enne blokeeris ära, siis hakkas mööda väina lõuna poole tulema, aga seal muutus väin kogu aeg kitsamaks –, et kui see pank oleks päris lõunasse jõudnud, siis oleks kogu sadama ära blokeerinud ja sealt poleks enam enne järgmist aastat välja saanud.

Millegipärast jäi see pank kõige laiemasse ossa triivima, üks päev ühes kaldaosas, teine päev teises, aga päris lõunasse ei läinud. Lõpuks lagunes ja siis hoovused viisid ta ikkagi välja. Vahepeal oli täiesti jäävaba ja siis tuli jälle ja jälle põhja poolt jääd peale. Päris kalda äärde me ka ei võinud minna, seal on kohalike elanike küttemisalad, nii et paljude asjadega peab seal arvestama.

**Jääkarud
Kohtusite?**

Jaa. Meil oli kolm Pond Inleti elanikku vaatlejatena kaasatud laeva töösse, n-ö sotsiaalsed töökojad, sest Kanada valitsus hoolitseb hästi oma väike-rahvaste eest ja kui nende maal kaevandatakse, siis peab ka neil sellest kasu olema. Need kohalikud elanikud ütlesid, et just

viimastel aastatel on sinna tekkinud palju rohkem jääkarusid. Eks see tõttu, et neil põhja pool jalgealune sulab ja nad on sunnitud lõuna poole tulema.

Kas ka seal käivad inimesed ringi, piss seljas?

Ja-jaa, ega seal muidu ei saa. Sealse elu eripära ongi, et peab kogu aeg jääkarudega arvestama. Nad rääkisid, et jahil käies ööbivad telkides ja siis käivad jääkarud neil iga päev külas. Meie jaoks on nad eksootilised loomad, nende jaoks argielu.

Püssi teil polnud, jahil ei käinud ja värsket liha ei saanud?

Ei. Aga kohalikud püüavad palju narvaleid ja hülgeid. Nende koortekarjad on seal nii suured, igaühel paarkümmend koera, nii et hülge- ja vaalaliha kulub seal koerte toitmiseks.



Foto: Tõnis Tikka

„Botnica“ suvi ja tulevikuplaanid

Ülo Eero

Samal ajal, kui Eestis arutletakse, kas peaks taotlema Arktika Nõukogus vaatleja-staatust kui Arktikale lähim riik, kel seda staatust ei ole, on TS Shipping astunud juba konkreetseid samme, viimaks Eesti lipp Arktika jääväljadele. 2018. aasta kevade alguseks olid plaanid „Botnica“ kasutamiseks suvekuudel veel üsna segased, kuid 20. aprillil, mil lõppes Veeteede Ameti talvine jäämurdeprogramm, toimus suur muutus.

Nimelt õnnestus Soomest Tallinna ja ka „Botnicale“ meelitada Kanada suure kaevandusfirma Baffinland Iron Mines (BIM) esindajad. See oli üsna keeruline, kuna samal ajal toimusid Kanada firma ja Soome jäämurdefirma Arctia läbirääkimised, saamaks Kanadasse suveks tööle üks Soome jäämurdjaist. Ilmselt oli

meie müügistrateegia agressiivsem ja ka edukam, sest 20. aprillil saabusid kaks Baffinland Iron Minesi esindajat Tallinna „Botnicaga“ tutvuma. Kogu päeva kestnud läbirääkimiste tulemusel õnnestus Baffinland Iron Minesiga jäämurdeleping sõlmida soomlaste asemel meie TS Shippingul. Leping sai allkirjad pärast üsna tuliseid ööpäevaringseid läbirääkimisi 30. juuni õöl ja juba sama päeva hommikul võttis „Botnica“ kursi Baffini saare poole.

„Botnica“ käis üle Atlandi ookeani kahel korral: Kanada jäämurdeprogramm oli lepinguga jagatud suviseks ja sügiseseks osaks. Kahe lepingu vahel vahetati meeskonda ja uuendati varusid Tallinnas. Just niimoodi oli kokku lepitud BIMi ja TSSi lepingus, sest Kanada Arktikas pole niisama lihtsalt saada suurt midagi, olgu kütust, toiduaineid või muud laeva eksploatatsiooniks vajalikku varustust.

Arvestades seda, et Baffini saare juurest kaob suvel jää täielikult vähem kui üheks kuuks ja kevadtalvine jää läheb merevee madala temperatuuri tõttu suve lõpus sujuvalt üle sügistalviseks jääks, on Arktikas toimetamine üsna riskantne ettevõtmine.

Temperatuurid sealmail üldjuhul ka kesksuvel üle viie plusskraadi ei tõuse ning seetõttu on floora suhteliselt olematu ja fauna Arktikale omaselt värvivaene. Valge jääkaru, valge polaarrebane, must hüljes ja vahelduseks ilusa mustriga mustvalge lumekakk. Siiski hea vaheldus, töötamiseks niivõrd äärmuslikes oludes, kus telesaateid pole ühegi tehnilise vahendiga võimalik nii kõrgel lauskraadil vastu võtta ja ka mobiilivõrgud puuduvad sootuks – närv puhkab.

Küll mitte meremeestel, kes päevast päeva ohtlike jäämägede vahel soodsaid kursse otsima pidid. Ja

Külm

Talvel on seal temperatuur -60° , aga möödunud talvel olevat külm olnud saaniga sõita, oli -69° .

Kui soe teie suvi oli?

Nulli lähedal, paar plusskraadi. Mõni päev oli ka paar miinuskraadi ja sadas lõrtsi. Nagu Arktika suvi ikka. Kohalikud vaatlejad kurtsid, et neil on suvel liiga palav – binokliga silla tiivas T-särgi väel, uks selja taga lahti. Ka kajutitemperatuur oli nende jaoks liig, ega nad hästi magada saanud.

Jää murdmine

Missugune teie vahikorraldus oli? Kapten peab ju keerulistes oludes ise kohal olema.

Kaptenina peab ise otsustama, kui palju tüürimehi usaldada, ja peab olukorra keerukust tajuma. Kaks laevajuhti peab vahis olema, nii et tüürimehed roteerusid nelja tunni kaupa ja meil vanemtüürimehega oli kummalgi 12 tundi nendega koos. Aga eks kapten pea ise olukorda hindama, kas kutsuda kedagi appi või millal sillas olla. See on tun-

netuse küsimus, aga puhkama peab kindlasti, peab oma mehi usaldama. Väsimus on kerge tulema intensiivse tööga, kui kaks-kolm või neli laeva on järel.

Kas olete varem jäämurdjal töötanud?

„Botnicaga“ Soome lahes oleme seda tööd ikka teinud. Ka noored tüürimehed said mullusel talvel Soome lahes päris korraliku kogemuse.

Ega teil praktikante olnud?

Meil olid n-ö Kanada praktikandid. See oli Transport Canada nõue, et selles töös kasutatakse ka kohalike meremehi, nii meil siis oli kuus praktikanti.

Kas jäässe kinni olete jäänud?

Oleme, aga ikka nii, et ise oleme lahti saanud. Jää paksus oligi vist 4-5 m. Oli niisugune suur plaat, et esimese korraga läbi ei pääsenud. Tulime natuke tagasi, pressisime, ja teisel korral pääsesime läbi.


Kas mullusest Eesti suvest ei olnud kahju?

Eks suvesid tule veel. Pigem tegi rõõmu ainulaadne võimalus niisuguses kohas olla ja polarpäeva näha.

„Botnica“ järgmisel reisil on seal hoopis teistsugused tingimused: suvi hakkab lõppema, ei ole triivivaid jääpanku ja vanajääd, aga seal on polaaröö ja jää tekib väga kiiresti.

Jääloots näitas meile mulluseid pilte, kui ta oli ühel puistlastilaeval: kui nad sadamasse läksid, oli tekkiv jääkirm, aga kaks päeva hiljem, kui välja tulid, oli päris paks jää – nii kiiresti tekib seal jää. Hooaeg peakski lõppema 10.-12. oktoobri paiku. Siis jäätab kõik kinni kuni Gröönimaa lõunaosani.

Kas selle kõrval tundub Eesti jää mannetu, kuigi kevadel väga ilus?

Ka siin võivad jääolud päris keeruliseks minna, kui jää rüüstub kõvasi kokku. Siin sõltub tuultest: lõunatuultega on kõik Soome ranniku all, või tuleb põhjatuul ja kõik ongi meil. Tuulega rüüstuvad kokku päris suured rasked kuhjad. Mõnikord püsib laeva läbisõidu jälg päevade viisi, aga mõnikord pole paari tunni pärast tagasi minnes näha mitte midagi. 

20. september 2018

jäämäed on seal suured. Tunduvalt suuremad kui meie „Botnica“, mis teeb need eriti ohtlikuks. Tava-pärasest jäämäest on vee peal vaid üks kaheksandik ning vee all seitse kaheksandikku. Sellest tulenevalt võivad hoovustega pidevas liikumises olevad jäämäed kaaluda väga-väga palju. Meremehed pidid endale enne põhjalikult selgeks tegema, milline töö neid täpsemalt Arktika jääväljadel ees ootab, ja seal said nad hästi hakkama. Eestist pärit meremehed on alati ükskõik millistes rasketes mereoludes hästi hakkama saanud.

Olgu meenutuseks kasvõi Saaremaalt pärit Karl Jõgi, kes Vene jäämurdja „Krassin“ kaptenina päästis 1928. aastal Arktikas hätta sattunud Itaalia ekspeditsiooni liikmed koos selle juhi Umberto Nobilega. Tänapäeval on küll sidevahendid ja laevad tunduvalt paremaks ja merekindlamaks läinud, kuid arktiline


jää ja ilmastik on jäänud sama ohtlikuks kui ennemuiste. Ehk isegi läinud ohtlikumaks, sest arktilistel meredel on tänu globaalsele soojenemisele hulpimas tunduvalt rohkem suuremõotmelisi jäämägesid kui veel kasvõi mõnikümmend aastat tagasi. See kõik eeldab ohutust tagavate eriseadmete olemasolu laevas. „Botnicale“ paigaldati kevadel jääradar, millest oli palju abi jäämägede varasel avastamisel. Kuid kapteni ja tüürimeeste silmi ei asenda ilmselt ükski tehniline vahend, nii ka mullu suvel „Botnicale“.

Kokku abistati Panamax suuruses laevu jääs üle 80 korra ja jääkavaravide teekonnad olid tunduvalt pikemad kui talviti meie sadamate juures. „Botnica“ on oma konstruktiooni tõttu võimeline enda taha jätma tunduvalt laiema jääkanali kui laeva laius, see on väga suur eelis tavajäämurdjate ees.

Kanadas abistatud laevadest olid

kõik peale ühe pikemad kui 250 m ja laiemad kui 32 m ehk siis 2,5 korda pikemad ja tunduvalt laiemad kui „Botnica“.

Töö Kanadas oli kindlasti väga hea täiendus laeva eluloos, sest ilmselt avanevad lähitulevikus suviti suurtele ja väga suurtele konteineriring muudele kaubalaevadele Põhja ja mereteed. Siis on sinna vaja võimekaid jäämurdjaid, mis suuri laevu jäästes oludes konvoeeriksid. Eks hoia meiega silmad lahti juhaks, kui keegi peaks pakkuma veelgi tasuvamat tööd kui Kanada-projekt, mis allkirjastati viieks aastaks. Vahepealsel ajal said edukalt läbi eri auditid. Viimase viie aasta jooksul on kõik kodumaised ja välismaised auditid läbitud vaid mõne pisimärkusega.

Alates 20. detsembrist läks „Botnica“ lepingu kohaselt üle Veeteede Ametile. Ega tali taeva jää ja ju jäägi varsti taas meie merd katab. 

Nüüdistöökohani aitas

Detsembris ilmus ajakirjas *The Captain* jutustus* sellest, kuidas töötati välja ja selgitati vajadust laevajuhtide uutmoodi töökohtade järele. Eestis ilmusid need nähtavale 1990. aastal parvlaeval „Tallink“ ja „Nord Estonia“. Tol ajal seisid Eesti Merelaevanduse meremehed veel roolikambri esipaneeli ees püsti või, veel hullem, esipaneeli asemel olid roolikambri esiseinas vaid kolm puunuppu, millega roolimehele kursi kolmekohaline arv ette keerati. Artiklit on täiendatud autori meilist, milles ta vastas täpsustavaile küsimusile. *The Captain* on Turu Navigatsiooniuustuudi vilistlastest kaptenite ühingu (Ånikap) ajakiri.

Tõlkinud Madli Vitismann

Lennart Hagelstam

Kui alustasin 1971. aastal tööd Turu laevakompanii Bore superintendandina, kavatses kompanii üle võtta Silja Line'i ehitatava laeva ning mulle anti ülesanne plaanida laevasild ja navigatsiooniseadmestu Turu-Stockholmi liini tolle aja kohta suurele reisilaevale, mis oli esialgu plaanitud traditsioonilise sillaga.

Minu kogemusest selleks ei piisanud, seepärast kogusin töörühma olemasolevate reisilaevade kaptenist. Kuid see tee ei viinud kuhugi.

Iga kapten tahtis sellist laevasilda, millega oli oma laeval harjunud. Siiski olid töörühma ühel liikmel, „Botnia“ kaptenil Kari Larjol (1934-2018) uued ideed. Kutsusin ta vabal nädalal külla ja saunalaval sai alguse meie koostöö, mis kestis ta surmani.

Pappmudel

Kari Larjo istus joonestuslaua

taha ja hakkas looma. Sellest kasvas välja täiesti uus kontseptsioon, mille sugemed tulid lennuki kokpitist ja elektriijaama kontrollruumist, juhtmõtteks „*One Man Control*“. U-kujuline paneel tooliga keskkonsooli kummalgi küljel andis koha vahitüürimehele ja liinilootsile koos kõigi vajalike instrumentide ja indikaatoritega mugavalt käeulatuses. Tema jooniseid ja ideid esitleti Wärtsilä Turu tehasele, mis keeldus kategooriliselt: „Midagi niisugust on võimatu ehitada.“

Istusime siis meie elutoa põrandale koos papi, kääride, värvipliatsite ja liimiga ning ehitasime plaanitud silla mudeli kõigi instrumentide ja indikaatoritega skaalas 1:20. Mudel sai viidud tehase inseneri tuppa ja pandud ta lauale. Kari selgitas sõbralikult, et kui meie saime selle papist tehtud, siis peaks saama teha ka plekist. Meie nõuandel tõsteti silda ühtlasi pool tekki kõrgemale, et anda täielik vaade kogu horisondi-

le. Kari Larjo uuris ka ergonoomikat, et kõik hoovad, instrumendid ja indikaatorid saaks paigutada istujast sobivale kaugusele, selleks töötasime ka koos Stockholmi Ergolabiga. Kaks sellist töökohta paigutati teineteise kõrvale, üks vahitüürimehele ja teine liinilootsile. Kapteni koht oli nende vahel.

Nii tehtigi. Kari sai uue laeva kapteniks – sellest sai hiljem „Bore I“ (Eesti lipu all aastail 1997-2002 „Baltic Kristina“ – M.V.). Pärast laeva üleandmist kutsuti kõik rahvusvahelised merendusväljaanded uue laevaga tutvuma. Pilte sellest revolutsioonilisest sillast levitati kogu maailmas ja näidati paljudel sümposioonidel. Nüüdseks on Kari Larjo silla kujundus läbi lõõnud ja see on kõigil vähegi suurematel laeval. Viimase tema plaanitud silla sai „Silja Serenade“, mille kapteni kohalt ta hiljem pensionile läks.

„Bore I“ valmis 1973. a, järgmisel 2-3 aastal testisime ja penda-

„Bore I“ kui Läti lipuga „Baltic Kristina“ Stockholmis juunis 2003.

Foto: Madli Vitismann



pappmudel

sime kõike. Laeva kaptenina taipas Kari Larjo, et pikapeale on võimatu järjest suuremaid laevu käsitsi saarestiku käänulistel laevateedel ohutult juhtida ja vaja oleks automaatika abi. „Bore I-I“ oli ette nähtud pinnvõõr instrumentide jaoks, sinna paigaldasime kaheteljelise dopplerlogi, mis suutis mõõta ka laeva piki- ja pöikliikumist.

Ühel navigatsioonisümposiumil Oslos kohtasime rootsi inseneri Jerk Oldenburgi, kes oli välja arendanud väga tundliku vurrkompassi lennukeile.

Ühel vaheajal joonistas Kari Larjo pargipingil istudes kepiga liivale põhimõttelise visandi vurrkompassi juhitud autopiloodist. Jerk Oldenburg sai ideest aru ja mõne aja pärast tehti katsesõite „Bore I-I“.

Ühendades kokku pöördekiiruse ja dopplerlogi signaalid, oli võimalik välja arvutada pöörderaadius. Eesmärk oli järelkult suuta kontrollida laeva pööret sama hästi kui sirget kurssi. Katsed näitasid, et see on täiesti võimalik ja nüüd kasutatakse süsteemi kõigil moodsatel laevadel.

Vaja pööret ennetada

Järgmine mõte, millega Kari Larjo välja tuli, oli see, et radaripildis peaks sirge kursijoone asemel saama selle painduma, et näha, kuidas laev hakkab pöörama. Vaja oli „ennustajat“, mis põhineks pöördekiirusel või pöörderaadiusel.

Sellest huvitus Rootsi kaitseväe uurimisasutus FOA, tollane Nokia Electronics ega Soome kaitseväge polnud huvitatud. Koostöö algas ja viis tulemuseni, et FOA monteeris silda kaks riidekapisuurust arvutit. Tollal olid analoogradarid ja see halvendas radaripilti, kuid näitas kõvemat katkendjoont, mida järgis autopiloot. Järelikult oli vaja digitaalradarit.

Selliseid saladuskatte all kaitseväs juba arendati, aga Kari ei andnud alla. Ta alustas pikaajalist koostööd Saksamaal Atlasega ja ka tal on oma osa selles, et kõik radarid on nüüd digitaalsed ja neid saab teiste



„Fantaasia“ elektrik ja automaatik remontisid juunis 2003 silla tiiva ukse ees güroskoobil põhinevat RoT (rate of turn) seadet. Tänapäeval on selline seade mahutatud juba paljudesse nutitelefonidesse. Foto: Madli Vitismann

instrumentidega integreerida.

Vineerist ajalugu

Huvi laevajuhtimise ajaloo vastu rakendas Kari Larjo praktikasse, kui oli veel „Bore Stari“ (Tallinna-Helsingi liinil 1994. ja 1996. a kui „Wasa Queen“ – M.V.) kapten kruisidel Lääne-Aafrikasse ja Kanaari saartele. Laeva puusepa abiga tegi ta puust ja vineerist vana aja navigatsioonistruumendid. Nendega pidas ta reisijale ettekandeid, aga määras ka laeva umbkaudse asukoha. Ta näitas, et Kolumbus oli palju parem laevajuht kui ajalooramatutes kirjas.

Kari Larjo oli Briti Institute of Navigationi liige ja teda on panuse eest meresõiduohutusse ainsana Soomest autasustatud instituudi medalliga.

Kapteni lootsieksam


Ohutuse üle mõtiskledes tuli ühel saunaõhtul jutuks, kas Kari Larjo tunneb Turu-Stockholmi laevateed nii hästi, et võiks üle võtta liinilootsi ülesanded.

Mingis vormis olid liinilootsid olnud arvatavasti sellest ajast peale, kui Turu-Stockholmi liiniliiklus algas, ja algul ei nõutud neilt mingit navigatsioonieksamit. Sageli oli see

mõni madrus, kes oli roolis seisnud sadu edasi-tagasireise ja tundis seetõttu laevateed peast.

Mõne aja pärast vastas Kari Larjo mõtlilikult, et proovis, aga ei tulnud nii hästi toime, et liinilootsi asendada. Võttis paar kuud töölt vabaks ja munsterdas end lootsiõpilaseks. Pärast seda, kui ta liinilootsi eksami ära tegi, muutis laevakompanii selle kõigile oma tüürimeestele kohustuslikuks. Vanad liinilootsid nägid ohtu oma töökohtadele ja kaebasid ametiühingule.

