

NR 2 2026 (332)

MEREMEEŠ VEEVEE2

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



**TAL
TECH**



TALLINK

TALLINNA  SADAM

Heade sõnumite sadam



ALFONS HÅKANS

WE MAKE IT HAPPEN



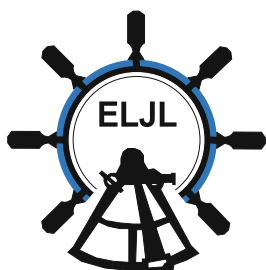
REIN VAREND (1936-2025)

PÄRANDIFOND

TALTECH EESTI MEREAKADEEMIA



MARINE & OFFSHORE
REFIT & ENGINEERING



EESTI LAEVAJUHTIDE LIIT

Association Of Estonian Deck Officers



**SAARTE
LIINID**



EESTI LAEVAOMANIKE LIIT

Estonian Shipowners Association



KUNDA SADAM

Mööldes Teile!



MEREMEES

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: Joon OÜ
Trükki saadetud 9. juunil

Kaanefoto: Paldiski Lõunasadama uus kai Tuuli avati 20. mail.
Foto: Argo Viikvald

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

Toimetaja: Jane Hõimoja
(meremees@taltech.ee),
Keeletoimetaja: Madli Vitismann
Kujundaja: p²

KONTAKT

✉ meremees@taltech.ee



www.taltech.ee/ajakiri-meremees



www.facebook.com/ajakirimeremees/



ISSN 2504-7345 (print)
ISSN 2733-0915 (online)

Sisukord

Päästevesti kannavad need, kes purjetada ei oska	4
Laevahukk Atlandil ja mida sellest õppisime	8
Tänavu olid jääolud jälle rasked	10
Mereakadeemia parimaks õppejõuks valiti kapten Jarmo Köster	13
Mereakadeemia tudengid said 9000 eurot stipendiume	14
Rein Varendi nimeline laevajuhtide stipendiumifond tuleneb pärandaja soovist	16
Paldiski Lõunasadama uus kai Tuuli avati 20. mail	17
Rootsi uus jäämurdja ehitatakse Lõuna-Koreas	17
Tallinkil on valikuks biometaan ja biodiisel	18
Eckerö Line näeb tulevikku elektrilisena	20
Laevade ümberehituse meetmega alustab Netaman	21
Kriisikäsiraamat Rootsi laevadele	22
Vastused Meremehe küsimustele	22
Eesti vajaks samasugust süsteemset koostööd	24
30 aastaga 39 tule tornimarki	25
MerLe sai 30-aastaseks	27
In memoriam – Märt Kullo	27
Merendusuudised	28
In memoriam – Enn Kreem	30
Kaptenipildid kaante vahel	31
Vormsi tuntuim tule torn margil	32

LEVITAMINE

Ajakirja Meremees on võimalik lugeda TASUTA veebis
www.issuu.com/ajakirimeremees

Ajakirja saab tellida KE Ajakirjanduse kaudu
ajakirjandus.ke.ee/toode/meremees/
üksiknumbreid saab osta Lennusadama poest.
Ajakiri ilmub neli korda aastas, aastatellimuse hind on 28 €.

Päästevesti kannavad need

Jane Hõimoja

Ütlesin kord poes oma viiesele, et näe, tädi Aino on poes, viidates kaugemal riiulite vahel askeldavale vanadaamile. Seepeale teatas laps: „Ei ole. Tädi Ainol on hoopis teistsugune jalutuskepp, tal on see pruuni värvi.“

Teisisõnu – lapsed märkavad ja mäletavad paljusid detaile hoopis teistmoodi kui täiskasvanud. Käesolev lugu saigi alguse sellest, kui ühel purjetamisreisil uurisid kaks viieaastast, miks eestlased merel käies päästevesti ei kanna ja miks rootslased ja soomlased kannavad? Lapsed käivad ise purjetamistrennis. „Optimistidega“ sõites on neil vest kogu aeg seljas ning sõidavad vabal ajal perega suuremate purjekatega, kus ka nende vanemad kannavad vesti iga ilmaga kogu aeg. Ka nende purjetamistreenerid kannavad vesti kogu aeg iga ilmaga.

Aga peale selle on palju väikelaevu, kus lapsed ei ole kunagi ühtki vesti kandvat inimest näinud. Niisiis ei osanud ma vastata, miks väga palju teisi täiskasvanuid ning mõned lapsedki ei kanna merel olles päästevesti.

Samuti ei osanud vastata, miks mõned lapsed ei pea kail olles vesti kandma. Samal ajal on Soomes ja Rootsis väikelaevaga merel olles näha vaid väga üksikuid väikelaevu, kus kellelgi vesti seljas pole.

Lubasin teemat uurida.

Väikelaevaga sõitjate päästevesti kandmise harjumused

Koostasime mullu novembris küsimustiku, et koguda infot väikelaevaga sõitjate päästevesti kandmise harjumuse kohta.

Mõtlesime nii siseveekogusid kui ka merealasil ning kõiki kuni 24 m pikkusi väikelaeva tüüpe (paate, kaatreid, purjekaid jm). Vastama olid oodatud kõik, kes sõidavad väikelaevadega, olgu paar korda suve jooksul või suisa iga päev.

Kokku vastas anonüümsele küsimustikule 268 inimest, kellest 181 (67.5%) olid väikelaevajuhi tunnistusega, 47 (17.5%) tegevmeremehed, kes

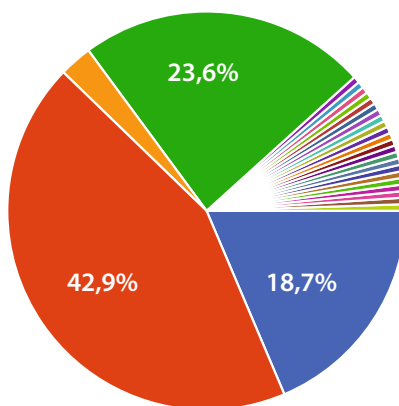
vabal ajal sõidavad ka väikelaevaga ja 39 (14.6%) lihtsalt kaasreisijad, kellel endal veel tunnistust pole.

Küsisime kokku kolm küsimust:

- Kas väikelaevaga veekogule minnes kannad päästevesti?
- Miks kannad/ei kanna vesti?
- Kui väikelaevas on lapsed, kas nemad kannavad päästevesti?

Väikelaevajuhi tunnistusega 181 vastajat

Kas väikelaevaga veekogule minnes kannad päästevesti?



- 42,9% kannab väikelaevajuht alati ise ja soovib, et tema juhitas väikelaevas ka teised kannavad vesti
- 23,6% ei kanna vesti, aga kui ilm läheks halvaks, siis paneksid selga
- 18,7% vastajatest kannab alati vesti, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast
- 2,7% ei kanna, sest pole seni vajadust näinud

Üksikutes vastustes toodi muuhulgas välja, et vesti kandmine sõltub ilmast ja tegevustest, kantakse ainult öösel, aga päeval ilusa ilmaga mitte, üksi merele minnes kantakse, kinnises kaatris ei näe vajadust, Kannan, kui sõidan üksi; kui sõidan lastega; ilm on tuuline; tean, et pean mööda tekki ringi liikuma.

„Ei kanna, kui tuult on alla 5 m/s ja istun terve aja kokpitis ning purjekal on veel keegi peale minu, kes MOB-manöövriga hakkama saab“.

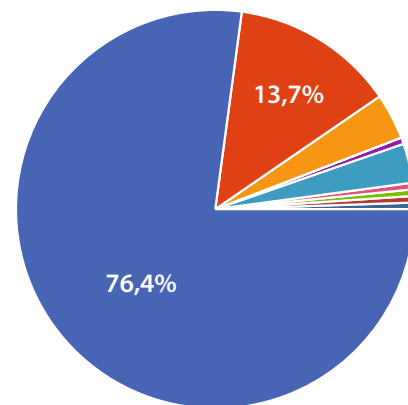
„Kajutiga paadis kannan sildumisel. Avatud kaatris kannan kogu aeg.“ Jäiga põhjaga kummipaadis ja jetiga sõites kantakse päästevesti alati.

Miks kannad/ei kanna vesti?

- 65,2% ütles, et vest läheb selga, sest õnnetus ei hüüa tulles.
- 35,2% ütles, et kannavad, et olla lastele eeskujuks
- 29,1% vastas, et kannavad, sest nii on teda kasvatatud
- 8,8% vastas, et vesti ei kanna, kuna tema väikelaevas on piisavalt ohutu
- 7,1% ei kanna, sest vest on ebamugav
- 3,8% ei kanna, sest vest segab mere sõidu nautimist.

Üksikutes vastustes toodi muuhulgas välja, et võrgul käies ei kanna, sest vest takerdub kinni, lõbusõidul kannan; tegelikult peaksin kogu aeg kandma, pole vabandust välja tuua, miks ei kanna; ei kanna, sest muidu oleksin seltskonnas ainus; vahemaa on väike, mida läbin; purjekal on reelingud; unustan; kannan ohutase tõustes; oma alusel tean, kus päästevahendid asuvad, võõral alusel on nende kättesaamine alati raskendatud.

Kui väikelaevas on lapsed, siis kas nemad kannavad päästevesti?



- 76,4% vastanuist kinnitasid, et lastel läheb vest selga juba sadamakail ning on seljas kogu sõidu ajal, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast.
- 13,7% ütlesid, et lastel läheb vest selga alles sadamast lahkudes ning on seljas kogu sõidu ajal, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast.
- 3,8% ütlesid, et hea ilmaga lapsed vesti ei kanna.
- 3,3% ütlesid, et nemad lastega veekogul ei käi.

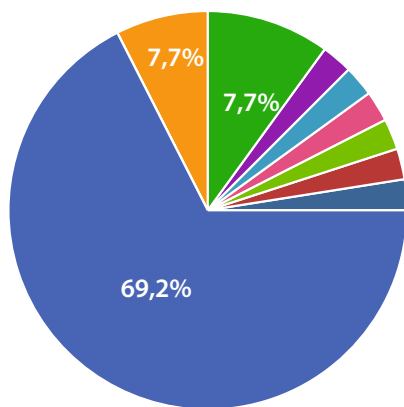
Üksikutes vastustes toodi välja, et hea ilmaga ei kanna, reisijana olles

, kes purjetada ei oska

saan teha laste vanematele märkuse, aga vastutust mitte kandmise eest ei võta; kui kallas näha on, siis ei kanna; sõltub lapsest.

Reisijana väikelaevas – 39 vastust

Kas väikelaevaga veekogule minnes kannad päästevesti?



● 69,2% vastanuist ütlesid, et kannavad alati päästevesti, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast

● 7,7% ütlesid, et muidu ei kannu, aga kui kapten näeb vajadust, siis paneksid selga

● 7,7% ütlesid, et muidu ei kannu, aga kui ilm läheb halvaks, siis paneksid selga

Üksikud vastused sisaldasid veel, et sõltub veekogu suurusest ja kas veekogu on tuttav, sõltuvalt alusest (kaptenist) ja olukorrast. „Enamasti kannan vaid pimedas või rannikust kaugemale purjetades (Tallinna lahest väljudes).“

„On juhtunud, et endal on ununenud ning pole ka pakutud.“ Kannan lisaks sisse+väljasõidul+purjevahe-

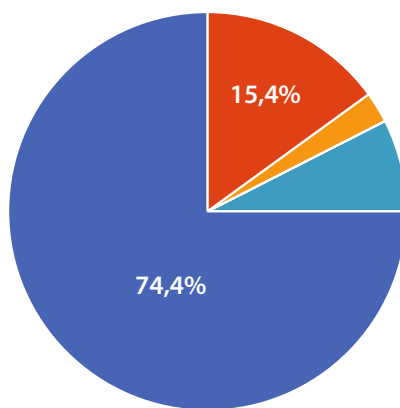
tustel. All istudes või ahtris olles ei kannu, kuid on käeulatuses.

Miks kannad/ei kannu vesti?

- 71,8% vastasid, et kannavad vesti, sest õnnetus ei hüüa tulles
- 38,5% vastasid, et kannavad, sest nii on kasvatatud
- 38,5% vastasid, et kannavad, et olla lastele eeskujuks
- 7,7% vastasid, et vesti ei kannu, kuna tema väikelaevas on piisavalt ohutu
- 5,1% ei kannu, sest vest on ebamugav
- 3,7% ei kannu sest vest segab mere-sõidu nautimist.

Üksikud vastused töid välja selle, et kui meri on vaikne, siis üldjuhul ei kannu, eelkõige kokpitis olles. Ebamugavus ei häiri, pigem jääb mittekanndmine eeskujuga taha, kas kapteni või meeskonna tava tõttu. Kannan, sest ujumisõhk on kehv. Takistab üldine suhtumine, sest ainsana kanda oleks imelik.

Kui väikelaevas on lapsed, siis kas nemad kannavad päästevesti?



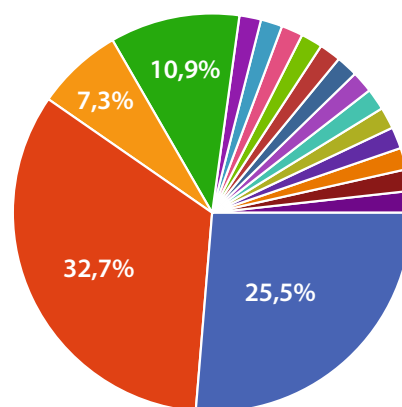
● 74,4% vastanutest kinnitasid, et las-

tel läheb vest selga juba sadamakail ning on seljas kogu sõidu ajal, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast.

● 15,4% ütlesid, et lastel läheb vest selga alles sadamast lahkudes ning on seljas kogu sõidu ajal, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast.

Tegevmeremees, kes käib ka väikelaevaga sõitmas – 47 vastajat

Kas väikelaevaga veekogule minnes kannad päästevesti?



● 32,7% kannab väikelaevajuhti alati ise ja soovib, et tema juhitud väikelaevas teisedki kannavad vesti

● 10,9% ei kannu vesti, aga kui ilm läheks halvaks, siis paneksid selga

● 25,5% vastajatest kannab alati vesti, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast

● 7,3% ei kannu, sest pole siiani vajadust näinud

Üksikud vastused sisaldasid: „Väikesel järvel ei kannu ja suvel sooja ilmaga samuti mitte, üksi sõites kannan alati.“ „Kui olen roolis, siis ei kannu, aga päästevest on alati mu korval!“ „Tekil tööd tehes on päästevest alati seljas.“ „Kannan, kui ilm seda nõuab, öösõitudel kannan, olenemata ilmast.“ „On kinnine paat, aga kui vaja tekile minna, siis kannan.“ „Sõltub, millega ja millal.“ „Öösel ja külmal ajal alati, mootorpaadiga alati, avamerepurjetamises alati, lühiraja purjetamises tavaliselt mitte.“ „Olenemata laevast, meeskonnast ja ilmaoludest. Näiteks aerupaadiga kannan alati, aga mingi suurema alusega oleb olukorrast.“ „Aegajalt kannan, vastavalt kapteni nõudmisele.“

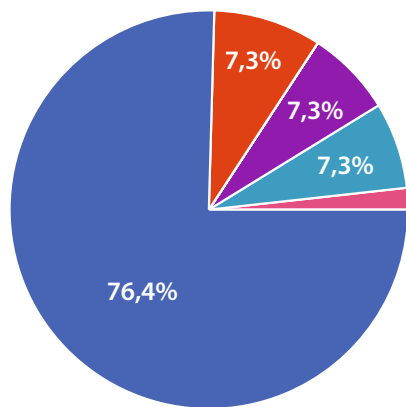
Eestis ja meie lähiregioonis toimuvail purjetamisvõistlustel, nagu näiteks Muhu Väina Regatt, Kalevi Jahtklubi kolmapäevakud, Gulf of Riga Regatta (GORR) või The Tall Ships Races (TSR) päästevesti kandmine purjevõistluse ajal kohustuslik ei ole. Ainus võistlus, mille kohustatakse päästevesti kandma, on regatt Gotland Runt. Selle ohutusjuht Per Englund kirjutab: „Meie hinnangul on selge, et regati suurim risk on inimene üle parda (MOB) olukord. Päästevesti kandmine suurendab sellistes olukordades oluliselt ellujäämise võimalust. Seetõttu nõuame algusest peale, et kõik kannaksid purjetamise ajal päästevesti, ning hoiame sellest standardist kinni kogu regati jooksul. Nõue kehtib ka töötajatele ja vabatahtlikele.“

Foto: Conntonbro Studio

Miks kannad/ei kanna vesti?

- 61,8% vastasid, et kannavad vesti, sest õnnetus ei hüia tulles.
- 50,9% vastasid, et nad kannavad, kuna töö tõttu on kõrgeenenud ohutaju
- 36,4% vastasid, et kannavad, et olla lastele eeskujuks
- 9,1% vastasid, et vesti ei kanna, kuna tema väikelaevas on piisavalt ohutu
- 5,5% ei kanna, sest vest on ebamugav
- 1,8% ei kanna, sest vest segab mereõidu nautimist.

Üksikud vastused sisaldasid, et vest segab kalapüüki, „Kannan, sest vest võib päästa elu.“ „Ei kanna, sest sportlikus olukorras rahuliku ilmaga on vest takistuseks ja riskid väiksemad.“ „Ei kanna, sest pole harjunud.“

Kui väikelaevas on lapsed, siis kas nemad kannavad päästevesti?

- 76,4% vastanuist kinnitasid, et lastel läheb vest selga juba sadamakail ning on seljas kogu sõidu ajal, olenevata ilmast või sõidupiirkonnast.
- 7,3% ütlesid, et lastel läheb vest selga alles sadamast lahkudes ning on seljas kogu sõidu ajal, olenemata ilmast või sõidupiirkonnast.
- 7,3% üldiselt ei kanna lapsed vesti
- 7,3% üldiselt ei käi lastega veekogul

Tähelepanekud uuringu tulemuste kohta

Küsimustikust tuli välja, et sotsiaalne surve on üllatavalt tugev tegur, eriti kaasreisijate, aga ka väikelaevajuhtide seas. Kõigis kõlas lauseid, nagu „kapten ei kanna“, „oleks imelik olla ainus, kes kannab“, „ülejäänud seltskond ei kanna“ jms. See näitab, et päästevesti kandmine ei ole ainult ohutuse, vaid ka kultuuri ja normide küsimus.

Tegevmeremehed teavad ohutusest kõige rohkem, kuid huvitaval kombel siiski ei kanna nad vesti kõige järjekindlamalt. Põhjus võib peituda suuremas enesekindluses hinnata riski realistlikult ning näha paremini ette võimalikke ohte.

Väikelaevajuhtid käituvad kõige järjekindlamalt, nende otsused on kõige vähem mõjutatud seltskonnast ja kõige rohkem ohutusest.

Laste ohutus on kõigi vastajarühmade seas ühtlaselt prioriteetne. – 75% paneb lastele vesti selga juba sadamakail ning väga väike osa lubab lastel hea ilma ilma vestita olla.

Pirita Vabatahtlik Merepääste: vesti panevad selga eelkõige need, kes on kord juba hätta sattunud

Eesti aktiivseima merepäästeorganisatsiooni, Watergratt Pirita MTÜ juhatusel liige Valeri Babak ütleb, et nende kogemus näitab: vesti panevad selga eelkõige need, kes on kord juba hätta sattunud või sõidavad raskemates ilmaoludes. „Näiteks enne pukseerimise alustamist nõuame alati päästevestide kandmist. Sageli küsitakse, miks see vajalik on, kui ilm on ilus. Vastus on lihtne – Läänemere karm reaalsus,“ kinnitab ta.

Ta toob välja karmi tõe, mille paljud meresõitjad tihti peale ära unustavad – ilma vestita on suvelgi vees ellujäämise aeg vaid umbes üks minut, rääkimata kevad-sügisest ajast. „Vestiga saab elus püsida vähemalt 10 minutit ning nn „kuldne tund“ annab hea võimaluse päästmiseks enne alajahtumist. „Inimene üle parda“ juhtumiseis ei märka kaasreisijad kukkumist sageli kohe – ja need ongi kõige traagilisemad olukorrad,“ nendib ta ja lisab, et vees päästevesti selga panna on peaaegu võimatu.

„Kokkuvõttes ei piisa sellest, et päästevest on lihtsalt pardal olemas. Õigel hetkel ja õiges kohas – mina panen selga juba sadamas – peab see ka seljas olema. See võib olla elu ja surma küsimus.“

Merevääkool: tormikatega vette kukkudes väheneb ellujäämise võimalus märgatavalt

Need, kes ei armasta merel käies päästevesti kanda, võiksid väikelaevaga merel käia hoopis ujumisriie-

tes, sest riielega, eriti veel täistormi-ülikonnas vettekukkumine vähendab ellujäämise võimalust märgatavalt. Merevääkooli SAR-instruktor vanemseersant Tõnis Berkmann sõnab, et riided muutuvad veega täitudes raskeks ning kuigi need ei pruugi muutuda uppuvaks, siis pinnalpüsimiseks vajalike liigutuste tegemine raskeneb ja füüsiline vastupanuvõime väheneb. „Riides ujumine nõuab väga palju energiat ja vähendab märgatavalt ellujäämise võimalust,“ kinnitab ta ning lisab, et riides või riideteta vette sattudes on mistahes tüüpi päästevesti selgapanemine väga keeruline ja nõuab palju füüsilist energiat.

Berkmanni sõnul on riielega vees ujumine nõnda raske, et merevääelased harjutavad seda vastavalt SOLASele STCW 2010 ohutuse baasõppe kursusel.

„Ohutuse baaskursusel viiakse läbi ka praktiline harjutus basseinis, kus kursuslane astub vette kohapeal väljastatavas riie (turbis) ilma päästevestita, et saada kogemus, kuidas mõjutab riie ujumist, ujumist ja kehatemperatuuri säilitamist. Harjutus kestab umbes 1 tund,“ kirjeldab ta õppust. „Vette sattudes on ellujäämiseks vajalik minimaalselt kahe komponendi olemasolu, esiteks hapniku ning teiseks kehatemperatuuri säilitamine. Hapniku tagamine käib pinnalpüsimisega ja kehatemperatuuri säilitamine võimalikult vähese ja teadliku liigutamisega. Kui on olemas võimekus võimalikult vähese füüsilise jõu kasutamisega pinnal püsida (päästevesti olemasolul), siis võib riie olemasolul kehatemperatuuri langemine olla aeglasem kui riideteta.“

Milline on kapteni vastutus päästevesti mittekandmisel ja miks päästevesti kandmine enam kohustuslik pole? Transpordiamet ja Kliimaministerium vaikivad ja vassivad

Sellest kõigest lähtuvalt tekkis toimetajal kaks lihtsat küsimust.

Esimene küsimus puudutas väikelaevajuhi vastutusala. Kui väikelaev on merel ja väikelaevajuht ütleb, et vestid tuleb selga panna, aga näiteks üks meeskonnaliige seda ei tee ja temaga midagi juhtub, kas selle inimese eest vastutab siis ikkagi väi-

Vs: Merendusteemaline päring

Saatja: Martin-Erich Torjus <Martin-Erich.Torjus@kliimaministeerium.ee>

Saadetud: reede, 17. oktoober 2025 17:25

Adressaat: Ajakiri Meremees <meremees@taltech.ee>

Teema: RE: Merendusteemaline päring

Tere, Jane

Aitäh küsimast. Vastab Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Aleks Martin Rebane.

„Teie viidatud link on meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS) ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadusele. Teil on õigus, et antud seaduse kirjutajad täna meie asutuses enam ei tööta. Seadusandja tahte leidmiseks tuleb vaadata MSOS-i muutmise seaduse seletuskirja.

Seaduseelnõu seletuskirjas olev § 35⁴ seletus on järgmine:

„Lisatud paragrahviga sätestatakse seaduse tasemel majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. mai 2007. a määruse nr 37 “Nõuded väikelaeva varustusele, väikelaeva tehnilise ülevaatuse kord ja kontrollakti vormid väikelaeva registreerimiseks ning väikelaeva või jetti pisteliseks kontrollimiseks” olulised nõuded. Lõikes 2 sätestatakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. mai 2007. a määruse nr 37 §-st 5 tulenev üldnõue, mille kohaselt väikelaeva varustus peab olema töökorras, hõlpsasti kättesaadav ning vastama oma tüübi, mõõtude ja suutvuse poolest väikelaeva kategooriale, sõiduplirikonnale ja suurusele. Lõigetes 3 ja 4 sätestatakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. mai 2007. a määruse nr 37 §-st 2 tulenev regulatsioon. Lõikega 5 antakse majandus- ja kommunikatsiooniministrile volitusnorm väikelaeva varustusele nõuete, väikelaeva kategooriate ja väikelaeva, millega korraldatakse tulu saamiseks vabaajareise, ohutusnõuete kehtestamiseks.“

Sellest saab järeldada, et seadusandja tahe ei olnud kehtetuks tunnistada §-i 37, vaid avada majandus- ja kommunikatsiooniministri 03. augusti 2006. a määrus nr 75 „Väikelaevade kasutamise nõuded“ seaduse tasandil. Täna reguleerib väikelaeva kasutamist veeteedel MSOS § 37.

MSOS-i § 37 muudeti ka 2021. aastal (<https://www.riigikogu.ee/tegevus/ee/noud/ee/nou/c15b4e13-c0f6-444c-9f8d-22fdf2f97d44/>). Seaduseelnõu seletuskirjast võib lugeda järgmist:

„MSOS-i § 37 lõige 1 muudetakse ja täpsustatakse väikelaevajahi kohustusi väikelaeva ohutuse tagamisel, tuues konkreetselt välja kohustuse tagada väikelaeva tehniline korrasolek, pääste-, ohutus- ja muu nõutava varustuse olemasolu ja kasutusvalmidus ning tagada väikelaeva ohutu liikumine. Samuti on kehtestatud täiendav nõue, mille kohaselt on väikelaevas viibivad isikud kohustatud täitma väikelaevajahi korraldusi, sealhulgas päästevesti või muu ohutusvarustuse kandmise või kasutamise korraldusi. Kehtiva regulatsiooni sõnastusest säilib jätkuvalt põhimõte, et väikelaeva juht vastutab väikelaeva ohutu kasutamise eest. Lõike 1 sõnastamisel on muuhulgas soovitud rõhutada päästevarustuse kandmise olulisust väikelaevas. Kuna üldsõnaliselt on muudetud sõnastuse põhimõte kehtinud ka seni, siis sisuliselt väikelaeva juhile uusi kohustusi või nõudeid ei panda.“

Seega on seadusandja pidanud oluliseks, et väikelaevajuht vastutab väikelaeva pardal viibijate eest ning annab vajadusel neile korralduse kanda päästevesti või muud ohutusvarustust. Väikelaeva pardal viibija peab täitma väikelaevajahi korraldusi.“

Kuvatõmmis 1: Kliimaministeeriumi segane vastus päringule, miks riik päästevesti kandmise nõude tühistas.

kelaevajuht? Või kas kapteni korralduse täitmata jätmisel lasub ikkagi inimesel endal vastutus? Kas õiguslikus mõttes on mingi tõlgendamisruum, millal kapten vastutab ja millal mitte? Või vastutab ta alati ja igal juhul?

Teine küsimus puudutas päästevesti kandmise nõude tühistamist. Kuni aastani 2011 oli päästevesti kandmine lahtisel väikelaeval kohustuslik, ent siis see nõue kaotati. Toimetuse püüdis tulutult eelnõu seletuskirjast välja lugeda, miks riik sellise muudatuse tegi, aga seda muudatust seal kirjas ei olnud. Toonase eelnõu ja seletuskirja on koostanud Veeteede Ameti mereõnnetuste juurduse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõuniku kt Priit Lööper ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna peaspetsialist Rainer Henno. Kumbki neist enam riigiametis ei tööta.

Vastuseid ei tulnud

Esimene päring läks Transpordiametisse 10. septembril 2025, 24. septembril saadetud meeldetuletusele vastust ei tulnud ja alles 8. oktoobril saadetud teise meeldetuletuse peale vastas Transpordiamet, et püüab vastata.

Etteruttavalt pean lugejale ütlema, et vahetasime Transpordiametiga mitmeid e-kirju, ent mida ei tulnud,

oli selge vastus. Et mitte ajakirja kallist ruumi raisata bürokraatia tapeetide äratrükkimisega, siis kogu jabur kirjavahetus ajakirja ei mahu.

Pärast mitut ümmarguste sõnadega e-kirja ütleb Transpordiamet lõpuks (ridade vahel), et ei tea, kumb päästevesti mittekandmise eest vastutab, kas väikelaevajuht või reisija.

Väikelaevade üksuse juhataja **Rait Priit** kirjutab: „...*kui mõnes olukorras on vaja välja selgitada vastutuse ulatust või tuvastada, kes täpselt seadust rikkus, tegeleb menetlemise, ülekuulamise ja tõendite kogumisega menetleja, kes teeb kogutud teabe põhjal otsuse.*“ 16. novembril 2025 palusin täpsustada, kes on see menetleja. Pärast teistkordset meeldetuletust sain kaks kuud (!) hiljem, 17. veebruaril 2026 vastuse: „...*menetleja võib olla nii Transpordiamet kui ka Politsei- ja Piirivalveamet.*“

Ka teisele küsimusele Transpordiametilt vastust ei tulnud, selle asemel kleebiti e-kirja meetrite kaupa väljavõtteid Meresõiduohutuse seadusest (MSOS), mis esitatud küsimusele ei vastanud.