Laevajuhtide ametiühing ähvardas kapten Larjo väljagi visata, kuid lõpuks nähti selles õiget teed ohutuse tagamiseks saarestiku kitsastel laevateedel. Hiljem korraldati liinilootsikursused Turu Navigatsiooniuuringute instituudis ja praegu on kõigis laevakompaniides samad nõudmised.

Kari Larjo analüütilist mõtlemist kasutas ka Soome OhutusjuurdLuse Keskus laevaavariisid analüüsisdes. Ta kaevus juhtunusse sügavuti ja määratles kõik tegurid, mis üheskoos avarii olid põhjustanud. Ka see sobis meresõiduohutuse parendamiseks niihästi Soomes kui ka rahvusvaheliselt. 

* Lennart Hagelstam. Den integrerade bryggans fader har gått bort. The Captain 2018

Tallinna sadamaümbruse

Lennusadamas avati 8. märtsil Hollandi multi-meediakunstniku Saskia Boddeke näitus „Sex & the Sea“ – näitus meremehe ihast ja igatsusest. Vastandlikke emotsioone tekitava kunstiinstallatsiooni moodustavad museaalid, suveniirid, audio- ja videokunst. Lisaks Rotterdami ja Kotka mere-museumites eksponeeritule saab näitus Tallinnas täiendava Eesti ajaloo põimunud sisu, teatas Eesti Meremuuseum.

Jaak Juske

Tallinn oli tähtis hansalinn, kaubasadama asupaik ja ka Vene impeeriumi suur sõjasadam, nii on siia sattunud rohkelt meremehi ja mereväelasi. Nii lühemat aega peatuma kui ka aastateks aega teenima.

Sadama lähedusse tekkinud hämarate tänavate ja madalate puitmajadega agulid on peitnud omal ajal rohkelt kõrtse ja lõbumaju, kus meremehed kuival maal olles aega veetsid.

Vanasadam ja Uus Holland

On teada, et Rootsi ajal 17. sajandil asus Vanasadama piirkonnas võõrastemaja nimega Lübesche Herberge, kus leidsid peavarju laevnikud ja reisijad.

2. veebruaril 1714 algasid Peeter I käsul vana kaubasadama kõrval sõjasadama ja Admiraliteedi (sõjalaevade ehitus- ja remondidoki) ehitustööd. Kaheksa aastat hiljem olid Admiraliteedi töökojad kujunenud linna esimeseks suureks tööstustevõtteks, kus rassis ligi 250 töölisi ja valmis enamik keiserliku Venemaa sõjalaevu.

Admiraliteedi kanali kaldale ehitati kasarmud ja Admiraliteedi hooned. Tekkis omaette venekeelne Matrosskaja sloboda, madalate puitmajadega agul, mis võttis enda alla kogu nüüdse Mere puiestee, Ahtri, Sadama ja Lootsi tänava piirkonna. Sellest on säilinud vaid 1755. a valminud Püha Siimeoni ja Naisprohvet Hanna õigeusu puitkirik.

Sadama-ala laiemalt tunti tsaariajal Tallinna Uue Hollandina Madalmaade sadamalinnu meenutavate kanalite ja kaubaladude järgi. Mitu 19. sajandist pärit paekivist suurt kaubaladu on nüüdseks saanud uue funktsiooni.

Mitu lõbumaja asus tsaariajal Karu tänava ääres. Naabruses, Tuukri ja Uus-Sadama tänava nurgal on praegugi alles 1926. aastal ukсед avanud Meremeeste Kodu hoone, kus kunagi kees vilgas elu. See oli meremeestele mõeldud hotell-klubi, kus asusid teatri- ja kinosaal, restoran, raamatukogu, õppeklassid, pank, kontori- ja muud ruumid. Nüüd seisab Jacques Rosebaumi projekteeritud uhke maja tühjana.

Kalamaja ja Kalarand

Kalamaja on Tallinna vanemaid eeslinna, mis sõdade ajal korduvalt maha lõhutud ja uuesti üles ehitatud. Hilisemale Kalamajale nime andnud Kalarannas asus kalurite peatuspaik juba arvatavasti muinasajal. Harjumaa kalamehed kogunesid sinna suviseks püügihooajaks.

Kalamaja on arvatavasti oma toreda nime saanud majakeste järgi, kus nad Suur-Patarei tänava kandis peatusid. Samal ajal kujunes Suur-Patarei tänava ja Tornide väljaku vahelisel alal välja kõrtsiderohke Kõismäe alev, kus elasid ja töötasid köiepunujad.

Kuna Kalarand oli sajandeid kogu suure piirkonna olulisim kokkusaamiskoht, asus sealkandis ka öömaju ja lõögastuskohti. Näiteks oli keskaja

lõpus 1527. aastal sadamalähedases Kalamajas kokku 17 kõrtsi, kus peale õlletobi ka naiseihu proovida sai. Lõbumaju kutsuti siis looduse tööko-dadeks, kõrtsmiku amet oli aga üks tulusamaid.

Raad oli määranud ametisse eraldi Kalamaja härra, kes pidi agulirahval silma peal hoidma. Kui mõni oli rajanud kõrtsi välismaa meremeeste ja kaupmeeste tarvis, pidi ta linnale maksu maksma. Raad tahtis maksu igalt tühjaks joodud õllevaadilt, kõrtsmikud üritasid aga andmeid varjata. Lõpuks lepidi kokku, et kõrt-sipidajad maksavad Kalamaja härrale aastas kindla summa. Kalamaja härra seisis sellegi eest, et kohalikes kõrtsides halbu haigusi levitavad lõbutüdrukud linnast välja saadetaks. Tihti pidi selleks ka raesõdu-rite abi kasutama.

Sadama-ala laiemalt tunti tsaariajal Tallinna Uue Hollandina Madalmaade sadamalinnu meenutavate kanalite ja kaubaladude järgi.

Lisaks Kalamaja härrale oli keskajal linna palgal eraldi kõrtsihärra ja litsihärra. Kõrtse ja lõbumaju tegutses ka seespool linnamüüri, kuid peamiselt olid need koondunud sadama lähedusse.

Ülemöödunud sajandivahetuse paiku oli Kalaranna tuntuim peatuskoht Laksi pood kitsa ja hämara Võrgu tänava ääres, mida ka Laksi kõrtsiks kutsutud on. Seal olid Viim-sis sündinud kalurile Kaarel Laksile kuulunud kõrtsituba, pood ja lett. Poest pääses suure eestuppa, mille tagumises osas olid narid kümnele mehele, nende kõrval majapere-mehe tilluke elutuba. Suure toa poepoolses nurgas asus veekraan, sealt pääses hoovi ja kuivkäimlasse hoovi

hämärast agulimelust

taganurgas.

Kalarannas oli kombeks, et Laksi poes peatumiseks tuli koputada aknale. Laks tegi alati ukse lahti ja lasi külalise sisse. Suurest poest avanes üks uks valitud külaliste kambriks ja teine peretütar Priida tuppa. Robert Nerman on kirjutanud, et Laks serveeris igal hommikul sigurikohvi. Kui oli rohkem siguripulbrit, nimetati seda kohviks, kui vähem, siis teeks, ning selle juurde müüs Laks odavat vorsti ja saia. Viina müüdi aga ainult Kalaranna kõrtsis, mida rahvasuus Karu kõrtsiks hüüti.

Kalamajas linnaosa juhiti omapäraselt: haldusküsimusi lahendasid kalurihäradeks kutsutud kaks raehärrat, elanike seast valitud vanem ehk oldermann, kaks kaasistujat ja arvepidaja. Kalurid olid koondunud paatkondadesse, mille vanemad ehk peremehed allusid oldermanni ja kaasistujate korraldusele. Kalurid olid kohustatud oma saagi nii suvel kui ka talvel värskest turule viima ja mõõduka hinna eest müüma. Kariloomade pidamine oli keelatud, sest heinategu oleks suvise püügi ajal ainult seganud.

Kalaranna keskus oli kalaturg. Veel 14. sajandil võisid kalurid rannas ise kala müüa, kuid juba 15. sajandi algul nõudis raad, et kalu müüdaks ainult linnas. Kaladega kauplemine oli tulus ning seetõttu piirati kaupmeeste arvu. 1534. a ei tohtinud kaupmehi olla üle 15. Hiljem aga müüdi kalu otse rannas.

1840. aastaks müüris suure osa ajaloolisest Kalarannast kinni rajatav võimas Patarei merekindlus, mida tsaariajal kasutati sõdurite kasarmuna.

Paljurahvuseline Kompasna

Narva ja Tartu maantee, Laikmaa ja Pronksi tänava vaheline Kompasni asum oli vana sadamalähedane eeslinn. Selle ajalooline hoonetus põles suures osas maha 1944. a märtsipommitamise ööl, säilinud agul lammutati aga nõukogude ajal.

Kompassi eeslinn, mida omal ajal

rahvasuus ka Kompasnaks kutsuti, tekkis linnaplaanile 18. sajandil. Elanikkond oli mitmerahvuseline, Kompasnas elas peamiselt tatari päritolu Vene meremehi, hiljem palju juute. 18. sajandi lõpus sundis riigivõim kohalikke eesti neide tatarlastega abiellu astuma, toona kestis Vene sõjaväes meeste ajateenistus 25 aastat. Tallinna väeteenistusse suunatud tatarlaste kogukond on andnud nime ka Tatari asumile.

Nüüdseks lammutatud Mardi 11 tegutses möödunud sajandi algul eliitbordell Victoria.

Kompasna sai aga oma nime piirkonnas asunud meremeestekõrtsi järgi, tollane merepiir oli Narva maanteele oluliselt lähemal ja Tallinn oli Vene impeeriumi tähtis sõjasadam. Ka hiljem oli Kompasna tuntud oma kõrtside, sh salakõrtside poolest. Nii kujunes Kompasnast kauaks ajaks omanäoline, vabameelne ja vastuoluline linnaosa, kus kehtisid veidi teistsugusemad väärtushinnangud ning võimu eriti ei austatud.

Mardi tänava lõbumajad

19. sajandil koondusid Tallinna bordellid peamiselt sadama lähistelesse, ent üha enam häirisid linlasi purjus ja mürgeldavad madrused. Seetõttu otsustati 1893. a tuua avalikud majad üle Keldrimäele tänase kesk-turu naabrusesse Mardi ja Polgu (osa Mardi tänavast) tänavale. Nii sündiski Tallinna lõbumajade piirkond. Kolimine andis tulemuste, lallavate madruste arv kahanes märgatavalt.

Mardi ja Polgu tänava lustipaleed kandsid uhkeid nimesid, nagu Deutscher Rhein, Venezia, Gelbe Affe (Kollane Ahv), Royal Stern jt. Üks tuntumaid bordelle asus puumajas Mardi 3. Kunagise tütarlaste pansionaadi maja ära ostnud Jevdo-

kia Blohhina avas seal linna ühe peenema lõbumaja. Nüüdseks lammutatud Mardi 11 tegutses möödunud sajandi algul eliitbordell Victoria.


1890. aastal kaebas Tallinna sadama meditsiiniosakonna ülem, et halbadesse tõbedesse haigestub üha rohkem madruseid. Nii avastanud ta umbes kuu aja jooksul 25 suguhaiget meest, kes oma sõnade järgi "nakatunud õllepoodide juures hulkuvatest naistest". 1894. a olid juba pooled arsti juurde tulnud soldatitest suguhaiged.

Haigused merelt

Koos meremeestega jõudsid Tallinna ka uued võõrad haigused. Uuest maailmast tulnud laastav süüfilis jõudis esmakordselt Tallinna juba 1495. a. Kolm aastat hiljem andis raad käsu selle koleda haiguse tõttu sulgeda avalikud saunad.

Aastail 1519-1520 oli taas epideemia. Linn ehitas sadama lähedale Suure Rannavärava ette nn rõugemaja, kus ravi kestis neli nädalat. Rõugemaja põletati maha Liivi sõjas ja pärast enam ei taastatud.

Aastail 1530-1532 tabas Tallinna salapärane inglise tõbi, mis niitis peamiselt tugevaid ja terveid inimesi. See salapärane haigus hakkas segama ka Tallinna kaubandust. Nii sundis Narva raad itta suunduvaid Tallinna kaubalaevu Narva-Jõesuus kaks nädalat karantiinis olema.

1623. a jõudis laevadega Tallinna salapärane haigus Stockholmist, mille levik piirdus sadamaümbruse eeslinnadega. 1657. a aga tuli sadama kaudu linna järgmine jube haigus – muhkkatk –, mis viis hauda suure osa linnakodanikest. Nii et merelt ei saanud Tallinna ainult rikkus, vaid ka häda ja viletsust. 

Kasutatud allikad:

- Heino Gustavson "Kõige vanem elukutse"
- Robert Nermani artiklid Kalaranna ja Kompasna ajaloost Jüri Kuuskemaa "Vana Tallinna pärimused ja tõsilood" (2016)
- Päevalehes 23. detsembril 1934 ilmunud artikkel
- Pekka Erelt "Tallinn lubas lammutada ajaloolise bordelli". Eesti Ekspress, 13. veebruar 2014
- Alo Lõhmus "Tartu daamed ja Tallinna litsid". Postimees, 8. aprill 2000
- Tallinna linnamuseumi materjalid

Lippude lehvides

Rein Albri

Siidilipp ja hõbepurjed, kuldne laev läks merele ...

Rahvalik/A. Saarik (Tuudur Vettik) viis

Spe fretus (lootusele tuginedes) – see ladinakeelne mõtetera on meie kuulsal kaasmaalasel admiral Adam Johann von Krusensterni vapil. Kesiganes on merd sõitnud, mõistab nende sõnade sügavat mõtet.

A. J. v. Krusenstern oli meremees, kes Vene keisri alamana viis Vene lipu (1803-1806) lootuse nime kandval laeval „Nadežda“ esmakordselt ümber maakera. Kas ta võinuks arvata, et kord viib oma lipu ümber maailma ka maarahvas, kelle kasvatatud leival oli ta üles kasvanud?

Lootusele tuginedes ootame meiegi, et pea hakkavad Eesti reederitele kuuluvad kaubalaevad taas sõitma sinimustvalge lipu all, nagu see oli olnud enne suurt ilmasõda. Ja ahtris oleks kodusadamana kirjas mitte mõne mugavuslipu riigi sadam, vaid Tallinn, Pärnu, Paldiski, Kunda ...

Lootust selleks paistab nüüd olevat, sest lõpuks on valitsus võtnud üheks oma tegevussuunaks suurendada Eesti laevanduse konkurentsivõimet ning taastada Eesti lipu all sõitev kaubalaevastik. Praegu on meil ligikaudu 10 000 diplomeeritud kogemustega meremeest, kes on märkimisväärne jõud meie merendusele, seega ka Eesti majanduse edaspidisele arengule.

Usaldades nende kavade väljatöötamise ja elluviimise kogunud poliitikutele ja majandusnimestele, heidame pilgu selle probleemi aatelsele küljele. Mis on lipp, milline on selle tähendus riigile, laevale, meile kõigile? Oleme harjunud, et eelkõige tähendab lipp riikide, rahvaste, organisatsioonide või territoriaalsete üksuste sümbolit.

Eesti lipp ja lipu sünd

7. aprillil 1884 valmis Karl August Hermann abikaasa Paula Herman-

ni, Miina Hermann ning Põltsamaa kihelkonna koolmeisteri Gustav Beermanni tütre Emilie Beermanni ühise käsitööna EÜSi sinimustvalge lipp, mis õmmeldi kokku kolmest siidriide siilust. Beermannide puutöötoas tehti lipule varras ning lipp viidi Tartusse.

4. juunil 1884 õnnistas uudse lipu Otepää kiriklas õpetaja Rudolf Kallas. Tseremoonial ütles Heinrich Rosenthal: „Olgu Eestimaa täis kuraideid, meie lippu nad ei võida.“ 1905. aasta 1. novembril kanti seda lippu juba esimest korda avalikult Tartus toimunud meelevaieldusel.

24. veebruaril 1918 kuulutati sinimustvalgete lippude lehvides välja Eesti Vabariik ning 27. juunil 1922 võttis Riigikogu vastu Riigilipu seaduse, mis lõplikult määras sinimustvalge lipu meie riigilipuna. Nüüdseks on sellest esimesest lipust saanud meie rahvuslik reliikvia.

Lipp laeval

Juba iidsetel aegadel hakati seoses merekaubanduse arengu ja uute maade avastamisega laevadel heiskama vimpleid ja lippe. Töestuseks on 14.-17. sajandist e.m.a. pärinevad Vana-Egiptuse freskod. Lippe kandisid Vana-Rooma ja muistse Kreeka laevad, neid võib näha lehvimas ka 11. sajandil valminud Bayeaux' vaibal Prantsusmaal, millel on kujutatud Normandia hertsogi Williami Inglismaa vallutusretket 1066. aastal.

Lipud viitasid aluse kuuluvusele, andes mõista, kelle kaitse alla laev kuulus. Algul olid lipul laevaomaniku märgid (vapp vms) või mõne kaubalinna tunnus (hansalinnad, Veneetsia, Genova, Marseille jt). Esimesed riigilipud ilmusid alles 17. sajandil.

Rahvusvärvid ja riigivapid tulid kasutusele pärast Prantsuse revolutsiooni. Vanimaks rahvuslipuks peetakse Hollandi lippu, mis võeti kasutusele juba 16. sajandil.

Esmakordselt heisatakse laeval lipp pidulikult veeskamisel ja

nimeandmisel. Laevalipul on tähtis roll. See annab teiste riikide alustega merel või sadamates kohtudes teada laeva päritolumaast.

Laevalipud jagunevad vööri-, masti-, taglase- ja ahtrilippudeks. Kõige auväärsem koht laevas on ahter – seal heisatakse laeva riiklikku kuuluvust näitav lipp. Ahtrilipp on suurem kui ülejäänud lipud ja vimpelid.

On olnud ka erandeid, kui ümberilmareisilt saabuva aluse grootmastis olev kitsas vimpel võis ületada laeva enda pikkuse. Selline vimpel lasti kodureidile jõudes aeglaselt tulde valla märgiks aastatepikkusest sõidust ümber maakera.

Tavaliselt sõltub lipu suurus, samuti lipuvarde pikkus aluse pikkusest. Keskajal levis priiskav komme – kel vägi, sel ka kallist kangast kullaga tikitud suur lipp. Näiteks kandis Orleansi hertsogi laev 1494. aastal 25-meetrist rikkalike kaunistustega lippu, Inglise kuninga Henry VIII lipulaev oli aga kullatud lippudega lausa üle külvatud. Tol ajastul võis neid laeval olla lausa poolteistsada.

Lipud heisatakse ja langetatakse kindlaksmääratud korra järgi, mis põhineb suures osas sajandite vältel kujunenud rahvusvahelistel meretavadel.

Hea meretava nõuab, et lipp peab olema terve ja puhas. Peab olema kinnitatud ahtris lipuvardele nii, et ei puudutaks vett ega tekki, ei varjaks laeva ahtrituld ega määrduks. Kodusadamas, kui meeskonnaliikmeid laeval ei ole, alus lippu ei kannata. Välissadamates peab laev kandma oma riigi lippu, mis pimedal ajal on valgustatud. Eesti lipp heisatakse ja langetatakse Eesti lipu seadusega määratud aegadel.



Lipuvahetus „Silja Europa“ jaanuaris 2013. Kätt suruvad lahkuv kapten Juha Rossi ja alustav kapten Andres Iilane.
Foto: Madli Vitismann

Laeva vöörilipp ehk güüs, mis on seotud peamiselt sõjalaevastikuga, heisatakse sõjalaeva sadamas või ankrus seistes. Laeva masti heisatakse ametiisikute ja organisatsioonide lipud (plagud), vimplid ja signaalvimplid.

Lipud heisatakse ja langetatakse kindlaksmääratud korra järgi, mis põhineb suures osas sajandite vältel kujunenud rahvusvahelistel meretavadel. Nende täitmine või mittetäitmine näitab, kuidas järgitakse häid merekombeid.

Liputervitus

Rahvusvahelisi merekombeid järgides tervitavad merel kohtuvad laevad üksteist lippudega. Tsiviillaevad tervitavad mööduvat sõjalaeva esimesena, millele siis sõjalaev vastab. Ka teisi vastutulevaid või mööduvaid laevu on kombeks tervitada, kusjuures kauba- ja kalalaevad tervitavad esimesena reisilaevu. Kui tervitamine on vabatahtlik, siis tervitusele vastamist peetakse kohustuslikuks.