Kliimaministeerium paraku ei olnud parem. Sealne õigusnõunik **Aleks Martin Rebane** kirjutas: „...seadusandja tahte leidmiseks tuleb vaadata MSOS-i muutmise seaduse seletuskirja,“ ja kopeeris pika lõigu seletuskirjast, kus polnud mitte sõnagagi kirjas, miks päästevesti kandmi-

se nõue ära kaotati. (Kuvatõmmis 1)

Merendusekspert: kunagise määruse sõnastus polnud õnnestunud

Ohutusjuurduse Keskuse laevaõnnetuste vanemuurija, Tauri Roosipuu kommenteerib kunagist määrust ja selle salapärasest kaotamist MSOSist:

Kuni 1. jaanuarini 2011 kehtinud meresõiduohutuse seaduse redaktsioonis oli § 37 sätestatud, et väikelaevade kasutamise nõuded kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister. Vastavas ministri määruses oli muuhulgas sätestatud: „Lahtisel väikelaeval peavad kõik väikelaeva pardal olivad sõidu ajal kandma päästevesti. Tugeva tuule ja lainetuse puhul või pimedal ajal sõidu ajal peavad kõik väikelaeva tekil olivad kandma päästevesti ja purjelahil lisaks ohutusvööd.“ (§ 4 lõige 3). 2. jaanuarist 2011 hakkas kehtima Meresõiduohutuse seaduse redaktsioon, kus paragrahvis 37 enam ministri määrusele ei viidatud (määrus muutus sellest hetkest kehtetuks) ning peamised nõuded kehtestati hoopis seaduse tasandil.

Eelnõu Riigikogu menetluskäigust selgub, et § 37 muutmise ettepaneku tegi eelnõu algataja (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium) Riigikogule koos teiste arvukate ettepanekutega alles pärast esimese lugemise lõpetamist. Konkreetse muudatuse põhjendus on dokumenteeritud

seetõttu hoopis majanduskomisjoni 3. juuni 2010. a istungi protokollis nr 215. Kokkuvõtvalt oli selle sisuks nõuete kehtestamine määruse asemel seaduse tasandil, kaotades ka mitmed dubleerivad sätted.

Kuna päästevesti kasutamise säte oli kunagises määruses üks paljudest, siis ei ole selle konkreetse nõude kaotamist komisjoni protokollis põhjendatud (selline detailsus ei ole ka eeldatav). Seaduse uue sõnastuse kohaselt pandi väikelaevas ohutuse tagamise vastutus ja pädevus väikelaevajuhile, sh päästevesti kandmise korralduse andmine.

Lausalise nõude kaotamist on ministeerium põhjendanud nt oma 8. veebruari 2017. a vastuses Riigikogu liikme Kalle Laaneti kirjalikule küsimusele: „Nii nagu on erinevaid päästeveste, on ka nende õige kasutamise juhised erinevad. Väikelaeva definitsiooni kohaselt on tegemist veesõidukiga kogupikkusega 2,5 - 24 meetrit, seega saab olla tegemist väga erinevate konstruktsiooni, disaini ja kasutusvõimaluste kombinatsioonidega. Seetõttu on keeruline kõiki asjaolusid päästevesti õigeks kasutamiseks regulatsioonina välja töötada.“

Kunagise määruse sõnastus ei olnud kindlasti õnnestunud, sest selle kohaselt ei pidanud päästevesti kandma nt purjejahtide tekil (ei loetud praktikas lahtiseks väikelaevaks), kuid pidi kandma lahtises mootorpaadis, kuigi kreenis ja madalate reelingutega jahilt üle parda kukkumine võis olla tõenäolisem kui nt kõrgete parrastega lahtisest mootorpaadist.

◆ ◆ ◆

Kokkuvõttes: Kõike ei saagi ega peagi reguleerima ning parafraseerides üht tuntud merendusõppejõudu, siis „mingi seadusega sa purjetajale küll vesti selga ei pane.“

Samas tuleb meeles pidada, et tulevaste põlvede merelkäimise harjumused on mõjutatud tänaste meremeeste kommetest ja nende eeskujust.

Ja loomulikult ootavad kodanikud endiselt, et riik ja seal töötavad ametnikud teavad, mida ja miks nad reguleerivad (või enam ei reguleeri), selmet paanikas pugged bürokraatia kaitseliini taha iga kord, kui nende poole tuleb küsimus, mille vastust nad ei tea. 

Laevahukk Atland

Jane Hõimoja

Meri annab ja meri võtab. 22. aprillil võttis Atlandi ookean Eesti lipu all seilanud purjejahi „Cekritito“, ent säästis kuus inimest. Sellest õnneliku lõpuga kurvast loost on kõigil meresõitjail midagi õppida. Jahi reeder ja kapten Madis Rallmann meenutab seda saatuslikku päeva.

Jõnks ja tugev raksatus

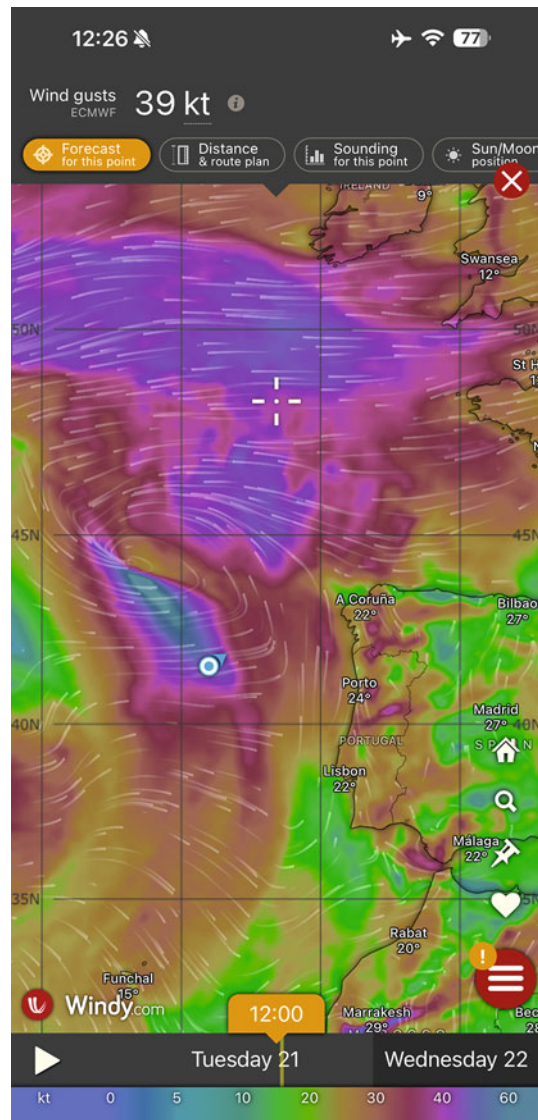
23. märtsil alustas „Cekritito“ kuuliikmelise meeskonnaga teekonda Kariibi merest Assooride poole, kuhu jõuti 15. aprilli hilisõhtul. Seal vahetus kolm meeskonnaliiget. Järgmisel päeval viis tee edasi Prantsusmaa poole. 1200 mere miili kaugusel asuvasse sadamalinna Bresti plaaniti jõuda ca 11 päeva pärast, 22. aprilli hommikuks oli sõidetud ca 700 meremiili.

„Meist käis halb ilm üle. Algukses oli vastutuul ja pärast sõitsime allatuult ning umbes 2-3-meetrine laine oli. Poole kuue paiku hommikul ärkasid selle peale, et teine vaht hakkas sooja jooki tegema. Küsisin, kaua veel vahivahetuseni aega on. Sain teada, et 30 minutit. Ma siis pikutasin edasi ahtrikajutis. Ja siis tundsin jalge all jõnksu ja kuulsin tugevat raksatust,“ meenutab Madis. „See kõik tundus väga veider. Esimese asjana tõmbasin madratsi üles ja vaatasin roolisektorit ja nägin, et seal on loks. Roolimehhanism töötas, aga seal oli küljelt küljele loks sees.“

Sel hetkel ma roolilaagri vahelt veel valgust ei näinud või ei taibanud kohe vaadata. Järgmine mõte oli kohe, et riidesse ja õue, et kontrollida, kas rooliratas toimib. Roolimees sai aru, et jaht käitub kuidagi kummaliselt, teised meeskonnaliikmed ei olnud tajunud, et midagi oli juhtunud.“

Orkad või mitte?

Madis ütleb, et ta ei tea, mis selle raksatuse põhjustas ning spekulatsioonidel pole väga mõtet. „Võiks kohe orkat kahtlustada, aga meie neid tol päeval ei näinud. Mõned päevad



Ilmastikuolud olid õnnetuse ajal selles piirkonnas keerulised - puhus kohati 39 sõlme. Paremalt on foto jahi asukohast, mille kapten Madis saatis Kakumäe SARI juhatuse liikmele Terje Alliksoole koos MAYDAY kutsungiga.



tagasi, Assooride külje all nägime viimati. Kaks tükki olid kaugemal ning üks oli jahist ca 5 m kaugusel. Siis oli küll tunne, et nüüd ta võib mul midagi lõhkuma tulla. Kui me sõitsime Kariibi poole aasta tagasi, siis oli orkade peletamiseks ahtritekil igaks juhuks 2 ämbrit liiva, raudtorud vees heli tegemiseks, tormikate taskus oli alati säratuli ja nii edasi, sest Hispaania ja Portugali rannikul on mõökvaalade rünnakud väikealuste roolilabadele viimastel aastatel probleemiks

il ja mida sellest õppisime



Kopterisse vintsimine võttis aega umbes 25 minutit. Kokku oli kütuse tõttu päästeoperatsiooniks aega 30 minutit. Fotod erakogust

muutunud.“

Ühesõnaga, Madis võttis rooli ja tegi kindlaks, et roolides on loks sees ning umbes minutiga oli selge, et sellise juhitevusega 500 miili kaugusel olevasse Bresti ei sõida.

„Besanpuri läks kokku, esipurjest jäi lahti väga väike nurk. Kõik selleks, et koormus roolile oleks võimalikult väike, ent et suudaksime ikka edasi liikuda. Seejärel ütlesin, et vaja kontrollida, kas vesi tuleb roolilaagri juurest sisse. Tuli, kogust on raske öelda, aga algul suutsid kolm inimest ämbrite ja elektrilise pilsipumbaga vee koguse kontrolli all hoida.“

Madis kirjeldab, et „Cekrititol“ oli roolileht, mida nimetatakse harilikuks rooliks, mis ülalt jahi kere ja alt skegi küljes on kinnitatud. Keres on roolilaager ja jahis sees roolisüsteemi sektor, kuhu tulevad juhttrossid roolirattalt.

„Laager oli küll purunenud, kuid sektor ja autopiloodi pinn ei võimaldanud roolilehe täielikku ärakukkumist ega ka lahtilaskmist. Öeldakse, et parem kui ripprool. Proovitud sai ka veejooksu peatamist käepäras- te vahenditega, et takistada vee sisse- voolu, kuid loksuv roolipaller lükkas

neid kogu aeg eest ära.“

Veekindlaid vaheseinu purje- jahtidel tavaliselt pole ja polnud ka „Cekrititol“. „Võib-olla vaid mingitel polaarklassiga ekspeditsioonilaevadel on.“ Ta meenutab, et vaatas veel ping- salt ilmaennustust, kas ilm võiks kuidagi nende kasuks pöörata, aga ilma- teade näitas, et vaikib alles südaööks. Sinna oli veel üle 10 tunni ja vahe- peal võib kõike juhtuda. Ka seda, et laev läheb 10 minutiga põhja, sest vas- tu jahikeret peksev rool teeb keresse augu.

„Mul oli ketaslõikur ju olemas, aga sa löikad sellega asju, mis on pai- gal, mitte kolmemetrise laine ja 15 m/s tuulega loksuvat asja... Kui ilm oleks vaikinud, siis oleks saanud iga- sugu asju välja mõelda.“ Ta hindab, et umbes 30 minutiga oli selge, et vaja on meeskond evakueerida.

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY!

Seejärel võttis Madis ULL-raadio ja saatis välja teate „Mayday“, kokku 6 või 7 korda. Samal ajal selgus MarineTrafficu vahendusel, et lähim alus on 30 miili kaugusel ja keegi nen- de kutsungit ei kuule. „Seejärel hak- kasin otsima internetist ja ChatGPT abil Hispaania merepäästkeskuste kontakte. Leidsin kontaktid ja seal oli kirjas, et kontakteeruge VHF-raadio kanali 16 kaudu või helistage. Aga mul mobiililevi ei olnud. Mul oli Starlink, mille kaudu oleks saanud helistada Whatsappi või saata sõnumi Signalis- se. Moodsal ajal võiksid ka merepääs- tekeskustel olla mingid moodsamad kontakteerumise võimalused.“

Et Madis osales Eestis Kakumäe Vabatahtlikus Merepäästes (SARis), võttis ta Facebooki vahendusel ühen- dust SARi liikme, Eesti Vabatahtliku Mere- ja Järvepääste juhatuse liikme Terje Alliksooga, kellele saatis foto jahi asukohast koos lühikese kirjeldu- sega, mida on vaja teha.

„Kuna Terjel oli kell umbes 9 hom- mikul, siis oli ta levis ja avas kohe mu sõnumi. Kui mu ekraanile ilmus see väike ikoon „nähtud“, siis käis süda- mest ikka kergendus läbi. Kuna Ter- je on ise vabatahtlik merepäästja, siis ta teadis täpselt, mida on vaja küsida, ilma liigsete emotsioonide ja kom-

mentaariideta. Info liikumine oli väga kiire – Terje teavitas Eesti JRCCd, kust võeti ühendust Hispaania JRCC- ga. Siis hakkas pall veerema. Hispaania poole pealt suunati meie poole kõige lähem kaubalaev ja üks Portu- gali kalalaev. Vigost tõusis lendu kop- ter.“

Vahepeal aktiveeris Madis ka EPIRB-poi. Ta selgitab, et tahtis jät- ta EPRIBi viimaseks variandiks, sest tegemist on ühesuunalise kommu- nikatsiooniga. Teade läheb välja, aga vastu ei saa infot, kas keegi sai teate kätte, kas tegeletakse, kas abi tuleb... „Meeskonna moraali hoidmiseks tahtsin leida abi sellise kanali kaudu, et saaksin kohe tagasisidet.“

EPRIB oli registreeritud Eestis ja kui EPRIBi signaal JRCCsse jõu- dis, siis tegelikult päästeoperatsioon juba käis, nad olid sellest juba tead- likud. „Kui EPIRB-poi ostetakse, siis tuleb sinna panna kaks SOS-kontak- ti, kellega võetakse EPRIBi käivitumisel vajadusel lisainfo saamiseks ühen- dust. Et neid hädakontakte mitte hir- mutada, siis enne kirjutasin vennale lühidalt, et olen merehädas, asi on kontrolli all, aga ära emale ütle. Ja kir- jutasin ka oma lapse emale sama jutu ja et ära pojale ütle.“

Üks sidevahend oli tal veel varu- tud kõige mustema stsenaariumi jaoks. „Grab bag‘is (kaasahaaramis- kotis – Toim) oli lisaks joogiveele, toi- dupakkidele ka Garmin InReach Iri- dium-paketiga satelliitside seade, mis töötab oma akuga. Selle oleksin kasu- tusele võtnud, kui oleksime pidanud päästeparve evakueeruma. Seni, kuni laevas oli elekter ning töötav inter- netiühendus, ei näinud ma selle sea- deldise kasutamiseks vajadust.“ MF/ HF-raadio eeldas mitme meetri pik- kuseid antenne ja seda jahil polnud.

Jahilt päästeti ka Vahur Ausmehe loengukonspektid

Kopter lendas Vigost jahi asukohta tund aega ning kohapealseks pääste- operatsiooniks oli sellel aega 35 minu- tit, sest muidu lõppenuks kütus enne baasi tagasi jõudmist. 22 minutit enne kopteri saabumist jõudis kopter jahi VHF-levialasse.

„Uurisin, kas mingi koti saab kaasa



Meeskond on õnnelikult Vigos. Madis kiidab kohaliku merepäästeüksuse kiiret ja professionaalset tegutsemist.

võtta. Piloot ütles, et ühe väikese kotti saab terve kamba peale. Niisiis ütlesin meeskonnale, et võtke kaasa kõige kallim, mis taskutesse mahub. Ise võtsin kaasa tagantjärele totraid asju... läpakas, iPad ja kõvakettad piltidega olid loogilised, ent võtsin kaasa ka Instax-kaameraga tehtud fotod, pojale mõeldud suveniirid...

Mereakadeemia viimase kursuse tudeng võttis peale passi teise tähtsaima asjana kaasa hunniku koolitöö konspekte. Ütlesin, et äkki räägin mereakadeemia direktoriga, et meil oli laevahukk ja konspekt läks põhja. Ta ütles, et need on Vahur Ausmehe tunnikonspektid ja tal on need kindlasti vaja ühes tükis kuivale maa-le toimetada. Andsin talle läbipaistvad grip-kotid (suletavad kilekotid – *Toim*), kuhu ta sai oma kalli koolitöö paigutada."

Kopteriga suheldes ütles Madis, et tal on ketš ja palju taglastust ning piloodiga koos otsustati, et kui kopter kohale jõuab, siis veeskab meeskond parve ja vintsitakse sealt. „Kui kopter saabus, veeskasin parve ning meeskond võttis kuidagi hanerea sisse. Tutikas Vikingi parv läks vähem kui minutiga sahinal õhku täis. Väga suur laine oli ning kuivana parve saamine oli ikka väljakutse. Esimesena hüppas mereakadeemia õppur – ta oli teeninud mereväes ning selliseid õppuseid varem läbinud. Merepäästja laskus alla, ujus parveni ning aitas kõik ükshaaval üles. Kogu vintsimise protsess kestis kokku ca 25 minutit. Nii et mõned minutid jäid isegi üle. Kopterisse jõudes tuli pingelangus, tuli esimene naeratus ja esimene pisar samamoodi.“

Tunni pärast Vigosse jõudes sai meeskond end kuuma duši all kosuta-

da ning kohapealt said kõik merehädaliseid kotti, kus olid *Unisex*-varuriided, žilett, hambahari. „Seejärel viisid merepäästjad meid kohvikusse lõunat sööma. Samal ajal broneerisime hotelli ning otsisime koju minemiseks lennupileteid.“

Kell 12.17 UTC saatis AIS jahi viimase teadaoleva asukoha koordinaatidel 42° 39.37 N, 11° 10.71 W.

Järelkaja

Madis istub koduse söögilaua ääres ja ütleb rahulikult, et ka tagantjärele tarkusena poleks ta teistsugust otsust teinud. Olu-kord oli väga halb ning teistsugused otsused oleksid riskinud inimestele. „Minu vara pääste ei õigustanud meeskonna ohtu panemist.“

Paraku juhtus ka nii, et ta sai Euroopast väljudes teada, et tema kaskokindlustus väljaspool Euroopat ei kehti ja 2025. aastal kindlustust pikendades seltsid kaskokindlustust enam ei pakkunud, sellised on kindlustuse reeglid. Õnnetuse ajal oli „Cekrititol“ vaid vastutus-kindlustus.

Kogu õnnetuse valguses hakkas ta koolitajana ja vabatahtliku merepäästjana mõtlema sellele, kui leebe on väikelaevajuhi koolituse läbimine Eestis. „Võiks olla sarnaselt autoga ka nn libedasõidu kohustus, väikelaeva kontekstis siis merepäästeharjutuse läbitemine. Mind aitas tohutult see, et olen aastaid koolitanud ja osalenud merepääste töös, olen teinud neid harjutusi, mul on varrukast võtta mitu kriisiplaani ning tean, kuidas maha võtta hirmu ja vältida paanikat. Aga enamikul tasulisi sõite tegevatel väikelaevajuhtidel seda kogemust pole.“

Tänavu o

Jane Hõimoja

Jäämurre sai sel aastal alguse 7. jaanuaril, kokku kestsid Liivi lahel jäämurdetööd 98 ja Soome lahel 65 päeva. Selle aja jooksul vajas jäämurdjate abi 173 laeva, neist 115 Liivi lahel ja 58 Soome lahel. Töös olid kõik kolm Eesti jäämurdjat. Jäämurre on Eestis riigi korraldatav teenus, laevaomanik ei maksa jäämurdjale otsest „tükihinda“, vaid jäämurdetasu sisaldub veeteetasus.

Jäämurdekoordinaator Are Piel: viimasel 10 aastal olid tänavu talvel jääolud ühed raskemad

Pieli sõnul tuleb Liivi lahe täieliku läbikülumist Pärnust kuni Irbe väinani ette pigem harva. „Näiteks Soome lahel ei olnud jäämurdeteenust mitmel järjestikusel talvel vajagi ning ka Pärnu lahes polnud jäämurdevajadust 2024/2025. aasta talvel. Tänavune hooaeg eristus selgelt nii jää ulatuse, paksuse kui ka kestuse poolest,“ kirjeldab ta.

Piel ütleb, et kolme jäämurdja kasutamine oli sel hooajal optimaalne. „Pärnu sadama talvine ligipääsetavus on kriitilise tähtsusega, sest see sadam konkureerib otseselt Riia sadamaga ning sealt, kus jääolude tõttu tekib ebakindlus, võivad kaubavood kiiresti ümber suunduda. Tänavu oli oma osa sellel, et jääolud Soome lahes ja Muuga lahe piirkonnas kujunesid suhteliselt leebemaks ning seal ei olnud ulatuslikku jäämurret vaja. Kui samal ajal oleks tulnud aktiivselt jääd murda ka Muuga suunal, ei oleks kolme jäämurdjaga enam olnud võimalik kõiki vajadusi samal ajal katta,“ nendib ta. „Selisel juhul oleks tulnud teha keerulisi valikuid piirkondade vahel või arvestada oluliselt pikemate ooteaegadega. Seega võib tagantjärele öelda, et lisaks heale planeerimisele

Kaks jäämurdjat on Eesti mereala kohta selgelt vähe ja Riigilaevastik töötab koos Kliimaministeeriumiga välja plaani osta või rentida riigile täiendavalt üks mitmeotstarbeline jäämurdvõimekusena töölaev, mis saaks pärast 2028. aastat „Tarmot“ asendada. Foto: TS Shipping

lid jääolud jälle rasked

vedas meil osaliselt ka jääolude regionaalse jaotusega.“

Jäämurdetöid koordineeritakse ööpäev läbi

Are Piel selgitab, et kogu protsess algab jää- ja ilmaolude pidevast hindamisest. Selle põhjal kehtestatakse jäämurdehooaeg ja seatakse teenindatavaile laevadele nõuded: milline peab olema laeva jääklass ja peamasina võimsus. Hooaja jooksul muudetakse seda vajaduse korral jääolude muutustest tingitult.

„Alles seejärel saab alata laevade tellimuste menetlemine ja operatiivne juhtimine. Laevaagendid esitavad tellimused mereinfosüsteemi EMDE kaudu, milles kontrollitakse nende korrektsust ja laeva vastavust kehtestatud nõuetele. Vajaduse korral menetletakse erandeid ja tehakse otsuseid koostöös sadamakaptenite, jäämurdjate kaptenite, laevaliikluse juhtide ja jäämurde koordinaatoriga. Samal ajal jälgitakse pidevalt laevade liikumist jääs, jagatakse operatiivinfot jääolude ja prognooside kohta ning koordineeritakse jäämurdjate lähendamist piirkondade vahel.“

Ta toob näite ühest olukorrast Liivi lahel, mil jäämurdja „EVA-316“ püüdis aidata Pärnu sadamasse suunduvat kaubalaeva. „Laeva vabastamine edenes nelja tunni jooksul ühesõlmelise kiirusega, mistõttu otsustati, et sellist tegevust ei ole mõistlik Pärnu suunal jätkata. Laevaagendid suunasid selle laeva Riia sadamasse ja laeva jääst vabastamiseks kaatsi Läti jäämurdja „Varma“

(„Tarmo“ sõsarlaev). See oli kaalutletud otsus, milleks võeti arvesse laeva ohutust, ajakulu ja olemasolevaid ressursse.“

Üks nõrgem laev võib mõjutada karavani kiirust

Laevakaravani moodustamine võimaldab ühel jäämurdjal aidata korraga sadamasse või sealt välja mitu laeva korraga, ent karavani moodustamine ja kooshoidmine on väga keeruline. „Kõige keerulisem on karavanide juures laevade võimekuse ühitamine – jääklass, masinavõimsus, meeskonna kogemus ja manööverdusvõime on kõik erinevad. Üks nõrgem laev võib oluliselt mõjutada kogu karavani liikumiskiirust ja koospüsimist. Kui mõni laev hilineb, võib see nihutada kogu karavani väljumist,“ kirjeldab Piel.

„Tänavusel hooajal suuri avarii-lisi olukordi ei olnud, kuid juhtus, et karavan tuli peatada, ümber kujundada või ajastuse tõttu edasi lükata. Ka jää- ja ilmaolud – näiteks tugev jääpress, tuule suuna muutus või halb nähtavus – võivad sundida karavani ootama või liikumist muutma. Väli-

selt võib see jätta mulje põhjendamatust viivitusest, kuid tegelikkuses on selline peenhäälestus jäämurdegevuse vältimatu osa, et tagada laevade ohutus ja hoida kogu teenus toimivana.“

Riigilaevastiku partnerlusuhete juht Toomas Kasemaa: monofunktsionaalne jäämurdja on luksus

11. veebruaril suundus Soome lahele jääd murdma Riigilaevastiku 63-aastane jäämurdja „Tarmo“, viimati osales laev jäämurdes 2018. aastal.

Senior-jäämurdjal löid välja mitmesugused rikked, ent peamine mure oli ühe peamasina liigne õlikulu, mis väljendus kõige ohtlikumal kujul – korstnasse kogunenud õlijääkide põlengus. „Pärast kolvigrupi vahetust saadi veast jagu, kuid see tähendas, et pea poole jäämurdehooajast sõitis Tarmo kolme peamasinaga, mis tähendas 10 000 kW asemel võimsust 7 500 kW, mis tegi omakorda korrekture laevajuhtimises. Nii loobuti öiste karavanide moodustamisest ja sõideti ainult valgel ajal, kui jääolud on paremini märgatavad ja võimalik on leida jääst läbiminekuks kergemaid kohti,“ selgitab Kasemaa.

Ei ole saladus, et „Tarmo“ saab kahe aasta pärast 65-aastaseks, mil peaks omakorda lõppema laeva eksploatatsiooniaeg. Riigilaevastiku hinnangul pole riigil mõttekas täiendavalt raha „Tarmosse“ pumbata.



„Tarmo“ on diisielektrilaev. Laev toodab diisलगeneraatoritega elekt-rit, millega omakorda käitatakse laeva sõukruvid. 65 aastat tagasi projekteeritud ja ehitatud diisliid pidid vastama hoopis teistsugustele normidele kui tänapäevased diiselmootorid, muutunud on heitgaaside normid ja efektiivsusnäitajad. Piltlikult öeldes põletab „Tarmo“ sama võimsuse saavutamiseks tänapäevaste mootoritega võrreldes tunduvalt rohkem kütust ja tunduvalt saastavamalt,“ nendib ta ja lisab, et laeva elektrisõuseadmed on sama vanad.

„Sellises vanuses masinate puhul ei saa kunagi kindel olla, millises kohas võib elektriisolatsioon järele anda, lisaks sünkroonitakse kogu laeva generaatoreid käsitsi, mis on suurendatud riskiga – sageduskõikumine võib kaasa tuua *black-outi* ehk kogu elektrisüsteemi väljalülitumise. „Tarmo“ soojusisolatsiooniks on kasutatud ehitamise ajal ohutuks peetud asbesti, mis on tänapäeva info kohaselt kantserogeenne aine. Laeva tankide korrosiooni tõttu on omavahel segunenud kütus ja vesi ning me saame pikalt rääkida kõigi süsteemide vigadest.“

Kasemaa rõhutab, et „Tarmo“ on monofunktsionaalne jäämurdja ja selle laevaga pole paraku võimalik täita muid riigile olulisi ülesandeid – veeteede hooldust, varustusülesandeid, teadusülesandeid, varapäästet, erakorralisel vajadusel ka militaarülesandeid jms.“

„Pikas perspektiivis ja kulude optimeerimiseks oleks riigil mõistlik teha suuremaid investeeringuid sellistesse laevadesse, millega saab merel aasta ringi täita erinevaid ülesandeid. Monofunktsionaalse jäämurdja pidamine on Eesti suuruse riigi jaoks lüksus.“

Jäämurdja Tarmo viimase 12 kuu

ülalpidamiskulu on olnud 1,9 miljonit eurot. Sellest 46% moodustasid majanduskulud ja investeeringud ning 54% tööjõukulud.

„Tarmo miinimumkoosseis on ohutu mehitatuse tunnistuse kohaselt 20 laevapereliiget, kuid see tähendab, et miinimumlaevaperega saab lühiajaliselt sadamast merele minna. Selleks, et ööpäev läbi päevast päeva merel jääd murda, on vaja korraldada laevas vahikorrad ja miinimumlaevapereks on vaja 26 liiget,“ ütleb ta. Lisades, et uue laeva ülalpidamiskulu ei saa praegu sarnases täpsustmises hinnata, sest kulu on vahe- tus korrelatsioonis konkreetse laevaga – kui suur ja millise võimekusega on laev, kas see on täiesti uus või hooajaks prahitud vanem laev, millistel tingimustel on laev prahitud, milline võimsus sel on, milliseid täiendavaid hooldustöid laev võib vajada jne.

Kas olukorras, kui „Tarmo“ ekspluatatsioonija pikendamine on ääretult ebamõistlik, uue jäämurdja ehitamiseks raha pole ning jäämurdjate järelturg on olematu, on oht, et Eesti jääb tulevikus kahe jäämurdjaga?