Liputervitus viiakse läbi hetkel, mil laevad on jõudnud traaversile. Väikelaeval tõstetakse sel hetkel ahtirilipp koos vardaga horisontaalselt öla kõrgusele, suunaga kiiluveele.

Merelaeval langetatakse besaanmastis või ahtris olev lipp tervituseks 1/3 lipuvarda kõrguse võrra. Vastutervituse saamisel või mittesaamisel tõmmatakse lipp oma kohale tagasi.

Lipp kui austuse märk


Vöörriigi territoriaalvetes sõites ja sadamas viibides heisatakse austuse ja viisakuse märgiks selle riigi lipp. Austuslipp heisatakse laeva masti parempoolse saalingu alla. Austuslipp tõstetakse hommikul ahtrilipu heiskamise järel ja lastakse alla õhtul enne ahtrilipu langetamist.

Leinalipp

Leinalippu kannavad sadamas olevad alused riikliku leina, laeva omaniku surma või matuse puhul, samuti ka siis, kui laeval on surnu. Sel juhul kannab laev leinalippu ka sõidu ajal. Leina märgiks tõstetakse lipp algul masti tippu ning seejärel langetatakse 1/3 lipumasti kõrguse võrra. Leina lõppemisel tõstetakse lipp esialgsesse asendisse. Autor on sõitnud laeval, mis sõitis pika tee üle Atlandi läänest itta leinalipuga ahtris. Leinalippu kandvat alust kohates võidakse lasta ka oma alusel lipp leinaasendisse.

Heaks tavaks on langetada lipp leina märgiks ka suurte mereõnnetustega seotud paikades, nagu Tsushimas, „Titanicu“ ja „Estonia“ jt hukumiskohal. Leinalipu roll on olnud ka Pika Hermanni tornilipul: parvlaeva „Estonia“ mälestuseks (1994), president Lennart Meri mälestuseks (2006) ja Haapsalu lastekodu põlengu ohvrite mälestuseks (2011).

Eestil ei ole kunagi olnud oma asumaid. Ülekantud tähenduses võiksid Eesti lipu all sõitvad laevad olla kui saarekesed, mis sadamates Eestit tutvustades suurendavad meie riigi majanduslikku potentsiaali ja prestiiži. Teatavasti on laev selle riigi territoorium, mille lippu ta kannab, seega oleks Eesti riik oma lipu all seilavate laevade arvelt suurem.

Martin Lipu ja Enn Võrgu laulus Eesti lipp on read: „*Kaunistagem Eesti kodjad kolme koduvärviga, mille alla Eesti pojad ühiselt võiks koonnuda ...*“ Arvan, et laulu autoreid ei solvaks, kui muuta pisut esimese rea sõnastust: „*Kaunistagem Eesti laevad kolme koduvärviga...*“ Arvata võib, et ka tuhandetel eesti meremeestel, kes sõidavad nagu kodutud võoraste lippude all, ei saa selle vastu midagi olla. 

Pärnumaa laevadest ja meremeestest

Tauri Roosipuu

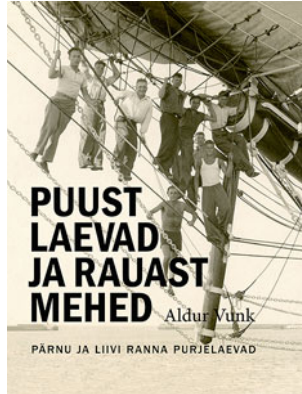
Puust laevad ja rauast mehed

◆ 4. juulil 2018 esitleti Pärnu jahtklubis raamatut „Puust laevad ja rauast mehed“, alapealkirjaga „Pärnu ja Liivi ranna purjelaevad“. Autor on Pärnu Muuseumi juhataja Aldur Vunk, kirjastas Argo, kõvakaanelises suureformaadilises raamatus on 159 lehekülge.

Rikkalikult on illustratsioon – fotosid ja jooniseid on rohkemgi kui teksti –, ka autor nimetab seda eessõnas albumiks, milles lood aastail 1845-1930 ehitatud suurematest puulaevadest, mis on kuulunud Pärnu või Liivi lahe eestikeelse asustusega ranna laevaomanikele. Suured ja detailsed fotod loovad palju parema pildi purjelaevade ehitusest ja elust purjelaevadel, kui see teksti abil võimalik oleks.

Kokku on kirjeldatud 31 laeva teenistuskäiku ja lugu. Neist laevadest on ehitatud Liivi rannas enne Esimest maailmasõda viis ja pärast seda kaheksa puulaeva.

Raamat annab hea ülevaate tolleaegse Eesti laevanduse tähtsusest, samuti meremeeste keerukast elust ja reisidest väikeste laevadega ookeani taha ning arvukatest saatuslikest laevaõnnetustest, mille selline hulk tänapäeva lugejale üsna harjumatu võib olla.



Merelood vanast Pärnust

◆ Juulis 2018 ilmus legendaarse Pärnu bibliofiili Olaf Esna raamat „Merelood vanast Pärnust“, mille on kirjastanud kirjastus Otto Wilhelm.

Kõvakaanelises raamatus on 286 lehekülge ja see on väga rikkalikult illustreeritud Olaf Esna enda fotokogu abil. Raamatuse on koostatud Olaf Esna peamiselt Pärnu Postimehes aastail 2002-2016 ilmunud tekstid, mis käsitlevad Pärnumaaga seotud laevandust ja reedereid enne Teise maailmasõja hävitavat lööki.

Raamatu esimeses peatükis „Pärnakad purjede all“



on välja toodud Pärnumaa purjekate nimekiri valdade kaupa 1912. aasta seisuga pea 30 leheküljel, lisaks kaheksa purjelaeva lood.

Teises peatükis „Mereriik Kihnu“ on käsitletud Kihnu laevanduse hiilgeaega, kolmandas peatükis „Uhked laevad, laevukesed ja roostekastid“ aga peamiselt auru-laevu ja nende lugusid.

Neljas peatükk „Kuulsad pärnakad laevaäris“ keskendub Pärnumaa reederitele (Kristjan Jurnas, August Klein, Johan Linde, Jakob Laredei, August Tolli, Peeter Illus ja Richard Kõrb) ning nende laevadele.

Viiendas ja viimases peatükis „Laevad saatusetormide keerises“ on lood laevade uputamistest, hukkumistest, kaaperdamistest, natsionaliseerimisest jms – nagu raamatus ka öeldud: „Kui laev kulgeb õnnelikult sadamast sadamasse, jääb sellest jälg vaid sadamaregistrisse.“

Leheveergudele või raamatulehekülgedele pääsemiseks peab laevaga midagi juhtuma“. Raamatu lõpust leiab ka isiku- ja laevanimede registri.


Kihnu meremehe lugu

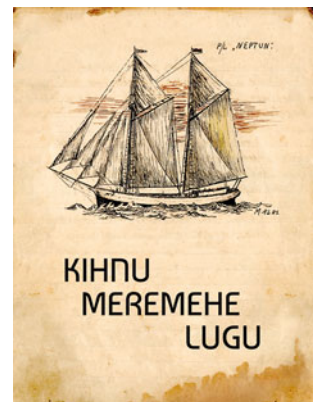
◆ Hilissuvel 2018 ilmus Kihnu Mere Seltsi väljaantud raamat „Kihnu meremehe lugu“, mille koostas Reet Laos.

Kõvakaanelises raamatus on 80 lehekülge.

Raamatus on kirjeldatud pea kolmekümne Kihnu või Kihnuga seotud peamiselt meie kaasaegse, sekka ka mõne vanema aja meremehe (sh naiste) lugu, millest mõni on pikem, mõni lühem. Paralleelselt on toodud väljavõtteid Kihnu purjelaeva „Neptun“ käekäigust ja igapäevaelust ning vanadest meremeeste päevaraamatutest.

Meremeeste lugudest leiab vastuseid küsimustele, mis seostub neil esimesena sõnaga „meri“, millistel laevadel ja milliste lippude all on sõidetud, kas on puudust tuntud ka kihnu keelest ja meelest, kui suur on tõenäosus kohata maailmameredel teist kihnlasi, kuidas saada üle koduigatsusest ja millised on meremeheameti eelised.

Raamatu eesmärk on olnud meremehe elukutse tutvustamine tavainimesele ja Kihnu meremeeste lugude jäädvustamine, mis on saarerahva merekultuuri säilitamiseks eriti oluline. 



Teeneline kalur Helmut Arm

Vello Mäss

Aastaid tagasi viis elutee mind Läänemere traallaevadel kokku erakordselt tööka ja toreda meremehega, vanemtraalmeister Helmut Armiga (1934-2001). Helmut oli suure praktikaga ookeanikalur, aastaid heeringapüügilaevadel tööd teinud, mereleiba söönud ja ookeaniõhku hinganud tõeline "Atlandi hunt", Ookeani Kalapüügilaevastiku Tallinna Baasi vanempüügimeister, kellele 1965. aastal anti ENSV teenelise kaluri aunimetus. Neil aegadel ei tehtud seda kergekäeliselt, selline tunnustus tuli välja teenida.

Meie koostöö Läänemere traallaevadel algas S. M. Kirovi nimelise Nädiskalurikolhoosi laevastikus 1969. aastal Saksamaal ehitatud STB-7155 pardal, temal vanemtraalmeistrina, minul kaptenina. Sel väikesel püügilaeval töötas kokku 6 meest, kus vanemtraalmeistri õlul lasus erakordselt suur vastutus - laeva püügivahendite seisukorrast, komplekteeritusest ja eeskujulikust korrashoiust olenes laeva püügiedu ja kogu meeskonna teenistus. Ehkki palju sõltus kahe laevajuhi, kapteni ja tüürimehe oskustest lagedal merel sobivaid kalaparvi leida, tuli need sajad kalatonnid merest ka välja püüda.

Tolleaegse plaanimajanduse reeglite kohaselt reastus kogu ENSV püügilaevastik paremuse järgi pingerritta, mis laias laastus püsis sellisena kuid ja aastaidki. Endastmõista olid laevade nimede ja pardanumbrite taga nende meeskonnad, esmajärjekorras laevajuhid ja vanemtraalmeistrid. Meie STB-7155 meeskonnal oli õnne, 1971. aastal saadeti terve meeskond hea töö eest Astrahani laevatehasesse uue laeva järele. Kõik need meeskonnaliikmed olid täies tööjõus noored meremehed, Ida-Virumaalt pärit vanemtraalmeister meist kõigist vast kogenuim.

Kalapüük tuli uuel TB-68-l läks kiiresti rööbastesse. Helmut koos noorema traalmeistriga hoolitses selle eest, et kõik püügivahendid olid parimas korras ja meeskonnal pii-



Keskmine traalimees on Helmut Arm. Foto: Vello Mäss

sav tagavara otsi, troppe, vaiereid ja kaableid käepärast. Kord 1971. aasta talvel tõestas vanemtraalmeister oma aunimetust kõigi meeskonnaliikmete silmis.

Sel uue aasta eelsel detsembrikuul käis kalapüük kuskil Soome lahe suul, Hiiumaa ja Osmussaare vetes. Looduse veidra kapriisi toimetel laskus Soome lahe idaosale ootamatult arktiline külmaline temperatuuriga -20° . Algas mere kiire jäätumine.


Suursaare tagune kauge jääpiir hakkas kiiresti lääne poole liikuma ja ähvardas terve Soome lahe jääkaane alla sulgeda. Kuidas see loodusnähtus kalaparvi mõjutas, ei tea, kuid tohutult kilu- ja räimeparvi koondus Vaindloo ja Väike-Tütarsaare vahelisele merealale, kuhu võttis suuna kogu lääne pool kalastanud püügilaevastik. Võtsime sinna täiskäigul kursi meiegi, kuid paradoksaalsel kombel löi pea 40° ni tõusnud palavik meie vanemtraalmeistri paksu tekikoorma all koisse pikali. Tegin ettepaneku toimetada ta Dirhami sadamasse kas Tallinna või Haapsalu bussi peale, kuid Helmut keeldus kategooriliselt. Nii kiirustasimegi haigega pardal ida poole, lootes head püüki.

Südaööl kohale jõudes näitas kajalood laeva all 30-40 meetri paksust tihedat kalaparve, kuhu traalnooda sisse lasime. Napilt ühe tunni pärast andis peamasina väljalaskegaaside kõrge temperatuur märku

traalis olevast suurest kalakogusest. Noota välja võttes juhtus ettenägematu õnnetus, pungil täis traal läks lõhki ja arvatavalt parkümmend tonni prisket räime valgus jahmunud meeste silme all sealt välja.

Kiiresti saime naaberlaevalt laenata Petseri juurtega Vindi-Volliks kutsutava traalmeistri, kes meie lõhkise ja kiristavas pakases külmuva traali kokku õmbles. Osa silmini täislaaditud laevu lahkus püügerajoonist juba sadama poole, meie aga läksime alles teisele katsele ning tulemuski oli eelmisega sarnane.

Jällegi oõtsus meie traaler prožektorite valgel veepinda katvas hõbedases kalasupis, mida kois lamav puruhaige vanemtraalmeister läbi illuminaatori näha võis. See vaatepilt ületas ta taluvuspiiri ja ta tegi, mida ükski linnamees vabatahtlikult ei teeks. Kasukas seljas, läkiläki peas, tuli ta jäätunud tekile ja asus kõrges palavikus paljakäsi traalnooda ehituses viga otsima ning märga traalilina kokku õmblema. Tööga oli väga kiire, sest hommik lähenes ja üüratu kalaparv hakkas hajuma. Lõpude lõpuks saime kolmanda traaliga oma kala ikkagi kätte, ellu jäi vanemtraalmeistergi. Küllap mobiliseeris meremehe kohusetunne ja karastunud organism piisavad jõuvarud haigusest võidu saamiseks.

Mina kaptenina ei ole unustanud ühtki minutit sellest püügetest ega Helmut Armi ülalpidamist teenelise kaluri aunimetuse vääriliselt. 

Uudiseid

26. novembrist 25. veebruarini
kogusid: Tauri Roosipuu ja Madli Vitismann



◆ Väikelaevaehituse Kompetentsi-keskuse meretehnoloogia ja hüdrodünaamika teadustaristu lisati Eesti riiklikult oluliste teadustaristute nimekirja ehk teekaardile.



KAITSEVÄGI

- ◆ 12.-15. detsembrini külastas Vanasadamat Briti Kuningliku Mereväe fregatt „St Albans“, tähistamaks saja aasta möödumist Briti sõjalaevade jõudmisest Tallinna.
- ◆ 13. detsembril saatsid mereväelased pidulikult reservi vanemveebel Timur Grigorjevi, kes oli staažikaima teenistujana väeliigis töötanud üle 25 aasta mereväe taasloomisest saadik.
- ◆ 17. detsembril Miinisadamas aset leidnud tseremoonial määras mereväe ülem miinijahtija „Ugandi“ komandöriks vanemleitnant Martin Aeltermanni, varem juhtis sõjalaeva nooremleitnant Jaanus Pulk-Piatkowski.
- ◆ 18. detsembril lõhkasid mereväe miinituukrid Naissaare lähistel seitse mürsku, millest suurim kaalus ligi pool tonni ja sisaldas üle 60 kg lõhkeainet.
- ◆ Mereväe lipulaev „Admiral Cowan“ läbis Šotimaal Rosyth Babcocki laevatehases võimeuendusprogrammi.
- ◆ 19. veebruaril tähistasid Kaitseliit ja merevägi kontradmiral Johan Pitka monumendi juures üksuste ühise looja sünniaastapäeva.
- ◆ 22. veebruaril lõppes 15. mereväe sidekursus.
- ◆ Kaitseminister kinnitas 1. veebruaril Kaitseministeeriumi valitsemisala arengukava aastaks 2020-2023: Mereväe varustusse lisanduvad plaaniperioodil kaks patrullkaatrit ja mobiilsed mereseireradarid, millega senisest paremini tagatakse mereseire hukukindlus. Samuti ehitatakse täies mahus välja NATO nõue-

tele vastav laev-kallas sidesüsteem BRASS.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

- ◆ TS Laevad OÜ ning Eesti Mere-meeste Sõltumatu Ametiühing jõudsid 22. jaanuaril kokkuleppele kollektiivlepingu tingimustes, millega lepitati kokku hulganisti olulisi töötin- gimusi reguleerivaid sätteid.
- ◆ ASi Tallinna Sadam sadamate kaubamaht oli mullu 20,6 miljonit tonni, 7,4% võrra rohkem kui eelne- nud aastal. Rohkem oli peamiselt vedel- ja veeremlasti.
- ◆ ASi Tallinna Sadam sadamaid külastas mullu 10,62 miljonit reisijat, neist 8,8 miljonit sõitis Tallinna-Hel- singi liinil. Tallinna-Stockholmi liinil sõitis üle miljoni reisija. Kõige roh- kem suurenes kruisituristide arv: 348 laevakülastust töid Vanasada- masse ja Saaremaale kokku 638 000 turisti.
- ◆ TS Laevad vedas mullu kahel saarte liinil kokku 2,3 miljonit reisijat ja 999 000 sõidukit.
- ◆ Tallinna Sadam pakub 2019. aas- tast oma sadamates laevanduse energiamärgise ehk ESI-indeksiga liitunud laevadele võimalust taotle- da kuni kaheksaprotsendilist ton- naažitatu soodustust.



- ◆ 3. detsembril algas Nasdaq Hel- sinki põhiturul kauplemine Tallinki aktsiatega.
- ◆ Tallink Grupp ja Tallinna Tehni- kaülikool alustasid 16. jaanuaril tea- duskoostööd eesmärgiga töötada järgmise kahe aasta jooksul välja erinevaid innovaatilisi lahendusi Tal- link Grupi laevadele. 100 000-eurose kokkuleppe kohaselt keskendutakse teadusalases koostöös ennekõike nn targa autoteki lahenduste väljatöta- misele, mis ühilduksid juba kasu- tusel olevate targa sadama raken- dustega. Eesmärk on automatisee- rida autode liiklusvoogu, muuta las- tiruumi kasutamine efektiivsemaks ning juhatada autoga reisija õigesse sõiduki parkimistsooni ja juhatada tavareisija lähima väljapääsu juurde.

Vanasadamas kasutusel olev tar- ga sadama lahendus hõlmab endast *check-ini* veebis ning sadamaalal liiklusvoogude juhtimist automaat- se numbrituvastuse ja elektrooniliste viitade abil. Targa autoteki lahendu- se puhul suunatakse sõidukid samal viisil ka laevale ja õigesse ritta.

- ◆ Eesti Gaasil täitus kaks aastat Tal- linna ja Helsingi vahet sõitva „Megas- tari“ varustamisest veeldatud maa- gaasi ehk LNG-ga ning 31. jaanuari ööl leidis aset 1500. punkerdamine.
- ◆ Kõigil Tallinki liinidel kokku sõitis mullu 9,76 miljonit reisijat ning vee- ti 384 958 veokit ja 1,125 miljonit sõi- duautot. Tallink tähistab aprillis 30. aastapäeva.
- ◆ Alates 15. aprillist tegutseb Tallink Grupi juhatus Paavo Nõgese juhtimi- sel viieliikmelises koosseisus, milles- se kuuluvad lisaks juhatuse esime- hele Lembit Kitter, Kadri Land, Har- ri Hanschmidt ja Piret Mürk-Dubout.
- ◆ Tallink Silja alustab läbirääkimisi kuni 35 kaldatöötaja koondamiseks.
- ◆ Soome Georuumilise Teadusins- tituudi ja Aalto Ülikooli teadlased koostöös Fleetrage Ltd. ja Tallink Grupiga hakkavad arendama auto- noomsete laevade navigatsiooni- tehnoloogiaid, katselaevaks valiti „Megastar“.

VIKING LINE

- ◆ Kõigil Viking Line'i liinidel kok- ku sõitis mullu 6,412 miljonit reisijat ning veeti 128 549 veokit ja 704 799 sõiduauto. Tallinna-Helsingi liinil sõitis 1,948 miljonit ja Turu-Stockhol- mi liinil 1,859 miljonit reisijat.