Kasemaa vastab sellele: „Kaks jäämurdjat Eesti mereala jaoks on selgelt vähe ja Riigilaevastik töötab koostöös Kliimaministeeriumiga välja plaani osta või rentida riigile täiendavalt üks mitmeotstarbeline jäämurdevõimekusega töölaev, mis saaks pärast 2028. aastat „Tarmot“ asendada.“

TS Shippingu juhatuse esimees Vahur Ausmees: Läänemerel on suurim väljakutse just jääsurve

Jäämurdehuvilised võisid tänavu märgata, et alati ei suudetud Liivi lahes kõiki laevu kohe edasi aidata või ei suutnud need kannul püsida. See tekitas vaatlejail küsimusi, kas „Botnica“ ei suuda kõigis oludes hakkama

saada, kuigi see on polaarklassi laev.

Ausmees selgitab, et „Botnica“ on tugeva polaarklassiga, kuid alati ei sõltu jäämurdja edukus ainult laeva võimsusest, vaid ka jää füüsikalistest omadustest ja laevapere kogemustest.

„Liivi laht on tuntud oma madaluse ja suletuse poolest, kus tugevad tuuled tekitavad massiivset rüüsi ja tugevat jääsurvet. Kui tuul pressib jäämassi ranniku vastas kokku, võib tekkida olukord, kui isegi võimas laev ei suuda kohe kanalit avatuna hoida, sest kanal surutakse hetkega kinni,“ kirjeldab ta ning tõdeb, et paraku ei suutnud tõepoolest kõik laevad jäämurdja kannul püsida.

„Paljudel tänapäeva kaubalaevadel on säästlikkuse eesmärgil optimeeritud keretüübid ja masinavõimsus, mis ei ole mõeldud iseseisvaks liikumiseks isegi murtud jääs, kui seal on tugev surve. Õppetund on see, et kõigil laevadel on piirid, isegi polaarklassi laeval, kui loodusjõud (tuul ja jää liikumine) on piisavalt tugevad. See talv kinnitas, et jäämurre on dünaamiline protsess, kui vahel tuleb oodata ilmaolude muutumist või jääsurve rauge- mist. Meie meeskond koostöös partneritega Transpordiametist ja Riigilaevastikust suutis neid olukordi hallata ja tagada laevaliikluse Eesti vetes.“

Tulenevalt laeva eripärast „Botnica“ kontaktpukseerimist ei kasuta, vaid pukseerib lühikese otsaga või abistab lihtsalt väga lähedalt ilma otsese füüsilise kontaktita ahtris.

„Botnica“ on ahtris asimuutkäturid, mis on väga efektiivsed manööverdamisel, kuid kontaktpukseerimine nendega on tehniliselt riskantne. Kui järelveetav laev peaks ootamatult „Botnica“ ahtrisse sisse sõitma, võivad kahjustada saada just need kriitilised ja kallid käturid,“ selgitab Ausmees.

Lähedalt abistamine tõi kaasa „Botnica“ kokkupõrke jääs kinni olnud laevaga. „Pealkirjana võiks selle nimetada intsidendiks. Rasketes jääoludes ja karavanis liikumisel on tegu võrdlemisi tavapärase juhtumiga, mida on tänavu korduvalt ette tulnud ka näiteks Soome jäämurdjatel. Eesti OhutusjuurdLuse Keskus vaatas juhtumi asjaolud üle, kuid menetlust ei alustanud. Otsuse aluseks oli tõsiasi, et kokkupuute tagajärjed olid tühi- sed ning meresõiduohutust ei seatud hetkekski täiendava ohu alla.“



„Tarmo“ on monofunktsionaalne jäämurdja, millega pole võimalik täita muid riigile olulisi ülesandeid – veeteede hooldust, varustus- ülesandeid, teadusülesandeid, varapäästet, erakorralisel vajadusel ka militaarülesandeid. Monofunktsionaalse jäämurdja pidamine on Eesti-suurusele riigile lüksus. Foto: Jarek Jõepera

Mereakadeemia parimaks õppe- jõuks valiti kapten Jarmo Kõster



Jane Hõimoja

Mereakadeemia üliõpilaste valikul on tänavu parim õppejõud Jarmo Kõster, esimest korda sai ta sellise tunnustuse juba 2014. aastal.

Polnud plaanis õpetada

Jarmol polnud kunagi plaanis õppejõuks saada, isegi selline mõte polnud ta peast kunagi läbi käinud. Pärast merelt äratulekut 2006. aastal alustas ta tööd lootsina. Ent saatuse tahtel jooksis ta kokku ühe mereakadeemia õppejõuga, kes kutsus teda kogu aeg kooli õpetama. Jarmo keeldus viisakalt iga kord. Kuni lubas 2009. aastal anda Mustakivi tänava koolimajas laevaehituse ainet.

„Elan Viimsis ja Lasnamäele polnud kaugele sõita. Kui mereakadeemia mõni aasta hiljem Koplisse kolis, siis küll mõtlesin, kas nii kaugele tahan sõita...“, meenutab ta.

Aga nagu paljud õppejõud enne Jarmot on tõdenud, et kui juba õpetamisele sõrme annad, siis võetakse ikka mõlemad käed. Lootsitöö kõrvalt suurenes järk-järgult ka õpetamiskoormus, ta võttis varsti juurde laeva teooria aine. 2014. aastal valisid mereakadeemia üliõpilased ta esmakordselt parimaks õppejõuks.

Tehnikaülikoolis

Alates 2016. aastast on Jarmo Kõs-

teril 3000-se ja suurema kogumahu-tavusega laeva kapteni meresõidudip-lom ning samal aastal valiti ta laeva-juhtimise eriala programmijuhiks.

„See oli väga pingeline aeg. Ülikoo-lis toimusid suured õppekavade muu-datud ja pidime oma STCW-aineid ülikoolide raamidesse suruma, prak-tilise töö mahtu pidi oluliselt kärpi-ma. Lõpuks said 12 õppeainet ülikoo-lilt erisuse,“ kirjeldab ta.

2019. aastal kaitses ta mereaka-deemias magistrikraadi, mis ühtlasi tähendas seda, et ülikoolis kehtivate rehkenduste alusel on magistridiplom koos kapteni tunnistusega võrdsusta-tud doktorikraadiga. Ühtlasi atestee-riti ta 2020. aastal vanemlektoriks.

Aastail 2019-2022 oli Jarmo lae-vanduskeskuse juhataja.

Oma märkmed eksamil abiks

Alates 2022. aastast on Jarmo mereakadeemia taristukeskuse juht ja vastutab kogu taristuga seotud arengu eest. Simulaatoriinstruktori-na on tal akadeemias olulised laeva-juhtimise õppeained: simulaatoritree-ning, ECDIS ning laeva juhtimine ja manööverdamise praktika.

„Simulaatoritreeningu ajal sõi-davad õppurid punktist A punkti B. Peavad oskama ohutult sihtkohta jõu-da, olenemata sellest, milliseid olu-kordi neile tekitan. Õppurid peavad olema valmis, et GPS-signaal kaob ära, radaripilt läheb vigaseks või mis

iganes juhtub. Peavad olema väga tähelepanelikud ning oskama kasuta-da kogu aastatega kogutud teoreetilist teavet, et igas olukorras hakkama saa-da,“ kirjeldab ta.

Üliõpilased on
valinud Jarmo
parimaks õppe-
jõuks kahel
korral: 2014. ja
2025. aastal.

„Eksamil luban kasutada materja-le. Ma leian, et nii õpib kõige paremi-ni, kui nad kirjutavad teemasid läbi ja pärast loevad ja otsivad oma märk-metest vastuseid. Laevas tohib ka manuaale kasutada, miks siis eksamil ei võiks.“

Praktika omast käest

Seoses ASi Eesti Loots tegevuse lõppemisega viidi üle ka Jarmo töö-leping ning alates 2023. aastast on ta Riigilaevastiku hingekirjas vanem-merelootsina.

„Lootsitöö tuleb õpetamises väga kasuks. Iga päev saan manööverda-misel kätt sooja hoida, kui näen väga palju erinevaid laevu ja seadmeid. Teen huvitavatest lahendustest ka pilte ja jagan õppuritega. Samamoodi toob lootsitöö elavaid näiteid kuhjaga,

mida tunnis tudengitega jagada.“

Jarmo hinnangul on tänapäeval kapteniks saada liiga kerge ja oma töös näeb ta kahjuks palju selliseid kapteneid, kes ise silduda ei oskagi, nende kvaliteet on üsna küsitav.

Merendusõpe praktilisem kui vanasti

Jarmo ütleb, et tegevmeremehi on nüüd kergem kooli leida kui vanasti. Kunagi oli dollar kõrgem, praegu pole meretöö enam nii luksuskaup. „Muidugi, tunniplaanitegijale on meremeeste töögraafikute järgi tunniplaanide tegemine ikka paras peavalu, seal on nii palju muutujaid.“

Jarmo hindab, et viimase 17 aasta jooksul, mil tema on õppejõud olnud, on õpe kui selline läinud väga palju praktilisemaks, sest mereakadeemia taristu on nii palju arenenud.

„Simulaatorid, mehaanikamaja, laborid ja muidugi õppelaeva soetamine on võimalused ikkagi täiesti

uuele tasemele viinud.“

Samal ajal hindab ta, et vanasti oli õppurite motiveeritus suurem. „Ma näen, et mõned noored on hommikul kodust välja aetud sõnumiga, et enne õhtut ära tagasi tule. Ja siis tulevad mereakadeemiasse, endal puudub igasugune huvi, aga vaja kuskil päev mööda saata.“

Samamoodi tunneb ta muret, et noored enam suurtele meredele ei igatse, isegi mitte praktikale, rääkimata tööle minemisest. „Enamuse jaoks on suurim soov saada praktikakoht Tallinkis, et ei peaks kodust kaugele minema. Ja see tendents pole ainult meie probleem. Euroopas panevad õppeasutused uksi kinni, sest noored ei taha merele minna.“

Jarmol on hea meel, et vahepeal ära kadunud merendusklassid on omamoodi taassünnil Orissaare ja Kuusalu madruseõppe näol ning ta loodab, et neid kohti tuleb veel juurdegi. 

Kõster juhib Transpordiameti ja Riigilaevastiku kauglootsimisprojekti

Mullu oktoobris käivitasid Riigilaevastik ja Transpordiamet kolme aasta pikkuse kauglootsimise arendusprojekti, mille osaliseks juhiks sai vanemmereloots Jarmo Kõster. Projekti eesmärk on välja töötada kauglootsimise teenus Väinamere piirkonna transiitsoonis.

Kauglootsimine pole mõeldud asendada tavalist lootsiteenust, pigem pakub see täiendust. „Kauglootsimise tulekuga lootside arv ei vähene, vaid lootsid jõuavad teha sama ajaga rohkem. Teinekord kulub pool ajast ainuüksi edasi-tagasi sõidule, aga kauglootsimisega jõuab sama ajaga teenindada näiteks kaht laeva. Kuna väheneb või kaob ära lootsikaatriga edasi-tagasi sõitmine, siis väheneb ka keskkonnajalajalg.“

Kõsteri sõnul valiti just Väinameri katsetuseks, sest seal on madal vesi, tihe liiklus ning vähe eksimisruumi. „Kui see edukalt tööle saab, on võimalik lahendust laiendada ka teistesse Eesti piirkondadesse.“ Ta rõhutab, et reaalset sadamasse sissesõitmist kauglootsimise teel projekt ei hõlma, vähemalt esialgu keskendutakse ainult transiitlootsimisele.

Suurim väljakutse on, kuidas laeva radaripilt kõige paremini kätte saada. „Ideaalne oleks vaja teha nii, et operaator näeb oma töölaual laeva pardaseadmetest tulevat pilti. See eeldab täiendavat tarkvaraarendust.“

Eesti seadusandlus kauglootsimist praegu veel ei võimalda ning projekti üks eesmärgi on välja selgitada, mida täpsemalt tuleb seadustes ja määrustes muuta. Euroopa riikides on selles osas eeskujuks Taani, Soome ja Leedu. „Taani on jõudnud väga kaugele, seal oodatakse administratsiooni heakskiitu kogu lahendusele ja muudetavale seadusandlusele. Näiteks tehti seal 2025. aastal 169 kauglootsimist, neist 89 lootsiga pardal ja 80 lootsita.“

Mereakadeemia stipendium 9000 eur

Jane Hõimoja

TalTechi Arengufond jagas käesoleva aasta kevadel välja kokku 92 stipendiumi kogusummas 177 750 eurot. Mereakadeemia tudengitele anti 7 stipendiumi kogusummas 9000 eurot.

Eesti Laevajuhtide Liidu stipendium 500 eurot – Margo Väin



◆ Laevajuhtimise kolmanda kursuse tudeng Margo on pärit Saaremaalt ning otsus tulla mereakadeemiasse sündis juba varakult.

Ta on lapsest saati käinud purjetamistrennis, mistõttu kasvas merega üsna varakult kokku. Eesti Mereväe kadetina kinnistus tulevane valik veelgi.

Ta kirjeldab, et senise õppetöö jooksul on sillasimulaatori tunnid olnud üks olulisemaid kogemusi, mis arendas temas tähelepanelikkust, kiiret reageerimisvõimet, rahulikult jäämist ning meeskonnatöö oskust.

„Praktikalt on kõige eredamalt mees need tööpäevad, mis päeva lõpuks korralikult ära väsitavad, kuid teadmisenälg viis mind ka õhtuti silda juurde õppima. See andis päeva lõpuks väga rahuldava tunde,“ kinnitab ta.

Margo on aktiivne merenduse eriala propageerija väljaspool kooli,

deemia tudengid said ot stipendiume

lisaks on ta tegutsenud purjetamisinstruktorina ning osalenud Saaremaa SARi tegevustes.

Tuleviku Lainelööjate stipendium 1000 eurot – Hugo Kallaste

◆ Elektrimehaanika kolmanda kursuse tudeng Hugo Kallaste otsustas Kadrioru Saksa Gümnaasiumi abituriendina, et tahab õppida tehnilist ala, sellele lisandus reisipisik ning valik oligi tehtud.

Hugo sõnul on teda kõige rohkem arendanud motoristi praktika ning üliõpilaskogu esimehe roll.

„Praktikal õppisin distsipliini ja tehnilisi probleeme lahendama, samas olen esimehena arendanud suhtlemis- ja juhtimisoskusi. Need kogemused on õpetanud mind võtma vastutust ning arendanud nii tehnilist mõtlemist kui ka organisatsiooni juhtimist,“ kirjeldab ta.

Hugo panustab eriala populariseerimisse ning on läbi viinud töötubasid, mis hõlmasid tulevikukütuste, täpselt vesiniku kasutamist laevadel.



Üliõpilasesinduse stipendium 1000 eurot – Emma Pallase

◆ Mereveonduse ja sadamatöö korralduse esimese kursuse tudeng Emma Pallase sattus mereakadeemiasse tagantjärele õnneliku kokkusattumuse tulemusena. Kui ta esimene valik – lennunduskorraldus – ära langes, otsustas ta teise valiku kasuks.

Seniste õpingute jooksul on talle enim meelde jäänud „Meretöö karjääripäev – tuleviku lainelööjad“, mida korraldab Tallink koostöös mereakadeemiaga.