ECKERÖ ELINE

- ◆ Tänavu täitub Eckerö Line'il Tal- linna-Helsingi liinil 25 aastat, selle ajaga on algne reisijate arv 70 000 suurenenud 1,8 miljonini.



- ◆ Kihnu Veeteed vedas mullu saar- te liinidel 236 000 reisijat ja 74 000 sõidukit. Kõige rohkem – 73 000 sõit- jat – oli Kihnu liinil ja kõige rohkem sõidukeid – 28 000 – Vormsi liinil.



- ◆ Baltic Workboats osales Ladina-Ameerika messil Exponaval 2018.
- ◆ Baltic Workboats võitis mitmeots- tarbelise reostustõrjelaeva „Raju“ ehitamisega ajakirja *Work Boat World* auhinna „Best Builder of a Large Pollution Control Craft 2018“.



SILPORT Port of Sillamäe

- ◆ Sillamäe Sadama mullune kaubamaht oli 8 miljonit tonni. EuroChem ehitab sadamas uut ammoniaagi-terminali ja sügiseks valmib raudtee otse kaideni.



- ◆ 1. detsembril sõlmisid Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevamehaanikute Liit ja Eesti Laevajuhtide Liit seltsingulepingu, millega loodi meremeeste kutseorganisatsioonide katusorganisatsioon Eesti Meremeeste Liit.

Muud uudised

- ◆ Paldiski Põhjasadama mullune kaubamaht oli 2,84 miljonit tonni, 10% võrra suurem kui tunamullu.
- ◆ Pärnu Sadam võttis vastu 520 laeva ning kaubamaht oli 2,09 miljonit tonni – 6% rohkem kui 2017. aastal.
- ◆ Bekkeri Sadama mullune kaubamaht oli 1,031 miljonit tonni.
- ◆ Tallinna linnavolikogu võttis vastu eelnõu, millega kiideti heaks Tallinna linna ja Tall Ships Races International Ltd vahel sõlmitav võõrustava sadama lepingu projekt ning anti volitused Taavi Aasale lepingu allkirjastamiseks. 2021. aastal läbib Tallinna rahvusvaheline purjeõppelaevade regatt The Tall Ships Races.
- ◆ 20. veebruaril võttis Riigikogu vastu Hongkongi laevade ohutu ja kesk-

konnahoidliku ringlussevõtu rahvusvahelise konventsiooniga ühinemise seaduse.

- ◆ 30. jaanuaril võttis Riigikogu vastu uuendatud Veeseaduse, mis muuhulgas reguleerib mereuringute lubade andmist. Seni lähtuti välisriigi teadlastele mereuringulubade andmisel ÜRO mereõiguse konventsiooni üldsõnalistest sätetest, nüüd on aga paika pandud täpsem kord, kuidas mereuringuloa taotlust menetletakse.

Mereuringulube hakkab välja andma Keskkonnaministeerium.

- ◆ Noortevaldkonna tunnustuskonkursil valiti aasta noortelaagriks Laoküla Merelaager.

- ◆ Mõntu-Ventspils laevaliini avamine lükkub takerdunud ettevalmistustööde tõttu edasi, sel suvel liini ei avata.

- ◆ Paljasaarde kavandatud tehisaartele määrati järgmised nimed: Ilo Saar; Oiusaar; Kõuesaar ja Linnusaar.

- ◆ Soome turismimesil „Matka 2019“ on laevakompaniisid viimaseil aastail vähem, aga olemasolevad olid varasemast suuremalt esindatud. Oma laevadega Tallinna külastavaist firmadest olid kohal Eckerö Line ja Moby/SPL. Soome ja Saksamaa vahet sõitev Finnlines oli kohale toonud koguni kajuti ning Kristina Cruises reklaamis sõite Saksamaa jõelaevadega. Suured kruisifirmad olid ühiselt hõivanud suure ala, aga oma ilmeka boksiga oli messil ka Turu aurulaev „Ukkopekka“.

- ◆ Eesti turismimesil „Tourest 2019“ olid eraldi boksidega kohal Tallink, Eckerö Line ja DFDS. AS Tallinna Sadam oli oma reklaamidega ehtinud semineriala ning laevareise esitlesid ka suured kruisifirmad.

- ◆ Riigile kuuluva parvlaevaga „Wrangö“ opereerib 18. detsembrist Kelnase-Leppneeme liinil Vjatšeslav Leedole kuuluv Tuule Liinid OÜ.

Viimsi Vallavalitsus korraldas kevadel riigihanke, leidmaks „Wrangö“ operaatori ajavahemikuks 1.11.2018-31.10.2023. Hankele laekus kaks pakkumust: ühispakkujalt Tuule Liinid OÜ ja AS Saaremaa Laevakompanii (SLK) maksumusega 1 997 510 eurot ning ASilt Kihnu Veeteed maksumusega 4 233 420

eurot käibemaksuta. Hange vaidlustati ja vallavalitsus tunnistas selle kehtetuks. SLK-ta poleks varasema majandustegevusega Tuule Liinid hankele kvalifitseerunud. 19. novembril kuulutati välja SLK pankrot. 20. novembril kuulutas vallavalitsus välja uue hanke tähtajaga kuni 31.10.2020. 11. detsembril tunnustati võitjaks Tuule Liinid, kelle pakkumine oli 133 755 eurot soodsam kui Kihnu Veeteedel.

12. detsembril otsustas Tallinna halduskohus rahuldada Kihnu Veeteede kaebuse ja keelata Viimsi vallavalitsusel otselepingu sõlmimine 30 päevaks, kuid leping oli juba alla kirjutatud.

- ◆ Presidendilt said Valgetähe V klassi teenetemärgi purjetajad Uku Randmaa ja Jüri Šaraškin.

- ◆ „Estonial“ hukkunute omaste kaebus jõuab aprillis Pariisi kohtusse.

- ◆ Eckerö, Viking Line ja Tallink Silja tahavad toetada merendusõpet Härnösandi gümnaasiumis Põhja-Rootsis turunduse ja praktikakohtadega, Härnösandi omavalitsuse koolikomisjon on otsustanud sellele agasulgeda. Kool valmistab ette õppimiseks Kalmari ja Göteborgi tehnikauilikoolide mereerialadel, osa erialaõppest toimub kooli laeval „Topaz“. Uusi õpilasi enam vastu ei võeta.

- ◆ Stockholmi merendusgümnaasium Marina Läröverket võitleb laevandustoetuse eest kooli purjelaeval „Älva“, millele mahub pikema teks reisideks terve klass. Koolijuhi kinnitusele ei saa kool toetuseta konkureerida teiste reederitega laevamehitamisel pädevate meremeestega. Taristuministeerium põhjendab keeldumist, et ei soovi luua pretendenti.

- ◆ Sjöfartstidningen teatab veebruarinumbris uuest õppekavast: Linn Ülikooli majandusinstituut käivitab koos Kalmari mereakadeemiaga väga oodatud laevade teenindusjuhtide õppe. Seni on intendantideks ning poe- ja restoranijuhtideks saanud kogenud laevatöötajad, kuid neile sobivat õpet pole olnud. Erialaavast ette valmistatud tööühmas osalesid Rootsi Laevaohvitseride Ametiühingu, Stena Line'i, Tallink Silja ja Linn Ülikooli esindajad. Inglisekeelne õpe algab tänava sügisel.

Purje all Antarktikasse



Laev on teel Eestisse jõudnud Kieli. Foto: CJ Kask

Ankrtise avastamine.

Madli Vitismann

Tuleval aastal täitub 28. jaanuaril 200 aastat päevast, kui Saaremaal sündinud Fabian Gottlieb Benjamin von Bellingshausen Antarktist nägi. Eestlased tahavad aastapäevaks sinna minna.

Eestist Antarktikasse

Admiral Bellingshausen (1778-1852) juhtis purjelaevadega „Vostok“ ja „Mirnõi“ toimunud Vene Antarktika-ekspeditsiooni aastail 1819-1821. Antarktise esmanägemine 28. jaanuaril 1820 on tähtsündmus kogu maailma ajaloos, kusjuures on võimalik, et Bellingshausen siis veel ise ei teadnudki, et oli jõudnud jääga kaetud mandri servani. Antarktise avastamise kuupäevaks peetakse 17. veebruari 1820, mil kindlamini mandri servani jõuti.

Alates 1957. aastast on Antarktikas talvitunud üle 30 eesti teadlase, viimaseil aastail Priit Tisler ja Timo Palo. Teadustööst polaarjäl on kirjutanud Antarktise järvede uurija Enn Kaup*. Polaaraladel viibinud mehed kogunesid Eesti Meremuuseumi juures 1984. aastal loodud Polaarklubisse, mis tegutseb tänapäevani.

Paljude peatustega

Præguse reisi idee pakkus välja tollal välisministeeriumis töötanud Hannes Rumm. Mõttega liitusid kaks

jahiga „Lennuk“ aastail 1999-2001 ümberilmareisi teinut, presidendikantselei direktor Tiit Riisalo ja ettevõtja Tiit Pruuli. Nüüdseks on idee saanud juba kindla organisatsioonilise vormi, selle korraldab MTÜ Thetis Ekspeditsioonid ja sisu tagab Eesti Meremuuseum.

Bellingshauseni jälgedes kavandatud reis algab juulis. Tuleval aastal tahetakse 27. jaanuaril olla Antarktikas, et tähistada 200 aasta möödumist Antarktise avastamisest. Sellega juhitakse tähelepanu niihästi suurele avastusele kui ka kliimamuutustele ja rahvusvahelisele koostööle. Reisiks on otsitud toetajaid ja mitu tuntud ettevõtet juba leitud.

Reisi alustab laev samuti kui admiral Bellingshauseni ekspeditsiooni Kroonlinnast. Sealt sõidetakse Helsingi kaudu Bellingshauseni kodusaares Roomassaare sadamasse. Ventspilsi, Klaipeda, Kaliningradi, Gdanski, Kieli ja Kopenhaageni järel on plaanis Göteborg, Oslo ja Bergen. Peatutakse ka Šoti-, Inglis- ja Prantsusmaa sadamais ning Hispaanias ja Portugalis. Pärast Atlandi ookeani ületamist on sadamakülastused kavas Lõuna-Ameerikas.

Samalaadse laevaga


Admiral Bellingshauseni ekspeditsiooni kolmemastiliste purjelaevade pikkus jäi alla 40 m, kuid need kandsid kahe peale kokku 48 kahu-

rit ja 190 meest. Nüüdseks reisiks ostetud mootorpurjelaev jääb napilt väikelaevade kategooriasse ja võib pardale võtta üksnes 12 inimest. Teraskerega kahemastiline avame-rejaht pikkusega 23,9 m ja masinavõimsusega 400 hj seatakse mereklaariks Saaremaa laevatehases Baltic Workboats.

Lisaks neljale meremehele võetakse vahetuste kaupa pardale rahvusvaheline laevapere: igal etapil mõni teadlane ja avaliku elu tegelane ning kindlasti ka ajakirjanik. Antarktikas loodetakse külastada Venemaa Bellingshauseni polaarjaama. Tiit Riisalo selgitas, et suured teadusavastused olid toona ja on ka tänapäeval edukad rahvusvahelises koostöös ja nii tähistab Eesti seda teadusajaloo olulist tähtpäeva koos muu maailmaga, aga loomulikult on ettevõtmine ka lihtsalt inimlikult põnev.



Tagasiteel külastatakse Hollandis Jongerti laevatehast, kus reisiks ostetud laev on 1984. aastal ehitatud.

Tiit Pruuli reisifirma juba korraldabki turismireise Antarktikasse. Veebruaris teele asunud rühma reisijuht oli polaaruurija Andres Tarand, jõulureisi külmale mandrile juhib põhjanabal käinud, aga ka Antarktikas talvitunud Timo Palo. 

* Enn Kaup. Imekaunis Antarktika. „Looduse raamatukogu“, Loodusajakiri, Tallinn, 2014
Enn Kaup. Armulugu Antarktikaga. 9. ekspeditsiooni Lõunamandrile. „Tuntud & tundmatu“, Tea, Tallinn, 2014

VEETEEDDE AMETI TEATAJA



NR 1/4 (114) 2019



LAEVANDUSEELNÕU VÕETI
SEADUSENA VASTU.
KUIDAS EDASI?

- Suur 2018. aasta meresõiduohutuse kokkuvõte
- Suur tuletornide 2018. aasta kokkuvõte ja 2019. aasta plaanid
- IMO ringkirjad

Sisukord

- 32** LAEVANDUSEELNÕU VÕETI SEADUSENA VASTU. KUIDAS EDASI?
- 34** SUUR 2018. AASTA MERESÕIDUOHUTUSE KOKKUVÕTE
- 36** SUUR TULETORNIDE 2018. AASTA KOKKUVÕTE JA 2019. AASTA PLAANID NING KERI TULETORN 300
- 40** ALATES 2018. AASTA 1. JAANUARIST ON EESTIS KASUTUSEL UUS KÕRGUSSÜSTEEM EH2000
- 42** MEREMEESTE AMETINIMETUSED (2)
- 44** IMO RINGKIRJAD
- 46** IN MEMORIAM



Veeteede Ameti Teataja nr 1/4 (114) 2019
Neli korda aastas ilmuv Veeteede Ameti ajakiri
Ilmub koos ajakirjaga Meremees

TOIMETUS

Toimetaja: Jane Niit
Keeletoimetaja: Malle Hunt
Makett: Profimeedia
Küljendus: p²
Trükk: Auratrükk

KONTAKT

Veeteede Amet
Valge 4, 11413 Tallinn
Telefon: 620 5525
E-post: teave@vta.ee
Veebis: issuu.com/veeteedeamet
Kaanefoto: Suur kaubalaev
Foto allikas: Pexels

Laevanduseelnõu võeti seadusena vastu. Kuidas edasi?

Tekst: **KATERIN PEÄRNBERG** ja **EERO NAABER**, Fotod: **MARTIN DAMBOLDT**, **GEORGE DESIPRIS**

Eesti Vabariigi president Kersti Kaljulaid kuulutas 21. veebruaril välja „Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse“, mille eelnõu võttis Riigikogu vastu 13. veebruaril ja millega muudetakse kokku 10 seadust.

Seadusemuudatused jõustuvad pärast seda, kui Euroopa Komisjon on seadusega kaasnevate laevandussektorile kohalduvate maksusoodustuste kohta loa andnud. Eeldatavalt jõustub seadus 2020. aasta 1. jaanuaril.

KOKKUVÕTTEKS

- Seadusemuudatuste eesmärk on soodustada rahvusvahelise mereveoga tegelevate suuremate kauba- ja reisilaevade Eesti lipu alla tulekut.
- Laeva Eesti lipu alla tulek tähendab laeva registreerimist Eesti laevaregistris, mille tulemusena laieneb laevale Eesti riikondsus ja sellega koos Eesti jurisdiktsioon ning õigus kanda laeva ahtris Eesti riigilippu. Laeva suhtes, millele kohaldub Eesti jurisdiktsioon ja sellega koos Eesti seadused, on omakorda võimalik kohaldada Eesti riigi poolt pakutavaid seadusega



kehtestatud maksusoodustusi (erimaksurežiimi).

■ Seadusemuudatuste alusel täiendatakse laevade registreerimise protsessi laevapere- ta prahitud laevade registrisse ning kehtestatakse erimaksurežiimi alla kuuluvatele laevadele ettevõtte tulumaksu ja tööjõumaksude erirežiim.

■ Erimaksurežiimi alla kuuluvad rahvusvahelise mereveoga tegelevad vähemalt 500 kogumahutavusega kaubalaevad ning lisaks väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda sõitvad vähemalt 500 kogumahutavusega reisi- laevad. Maksusoodustuste saamiseks peab maksukohustus tekkima Eestis, laev peab kandma Eesti või mõne muu Euroopa Ma- janduspiirkonna lepinguriigi lippu ning täit- ma ka muud seaduses sätestatud vajalikud tingimused.

■ Tulenevalt Euroopa Liidu reeglitega sea- tud piirangutest ei hõlma seadusemuudatu- sed kalalaevu. Eestis puuduvad kalalaevade- le ka varasemad, enne Euroopa Liitu astu- mist vastu võetud soodustused.

■ Rahvusvahelise mereveoga tegelevate lae- vade registreerimisega Eesti registris ei kaas- ne Eesti vetes ja Läänemeres liikuvate laeva- de arvu suurenemist, kuna seadusemuuda- tused ei mõjuta kauba liikumist läbi nende piirkondade.

■ Eesti registrisse võetakse vaid laevu, mis vastavad kõikidele rahvusvahelistele ja Eesti riigi kehtestatud nõuetele.

■ Merendus on oma olemuselt globaalne et- tevõtline valdkond. Eelis võrreldes konkureerivate lipuriikidega luuakse efektiivsete e-riigi teenuste ja infosüsteemide abil, mis võimaldavad laevandusettevõtetal kokku hoida kulusid.

■ Seadusemuudatused on üks osa tervikli- kust meetmete paketist, mille eesmärk on tekkiva mereriigi maine ja merendusala- se oskusteabe kasvu abil meelitada Eestisse jär- jest enam kaldasektori ettevõtteid ja sellega koos luua uusi töökohti.

■ Kauba- ja reisilaevastikule ning kaldasek- torile suunatud meetmed loovad aluse Eesti majanduse kasvule.

SEADUSEMUUDATUSTE OLULISEMAD PUNKTID LAEVANDUSETTEVÕTETALE

■ Erimaksurežiimi alla kuu- luvate laevade tehtud rahvusvaheliste mere- vedude kohta hak- kab kohaldama ettevõtte tulu-



maksu ja tööjõumaksude erirežiim. Muude ettevõtte tegevuste kohta erirežiim ei kohal- du.

■ Erimaksurežiimi alla kuuluvatel laevadel töötavate meremeeste puhul:

■ maksustatakse meremeeste töötasu 0% tulumaksuga;

■ sotsiaalmaksu vähendatakse 33%-lt 20%- ni (tööandja maksab vaid pensionikind- lustuse osa, kuid mitte ravikindlustuse osa) ning seda hakatakse tegeliku töötasu asemel tasuma 750 eurosel maksubaasilt;

■ töötuskindlustusmaksuid ning kohustus-liku kogumispensioni sissemaksuid haka- takse maksuma kehtivas määras 750 euro- selt maksubaasilt. Töötuskindlustusmak- seid ei tasuta kolmanda riigi residentidest meremeeste töötasult.

■ Ülejäänud meremeeste suhtes kohaldub tavapärase tööjõumaksude režiim.

■ Laevandusettevõtetele tekib alternatiivne võimalus erirežiimi alla kuuluvatel laevadel teenitavat kasumit tavapärase dividendipõ- hise maksustamise asemel maksustada ton- naažikorra alusel. Tonnaažikorra erirežiim kohaldub vaid kaupade ja reisijate veolt ning nendega otseselt seotud tegevustelt teenitud tulult.

■ Tonnaažikorra kohaldamisel arvutatakse maksukohustus ettevõtja kasutuses oleva laeva puhasmahutavuse alusel ning ei arves- tata ettevõtte tegelikku teenitud tulu.

■ Tonnaažikorra kohaselt ettevõtte tuludelt täiendavalt tulumaksu ei maksta, samuti ei kaasne maksukohustust kasumi jaotamisega.

■ Tonnaažimaksu saavad kohaldada ettevõt- ted, kes tegelevad kaupade või reisijate rah-vusvahelise meritsi veoga, sealhulgas teenu- sepakkujatest mehitamis- ja tehnilise juh- timise teenuse ettevõtteid.

■ Teise olulise muudatusena luuakse Vee- teede Ameti juurde lisaks olemasolevale lae- vapereta prahitud laevade registrile ka teine laevapereta prahitud laevade register.

■ Laevandusettevõtte saab valida, kumba re-

gistrisse ta oma laeva registreerib. Tuues oma kaldaettevõtte Eestisse, on tal võimalik laev registreerida esimeses registris ja mak- sa soodsamaid riigilõive. Teises registris ko- haldub nn kõik hinnas registritasu, kuhu on hõlmatud kõik peamised lipuriigi järeleval- vega seotud teenused.

■ Laevade Eesti registrisse võtmisel tõhusta- takse eelkontrolli - luuakse täiendavad alu- sed laeva registrisse võtmisest keeldumiseks ning registrist kustutamiseks.

SEADUSEMUUDATUSTE OLULISEMAD PUNKTID LAEVAPERE LIIKMETELE

■ Kuigi seadusemuudatuste eesmärk oli suunatud laevandusettevõtete ja kaldasek- tori arendamisele ning Eesti majanduse kasvu- le, parendatakse nendega ka Eesti mere- meeste olukorda.

■ Sõltumata sellest, kas meremees töötab erimaksurežiimi alla kuuluval laeval või mit- te, luuakse kõikidele Eesti residentidest mere- meestele võimalus sõlmida Eesti Haige- kassaga riiklik ravikindlustuse leping, mille alusel hakkab meremees saama haigekassa kaudu samasuguseid raviteenuseid kui need, kellel on tekkinud riiklik ravikindlustus tööandja kaudu. Haigekassaga lepingu sõl- mimiseks peab meremees olema eelneva ka- heteistkümnne kuu jooksul töötanud laevape- re liikmena.

■ Töötasult makstava tulumaksu soodustust 0% on võimalik kasutada erimaksurežiimi ala- kuuluvatel laevadel töötavatel meremees- tel, kellel on kohustus tulumaksu tasuda Ees- tisse.

■ Vaatamata 0% tulumaksule tuleb kõigil Eesti residentidest meremeestel välismaal teenitud palgatulu ning muud tulud Eesti maksuametis täies mahus deklareerida.

Täpsemad selgitused erimaksurežiimi ja laevade registreerimise üksikasjade kohta on plaanis avaldada Veeteede Ameti kodu- lehel seadusemuudatuste jõustumisel.



Suur 2018. aasta meresõ

Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse 2018. aasta kokkuvõte näitab, et ohutuse seisukohalt on olukord Eesti vetes hea. Võtame kokku laevade ja sadamate järelevalve ning meremeeste diplomeerimise valdkondade aasta.



Tekst: **ANDRES KÖND**, Foto: **PEXELS**

2018. aasta navigatsioonihooaeg oli eelmisega võrreldes pikem ja ilmaolud merenduslikuks vaba aja veetmiseks märkimisväärselt paremad.

Väike- ja siseveelaevade osakonna (VS-LO) vaneminspektorid tegid 2018. aastal 538 väikelaevade, 459 alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja 12 siseveelaevade tehnilist ülevaatust. Pistelisi kontrole tehti 160 korral ning väikelaevajuhtide eksamitel osaleti 133 korral. Veeteedel kontrolliti liiklejaid kogu hooaja vältel, rohkem küll hooaja teisel poolel ja täheldati mitmeid rikkumisi.

Kokku vormistati kümme korda väärteprotokollid ja eksimusi oli väga erinevaid, mõni isegi mitmel korral. Menetluse alustamise põhjused olid järgmised:

- väikelaev või jett ilma registreerimisnumbrita;
- väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõigusega;
- registreerimata väikelaeva kasutamine;
- COLREG-i 9. ja 10. reegli rikkumine;
- väikelaevajuhil lubatud alkoholi piirmäära ületamine veesõiduki juhtimisel;
- lubatud reisijate arvu ületamine tasust eest vabaajareiside korraldamisel.

Tähelepanu tahaks juhtida veeteel liikle-

mise reeglite rikkumistele, mis leidsid aset Tallinna lähel. Meresõiduohutuse seaduse § 45 lõike 1 kohaselt tuleb veesõidukiga merel ja merega ühenduses olevatel sisevetel liigeldes liikuda ohutu kiirusega ja järgida „Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja (COLREG)“ nõudeid, muudel sisevetel tuleb järgida „Laevatatavatel sisevetel liiklemise korda“. Nagu ülalpool ka mainitud, rikutakse sagedamini COLREG-i reegleid 9 ja 10, sealhulgas olukordades, kus purjelaeval puudub tee õigus ja ei arvestata, et liikluseraldusskeemi otste läheduses peab olema eriti ettevaatlik.

Uue järelevalvekaatri Evatar kasutuselevõtmine sisevetel (asukohaga Tartus) on end igati õigustanud. Tegemist on uue Buster Cabin tüüpi kaatriga, kogupikkusega 6,92 meetrit ja 200 hj rippmootoriga. Sarnased kaatrid on järelevalve- ja päästetegevuses kasutusel paljudes liikmesmaades ja ka meil on see uus töövahend end igati heast küljest näidanud ning tõestanud valiku sobivust. Tartu veeliiklejatega kohtume juba sisevete hooaja avamisel Karlova sadamas 1. mail.

Veeliiklejad võiks järgmiseks hooajaks valmistumisel end talveperioodil teoreetiliselt täiendada ning soovitame juba aegsasti mõelda oma aluse ja selle varustuse korrastamisele.

Meremeeste dipl

Tekst: **RAUL TELL**, Foto: **ERAKOGU**

2018. aastal taotles hindamiskomisjonis kõrgemat kvalifikatsiooni edukalt 110 meremeest (keskmine teadmiste protsent 91,6), mis on ka rahvusvahelises mõistes hea, kus riigiti on eksamite läbimise tingimuseks vastav näitaja 80–85%.

Meremeeste diplomeerimise osakond väljastas 2018. aasta jooksul meresõidudiplomeid ja tunnistusi 350, reakoosseisu kutsetunnistusi 262, diplomite kinnituslehti 1368; ohutuselase põhikoolituse, turvaalase, tankerite, kiirlaeva laevajuhi ja kutsetunnistusi töötamiseks polaarvetes sõitval laeval 1849 korral, kinnituslehti välisriigi diplomitele 44, päästevahendite ja kiirvalvepaadi vanema tunnistusi 705 ja siseveelaeva laevajuhtide ning madruste tunnistusi 91 korral.

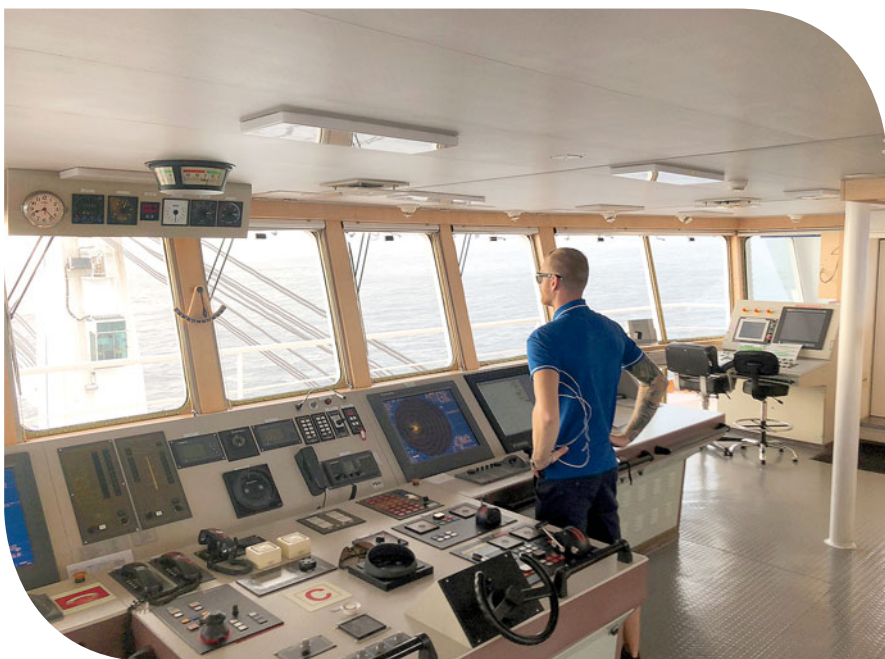
Lootsides taotles kutsetunnistusi 7 ja lootsitasõidu lubasid 28 laevajuhti.

2018. lõpu seisuga oli Veeteede Ameti registris kehtivate dokumentidega laevapere liikmeid 8582. 2018. aastal oli Veeteede Ameti juurdluspädevuses viis laevade-gaseotud laevaõnnetust: väikelaevaõnnetus



Õiduohutuse kokkuvõte

õimeerimise kokkuvõte



Käsmus, Runõ parema peamasina avari, parvlaeva Regula kokkupõrge kaiga Kuivastu sadamas, parvlaeva Wrangõ põhjapuude si-

senemisel Leppneeme sadamasse ja kaubalaeva Transforza madalale sõit.



Sadamate järelvalve

Tekst: KRISTJAN KAURLA, Foto: PEXELS

2018. aastal lisandus sadamaregistrisse neli uut sadamat: Mõlgi sadam, Ahoi kalasadam, Vahtrepa sadam ja tasulisi teenuseid osutav Suuru kalasadam. Praegu on sadamaregistris arvel 220 sadamat.

Kevadest sügiseni viibisid sadamate järelvalveinspektorid paljudes sadamates, kuid 50 viidi lisaks tavapärasele nõustamisele läbi ka veeliikluse ohutusala vastavuse hindamine. Aastatepikkune sadamapidajate nõustamine kannab vilja – varasemate aastatega võrreldes korraldati palju rohkem ülevaatusi, kuid keskmine puuduste arv on stabiilne. Anname endast parima, et selline trend jätkuks ka tulevikus. Lisaks eelnevale atesteeriti viiele sadamale uued sadamakaptenid.

Sügis-talvisel perioodil toimetasid osakonna järelvalveinspektorid peamiselt suuremates sadamates, korraldades turvalisuse alaseid vastavuse hindamisi ja nõustamist – kokku viibiti 33 sadamarajatises. Aastaga atesteerisime kolmele sadamarajatiselisele uued turvaülemad ja kooskõlastasime 19 sadamarajatiselisele uue turvaplaani või selle muudatuse.

Tuletame sadamapidajatele meelde, et sadamas toimetamisel tuleb hoida ajakohasena sadamaregistri andmed, mille alusel on võimalik kiirelt uuendada nii oma eesti- kui ka ingliskeelset eeskirja. Samuti on võimalik sadamaregistris sadama eeskiri alla laadida ja avaldada see ka sadama kodulehel või teadetetahvil.

Laevade järelvalve

Tekst: SANDER LINIKOJA, Foto: PEXELS

Veeteede Ameti inspektorid kontrollisid 2018. aastal Eesti riigilippu kandvaid laevu 233 korral, neist 229 olid tehnilised ülevaatused ja 4 pistelised kontrollid. Kokku tehti Eesti riigilippu kandvatele laevadele 162 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 71 kontrolli. Enim puudusi esines navigatsiooni valdkonnas ehk merekaartidel ja navigatsioonilistel väljaannetel olid uuendused tegemata või oli probleeme navigatsiooni-seadmetega.

Välissadamates (Paris MOU regioonis) kontrolliti Eesti riigilippu kandvaid laevu 31 korral, ühtki laeva kinni ei peetud. Kokku tehti 14 ettekirjutust ja ilma ettekirjutusteta läbiti kontroll 17 korral. Eesti on Paris MOU valges nimekirjas.

Eesti sadamaid küllastanud välisriigi lippu

kandvaid laevu kontrolliti 2018. a vastavalt direktiivile 2009/16 EÜ 206 korral. Kokku tehti välisriigi lippu kandvatele laevadele 181 ettekirjutust, ettekirjutusteta lõppes 128 kontrolli. Kõige rohkem märkusi oli seotud laevade tulekahju avastamise süsteemidega, isesulguvate tuletõkkeustega, päästevestidega ning naftaraamatute sissekannetega.

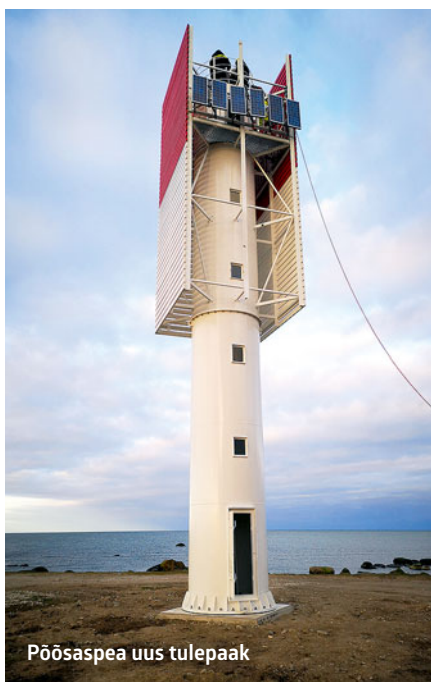
Kuigi sadamariigi kontrolli tehakse aasta läbi, on igal aastal kolm kuud fookuses ka mingi konkreetne teema. 2018. aasta 1. septembrist 30. novembrini keskenduti MARPOLi VI lisa* nõuetele vastavuse kontrollile. Nimelt, kõik laevad, mis külastasid vähemalt üht liikmesriigi sadamat, pidid ühel korral läbima selle konventsiooni nõuetele vastavuse kontrolli.

Eestis kontrollis Veeteede Amet 50 laeva vastavust MARPOLi VI lisa nõuetele, mittevastavusi esines 5 laeval.

* MARPOL 73/78 on rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon ning VI lisa keskendub just õhureostuse vältimisele. Selle eesmärk on aidata vältida ning kontrollida laevade tekitatavat õhusaastet, reguleerides muuhulgas jäätmeõletust laevadel, lämmastikoksiidi ja vääveloksiidi osakaalu heitgaasides.



Kaavi tuletorn



Pöösaspea uus tulepaak



Naissaare tuletorn

Suur tuletornide 2018. aasta kok

Tekst: **ANDRY RÜTKINEN**
 Fotod: **JANE NIIT, OLEG IVANOV, ERAKOGU**

Eestis on kokku 1515 (seisuga 20.01.2019) reglementeeritud navigatsioonimärki, mis jagunevad püsi- ja ujumärkideks. Püsimärgid jagunevad omakorda tuletornideks, tulepaakideks ja päevamärkideks. Veeteede Ameti hallata on 1176 navigatsioonimärki (145 püsimärki ja 1031 ujumärki), mille hulgas on kõik Eesti 41 töötavat tuletorni. Peale Peipsi järve ääres oleva Mehikoorma tuletorni paiknevad kõik Eesti tuletornid mere ääres.

MIDA TEHTI 2018. AASTAL?

- Aastal 1995 alustasime ühena esimestest maailmas tuletornide navigatsioonitulede üleviimist LED-laternatele ning eelmisel aastal jõudis projekt lõpule. Nüüd on kõigil tuletornidel ja ka teistel tulega püsi- ja ujumärkidel (peale Kõpu tuletorni) võetud kasutusele kõrgtehnoloogilised LED-laternad. LED-idel on palju eeliseid: erinevalt hõõglampidest ei pea neid pidevalt asendama, kuna LED-ide eluiga on ~100 000 töötundi ja tule tööks kulub mitu korda vähem energiat. LED-laternate tule süttimine-kustumine toimub kiiresti, sektorlaternatel on tule sektori üleminek väga täpne. Seega saime oluliselt töökindlama tehnoloogia palju väiksema energiakuluga. Viimasena aastal 2018 paigaldati LED-laternad Ristna, Viirelaiu ja Kihnu tuletorni.
- Veeteede Ametil on tavapäraselt kasutada tuletornide ja tulepaakide rekonstrueerimi-

seks 350 000–400 000 eurot aastas. Lisaks muudele väiksematele parandustöödele ehitati 2018. aastal uus Pöösaspea tulepaak, kuna vana märk oli amortiseerunud ja taastamiskõlbatu.

- Vabariigi Valitsuse otsusega eraldati 2018. aastal ametile riigieelarvest täiendavalt 1,5 miljonit eurot, et rekonstrueerida 5 tuletorni: Kihnu, Vilsandi, Ruhnu, Tallinna sihi alumine ja Narva-Jõesuu tuletorn. Selgus aga, et selle raha eest on võimalik taastada vaid Kihnu ja Vilsandi tuletorn ning tellida rekonstrueerimisprojektid Tallinna sihi alumisele ja Ruhnu tuletornile. Narva-Jõesuu tuletorni jaoks raha ei jätkunud. 2018. aastal tellisimegi rekonstrueerimisprojektid Tallinna sihi alumisele ja Ruhnu tuletornile ning 8. detsembril taasavasime värskest rekonstrueeritud Kihnu tuletorni.

- Koostöös MTÜ-ga Sõrve Tuletorn avasime küllastajatele Saaremaal asuva Sõrve tuletorni ja koos MTÜ-ga Suurupi Selts Suurupi sihi alumise (puidust) tuletorni, mis oli ühtlasi kümnes avatud tuletorn Eestis (amet on koostöös lepingupartneritega avanud veel Kõpu, Tahkuna, Ristna, Kihnu, Ruhnu, Vormsi, Pakri ja Suurupi ülemise tuletorni).

MILLISED ON PLAAID 2019. AASTAKS?

- Plaanime ehitada Saaremaal asuva Kaavi tuletorni uude kohta, sest vana tuletorn jäi metsa varju ja pole enam merelt nähtav.
- Hiljemalt detsembriks peaks lõppema Vilsandi tuletorni rekonstrueerimine.
- Kevadel avatakse küllastajatele Naissaare ja Osmussaare tuletorn.

- Moderniseerime Kõpu tuletorni navigatsioonitule süsteemi.
- Rekonstrueerime Hundipea sadama ning ehitame sadamakaile uue tulepaagi.

KAAVI TULETORNI EHITAMINE

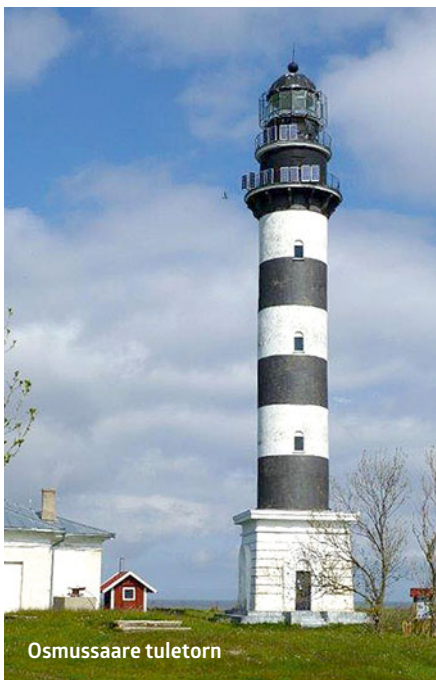
Kaavi tuletorn on abiks Liivi lahel navigeerimisel. Kaavi praegune tuletorn asub sissemaal ning ümbruses olevad puud (neid on palju ja nad asuvad erinevatel kinnistutel) on kasvanud torni kõrguseks, mis oluliselt takistab tuletorni ja lisaks torni tipus oleva navigatsioonitule nähtavust.

Kuna tuletorn on ka halvas ehituslikus seisukorras (ehitatud aastal 1954 ning viimati rekonstrueeritud 1994), siis ei tulnud kõne alla ka torni liigutamine uude kohta või selle kõrgemaks ehitamine. Seetõttu valisime Kaavi tuletorni uueks asukohaks endise sadamakai ja olemasoleva tuletorni sihi metsa ja rannajoone vahelise ala, et puude kasvamine ei piiraks tulevikus navigatsioonitule nähtavust merelt.

- Uue märgi kõrgus maapinnast: 16,1 m
- Tule kõrgus veepinnast: 16,8 m
- Tuletornis on kasutuses LED-ringlatern Sabik E8274.W, valgustugevusega 500 cd ja koguvõimsusega 4W
- Ringtule nähtavuskaugus pimedal ajal 6 M (meremiili).

VILSANDI TULETORNI REKONSTRUEERIMINE

1809. aastal ehitatud Vilsandi tuletorn tähistab saare ümbruses olevaid madalaid ning on orinetiiriks Saaremaa läänerrannikult mööduvatele laevadele. Tegemist on Saare-



Osmussaare tuletorn



Suuruplalumine tuletorn



Kõpu tuletorn

kuvõte ja 2019. aasta plaanid

maa ranniku läänepoolseima tuletorniga.

Märgi kõrgus maapinnast on 37 m; tule kõrgus veepinnast 40,2 m; maapinna kõrgus veekogu pinnast 6,2 m; nähtavuskaugus pimedal ajal 12 M; tule iseloom: FFI (3) WR 15 s; tule värv: punane ja valge.