„Seal mul oli võimalus rääkida koos teiste tudengite ja laevatöötajatega paneelis. See oli minu jaoks esmakordne ja kindlasti õpetav, sest ma polnud varem nii paljudele esinenud.“ Emma on mereakadeemia üliõpilaste esindaja Taltech'i Üliõpilasesinduses, mis on ülikoolis kõrgeim üliõpilaste otsustusorgan.

Lisaks võtab ta vastu tudengivarje ning on käinud koolides mereakadeemiat tutvustamas.



Rein Varendi nimeline laevajuhtide stipendium 2000 eurot – Merilin Lindre

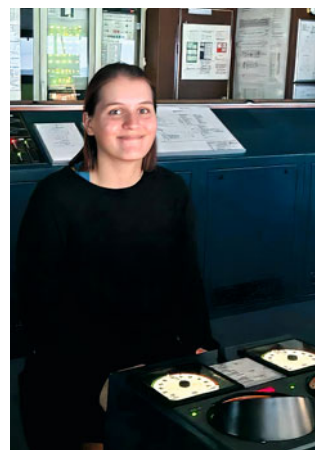
◆ Laevajuhtimise eriala kolmanda aasta tudeng Merilin Lindre meenutab, et täieliku kindluse erialavaliku kohta sai ta esimesel meresõidupraktikal, kui talle usaldati käsirool.

„Üks kõige meelde jäävamaid kogemusi praktikal oli Alžeerias sadamasse sisenemine, kui loots tuli pardale ja mina sain olla käsiroolis.“

See oli mulle päris pingeline, sest sadamasse sisenedes tuli hoida väga täpset kurssi, eriti sadamaväravaist läbi sõites. Sellises olukorras oli oluline täielikult keskenduda, kuulata täpselt korraldusi ja jääda rahulikuks. Kuigi olukord oli stressirohke, sain sellega hästi hakkama.“

Samuti soovib ta eriala propageerides olla eeskujuks teistele naistele, sest naised saavad täpselt sama hästi selle ametiga hakkama kui mehed.

„Kui merenduses on rohkem pädevaid ja enesekindlaid naistüürimehi, muutub see valdkond loomulikumaks valikuks ka järgmistele põlvkondadele.“



Rein Varendi nimeline laevajuhtide stipendium 2000 eurot – Erik Pärnapuu

◆ Erik oli ajateenistuses pioneeri-luurerühma ülemana juhtinud 25-liikmelist koosseisu. Mõte vastutusest ja juhtimisest viis ta laevajuhi eriala juurde.

Praegu, kolmanda kursuse tudengina on ta aru saanud, et kui ise ei tee, ei tee seda mitte keegi. Kõige kindlam saab olla vaid iseenda peale.

„See kehtib nii merel kui ka igapäevaelus: olgu selleks sillavaht laevas, eksamiteks õppimine või lihtsad igapäevased kohustused. Kõik taandub lõpuks distsipliinile, rutiinile ja sellele, et oma asjad tuleb ise ära teha.“

Erik on ühtlasi laevajuhtimise programmi juhi assistent, aktiivne üliõpilaskogu liige ning esindab kooli erinevatel üritustel.



Fotod erakogudest

Gunvor Services'e rakendus- kõrgharidusõppe stipendium 2000 eurot – Marie Grete Mägi



◆ Teedehituse erialal õpinguid alustanud Marie Grete leidis pärast kaht aastat eksirännakuid tee mereveonduse erialani. Purjetamisega tegelnud ja mere ääres kasvanud neiule tundus see loomulik valik. Marie Grete on rühmavanem, omandanud väike-laevajuhi tunnistuse ning läbinud vabatahtliku merepäästja koolituse. „See on arendanud mu vastutustunnet, otsustusoskust ja meeskonnatöö võimet.“

TalTechi õppeosakonna stipendium 500 eurot – Lisette Johanson

◆ Põlvast pärit Lisette teekond vee-
teede haldamise erialani on olnud
käänuline.

Vaheaastal Tallinnas elades nägi ta juhuslikult Facebookis mereakadeemia reklaami. Pärast tudengivarju kogemust oli otsus selge.

„See kogemus oli nii soe ja silmi-
avav, et koolist lahkudes valdas mind
kirjeldamatu kergendustunne ja ise-
gi mõni õnnepisar – olin lõpuks leid-
nud valdkonna, mis mul päriselt sil-
ma särama pani. Nüüd juba selle eri-
ala kolmanda aasta tudengina tean, et
see on täpselt õige paik uudishimulikule avastajale.“

Lisette sõnul on üks meeldejäävamaid õppetunde olnud see, et oluline on haarata igast võimalusest kinni, sest tihti viib see järgmiste ja suuremate võimalusteni.

„Hakkasin aktiivselt osalema üritustel ja projektides, näiteks avatud uste päevadel ja töötubade läbiviimisel. Algul tundus see lihtsalt hea võimalus kogemust saada, kuid peagi märkasin, et iga järgmine võimalus viis uute kontaktide ja veel põnevamate väljakutseteni.“

Ta on tegutsenud mereakadeemia üliõpilaskogu turundusjuhina, kuulub TalTechi Üliõpilasesindusse ning esindab üliõpilasi Eesti Mereakadeemia nõukogus, toimetab programmijuhi assistendina ning toetab uusi tudengeid nende ülikooliteel tuutorina. 



Fotod erakogudest

Rein Varendi nimeline laevajuhtide stipendiumifond tuleneb pärandaja soovist

Jane Hõimoja

Mereakadeemias asutati kevadel Rein Varendi nimeline laevajuhtide stipendiumifond, mis loodi pärandvara alusel. Rein Varend oli meremees, õppejõud ning paljude raamatute autor, kes pärandas kogu oma vara kogumahuks 370 000 eurot mereakadeemia laevajuhtide eriala arenguks.

Mereakadeemia direktor Roomet Leiger meenutab, et ootamatu teade üllatas teda väga: „Ma ei olnud Rein Varendist varem kuulnud ning ka kogu oma maise vara ühele õppeasutusele jätmine on täielik pretsedent.“

Leiger ütleb, et arutelud, mida pärandiks saadud rahaga teha, olid tõsised ja pikad, sest eesmärk on austada kadunud meremehe peamist soovi – arendada laevajuhtimise eriala – parimal võimalikul moel.

„Juhtkond otsustas suunata 100 000 eurot Rein Varendi nimelise laevajuhtide stipendiumi moodusta-



REIN VAREND (1936-2025)
PÄRANDIFOND
TALTECH EESTI MEREAKADEEMIA

mis. Leping Taltech'i Arengufondiga on sõlmitud 10 aastaks ning igal aastal saavad kaks tudengit stipendiumi 2000 eurot. Ajakirja Meremees väljaandmise toetuseks suunasime 500 eurot aastas. Tegu on eriala propageerimiseks olulise häälekandjaga,“ loetleb ta. „Ülejäänud pärandvara vahendid investeerime laevajuhtimise õppekava strateegilistesse arendustegevustesse. Oleme kaalunud nii simulaatorite kui ka õppeklasside tänapäevastamist, aga täpset otsust veel pole, see tuleb lähiajal.“

◆ ◆ ◆

Tartus sündinud ja Rakveres 7-klassilise kooli lõpetanud Rein Varendi tee merendusse ei olnud liht-

ne. Nooruses toimunud mürsuõnnetuse tagajärjel amputeeriti tal parem käsi randmest saati, ent see ei takistanud teda laevajuhiks pürgimast. 1956. aastal lõpetas ta Tallinna Merekalanduse Tehnikumi laevajuhtimise erialal ning sai kaugsõidutüürimehe kvalifikatsiooni.

Varendi karjäär hõlmas nii tööd kaptenina kui ka pikaajalist tegevust navigatsiooni ja meresõiduastronoomia õppejõuna koolis, mille vilistlane ta ise oli. Hiljem töötas ta riiklikus mereinspeksioonis, kus panustas väikelaevanduse ohutuse ja regulatsiooni arendamisse.

Rein Varendi panus mereharidusse ei piirdunud klassiruumi või laevatekiga. Ta on hulga õpikute ja tunnikonspektide autor või koostaja. See õppekirjandus hõlmab navigatsiooni, meresõiduastronoomiat, magnetkompassi deviatsiooniteooriat, päästevahendeid ja laevade manööverdamise teemasid. Rein Varend läks viimasele teele aasta tagasi, 8. juunil 2025. 

Paldiski Lõunasadama uus kai Tuuli avati 20. mail

Jane Hõimoja

Tallinna Sadama teatel on uus kai Läänemere idakaldal ainulaadne taristuobjekt, mis hakkab teenindama Läänemere piirkonna mere- ja maismaatuuleparkide ehitamist ning hooldamist. Lisaks tuuleparkide teenindamisele on tugevdatud konstruktsiooniga kai mõeldud Eesti Kaitseväge ja NATO liitlasvägede rasketehnika vastuvõtuks. Kaid saab vajadusel kasutada ka ro-ro-laevade teenindamiseks.

Uus kai on 310 meetrit pikk, sügavus kai ees on 13,5 meetrit ning kai juurde kuulub 10 hektari suurune tagalaala. Eriliseks teeb kai nii kaldarambi kui ka tagalaala väga suur kandevõime. Kui tavapäraste kaldarampide kandevõime on ligikaudu 90 tonni, siis Paldiski uue kai kaldarambi kandevõime on 900 tonni. Suur kandevõime võimaldab sadamas vastu võtta ka muid ülegabariidilisi ja raskeid projektkaupu.

Uut sadamahoonet Tallinna Sadam ei ole plaaninud ehitada. Uued hooned võivad kerkida tööstuspargi aladele. Kaisse rajatud soojuspumbasüsteemi saab tulevikus ühendada nii olemas-



Kai avatseremoonia oli investeerimiskonverentsi „Teistmoodi Paldiski“ raames. Pakri poolsaarele kogunesid julgeoleku, energeetika ja tööstuse võtmeisikud, et arutada Läänemere piirkonna tulevikku ning Paldiski rolli selles.

olevate kui ka võimalike uute hoonete kütmiseks ja jahutamiseks.

Kuigi kai avati piduliku tsereemooniaga alles 20. mail, siis Tallinna Sadama teatel võeti esimene laev „CL Equality“ vastu juba 12. märtsil. Ka avamistseremoonia ajal oli uue kai ääres parasjagu kaubalaev „Elbe Highway“. Nimekonkursile laekus kokku 52 ettepanekut, kai avamisel avaldati ka tulemus. Ettepanekutes olid kõige populaarsemad tuulega seotud nimed – näiteks Tuuli, Tuul ja Tuulekai. Hääletuse võitis nimi Tuuli, mis kogus 34% häälest.



Fotod: Jane Hõimoja

Kai ehitas konsortsium, millesse kuulusid Inseneriehituse AS juhtivpartnerina ja Akciju Sabiedriba BMGS Eesti filiaal. Ehitustööd valmisid möödunud aasta lõpus. Kogu investeering oli 64 miljonit eurot, millest 20 miljonit eurot kaasrahastas Euroopa Komisjon sõjalise mobiilsuse projekti EstMilMob kaudu. 

Rootsi uus jäämurdja ehitatakse Lõuna-Koreas

Madli Vitismann

Rootsi mereadministratsioon Sjöfartsverket teatas 24. aprillil, et sõlmis uue jäämurdja ehitamiseks lepingu Lõuna-Korea laevatehasega HD Hyundai Heavy Industries. Laev ehitatakse praegustest jäämurdjatest suuremana ja selle üleandmine on kavandatud 2029. aastaks.

Laevaehituslepingule kirjutasid alla Hyundai Heavy Industriese tegevdirektor dr Won-ho Joo ja Sjöfartsverketi pearidektor Erik Eklund, allkirjastamistseremoonial viibisid ka Lõuna-Korea suursaadik Hyung Jong Lee ja Rootsi taristuminister Andreas Carlson.

Rootsi praegused suured jäämurdjad on ehitatud 1970. ja 1980. aastail ning lähenevad tehniliselt oma kasu-

tusea lõpule. Samal ajal suureneb vajadus jäämurdjate järele keerulisemate talvede ja raskemate jääolude tõttu. Ilma jäämurdjateta on Põhja-Rootsi sadamail risk olla suletud kuni 130 päeva aastas. Rootsi varustuskindluse ja valmisoleku tagamiseks tuleb sadamad aasta ringi avatuna hoida.

Uus jäämurdja põhineb Rootsi ja Soome ühisel projektil, mille töötasid välja Soome Transpordiamet ja projekteerimisfirma Railotech. Projekti kinnitamiseks tehti ulatuslikud katsetused basseinis ja tuuletunnelis. Uus jäämurdja suudab murda kuni 32 m laiuse kanali, võrreldes praeguste jäämurdjate 24 meetriga, seejuures väheneb energiakulu 40% võrra.

Riigihankele laekus neli pakku- mist, mida hinnati varem otsustatud

tingimuste põhjal, arvestades muuhulgas hinda, garantiitingimusi ja valmimisega. Üks pakkumine oli Norrast ja kaks Soomest, soodsaimaks osutus HD Hyundai Heavy Industriese pakkumine. Tegu on maailma suurima laevatehasega, mis on ehitatud üle 2300 laeva ning sel on kogemusi keerukate lahenduste, sealhulgas ka metanoolkütust kasutavate masinatega.

Jäämurdelaevastiku uuendamiseks kavandab Sjöfartsverket ka järgmistest jäämurdjate tellimist. Valitsus on lubanud lisaks kõnesolevale jäämurdjale – esialgse hinnana on varem juttu olnud ligi 350 miljonist dollarist – veel 4 miljardit krooni uute jäämurdjate tellimiseks.

Pole veel otsustatud, millise nime uus jäämurdja saab. 

Tallinkil on valikuks bio

Jane Hõimoja

Tallinkil on praegu kaks alternatiivkütuse varianti – biometaan ja biodiisel. Eesti laevandus ja siin piirkonnas tehtavad valikud sõltuvad IMO kasvuhoonegaaside vähendamise strateegiast ning Euroopa Liidu „Fit for 55“ strateegiast, mille alla läheb ka merendus. Tallink Grupi keskkonna ja jätkusuutlikkuse ekspert **Andrus Vaher** annab ülevaate, kuidas Tallink on olukorra kohanenud.

Lühidalt – IMO 2050. aasta eesmärk kasvuhoonegaaside osas on saavutada rahvusvahelise laevanduse heitmete neto-null tase. See tähendab, et inimtegevusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitmete hulk on tasakaalus nende eemaldamisega atmosfäärist. See ei tähenda, et heitmeid ei tohi üldse olla, vaid et kõik alles jäänud heitmed tuleb täielikult kompenseerida. Euroopa Liidu heitmekogustega kauplemise süsteemi direktiiv ning määrus (EL) 2023/1805 taastuvkütuste ja väheste süsinikuheitmetega kütuste kasutamise kohta meretranspordis seavad laevandusele kaks suurt kohustust.