Viimati tehti suuremaid remonttöid aastal 2009, mil remonditi tuleruum. Siiski on Vilsandi tuletorn väga halvas seisukorras. Tuletornil on nii sees kui väljas ulatuslikud niiskus- ja krohvikahjustused, tuletorni ümbritsev kivivöö on ära vajunud, trepikoja mitmed aknad on katki ja halvas seisukorras, sise-seintel kasvab rohevetikas, osa puittreppi on avariilises seisukorras. Seetõttu ongi sel aastal plaanis Vilsandi tuletorni täielik rekonstrueerimine nii seest kui väljast.

OSMUSSAARE TULETORNI AVAMINE KÜLASTAJATELE

Esimene tuletorn Osmussaarel valmis 1765. aastal. 1842. aastaks oli torn kaldajärsaku muurenemise tõttu muutunud varisemisohtlikuks ja lammutati. Praegune tuletorn on pärit aastast 1954 ning on orientiiriks Põhja-Eesti rannikul sõitvatele laevadele. 1998. aastal rekonstrueeriti tuletorn täielikult. 2018. aasta sügisel valitsuse istungil otsustati majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi etpanekul anda Osmussaare tuletorni kinnistu otsustuskorras tasu eest Lääne-Nigula valla kasutusse. Tuletorni haldajaks on Osmussaare Fond. Kinnistu kasutustasu on 10% piletimüügi aastasest käibest, kuid mitte vähem kui 750 eurot aastas. Tuletorn plaanitakse avada 1. juunil 2019. aastal.

- Märgi kõrgus maapinnast: 35,0 m
- Tule kõrgus veepinnast: 39,3 m
- Ringtule nähtavuskaugus pimedal ajal 11 M.

NAISSAARE TULETORNI AVAMINE KÜLASTAJATELE

1960. aastal ehitatud Naissaare tuletorn hoiatab Tallinna ümbritsevate madalate eest. Eelmise aasta juulis majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi välja antud käskkirja alusel anti Naissaare tuletorni kinnistu otsustuskorras tasu eest tähtajatult kasutamiseks MTÜ-le Naissaarlaste Kogukond.

Kinnistu kasutustasu on 10% piletimüügi aastasest käibest, kuid mitte vähem kui 1150 eurot aastas. Tuletorn plaanitakse avada 1. juunil 2019. aastal.

- Märgi kõrgus maapinnast: 45 m
- Tule kõrgus veepinnast: 47,8 m
- Tule nähtavuskaugus pimedal ajal 12 M.

HUNDIPEA SADAMA REKONSTRUEERIMINE NING SADAMAKAI UUS TULEPAAK

2018. aasta juunis alanud Hundipea sadama kai nr 8 ja 9 ning kõrval asuva lainemurdja rekonstrueerimistööd on kulgenud plaanipäraselt. Koos Hundipea sadama kaide ja lainemurdja rekonstrueerimisega ehitatakse ka uus sadamakai tulepaak. Vana oli pärit nõukogude ajast ja oli amortiseerunud. Uus tulepaak saab ka moderniseeritud keskkonnasäästliku LED-laterna.

Valminud on 80% tetrapoodidest, neist paigaldatud 26%; süvistatud on 90% sulundelementidest. Hetkel käib kai täitmine killus-

tikuga, lainemurdja aluse ehitamine ja kai ääretala armeerimine. Kõikide planeeritud tööde valmimise tähtaeg on 7. jaanuar 2020.

Ehitustööde riigihanke võitis ühispakumise koosseisus AS Merko Infra, AS Merko Ehitus Eesti ning OÜ Fort Ehitus. Lepingu hind on 7 140 598,50 eurot (ilma käibemaksuta).

Omanikujärelevalvet teeb Inseneribüroo Telora OÜ. Projekt rahastatakse 85% ulatuses Ühtekuuluvusfondi projektist „Hundiäpa sadama rekonstrueerimise II etapp“.

KÕPU TULETORNI NAVIGATSIOONITULE SÜSTEEMI MODERNISEERIMINE

Kõpu tuletorn on ainuke tuletorn Eestis, kus pole veel üle mindud LED-tehnoloogiale. 2019. aastal on plaanis moderniseerida Kõpu navigatsioonitule süsteem ja viia see üle LED-lahendusele. Hiidlased ja teised Kõpu tuletorni huvilised ei pea kartma – ka pärast moderniseerimist jääb alles Kõpu pöördlaterna tekitatav pöörlev valgusvihk, mis on selle, maailma vanuselt kolmanda järjepidevalt töötava tuletorni eripäraks.

Moderniseerimise käigus paigaldatakse spetsiaalne LED-lamp olemas-olevasse laternasse ja vana pöördlatern jääb endiselt kasutusse. Võimalike rikete korral võtavad töö automaatselt üle kaks reservlaternat.

Seega on 2019. aasta Veeteede Ameti jaoks märgiline, kuna juba 1995. aastal alustatud teekond (navigatsioonitulede üleviimine LED-tehnoloogiale) jõuab lõpule. Siiski ei saa öelda, et kõik on valmis ja tehtud, kuna LED-laternate keskmine kasutusaeg on 20 aastat ja vanimad laternad on töös aastast 1995.

Suure juubeli valguses – Keri tuletorn 300

Tekst: **PEEP RADA** ja **KALMER HALLIKO**, Põtod: **SIIM WEST, ERAKOGU, KAUPU KALDA**

Keri tuletornil on aastasade pikkune ajalugu. Saar paikneb maismaast eemal ning ühtepidi võimaldas selle nägemine vältida sõitu rannale liiga lähedal, mis hoidis kokku aega ja oli ohutum, ning teistpidi oli see ikkagi ohuks meresõitjatele.

Esimest korda märgitakse Keri saar merekaardile 1623. aastal. Hollandi kartograaf Willem Janszoon Blaeu annab välja meresõiduatlase „Zeespiegel“. Atlase osaks olevas lootsiraamatus on Keri kohta kirjas: „Väike paljas leetseljak, keskel meremärk“.

Blaeu kaardile kantud Keri ja Vaindloo meremärkide olemasolu kinnitasid oma kaartidel kõik järgnevad 17. sajandi kaardivalmistajad, kes detailsemaid Soome lahe kaarte välja andsid. Eestis on laiemalt tuntud näiteks rootslase Petter Gedda 1695. aasta kaart.

18. sajandi alguses tõusis aga järsult laevaliikluse intensiivsus Soome lahel. Põhjasõja tulemusena muutus Soome laht kümnekonna aasta jooksul Rootsi riigi tagahoovist Venemaa väravaks. Suur-

riigi värava juures on aga ikka tunglemist ning see vajab valvamist.

Madalatele sattumised ja isegi laevahukud polnud harvad.

PÖÖRDEPUNKT VENEMAA TULETORNINDUSE AJALOOS

1718. aasta suvel, juuli teisel poolel, viibis tsaar Peeter I paar nädalalt Tallinnas. Ta oli teel Ahvenamaale, kus toimusid parasjagu läbirääkimised Rootsiiga Põhjasõja lõpetamise küsimuses. 22. juulil kirjutas Peeter I pike-ma märgukirja sõjalaevastiku ülemale krahv Fjodor Apraksinile meresõiduohutuse teemal. Seda tsaari kirja peetakse pöördepunktiks Venemaa tuletorninduse ajaloos. Algas süstemaatiline tuletornide ehitamine. Esiteks teatab Peeter I, mida tuleb kohe teha ja seejärel – mida tuleb teha tulevikus.

Kirja alguses, klausliga „kohe“, annab Peeter I järgmise korralduse. Esiteks – ehitada Keri saarele ja Vaindloole kivitulbad kõrgusega 30–50 jalga (kuni 15 m) ning küljepikkusega 15–20 jalga (kuni 6 m). Lisatud on, et kuni kivitulbad valmivad, tuleb postide otsa panna tõrvavaadid (põletamiseks).

Kirja teises osas, klausliga „edaspidi“ on nüüd see lõik, mida armastatakse tsiteerida: „Sügisöödel tuleb hoida märgutuld Keril, Vaindloom, Suursaarel, Gorivaldail ja Kotlini



Keri tuletorn praegu



Keri aastal 1937



Keri aastal 1960

saare maasääre otsas. Kohad tuleb valmis seada, kuid tuled põlegu ainult siis, kui meie laevad mööduvad – mitte kogu aeg. Annab Jumal meile aga rahulepingu, võib läbi rääkida ka teiste riikide kaupmeestega, kui maksma soostuvad”.

1719. a suve alguses liikus kogu Venemaa laevastik Soome lahest välja ning ründas juulikuus Rootsi rannikut Stockholmi piirkonnas. Septembris tuli Vene laevastik tagasi Soome lahele, et liikuda edasi talvekorteritesse Viiburis ja Kroonlinnas. Ööd olid juba pimedad ning tee näitamiseks käskis Peeter I süüdata piki Soome lahte ajutised majakad. Kuigi kirjas kohanimed ei mainita, on dokument kaudselt tõendiks, et 1719. aasta sügisel põlesid märgutuled ka Keril ja Vaindlool.

Tuletorni ehitamine Keri saarele kerkis päevakorda pärast Põhjasõja lõppu. Keri saar kuulus nüüd ametlikult Venemaale.

Kuna tuletorne oli vaja kohe, siis sündis ajutine kompromiss. Soome lahe esimesed tuletornid ehitati puidust ning valgusallikana hakati kasutama küünalde ja õlilampidega suuri laternaid.

PUIDUST TULETORN E HITATI KERI SAARELE AASTAL 1723

Kotlini tuletorniga tõenäoliselt küllaltki sarnane puidust tuletorn ehitati Keri saarele 1723. aasta suvel. Tsaari korraldus ja joonised saabusid Peterburist 12. juulil. Ehituse läbiviijaks määrati insener-major Kulong (Кулонгъ).

23. augustil 1723. a raporteerib Tallinna ülemkomandant kindralmajor van Delden mereväe juhatajale krahv Apraksinile, et torn on vastavalt saadud ettekirjutusele valmis ehitatud, kuid see, et saarele keegi värsket tuletorni valvama ei jäänud, teeb ülemkoman-

dandile natuke muret.

Admiraliteedi vastus van Deldeni kirjale saabus alles 1724. aasta kevadel ning sisaldas korraldust näidata Keri saarel valgust alates 1. augustist, kuni sõjalaevastik on Tallinnast Kroonlinna ära läinud ja sealt tagasi tulnud.

KERI TULETORNI KOLM SÜNNIPÄEVA

Niisiis on Keri tuletornil kolm sünnipäeva ja kõik augustikuus. Augustis 1719 anti Keri saarelt esmakordselt navigatsiooni tarbeks regulaarselt valgussignale. Augustis 1723 valmis Keri tuletorn esialgsel kujul. 1. augustil 1724 hakkas Keri tuletorn tööle tuletornina. Seda viimast küll mitte aasta ringi, vaid kahe pikema pausiga – südatalvel ning suve alguses, valgete ööde aegu.



Aastatel 1725–1740 toimus pikk ametkondlik diskussioon ja kirj vahetus Kerile kivitorni ehitamise küsimuses. Muuhulgas otsiti ehituskivi leiukohti Keri lähedalt, näiteks Prangli saarelt. Pärast Peeter I surma oli

muutunud ka tuletornide suhtes aetav poliitika. Merenduse käekäik ei olnud enam tähtis riiklik teema. Finantseerimist vähendati oluliselt.

26. septembril 1740 toimus oluline sündmus, Lüübeki–Peterburi postilaev, 6 kahuriga Novõi Kurjer, sõitis rasketes oludes täie hooga Keri kagusääre kividele. Kuna vesi ei olnud sügav, pääsesid kõik pardal olnud inimesed jalgsi Keri saare, kus nad leidsid peavarju tuletornivahtide juures. Ohvreid ei olnud. Laeva seevastu päästa ei õnnestunud. See purunes täielikult. Juhtumi kohta algatati juurdlus, kuid kaptenil süüd ei leitud.

Rootsi-Vene sõda algas augustis 1741 ja vaenlane oli ootamatult otse Keri nähtavusulatuses. Peterburist tuli korraldus tuletorn demonteerida ja põlema süüdata ning varustus ja meeskond evakueerida. Torn küll demonteeriti, kuid selle jäänuste põletamisega aega viitma ei hakatud. Varustus ja tuletornimeeskond toodi kiiresti Tallinnasse. Ootamatult alanud sõda lõppes juunis 1743 Venemaa võiduga. Tallinnast toodi varustus ja meeskond tagasi. Torn pandi kokku ning see hakkas sügisest jälle tööle.

Aastal 1757 ilmunud lootsiraamatus on Keri esimese tuletorni kõrguseks 106 jalga ehk 32 m. Valgusallikaks on märgitud „piisava suurusega latern”.

1759. aastal osutus 36 aastat kasutuses olnud konstruktsioon täiesti pehkinuks. Uus torn ehitati samuti puidust, kuid selgelt teistsuguse konstruktsiooniga. Täpsemalt on seda kirjeldatud 1792. aasta dokumentides. Torn on nüüd 17 sülda ehk 36 m kõrge. Torni läbimõõduks on 5 sülda ehk 10,6 m. Lihtsalt laterna asemel on selles tornis kasutusel juba kinnine laternaruum kõrgusega 12 jalga ehk 3,6 m. Valgusallikana märgitakse jätkuvalt küünlaid ja õlilampe. Kuid 1800. aastal lük-

Alates
uus k

Tekst: OLAVI HEINLO

kas tugev torm torni ümber. Kolmas torn o-
stustati ehitada juba kivist. Projekt telliti e-
kalt Katariina II aegselts õuearhitektilt
Charles Cameronilt, kes seni oli ehitanud
mitmed Tsarskoe Selo paleede väljapaista-
vad osad. Cameroni kui klassitsismi viljele-
va arhitekti fantaasialennuga ongi seotud
kaasajal Keri tuletorni külastavate turistide
pidevalt korduv küsimus – miks siia torni
selline „mõisa trepp” on ehitatud? Kui oled
kogu oma elu ehitanud kauneid paleesid,
siis ei pruugi argine trepp sulle mõttesegi
tulla.

**KIVIST TULETORNI EHITUS EDENES
VAEVALISELT**

Kaks aastat hiljem, 1802, saabus ehitust
üle vaatama värskest Tuletornide Järeleval-
veameti etteotsa määratud II järgu kapten
Leonti Spafarjev. Selgus, et tuletornist oli
valmis umbes pool. Meremehed olid aga
Keri märgutule pika puudumise pärast juba
niigi väga pahased. Spafarjev andis korral-
duse tellida Cameronilt uus projekt – Keri
torni lõpetamine puitkonstruktsioonina –
sellisena, et sinna saaks paigutada katoptri-
lise valgusseadme.

Katoptriline valgusseade ehitati Peterbur-
is välismaiste analoogide eeskujul ning see
kujutas endast suurt, 16 õlilambiga lühtrit,
kus iga õlilambi taha oli paigutatud kumer
valgust peegeldav vaskkausike.

1803. aasta novembriks sai Keri uus tule-
torn lõpuks valmis. See kujutas endast 15 m
kõrgust lubjakivimüüritisest tüvikoonust,
mille peal paiknes kaheksatahuline puidust
tüvipüramiid. Laternaruum oli 12-kandili-
ne. Tuli asus merepinnast 32 m kõrgusel.

Tänapäevase kuju sai Keri tuletorn 1858.
aastal, kui moodsa Fresneli läätse jaoks val-
mistati Peterburis kitsas terastorn ning see

veeti Keri saarele. Et Fresneli lääts on oluli-
selt kompaktsem kui katoptriline seade, siis
sai ka uus torniosa ainult nii kitsas kui para-
jasti oli tarvis ning torn võttis unikaalse ku-
ju, mis meenutab karahvini.

Fresneli lääts, laterna alus ja tõenäoliselt
ka laternaruum valmistati Pariisis Henry
Lepaute (1800–1885) tehases. Praegu on va-
na, sõja ajal hävinud läätse asemel väiksem,
nõukogudeaegne Fresneli lääts, mille peal
on omakorda LED valgusallikas, mis töötab
iga päev.

Lühikest aega (1906–1912) töötas Keri tu-
letorn ka kohaliku, saarelt leitud gaasiga.
Kuid peale gaasikaevu kokkuvarisemist
mindi uuesti petrooleumi peale tagasi.

Ka kivist torn pragunes. 1937. aastal ehi-
tati arhitekt Armas Luige juhtimisel tornile
ümber raudbetoonvitsad.

Mõneks ajaks vitsad küll peatasid pragu-
nemise, kuid 1980. a lõpuks oli torni seisuk-
ord taas katastroofiline laienenud pragu-
de ja uute varingute tõttu. 1989. aastal
eemaldati betoonvitsad ning sellega kah-
juks remont lõppeski ning vitsteta jäänud
põhjaki varises 1990. aastal täielikult al-
la. 1996. aastal stabiliseeriti torni seisundit
ning paigaldati õhukesed metallvitsad.

Praegu on torn jälle väga halvas seisus.
Märgata on kiviklibu vajumist ning lääne-
seina välimise kihi irdumist koos varingu-
tega. Kuigi alates 2017. aastast on tuletorn
külastajatele suletud, siis Keri saar ootab
külalisi kogu navigatsioonihooaja vältel,
mis annab võimaluse tuletorni ilu eemalt
nautida.

Täispikk Keri tuletorni lugu avaldatakse
Keri Seltsi kodulehel (<http://www.keri.ee/>) ja Veeteede Ameti kodulehel (<https://veeteedeamet.ee/et>).

1. jaanuaril 2018 läks Eesti üle Euroopa
ühtsele kõrgussüsteemile, milleks on Eu-
roopa vertikaalne referentsüsteem (EVRS).
Seni kasutusel olnud kõrgussüsteem BK77
(Balti normaalkõrgussüsteem 1977, mille
aluseks on Kroonlinna null) läks ajalukku.
Eestis tähistatakse EVRS-i kõrgusi lühendi-
ga EH2000, kus EH tähendab Estonian
Heights ja 2000 Fennoskandia maapinna-
tõusu aastal 2000.

Läänemere riigid on kokku leppinud,
et uue Läänemere navigatsioonikaartide
kaardinulli nimi on Baltic Sea Chart Datum
2000 (BSCD2000), seega navigatsioonika-
ardid ning -teatmikud, kus sügavused ja
kõrgused on näidatud EH2000 järgi, tähis-
tab Veeteede Amet viitega Baltic Sea Chart
Datum 2000^{EH2000}.

MIKS ÜLEMINEK?

Uuele kõrgussüsteemile ülemineku kor-
ral on Euroopa Liitu kuuluvate Läänemere-
äärsete riikide navigatsioonikaardid ning
sadamate ja laevateede andmed ühtses
kõrgussüsteemis.

Veeliiklejal kaob vajadus teha arvutusi
ühest kõrgussüsteemist teise, kui külastata-
vad riigid kasutavad navigatsiooniteabes
erinevaid kõrgussüsteeme. Samuti kaob
vajadus eri riikide kõrgussüsteemide erisu-
se arvestamiseks navigatsioonis, näiteks
veesõidukite liiklemisel eri riikide sadama-
te vahel.

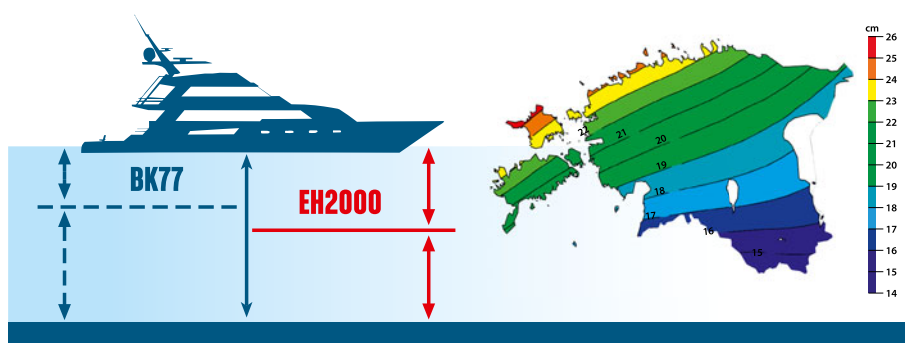
Ühtne kõrgussüsteem lihtsustab ka rah-
vusvaheliste projektide korraldamist.