Laevad lisati Euroopa heitmekauplemise süsteemi 2024. aastal ja süsteemi rakendati järkjärgult, kuni see jõustus tänavu täies mahus – kuni 2026. aastani oli üleminekuperiood. Uued kasvuhoonegaaside intensiivsuse nõuded kehtestati eelnimetatud määruse *FuelEU Maritime* kaudu, mis rakendus 2025. aastal.

Vaher tõdeb, et IMO ja ELi eesmärkide saavutamine on keeruline. „Proovime neid jõudumööda täita. Endale veel karmimaid eesmärke ei sea, sest eesmärgid on ambitsioonikad ning ettevõtluse seisukohalt rasked taluda. Kvoodi hind turul on prognoosimatu. Kogused võid saada, aga hinda ei tea. Lisaks on kasvuhoonegaaside arvutamise meetodika erinevate regulatsioonide alusel kompilitseeritud ning annab erineva tulemuse, kuigi terminoloogiliselt räägitakse ühest ja samast asjast.“

Esimene lahendus: kütusekulu väiksemaks

Ta lisab, et lahendustega on olukord kitsam. „Nad ei ütle, mida peab tegema, see jääb igaühe enda otsustada. Number üks, mida teha saab ja mida me ka teeme, on efektiivsuse tõstmine. Viimase 5-6 aasta jooksul on laual julgelt üle 50 projekti, kuidas efektiivsust kasvatada, ja mis on mingil viisil läbi arutatud. Proovime mingit lahendust mingil laeval ja vaatame, mis efekti see meile annab. Näiteks piloteerisime 2018. aastal „Silja Europat“ ventilatsiooni-, kütte- ja konditsioneerisüsteemide (HVAC) moderniseerimist. Laev on suur tarbija, „Silja Europa“ võib võrrelda pigem hotelliga, kus võib olla üle 2000 reisija, kelle kõigi mugava sisekliima eest peab hoolitsema. Väga energiamahukas. Suutsime selle moderniseerimisega saavutada 20% kütuse kokkuhoidu. See on tohutu! Samm-sammult oleme sama lahendust kasutanud ka teistel laevadel. Liinide ja laevade eripärast lähtuvalt pole kõigil efekt nii suur.“

Teine suur töö, mis andis märkimisväärse efekti, oli sõukruvide modifitseerimine. „Wärtsila pakkus välja, et lisaksime sõukruvile ühe elemendi (*Energoprofin*), mille tulemusel väheneb sõukruvi tekitatav keeris ning seetõttu suureneb tõukejõu efektiivsus. Selle tulemusena muutub laeva edasiliikumise jõud efektiivsemaks. Piloteerisime seda „Romantika“-klassi laeval, neid sõsarlaevu on meil mitu. Ning tõepoolest – ainuüksi selle elemendi lisamine andis ca 2% kütuse kokkuhoidu. Arvestades kütusekulu mahtu on see väga suur kogus.“

Ta lisab, et lisaks vahetati „Baltic Queeni“ sõukruvi labad 2023. aastal. „Kongsberg mudeldas, et olemasolevast sõiduplaanist kinnipidamine Tallinna-Stockholmi liinil on võimalik ka teistsuguste sõukruvilabadega, mis aitas kütust kokku hoida. Saime kasutada kaht peamasinat neljast kogu reisi vältel ning ikka püsida graafikus. See andis 13% võrra kütuse kokkuhoidu.“

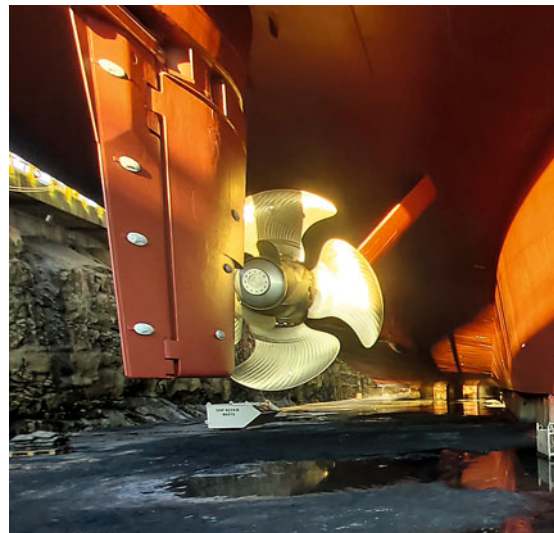
Ka korralisi dokiülevaatusi proovib Tallink nõnda ära kasutada, et ala-



Andrus Vaher. Foto: Tallink Grupp

ti oleks võimalik midagi veel tõhusamaks muuta.

„Kui laevad käivad korralises dokis, ei ole võimalik üksikprojekte isoleeritult käsitleda. Näiteks kere värvimine, juhtimis- ja automatiseerimissüsteemide uuendamine, *Energoprofin* jmt projektide teostamine dokis on panus efektiivsuse tõusu, kuid nende üksikute projektide osakaalu eraldiseisvana on hiljem raske hinnata. Üldjuhul kasutatakse Tallinki laevadel kattumistvastaseid värve, aga „Baltic Queeni“ värvisime grafidipõhise värviga. Selle värvi kasutamise tõttu väheneb hüdrodünaamiline takistus ja piltlikult öeldes liigub laevakere läbi vee libedamalt. Aga täpset efekti on muidugi keeruline arvutada. Üks jokker on muidugi jää – seda pole meil mitu aastat olnud. Nüüd, veebruaris käis „Baltic Queen“ uuesti dokis ning heameel oli näha, et grafidipõhine värv



metaan ja biodiisel

on järele hästi vastu pidanud.“

Teine lahendus: alternatiivkütused

Kui kütuse kokkuhoiu kohti leiab, siis alternatiivkütusele üleminek on oluliselt keerulisem. Selles on äriliselt vaid halvad ja väga halvad valikud. IMO on oma strateegias välja toonud, milliseid alternatiivkütuseid peetakse sobivaks rahvusvahelise laevanduse dekarboniseerimiseks: rohevesinik, roheline ammoniaak, roheline metanool, jätkusuutlikud biokütused, nagu näiteks biodiisel, bioLNG, elektrenergia ja akud, tuuletoetus.

„Nende valikutega on mitu probleemi. Esiteks, mitte kõik pole sobivad olemasolevatel laevadel kasutamiseks. Teine aspekt on, milline on nende kütuste kättesaadavus. Alati pörkume ka sellega, et seadusandja ei saa päris täpselt aru, millistest mahutustest me laevanduse kontekstis räägime. Selleks on vaja valgustustööd teha küll ja veel.

Püüdsime visualiseerida inimesele tänavalt, kui palju on vaja elektrit, et teha „Megastariga“ üks sõit üle Soome lahe. Kalkulatsioonid näitasid, et selleks on vaja 350 Tesla jagu energiat üheks ülesõiduks. S.t elektrilaeva idee sel liinil ei tööta. Samamoodi ei saaks kasutada akusid, sest siis oleks terve laev üks aku ning rohkem sinna kedagi ei mahukski. Rääkimata sellest, et seda akulaeva poleks võimalik veel kuskil laadida.“

IMO toob välja ka metanooli, ammoniaagi ja vesiniku. „Nende kütuste kasutamine on Tallinki kontekstis keeruline. See eeldab masinate täielikku ümberehitamist. Lisaks on

nendega seotud ohutusalsed aspektid ning reisilaevadel kasutamine seetõttu probleemne.

Alternatiivsete lahenduste energiasisaldus mahuühiku kohta on üldjuhul väiksem, s.t kütuse kogus peab olema suurem, et sama palju energiat kätte saada. Punkerdamise aktiivsus kasvab oluliselt,“ nendib ta. „Vesinik on teatavasti üldse kõige kergem element. Selle kinnihoidmine on tehnoloogiliselt keerukas ja energiasisaldus ühe mahuühiku kohta väga väike.“

Gaasilaevade alternatiivkütus on biometaan

Seega on Tallinkil kaks alternatiivkütuse varianti – biometaan ja biodiisel. Jaanuaris moodustas veeldatud biometaan (*Liquefied Bio-methane* – LBM) 74% Tallinki gaasilaevade „Megastar“ ja „MyStar“ kütusest. Vahepeel on 2026. a eesmärk minna biometaanile üle 100% ulatuses. Praegu kasutatakse mõlemat kütust nõ segamini, sest tehniliselt pole LNG ja LBM punkerdamisel vahet, laevapere väljaõppel samuti, molekul on sama – lihtsalt saamise viis on erinev. Mõlemad on keemiliselt peaaegu identsed ja käituvad kasutuses samamoodi, kuid nende arvestuslik(!) süsinikujalajalg on väga erinev.

LNG on jahutatud fossiilne maagaas, LBMi toodetakse orgaanilistest jäätmetest, nagu näiteks sõnnikust, reoveesetetest, põllumajandusjäätmetest, toidujäätmetest.

„LNG ja LBMi hinnavahe on muidugi vähemalt kahekordne. Kui biometaan vastab teatavatele kriteeriumitele, siis saame arvestuslikult lugeda kasvuhoonegaasi CO₂-komponenti nulliks. Ideaaljuhul, kui kasutame veeldatud biometaani, siis tekitame arvestuslikult kasvuhoonegaase 75-80% võrra vähem. Seda see regulatsioon praegu lubab. Näeme siiski suurt riski regulatiivses taustas – me pole päris kindlad, et see regulatsioon ei muutu. Kardame, et öeldakse, et ei saa lugeda nulliks. Kõige suurem risk alternatiivkütuste kasutamise juures ongi just ettearvamatud regulatiivsed muutused.“

Ta lisas, et tänavused rasked jää-

olud tekitasid LBMi tarneahelas tagasilöögi. Nimelt polnud LBMi vedaval tankeril piisavat jääklassi siin piirkonnas edukalt sõitmiseks.

Diisilaevade alternatiiv on biodiisel

Tallinki laevastiku ülejäänud 9 laeva sõidavad diiselmootoriga ning tulevikus on kõige mõttekam kasutada alternatiivina just biodiisli, mida toodetakse taimeõlidest, loomarasvast, jäätmetest. Biodiisel on praegu diislist 2-2,5 korda kallim.

Vahepeel on nad teinud kalkulatsiooni, kui palju maksaks erinevate kütusesüsteemide – tankide, etteandeseadmete ja masinate – kohaldamine biodiisli kasutamiseks ning see investeering pole suur. Lisaks on võimalik vajadusel fossiilse kütuse kasutamist jätkata.

„Praegu on muidugi diisli ja biodiisli hinnaerinevus liiga suur, et seda kohe kasutama hakata. Aga ka sel juhul võivad regulatsioonid olukorra muutmiseks oma tõe anda,“ ütleb ta.

Tallinki uus laev?

Millise kütusega sõidab siis Tallinki uus laev? Vahepeel ütleb, et temal pole infot, et lähiajal tuleks uus laev, ning teiseks ei oska ta praegu pakku- da, millise kütusega see sõita võiks. Samas on Tallinki juht Paavo Nõgene öelnud, et viie aasta pärast on vaja otsustada, millist laeva hakata ehitama, et see siis kümne aasta pärast kätte saada.

Kokkuvõtteks. Maailm on olukorras, kui umbes 90% maailma kaubandusest liigub meritsi, s.t üle 100 000 kaubalaeva läbib aastas miljardeid meremiile ning laevad on tugevas sõltuvuses fossiilsetest kütustest. Vahepeel ütleb, et kütusehinnad liiguvad kogu aeg ikkagi ülespoole ning lõputult optimeerida pole võimalik – kaubavahetus ja laevaga reisimine lihtsalt lähebki kallimaks.

Kuidas maailma kaubavahetuse tarneahelad hakkavad tõusvate kütusehindade tõttu muutuma, seda näitab aeg. 

„Baltic Queeni“ sõukruvi labad vahetati 2023. aastal. Selle tulemusena saab laev kasutada neljast peamasinast kahte ning ikka püsida graafikus. Kütusekokkuhoiu selle tõttu on 13%. Foto: Tallink Grupp



Eckerö Line näeb tulevikku elektrilisena

Jane Hõimoja

„On olnud üsna selge, et näeme oma tulevikku elektrilisena,“ kinnitab Rederiaktiebolaget Eckerö superintendent Victor Karlson.

Laevakompanii Eckerö käitab Rootsi, Soome ja Ahvenamaa vahelisi parvlaevaliine nelja laevaga, millest kaks on Eesti ja Soome vahelistel liinidel – parvlaev „Finlandia“ ja ro-pax-laev „Finbo Cargo“.

„Püüame astuda väikese sammuga, et muutuda elektrilisemaks. See on keeruline, sest elektrile ülemineku nõuab sama energiahulga salvestamiseks oluliselt rohkem ruumi kui diislikütus, kuna akude energiamahutavus on väiksem. Samuti vajame igas sadamas palju suuremat kaldavoolu võimsust, et täielikult elektrile üle minna. Selle lahendamine on keeruline, kuid mitte võimatu.“

Ta kinnitab: on väga võimalik, et kümne aasta pärast on enamik laevu peaaegu täielikult elektrilised, ja kahekümne aasta pärast võiks selles piirkonnas olla täiselektriline laevastik.

Väikesed sammud „Finlandial“

„See, mida me „Finlandial“ teeme, on väike samm edasi. Paigaldasime tänavu talvel dokis olles 9. tekile 1,4 MW akukonteineri. Selles on 93 akumoodulit, igaüks kaalub 100 kg.“

See oli maksimaalne kogus, mis meie infrastruktuuriga sobis, ilma et peaksime laeva väga palju ümber ehitama. Hakkame neid peagi kasutama. Samuti plaanime suvel paigaldada automaatse kaldavoolu,“ kirjeldab ta.

Ta selgitab, et akud on valmistatud liitium-raudfosfaadist ning igal moodulil on mitu sisemist ohutussüsteemi. „Igas moodulis on individuaalne kustutussüsteem. Näiteks termilise ülekande korral eraldub moodulitest ja tähtub veega, et vähendada kuumust. Konteineris on ka Hi-Fog sprinklersüsteem.“

Tulevikus plaanitakse kasutada 3-4



Reeder paigaldas tänavu talvel dokis olnud „Finlandia“ 9. tekile 1,4 MW akukonteineri. Selles on 93 akumoodulit, igaüks kaalub 100 kg. Fotol on akud näha konteineri sees ja väljastpoolt.

Foto: Rederiaktiebolaget Eckerö

korda rohkem kaldavoolu ning tänu akule saab ühe abimasina välja lülitada.

„Vähendame diislikütuse kasutust 600 t võrra aastas, see on tohutu kogus. Kuid märkimisväärsem on, et sadamas seistes ei teki enam heitmeid – kõik masinad lülitatakse välja. Teine oluline eelis on väiksem müra, mis on tähtis, kui sadam asub suure linna lähedal.“

Karlson tunnistab, et vana laeva ümberehitamine on keeruline. „Seda pole paljud ettevõtted varem teinud, aga kuskilt tuli alustada. Projekt oli teostatav – näen „Finlandial“ vähemalt kümnet lisanduvat aastat, sest Läänemere olud seda võimaldavad. Meil pole soolast vett, mistõttu laevade säilitamine on lihtsam. Samuti pole sel liinil sageli halba ilma.“

Kuid akud pole ainus, mida laeva tõhusamaks muutmiseks on tehtud.