MIS MUUTUS?

Üleminek tõi kaasa sügavusandmete
muudatused järgmistes Veeteede Ameti
andmekogudes: hüdrograafia infosüsteem-
is HIS, navigatsioonimärkide andmeko-
gus NMA ja sadamaregistris.

Samuti on alanud kogu Veeteede Ameti
navigatsiooniteabe üle viimine uuele kõr-
gussüsteemile. Sügavusinfot sisaldav navi-
gatsiooniteave on navigatsioonikaardid ja
lootsiraamat.

2018. aasta 1. jaanuarist on Eestis kasutusel kõrgussüsteem EH2000



Kuna EH2000 nulltase on allpool BK77 nulltasel, siis muutuvad kogu Eesti ulatuses veekogudes sügavusnumbrid väiksemaks ja maapinna kõrgusnumbrid suuremaks.

Navigatsioonikaartidel kujutatud sügavusnumbrid muutuvad rannikulähedastes vetes sõltuvalt piirkonnast 14–26 cm väiksemaks ning samasügavusjooned paiknevad selle võrra ümber ohutumas suunas. Rannikust kaugemal sügavamates vetes võivad sügavusnumbrid muutuda kuni 33 cm väiksemaks.

MILLAL MUUTUS?

Veeteede Ameti andmekogud viidi üle uuele kõrgussüsteemile 3-kuuse üleminekuajaperioodi (1. jaanuar kuni 31. märts 2018) jooksul. Navigatsioonikaartide üleviimine uuele kõrgussüsteemile võtab aega aastaid, kuna tegemist on suuremahulise ning aeganõudva tööga. Selle aja jooksul on paralleelselt kasutusel kahes kõrgussüsteemis navigatsioonikaardid.

Mõlemas kõrgussüsteemis navigatsioonikaardid on sobilikud navigeerimiseks. Navigeerimisel tuleb vaid jälgida, millises kõrgussüsteemis kasutatav navigatsioonikaart või teatmik sügavusi kujutab.

Navigatsiooniteabes, mis sisaldab sügavusinfot, on alati viide kasutusel oleva kõrgussüsteemi kohta.

Navigatsioonikaartide koostamist EH2000 kõrgussüsteemis alustati elektrooniliste sildumis- ja sadamakaartide koostamisega, mille põhjal valmivad vastavad paberkaar-

did. Alustati suurematest kaubasadamatest Soome lahel. Uuele kõrgussüsteemile on juba üle viidud Pakri lahe, Sillamäe, Kunda, Sviby, Heltermaa, Rohuküla, Kõiguste, Miiduranna ja Pirita sadamate elektroonilised kaardid. Samuti on uues kõrgussüsteemis koostatud 4 Emajõe elektroonilist kaarti.

Kuna kõikide navigatsioonikaartide üleviimine uuele kõrgussüsteemile võtab aastaid, on seni paralleelselt kasutusel kahes kõrgussüsteemis kaardid.

Paberkaartidest on uues kõrgussüsteemis trükitud järgmised kaardid: 811 Kunda sadam, 827 Pakri laht, 956 Heltermaa sadam, 805 Sillamäe sadam, 929 Miiduranna sadam – Pirita sadam, 950 Rohuküla sadam.

2019. aastal jätkab Veeteede Ameti kartograafiaosakond Soome lahe ning Väinamere sadama- ning sildumiskaartide koostamisega.

MIS MUUTUS SADAMA JAOKS?

Sadamad peavad üle vaatama kõik oma infokandjad, milles on kajastatud sügavusandmeid (nt koduleht koos seal olevate jooniste, mõõdistuste ja plaanidega, sadama eeskirjad jms) ning veenduma, et hiljemalt üleminekuajaperioodi lõpuks oleks sügavusandmete juures kirjas, millises kõrgussüsteemis on sügavused näidatud.

Seal kus võimalik, soovitame sadamatel kajastada sügavusandmeid paralleelselt kahes kõrgussüsteemis, et meresõitjad jõuaks uue süsteemiga harjuda.

Kõrgussüsteem tuleb tähistada märkega BK77 või EH2000.

Muudatus on tehtud ka sadamaregistris, kus näidatakse sügavusandmeid paralleelselt kahes kõrgussüsteemis. Veeteede Amet algatas üleminekuajaperioodil kõigi registrisse kantud sadamate andmete muutmise ja tekitab registrisse kantud sügavused EH2000 süsteemi.

MIS MUUTUS VEELIikleja JAOKS?

Veeliikleja jaoks ei muutunud navigeerimisel midagi. Jälgida tuleb seda, millises süsteemis on kasutatavad sügavusandmed.

Vett on ikka meres sama palju kui seni. Tuleb aga meeles pidada, et navigatsioonikaartidel näidatud sügavusnumbrid on sügavused kehtiva kõrgussüsteemi nulltasemest. Navigeerimisel tuleb seega lähtuda kaardil näidatud sügavusnumbritest ja kõrgussüsteemist ning hetke veetasemest selles kõrgussüsteemis.

Infot veetaseme kohta saab sadamatest ning Ilmateenistuse kodulehelt www.ilmateenistus.ee.

Sügavuste ümber arutamiseks BK77 kõrgussüsteemist EH2000 kõrgussüsteemi võib kasutada Maa-ameti üleminekumudeli kalkulaatorit <http://www.maaamet.ee/rr/ymudel/>.

Tabel sadamapidajatele, kus on arvutused sadamate kõrgväärtuste muutuse kohta, asub Veeteede Ameti kodulehel rubriigis „Uus kõrgussüsteem EH2000“ www.veeteedeamet.ee/amsterdami-null.

Meremeeste AMETINIMETUSED (2)

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

MEHED TEKIL

Kõvima sõnaga mees tekil on **pootsman**. Ajalookirjetest on teada vanainglise *batsweigen* ja keskinglise *bootswein* (paat+poiss). Mandrile jõudis paadipoiss ja tüvi *bat-/bot-*hiljem paadimehena – *bootsmann*. Seejärel võeti mõiste üle skandinaavlaste (*båtsmann*), soomlaste (*puosmanni/puosu*), eestlaste (*pootsman*) ja venelastegi (*бoу-ман*) asualadel. Romaani rahvad läksid kapteni (*maestro*) tingliku vastandamise teed: hispaania ja portugali *contramaestre*, prantsuse *contremaitre*. Itaallased kutsusid pootsmani *nostromo* (*nostro uomo*) – meie mees, viimasest on pärit kreeklaste *λοστρόμος*.

Nagu kaptenil, on abi (*maat*) ka pootsmanil – hollandlastel *bootsmansmaat*, inglistel *boatswain's mate*, prantslastel *aide-contre-maitre*. NSVL-i ajast mäletame hollandikeelset *schippersmaat* tõlgitud venekeelset *нодухунеп* (algul: *noduuxunep*), mis võeti üle ka allutatud keeltesse – leedu *paškipėris*, läti *škipera palīgs*, ukraina *нідухунеп*. Eesti keeles on vasteks *kipriabi* või *abikipper*. Ni-

metus ise viitab väiksema laeva kapteni ehk kipri abile tekil. Suuremal laeval on ta juba *pootsmani abi*, aitab pootsmani taglase-, värvimis- ja muudel laevatöodel, on ka varustuse laohoidja. Ladu võõris/pakis on venekeeli *подшукперская*.



Ka põhiline tekimees **madrus** esineb germaani, balti-slaavi ja soome-ugri keeltes samatavalisena: *matroos/matros/Matrose, matrozis/matrosas/матрос, madrus/matruusi*.

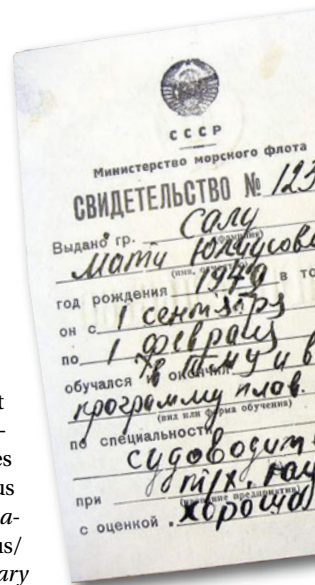
Romaani keeled on lähtunud tüvest *marin-* – meri: *marinaio/mariner/marinheiro*, poolakatel esineb *marynarz*. Vaid prantslastel on *matelot*. Ladinakeelne *nauta* on sama mis kreeka *ναύτης* ehk tuleb juba laevast: kreeka *ναύς* (siit tüvi *nav-*). Inglise keeles valitseb meremees – *seaman*, ning liigitus *able-bodied (AB) seaman* – vanemmadrus/täismadrus ja *ordinary seaman (OS)* – lihtmadrus on üldtunnustatud.

Keeliti on vastepaarid: hollandi *volmatroos*:*lichtmatroos*, saksa *Vollmatrose*:*Leichtmatrose*, norra *dyktig matros* (võimekas madrus):*lettmatros*, läti *vecākais matrozis*:*jau-nākais matrozis*, soome *ylimatuusi*:*puolimatuusi* (poolmadrus). Vene keeles on *старший матрос* ja *матрос 1-ого* ja *2-ого класса*.

Mõiste *madrus* päritolu pole ainuselge. 15. sajandi vanahollandi keelest on teada *maatgenoot* ja vanasaksa keelest *Maatgenosse*, tähendasid need kaaslast söögilauas (*maat* – toit/liha), laeval siis ruhv. Oletatakse ka, et *mattennoot/matenoot* võis tähendada koi-kaaslast (*matte* – koi), ruumipuudusel magati samas kois vahiti vaheldumisi. Sõnakuju *matroos/matros* on kirjas teada aastast 1584.

Veel eelmise sajandi algupoolel alustasid noored oma meremeheteed **laevapoisina**, et tundma õppida laeva ning selle elukorraldust. Tema tegemisi on kokkuvõtlikult kirjeldanud Jüri Parijõgi raamatus „Laevapoiisipäevil“ (1927): valmistas meeskonnale süüa, viis kaptenile ja tüürimehele toidu kajutisse, hoidis korras kajutid ja laevateki, oli käealuseks kõikidele laevameestele, kus vaja.

Küllap juba meresõidu algpäevil saadi laevapoiis vajalikkusest aru. Tõid oli palju ja eri-



Tallinna Merekooli kursandid Vegal 1968. a



Tallinna Merekooli kursandid 1970. a

Форма № В-42

На основании результатов испытаний
решением квалификационной комиссии
от 2 июля 1969 г.
протокол № 45
гр. Солу М. Ю.
присвоена специальность
Матрос 1 класса
(название специальности, звания, класса)

Начальник М. Ю.
Директор Муравь

1 Председатель
квалификационной комиссии
г. 6. февраля 1970
г. Шолин

Тип: «Морск», Одесса, Ленинград, 20, 3464, 1-4-62-2000



Jaapani kadetid õppelaeval Nippon-Maru 2015. a

nevid, ka ei tahtnud tõelised merekarud teha lihtsamaid „naistetöid“. Algul võeti laeva üks, laevade suurenedes juba mitu laevapoissi. Ka hakati laevapoisse koolitama. 1704. a avati Pjotr I käsul Kroonlinnas (Кронштадт) jungade kool. 1720. a Mereseaduses (Уставъ Морской) nähti ette ka ametid tekipoiss (декъюнга) ja kajuti-poiss (каютъюнга). Tekipoisid töötasid tekil, kajuti-poisid teenindasid ohvitseri. Sakslastel oli välja töötatud isegi kindel arenguregel: aasta laevapoiss – *Schiffsjunge/Moses*, seejärel aasta junga – *Jungmann* ja aasta nooremadrus – *Leichtmatrose*.

Laevapoiss on levinud paljudes läänepoolsetes merekeeltes: saksa *Schiffsjunge*, hollandi *scheepsjongen*, rootsi *skeppspojke/skeppsgosse*, taani *skibsdreng*, inglise *ship's boy*, poola *chłopiec okrętowy*, kreeka *ναυτόπαις*, läti *kuģapuika*, soome *laivapoi-ka*. Tekipoiss on sakslastel *Decksjunge*, hollandlastel *deckjongen*, norralastel *dekksgutt*, inglastel *deckhand*. Eesti merekirjanduseski on kasutatud mõisteid **teki-poirs** ja **junga**.

Rohkem on põhisõnana läbi löönud lühem kõnekeelne poiss tüvega *jung-*: *junga/jonge/jungman(n)/jungmand*, keskhollandi *jonge* on kirjas teada aastast 1300. Keeleliselt on junga indoeuroopa sõna, ulatudes tagasi ladina (*juvenis* – noor) ja isegi sanskriti keelde (*jauvan-/juvan-*).

Omapärane on aga laevapoisi vaste romaani keeltes: *mousse/mozo/mozzo/moço/*. Sealt on sakslaste suhu jõudnud *Moses*. Keeleliselt on *Mose*se aluseks ladina *mustus* – noor/värske/uus, tähenduslikult tõlgendatakse teda kui Moosest, kes Niiluse kõrkjates imikuna rookorvis ellu jäi ning pärast iisraellaste juhiks tõusis, ehk: *ka laevapoisist võib kapten saada*.

Karmid nõuded ohutuse, koolituse ja eapiirangute vallas on arenenud riikides laevapoisiameti peaaegu välja suretanud. Laevapoisse/jungasid võib kohata veel õpelaevadel ja mitteametlikult väikestel ranna- ja lõbusõidulaevadel.

NSVL-i merekoolis kutsuti õppeaastaid kursusteks, õppijat kursandiks: eestlastel oli *kursant*, lätlastel *kursants*, leedulastel *kursantas*. 1920...1930ndate nimetus **kadett** taastati Eestis 1990ndatel. Kadett on levinuim nimetus õppija kohta ka Euroopa sõja- ja merekoolides: *kadetti/kadet/kadets/kadetas/cadet/cadete/cadetto/kadēm*. Lätlastel on *audzēknis*, kreeklastel *δόκιμος*.

Tuleb kadett ladina *caput* (pea) rahvaladina ühest vormist *capitettum* – peake. Provence'i kaudu jõudis sõna 15. sajandil *capdet* kujul Gaskooniasse/Cascogne'i. Sealsed aadlikud ei jaganud vara mitme lapse vahel, selle päris soost sõltumata esmasündinu. Seetõttu saadeti nooremad pojad väeüksuse peamehe ehk kaptenina kuningat teenima. Teenides olid nad kui ohvitserikandi-

daadid, sõjakooliharidust neilt eelnevalt ei nõutud.

Meile on gaskoonlaste minek Louis'de teenistusse tuttav Alexandre Dumas' teosest „Kolm musketäri“. Vabas tõlgenduses võivad ka mereakadeemia kadetid lugeda end keelelisteks sugulasteks musketäride kapteni d'Artagnani ja tema relvavendadega.

Prantsuse keeles tähendab *cadet* [kad'ee] nooremat poega, sõjakooli õpilase tähenduses kinnistus *cadet* 1775. aastast.

MEHED-NAISED MESSIS

Meremehed on sageli suure valikuga toidulauast pikalt eemal, mistõttu tähtsat osa meeste elus mängib **kokk**. On kokki rohkem, juhatab kambüüsitöid peakokk/šeff.

Euroopa läänekeeltes valitseb tüvi *kok*: taani/hollandi/poola *kok*, norra *kokk*, rootsi *kock*, soome *kokki*, inglise *cook*, itaalia *cuoco*, hispaania *cocinero*, portugali *cozinheiro*, saksa *Koch*. Kreeklastel on *μάγειρος*, islandlastel *matsveinn*, lätlastel *pavārs*, leedulastel *virējas*. Ka venelastel on oma *повар*, kuid laevakokk samuti *кок*. Peakokk saab tavaliselt eesliite šeff- või pea-/ülem-: *уеф-повар/chef-kok/sjefkokk/cozinheiro chefe/cocinero jefe/yfirmatsveinn/šefpavārs/архимагайерос*.

Kokk ise on pärit lihtladina *cocus*'est, ametlik vaste on *coquus*. Keelemeeste arvates on ladina *coq-* häälikuvahelduse tõttu suguluses indoeuroopa tüvega *pek-*: sanskriti *patš-* ja kreeka keeles *πεττ-/πεσσ-*, idanaabrilt teame sõnu *печь* – küpsetama ja *печарь* – pagar.

Juba kirjaeelsel ajal tuli vara ja valduse hooldamiseks teenistusse võtta haldureid. Vana-Roomas oli tähtis ametnik *maior domus* (ülem+maja), mis majordoomuse ehk majavalitseja või majandusülemana levis ka põhja ja läände. Teine omakeelne amet tekkis keskajal Saksamaal – *Hofmeister* (koda+ülem), see levis põhiliselt germaani-keeltesse naabermaades. Tema hooliks oli ka varustamine, majandamine ja toitlustamine.

Eestis tõlgiti ta raamatutes hoovimeistriks, mis aga keeles ei juurdunud. Küll kasutati mõisavalitsejat, ka lätlastel oli *muižkungs*.

Laevadel on eluõiguse võitnud pika ajalooga teenindajanimetus – **stjuardess/stjuard/**. Sama tüvi on levinud üle Euroopa: *steward/steward/stjuarts/stjuard/stuertti/stiühhard/cmoadpð*. Soomlased kasutavad lisaks sobivaid rahvalikke vasteid: *salonkiville, messikalle ja messityttö*.

Pärit on *steward* inglise keelest. 11. sajandist on teada vanainglise *sti(g)weard* (laut+talitaja). Kuna laudas peeti sigu, lambaid ja kitsi, siis on tublist seatalitajast 1000 aastaga saanud tubli teenindaja uhketel reisilaevadel – stjuard. Ehk: amet ei riku meest!

1. MSC.1/Circ.797/Rev.32 (10.12.2018) - Training and watchkeeping (List of competent persons maintained by the Secretary-General pursuant to section A-1/7 of the seafarers' training, certification and watchkeeping (STCW) Code);
2. MSC.1/Circ.1163/Rev.11 (14.12.2018) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Parties to the international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that full and complete effect is given to the relevant provisions of the convention);
3. MSC.1/Circ.1164/Rev.20 (16.01.2019) - international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW), 1978, as amended (Promulgation of information related to reports of independent evaluation submitted by Parties to the 1978 STCW Convention, as amended, confirmed by the Maritime Safety Committee to have communicated information which demonstrates that parties are giving full and complete effect to the relevant provisions of the convention);
4. MSC.1/Circ.1430/Rev.1 (7.12.2018) - Revised guidelines for the design and approval of fixed water-based fire-fighting systems for RO-RO spaces and special category spaces;
5. MSC.1/Circ.1582/Rev.1 MSC.1/Circ.1582/Rev.1 (7.12.2018) - Revised unified interpretations of chapter 15 of the FSS code;
6. MSC.1/Circ.1597 (7.12.2018) - Unified interpretation of paragraph 4.4.8.1 of the LSA code;
7. MSC.1/Circ.1598 (24.01.2019) - Guidelines on fatigue;
8. MSC.1/Circ.1599 (10.01.2019) - Interim guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service;

Ametisse saabunud IMO RINGKIRJAD

- 9.** MSC.1/Circ.1600 (10.01.2019) - Interim guidance for conducting the refined MHB (CR) corrosivity test;
- 10.** MSC.1/Circ.1601 (8.12.2018) - Revised industry counter piracy guidance;
- 11.** MSC-MEPC.2/Circ.15/Rev.1 (10.01.2019) - Revised guidelines for the development, review and validation of model courses;
- 12.** AFS.1/Circ.74 (30.11.2018) - International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Turkey);
- 13.** AFS.1/Circ.75 (8.01.2019) - International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships, 2001 (Accession by Portugal);
- 14.** BUNKERS.1/Circ.84 (14.01.2019) - International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, 2001 (Extension by the Kingdom of Denmark to the Faroes);
- 15.** BWB.1/Circ.60 (07.12.2018) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (Accession by China and extension to the Macao Special Administrative Region);
- 16.** BWB.2/Circ.34/Rev.7 (9.01.2019) - International convention for the control and management of ships' ballast water and sediments, 2004 (List of ballast water management systems that make use of active substances which received basic and final approval);
- 17.** CLC.4/Circ.37 (9.01.2019) - International convention on civil liability for oil pollution damage, 1969 (Denunciation by Jordan);
- 18.** COLREG.2/Circ.73 (30.01.2019) - traffic separation schemes and associated routing measures "In Norra Kvarken" — temporary suspension (Communication by the government of Sweden);
- 19.** CT/AGR2012.1/Circ.11 (7.02.2019) - Cape town agreement of 2012 on the implementation of the provisions of the Torremolinos protocol of 1993 relating to the Torremolinos international convention for the safety of fishing vessels, 1977 (Accession by Spain);
- 20.** LC-LP.1/Circ.87 (1.02.2019) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972 and its 1996 protocol (Joint work programme 2019-2021);
- 21.** LC-LP.1/Circ.88 (4.02.2019) - Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter, 1972, and its 1996 protocol (Invitation to provide information on fibre-reinforced plastic vessels dumped or placed in the marine environment, including best management practices and alternatives to disposal at sea);
- 22.** LC-LP.2/Circ.8 (15.11.2018) - 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 Norway);
- 23.** LL.10/Circ.76 (5.12.2018) - Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Ukraine);
- 24.** LL.10/Circ.77 (15.01.2019) - Protocol of 1988 relating to the international convention on load lines, 1966 (Accession by Qatar);
- 25.** LLMC.3/Circ.53 (14.01.2019) - Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (Extension by the Kingdom of Denmark to the Faroes);
- 26.** MEPC.1/Circ.855/Rev.2 (14.01.2019) - 2014 guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI), as amended (resolution MEPC.254(67), as amended by resolution MEPC.261(68) and resolution MEPC.309(73));
- 27.** PAL.1/Circ.45 (16.01.2019) - Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Denunciation by the Russian Federation);
- 28.** PAL.1/Circ.46 (25.01.2019) - Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Accession by Saudi Arabia);
- 29.** PAL.2/Circ.28 (16.01.2019) - Protocol of 1976 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Denunciation by the Russian Federation);
- 30.** PAL.2/Circ.29 (25.01.2019) - Protocol of 1976 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Accession by Saudi Arabia);
- 31.** PAL.4/Circ.31 (16.01.2019) - Protocol of 2002 to the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974 (Accession by the Russian Federation);
- 32.** PMP.1/Circ.218 (18.01.2019) - International convention for the prevention of pollution from ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto optional ANNEX IV (Acceptance by Iceland);
- 33.** PSLS.6/Circ.80 (29.11.2018) - Protocol of 1988 relating to the international convention for the safety of life at sea, 1974, as amended (Accession by Togo);
- 34.** SAR.1/Circ.100 (7.01.2019) - International convention on maritime search and rescue, 1979 (Accession by Costa Rica);
- 35.** STCW F.1/Circ.21 (3.01.2019) - International convention on standards of training, certification and watchkeeping for fishing vessel personnel, 1995 (Accession by the Netherlands).

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



Jaan Lutt

25. november 1945 – 13. detsember 2018

Jaan Lutt sündis 25. novembril 1945. aastal Rimmu vallas Viljandimaal. Kooliteed alustas ta Mustla Keskkoolis ja jätkas Tartu Ülikoolis, mille lõpetas 1972. aastal geoloogiansenerina.

1980. aastal kaitses ta geoloogiakandidaadi väitekirja „Väinamere põhjasetete koostis ja leviku seaduspärasused“ ja 1993. aastal geoloogiadoktori väitekirja „Late- and post-glacial deposits on the Estonian shelf“.

Jaan Lutt töötas ajavahemikul 1972–1993 TA Geoloogia Instituudis, algul noorem-, siis vanemteadurina ja aastast 1990 juhtivteadurina ning meregeoloogia töörühma juhina.

Suure osa tema tööst meregeoloogina hõlmas Väinameri, kus ta tegi ekspeditsioone uurimislaeval Yoldia. Peamiseks baasiks oli Haapsalu – linn, kus Jaanile meeldis elada. Pärast pensionile jäämist 2013. aastal koliski ta Tallinnast Haapsallu elama.

Jaan Luti tööd meregeoloogina ilmestavad üle 60 teadustrükise, sh 1 monograafia ja 4 monograafia kaasautorlus.

Aastast 1993 töötas ta Veeteede Ametis, algul hüdrograafiaoskonna mereuuringute talituse juhatajana ja aastast 2004 hüdrograafiaoskonna juhatajana.

Jaani juhtimisel algas Eesti Vabariigi hüdrograafia taasloomine nullist. Nõukogude hüdrograafid ei jätnud siia midagi, nii toimusid esimesed mõõdistustööd välismaiste kolleegide abiga.

Aastast 1999 algasid tööd juba ka oma seadmetega, Tallinna Tehnikaülikooli radio- ja sidetehnika instituudis loodud sonaritega. Jaan oli aktiivselt tegev ka Eesti piirilepingute koostamise juures. Ta oli osaline esimeste merekaartide loomisel, eelkõige pedantse kontrollija rollis.

Jaan Lutt tegi Eesti merealade kategoriseerimise HELCOM-i jaoks ja oli selle teema

eestvedaja kuni pensionile jäämiseni. Samuti tegi ta ära suure töö, jagades kogu mere ja ka Võrtsjärve ning Peipsi järve mõõdistusaladeks. Neid alasid, nagu ka HELCOM-i alasid, kasutavad Veeteede Ameti hüdrograafid siiani.

Jaan vedas hüdrograafiat asjatundlikult ja suure kirega, osaledes ka ise väga aktiivselt mõõdistustööl. Eriliseks lemmikuks kujunes talle Võrtsjärv, kus ta töötas ajavahemikul 2009–2013 väga tihti.

Jaan sai väga hästi hakkama ühtse hüdrograafide meeskonna loomise ja hoidmisega. See meeskond on suurel määral sama ka praegu.

Eesti Vabariigi president tunnustas 2006. aastal Jaan Lutti tema teenete eest Eesti hüdrograafia taasloomisel Valgetähe IV klassi teenetemärgiga.

Jaani suur huvi oli hüdrograafia ja meregeoloogia kõrval ka mereajalugu. Tema peamiseks huvideks olid Eesti merenduse ajalugu üldisemalt ja hukkunud laevad meie vetes. Jaani teeneks on praktiliselt kogu liisainfo, mis on vrakkide kohta talletatud Veeteede Ameti hüdrograafia infosüsteemis. Seda huvi jätkus kuni surmani, siia kõrvale lisandus veel loodusfotograafia harrastamine.

Jaani tehtud lindude ja loomade pilte Haapsalu ümbrusest on paljud saanud kohalikust meediast imetleda.

Jaan Lutt oli mitmekülgsete huvide ja teadmistega inimene, kellel oli suur mõju nii Eesti meregeoloogiale kui ka hüdrograafiale.

Heino Jaakula

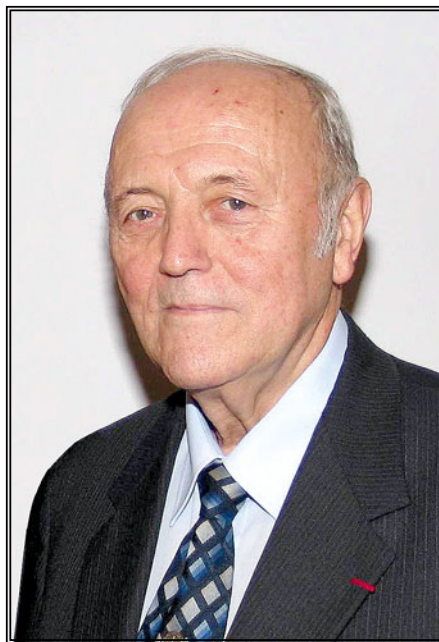
7. oktoober 1931 – 1. veebruar 2019

Meri ja muld mälestust ei mata

Heino Jaakula sündis Tallinnas autojuhi pojana. Haridusteed alustas 1939. aastal tolleaesgs Tallinna 21. algkoolis Raua tänaval ning enne Eesti okupeerimist jõudis isegi ühe aasta olla noorkotkas. Heino elas üle nii 1941. kui ka 1944. a sõjakoledused, kuid 1944. aasta märtsipommitamisel kaotas oma kodu.

Keskhariduse omandas Tallinna 2. keskkoolis (praegune Reaalkool), mille lõpetas 1950. aastal hõbemedaliga. 1956. aastal lõpetas kiitusega Tallinna Polütehnilise Instituudi laevaehituse erialal ning kuni pensionile jäämiseni 2007. aasta juunis töötas erinevatel ametikohtadel, kuid need kõik olid seotud merendusega ja eeskätt laevadega.

Tema kõige tähelepanuväärivam ja huvitavam töö oli seotud laevade klassifitseerimisega (Vene Mereregister), kus 19 aasta jooksul tuli töötada mitte ainult Eestis, vaid ka Kanaari saartel, Aafrikas, Itaalias, Jaapanis ja



kõige pikemalt – neli aastat – endises Jugoslaavias kohaliku inspeksiooni juhataja asetäitjana ning kuhu ka abikaasa Eevi kaasa lubati.

Viimased 17 tööaastat pühendas Heino taasisesevõnunud Eesti merenduse administratiivsele ülesehitamisele, olles Veeteede Ametis osakonnajuhataja ning nõunik enne pensionile jäämist. Ta alustas laevade registreerimisega taasisesevõnunud Eesti lipu all, aitas aktiivselt kaasa Eesti astumisele Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmeks, osales aastaid selle töös ning alustas 1991. aasta sügisel juriidilisi toiminguid Eesti ühinemiseks kõigi tähtsamate rahvusvaheliste merenduslaste konventsioonidega.

Oma noorusajal tegeles Heino aktiivselt spordiga. Alustas keskkooli päevil laskesportiga, hiljem lisandusid purjesport, jääpurjetamine, ujumine, veepall (sh tegutsimine treenerina) ning kõige lõpuks allveesport, saades 35-aastaselt meistersportlaseks.

Heino abiellus 1960. aastal Eevi Kulbasega ning nende õnnelik kooselu kestis ligi 47 aastat, kuni abikaasa surmani.

Heino Jaakula oli parvlaeva Estonia huku uurimiskomisjoni liige ning tema nimi on komisjoni lõpparuandel. 1998. aastal autasustas Vabariigi President Heino Jaakulat Valgetähe medaliga Eesti riigile ja rahvale osutatud teenete tunnustamiseks.

Mereväe sümbolid kaitseministri määruses

Tauri Roosipuu

26. novembril 2018 jõustus kaitseministri määrus „Kaitseväe sümbolite kirjeldus ja kasutamise kord“, millega kehtestati kaitseväes kasutatavad sümbolid, mis on eri aegadel kasutusele võetud, ning nende kasutamise kord, lähtudes ajaloolisest ja õiguslikust järjepidevusest.

Kehtestatud sümboliteks on lipud, vapid, embleemid ja vimplid, välja arvatud teenetemärgid, mis on reguleeritud teise määrusega.

Enamiku määrusega kehtestatud mereväe sümbolite kujutised kehtestati esmakordselt juba 1927. aastal, muutunud on vaid mõne sümboli tähendus.

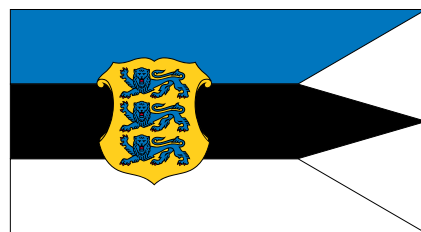
Näiteks on võrreldes esimese iseseisvusperioodiga täiendatud auastmesüsteemi (lisandunud on kommodoor, viitseadmiral ja admiral), muudetud on üksuste (miinilaeva-(de)divisjonist on saanud laevastik) ja ametikohtade (merejõudude juhatajast on saanud mereväe ülem) nimetusi jne.

Määrusega on reguleeritud järgmised mereväe sümbolid:

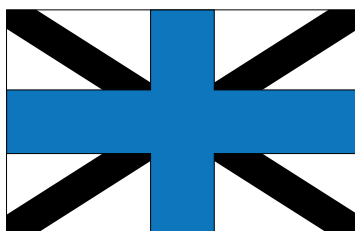
- 1) mereväe embleem;
- 2) mereväe lipp;
- 3) viitseadmirali lipp;
- 4) kontradmirali lipp;
- 5) kommodoori lipp;
- 6) mereväe ülema vimpel;
- 7) laevastiku ülema vimpel;
- 8) sõjalaeva komandöri vimpel;
- 9) güüs;
- 10) abilaeva lipp.



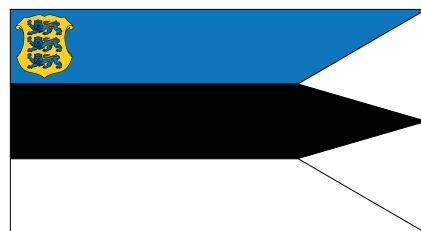
Mereväe embleem.



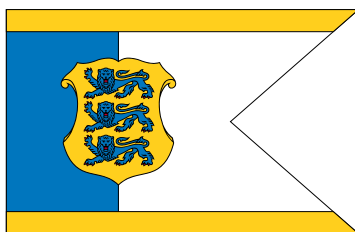
Mereväe lipp, sõjalaeva lipp.



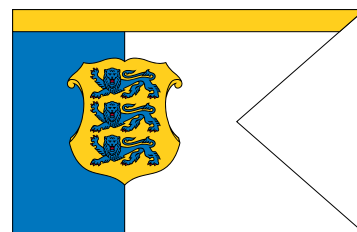
Güüs.



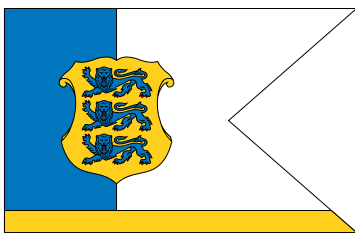
Abilaeva lipp.



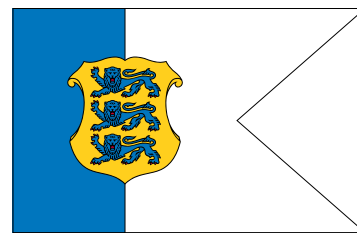
Kaitseväe juhataja lipp.



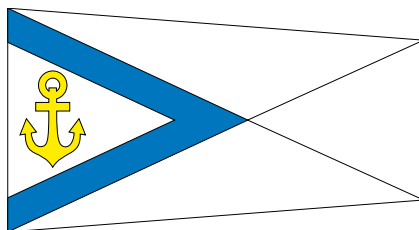
Viitseadmirali lipp.



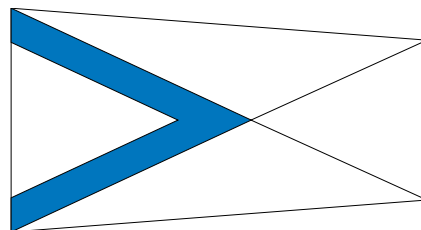
Kontradmirali lipp.



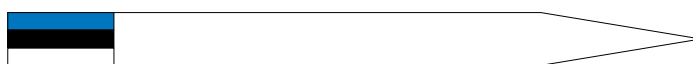
Kommodoori lipp.



Mereväe ülema vimpel.



Laevastiku ülema vimpel.



Sõjalaeva komandöri vimpel.

Pidu tordi ja margiga

Malle Hunt

Eesti Keele Instituut tähistas 20. novembril õigekeelsussõnaraamatu 100. aastapäeva konverentsiga „Kirjakeele korraldamise sajand“, kus esitles „Eesti õigekeelsussõnaraamatut ÕS 2018“ ja 1918. aastal ilmunud „Eesti keele õigekirjutuse-sõnaraamatu“ kommenteeritud veebiväljaannet.

Uus ÕS

ÕSide alguseks on 1918. a Eesti Kirjanduse Seltsi välja antud „Eesti keele õigekirjutuse-sõnaraamat“ ning kokku on ilmunud üle kümne sõnaraamatu, mille pealkirjas sõna „õigekeelsus“ või lühend ÕS. Äsjane ÕS 2018 on järjekorras kolmeteistkümnes, mis hoiab sõnaraamatu kasutajaid kursis eesti õigekeelsuse muudatustega. Rööpselt ilmub sõnaraamat ka veebis.

Haridus- ja teadusminister Mailis Reps pidas oluliseks, et ajaloolisest katsumustest hoolimata on ÕSid ilmunud pidevalt ning toetanud eesti keele püsimist ja kirjakeele arendamist. Peakeelekorraldaja Peeter Päll rääkis keelekorralduse viisidest, eesmärkidest ja keelekorraldaja rollidest. ÕSe on olnud läbi aja kaht tüüpi: ajalooliselt õigekirjutuse sõnaraamat ja alates ÕS 1999st on lisandunud kasutusnäiteid ja soovitusi.

Margit Langemets rääkis uurin-gust, mida inimesed sõnaraamatust otsivad. Enim soovitakse teada saada sõna tähendust, seejärel õigekirja ja grammatikat, edasi sünonüüme, antonüüme ja muid tähendussuh-teid sõnade vahel. Järgnevad sõna päritolu, homonüümid, poolitus, sil-bitus. Ajalooliselt on ÕS norminud grammatikat ja õigekirja. Tähendus pole aga seni olnud ÕSi pärusmaa.

Maire Raadik nentis, et kui esi-mesed ÕSid pidid eesti kirjakeele ühtlustama, siis mis võiks olla 2018. a ÕSi suur eesmärk? Optimistina ütles ta, et eesti kirjakeele arenda-mine, pessimistina küllap, et eesti kirjakeele säilitamine.

Ta näeb võõra keele pealetungi,



Raamatutort.

Foto: Johan Henrik Pajupuu

stiilitunde hääbumist ja lihtsalt kirjaoskamatust.

ÕSi tegijaist annab igaüks kindlal nädalapäeval telefonitsi keelenõu. Kõik helistajate ettepanekud ei ole küll ÕSi jõudnud, aga tuleb ette, kui pärast keelenõu andmist on põhjust sõnaraamatu käsikirja täiendada või parandada. Seekordses trükis on nt 2600 uut sõna.

ÕSi suurimaks võistlejaks peab Maire Raadik Google'it. Keelenõuan-des kuuleb sageli: „Guugeldasin ja sain erinevaid vastuseid – mis on õige?“ Guugeldamisoskuse kõrval võiks levida teadmine, et on raamat, millest võib leida kirjakeele normi ja kokkuleppeid, mis peaksid tagama avaliku keelekasutuse ühtsuse ja selguse.

100-aastane ÕS

Tiina Paet tutvustas „Eesti keele õigekirjutuse-sõnaraamatut 1918“, märkides, et poliitilised olud olid keerukad nii selle koostamise alguses kui ka sõnaraamatu ilmumise ajal. Raamat võeti väga hästi vastu ja müüdi väga ruttu läbi, misjärel hakati ette valmistama täiendatud ja parandatud trükki.

ÕSi märksõnade vormistamise allikaks ja eeskujuks olid toona Ferdinand Johann Wiedemanni „Eesti-saksa sõnaraamatu“ 2. täiendatud trükk ja saksa keele õigekeelsussõnaraamat Duden.

„Eesti keele õigekirjutuse-sõnaraamatu“ kommenteeritud veebiväljaanne esitab kogu ÕS 1918 märksõnastiku ning kasutaja saab näha, millised muutused on meie keel sajandiga üle elanud.

ÕS margil

Eesti Posti esindaja Ain Muldmaa esitles uut postmarki „ÕS 100“ ja ütles, et neil miniatuursetel kunstiteostel on oluline roll kajastada ajalugu. Postmargid on väikesed paberist saadikud, mis tutvustavad maailmas meie tähtsündmusi ning talletavad neid tulevastele põlvedele.

Postmargid on ka maailmas tuntuimad ja püsivaimad kogumisobjektid ning vahest kõige tuntumad mälu kandjad üldse.

Nüüd on postmargil meie väarikas sõnaraamat. 65-sendine mark sobib Eesti-sisesele kirjale, neid trükiti 25 000.

♦ ♦ ♦

Ettekannete järel pakuti uhket torti, millest ka mõned merekeele nõukoja liikmed osa said. Nende huvi on, kas merendusterminid on uues sõnaraamatus nii kajastatud, nagu merekeele nõukoda soovitas. 