„Dokkimisel jaanuaris 2024 optimeeriti koostöös tehnoloogiaettevõttega Kongsberg Maritime vastavuses süsteemiga Promas Lite laeva kogu propulsiivseade (sõukruvid ja roolilabad). See on vähendanud meie vajadust kasutada nelja peamasinat, et viivituste korral sõiduplaanist kinni pidada. Saame püsida ajakavas kahe peamasinaga ja ametlikud arvud näi-



tavad 12% võrra väiksemat propulsioonienergia tarbimist. See on märkimisväärne summa ja hea inseneritöö suurepärase tulemus.“

„Finbo Cargo“ kasutab päikeseenergia

Karlson ütleb, et tänavu suvel paigaldatakse „Finbo Cargole“ 120 päikesepaneeli (kokku 70 MWh). „Meil on täielikult avatud tekk laevapere kajutite kohal. Päikesepaneelide kasutegur pole küll väga suur, kuid suudame vähendada kütusekulu umbes 15-20 t aastas.“

2020. aastal paigaldati laevale lisa-sõukruvi, mis kinnitati olemasoleva sõukruvi rummukaane külge (Wärtsilä lahendus). See vähendab sõukruvi rummu keerisekaotusi, mistõttu läheb vähem energiat raisku sõukruvi taga tekkivasse pöörisesse. Samuti paigaldati ahtrisse väike pikendus – peaaegu nähtamatu nn pardisaba, mis vähendab oluliselt ahtrilainet ja seeläbi laeva veetakistust.

Karlson lisab, et nad on teinud ka dünaamilise sõukruvide optimeerimise. „Paigaldasime süsteemi, mis automaatselt optimeerib masinate koormust. Süsteem töötab pidevalt ja vähendab kütusekulu sõltuvalt laeva koormusest 2-4% võrra.“



Laevade ümberehituse meetmega alustab Netaman

Jane Hõimoja

Riik avas 2025. aasta aprillis laevade ümberehitamise meetme*, mille eesmärk oli meelitada laevandusettevõtteid valima Eesti meretööstust oma laevade keskkonnasõbralikumaks muutmiseks. Toetusmeede on mõeldud nii Eesti kui ka välismaa laevakompaniidele.

Kliimaministerium hindas, et jagades 25 miljonit eurot umbes 15%-lise toetusena, on sellega võimalik Eestisse tuua laevaehitusprojekte ligi 170 miljoni euro eest ning maksulaekumistena saaks meetmesse panustatud summa tulla ligi kahekordselt tagasi. Meedet rahastatakse Euroopa heitme-kogustega kauplemise süsteemi (EU ETS) tuludest.

Eesti Merendusklatri juht Jaak Viilipus selgitab, et Eestis on kolm dokkidega laevatehast ja hulk kasu saavaid ettevõtteid, mis pakuvad inseneriteenuseid, elektrisüsteemide integratsiooni, akutehnoloogiat, klassiühingute teenuseid või sadamainfrastruktuuri.

„Esimest selle meetme projekti on alustanud Netaman Repair Group OÜ oma laevatehases Tallinnas, kus viiakse täiselektrilisele jõuseadmele üle kaks Norra reeder Vestlandske Trafikk ASi parvlaeva – „Jotunheim“ ja „Hjørungavåg“,“ ütleb ta. Kahe laeva ümberehitamine maksab laevaomanikule kokku 46 miljonit eurot ja meede toetab Netamani projekti 300 000 euroga. Laevade ümberehitus kestab umbes kuus kuud, esimene laev antakse üle juuli esimesel nädalal ja teine laev augustis.

Norra riik nügib jõuliselt heitmeteta projekte

Norra eesmärk on muuta fjordid maailma esimeseks mereliste heitmeteta piirkonnaks. Uuringud on näidanud, et kruisilaevad tekitavad väga suure CO₂ ja NO_x jalajälje ning sealne õhukvaliteet on tugevalt kannatanud piirkonna suurest laevatatavusest

tulenevalt.

Seetõttu võttis riik vastu seaduse, et alates 1. jaanuarist 2026 peavad kõik kogumahutavusega alla 10 000 reisi-laevad, mis sõidavad UNESCO maailmapärandi kahes fjordis – Geirangeri ja Nærøy fjordis – toimima heitmeteta. S.t laevad peavad kasutama akutoitel, vesinikul, ammooniumil või bio-gaasil töötavaid lahendusi (kui see vastab rangetele jätkusuutlikkuse nõuetele). Diislikütus ja veeldatud maagaas ei ole lubatud. Suured kruisilaevad kogumahutavusega üle 10 000 saavad erandi aastani 2032. Selle muudatuse tõttu on UNESCO piirkonna fjordides toimetavad reederid pidanud üle vaatama oma käsutuses oleva laevastiku.

Kohaliku reederi, Vestlandske Trafikk ASi tegevjuht Øystein Weiseth Meek ütles, et sisuliselt oli kaks võimalust: kas ehitada uued laevad või ehitada olemasolevad diislikütusega sõitvad laevad „Jotunheim“ ja „Hjørungavåg“ ümber täiselektrilisteks.

Meek ütles, et uue laeva ehitamine võtaks aega 2-3 aastat ja maksaks umbes 40 miljonit. „Aga laeva ümberehitus siin maksab meile 23 miljonit eurot ja saab valmis kuue kuuga. Nii et sedapidi tehes on see igati mõistlikum. Ja mul on väga hea meel, et saame paigaldada akud laevale nii, et me laeva mahutavust ei vähenda.“

Laevade lõpliku tehnilise lahenduse tegid Norra ja Eesti laevaehitusinsenerid (Crew Marine). „Laevale paigaldatakse jõuseade võimsusega 3000 kW. Laeva mõlemas otsas on elektrimootorid ning keskel asuvad akud. Kokku on laeval umbes 13 MW akusid. Selle varuga saab laev sõita umbes kuus tundi kiirusega 15 sõlme. Tavaliselt sõidame 70%-ga tippkiirusest ja suudame töötada üsna pika aja ainult akutoitel, vajamata diislikütust. Loomulikult on laeval varusüsteemina ka diisलगeneraatorid — sisuliselt „too mind koju“ funktsioon, et laev ei jääks merel seisma.“

Meek ei soovinud täpsustada, kui palju ettevõtte elektri laadimise eest peab maksma, ent lisas, et õnneks on Norrat õnnistatud suurepärase hüd-

roenergia kättesaadavusega. „Elektrienergia punkerdamine on diislikütusest märkimisväärselt odavam ning ümberehitatud laevad kasutavad kuni 60% võrra vähem energiat. Ja me vähendame energiatarbimist ühe kilovati kohta, sest elektrilaev on palju efektiivsem. Täielikud käitamiskulud siiski suurenevad veidi, sest peame panustama ka elektri laadimistaristu arendamisse. Nii et *summa-summarum* jäävad meie kogukulud samaks.“

Netamani esimene nullheitmete projekt

Netamani esindaja Irina Evert ütleb, et tegemist on esimeste laevadega, mida Netaman täiselektriliseks ümber ehitab, ent kinnitab, et laevatehasesel on olemas kõik vajalikud oskused ja teadmised, et laevu täiselektriliseks ehitada.

Hankes osales 12 pakkujat. Evert selgitab, kuidas protsess käib. Kõigepealt saab laevatehas väga üldise teabe töö kohta – milliseid töid on vaja teha ja kui kiiresti. „Ma usun, et pooled Balti riikide laevatehased ütleksid ei, sest sellise mahuga töö jaoks pole lihtsalt võimekust.“ Pärast esmase huvi ülesnäitamist tuleb laevatehasesel minna laevu üle vaatama, et saada täpsemini aimu tööde mahust. Ja seejärel saab teha oma esmase pakkumuse.“

Ta selgitab, et lisaks konkurentsi-võimelisele hinnale sai üheks kaalu-keeleks Eesti hea asukoht Norra suhtes, sest näiteks Türgi laevatehased asuvad väga kaugel. „Esmalt võtab laevasõit Alesundist Eestisse umbes viis ööpäeva, mis on oluliselt kiirem kui laevasõit Türgisse. Ja laev vajab eri komponente Euroopa Liidust, mida on Eestisse väga palju lihtsam ja odavam tarnida kui Türgi tehasesse.“

*Keskkonnainvesteeringute Keskuse meede „Laevade ümberehitamine keskkonnasõbralikumaks“ on üks esimesi Euroopas, mis suunab ETSi merendussektorist kogutud tulud tagasi sama sektori dekarboniseerimisse. Kuna laevandus kuulub nüüd EU ETSi alla, peavad ettevõtted ostma heitme-koguse ühikuid iga tonni CO₂ eest. Eesti otsus kasutada osa tuludest ümberehituste toetamiseks loob mudeli, mida võtavad kasutusele ka teised riigid.

Kriisikäsiraamat Rootsi la

*Klara Johansson,
tõlkinud Madli Vitismann*

Koostatakse üksikasjalikku käsiraamatut laevaperele, milles selgitatakse kriis ja sõja puhul kehtivaid käitumisjuhendeid. Ja käsiraamat on laevas.

Võimuorganid ja tsiviilasutused on viimaseil aastail kogunud teadmisi ja testinud laevanduse valmisolekut. Kohtumised, modelleerimised ja eriti sügisene totaalkaitseõppus Donsöl on toonud palju teadmisi. Nüüd koondatakse need raamatusse.

„Järgmine loogiline samm on saada kokku teave ja tugi laevadele ja reedereile,“ sõnab Carl Carlsson, kes vastutab valmisolekuteemade eest Rootsi laevaomanike liidus Svensk Sjöfart ja on ühtlasi merejulgeolekukomitee aseesimees koostööorganis BT-POS.

Komiteesse kuuluvad kõik laevandusega tegelevad riigiasutused. Komi-

tee hakkab vastutama, et valmiks „Laevanduskaitse käsiraamat halltsoonis ja sõjas“.

Kolm varasemat

Võimuorganid on varem kolmel korral välja andnud käsiraamatud, mis olid toeks laevadele ja laevaperele. Seda tehti nii Esimese kui ka Teise maailmasõja ajal ning viimati 1991. aastal külma sõja ajal.

„Nüüd on jälle õige aeg. See ütleb midagi praeguse olukorra kohta ümberringi,“ ütleb Carl Carlsson. Eesmärk on, et käsiraamat oleks nii hea, et laevad ja reederid ei peaks ette tulevate stsenaariumide jaoks välja võtma oma kontroll-lehti ja rutiineeskirju.

„Käsiraamat on edaspidi igas laevaraamatukogus, taksopaadist kuni suurte parvlaevadeni, ja hakkab täiendama reederi olemasolevat laevanduskaitset. Kui midagi juhtub, on lihtne võtta raamat ja järgida seal kirjas olevat.“

Vaja on reederite kogemust

Sisu kogutakse eri osalistelt. Kaitseväge vastutab kindlate osade eest. Transpordiamet ja mitu muud riigiorganit teiste osade eest. Paarikümmes peatükis kirjeldatakse võimalikud ohud ja juhtumid ning antakse nõu, kuidas nendega toime tulla. Seal võib olla kõike alates sellest, mida teha tundmatut drooni nähes, kuni selleni, mis puutub valvelootsimisse või kui kaitseväge võtab laeva või lasti oma käsutusse.

„Praegu näeme kahjuks juhtumite ja ohtude uusi tüüpe ning siis peame laevaperesid ja teisi toetama nendega toimetulekul.“

NATO ja kaitseväge on osa materjali välja otsinud, nagu mitu teistki riigiorganit. Uus on see kokku panna ja muuta kergesti arusaadavaks.

„Reedereil on palju kogemusi, seepärast kaasame nad varakult töösse. Meil oli detsembris kohtumine, milles osalesid mitme laevakompanii juhid ja ohutusjuhid,“ ütleb Carl Carlsson.

Vastused Meremehe küsimustele

Jane Hõimoja, Madli Vitismann

Elneva tõlkeartikli saatis Meremehe toimetuse märtsi lõpus mitmele ametkonnale kommenteerimiseks, kas ja kuidas on Eestis kavandatud merevedude toimepidevus ja kaitse.

Kaaskiri

Järgmises Meremehe numbris ilmub manuses olev artikkel, millele palume lühikest kommentaari. Ajal, kui Rootsis ilmusid kolm eelmist käsiraamatut tsiviillaevadele – Esimese ja Teise maailmasõja ning külma sõja aastail – ei olnud Eesti iseseisev riik. Praegu kavandatakse Rootsis neljandat käsiraamatut. On teil infot, kas ka Eestis koostatakse tsiviillaevastikule mingeid militaarlaevastikuga koostööd korraldavaid reeglistikke? Kas teie hinnangul oleks selline reeglistik vajalik või mitte?

Eesti ajakirjanduses on juttu olnud kaitseväge, sh mereväge tegevusest seoses varilaevastikuga Eesti territoriaalvetes ja majandusvööndis. Kas teile teadaolevalt on olemas tegevuskava, kuidas Eesti merevägi tagab Eesti varustamiseks mereveod ja sadamate jätkuva toimimise kriisiolukorras? Kui mitte, kas see oleks vajalik?

Taustainfoks

Meremehes nr 1/2017 ilmus Rootsi mereõiguse juristi Sten Göthbergi artikkel „Laevanduse kaitse on ülimalt

tähtis“. See oli vastus detsembris 2016 Svenska Dagbladetis algatatud arutelule, kui kergesti võiks meritsi varustatav Rootsi päeva-paariga sattuda kaubandusblokaadi. Sten Göthbergi vastus osutas vajadusele mereteid kaitsta, muidu: „See võib viia olukorran, kui vastane võib meid alistada, ilma et tungiks meie riiki suurte pingutustega maad hõivates.“

Rootsi kaitseväge on vahepealseil aastail sõlminud nii tsiviil- kui ka militaarvedude tagamiseks lepinguid kaubalaevastiku reederitega. Sügisel toimus suure reisi- ja veeremilaevade reederi ühisõppus kaitsevägega ning sellele järgnes Stockholmi Sadamate algatusel arutelu, mida merenduskogukond saab veel ühekoos julgeoleku parandamiseks ette võtta. Arutelu tutvustab artikkel eelmises Meremehes (nr 1/2026).

Kommentaariid

Kaitseministeeriumi kaitsevõime asekanstler

Kadri Peeters:

◆ Eestis on militaar- ja tsiviillaevastike (laiemalt merenduse) vahel olemas süsteemne ja toimiv koostöö, kuigi see on hajutatud mitme tasandi peale: seadused, riigikaitse põhimõtted, ametkondlikud kokkulepped ja praktilised protseduurid. Eestis on kogu tsiviil-militaar-koostöö üles ehitatud laiapiindse riigikaitse kontseptsioonile ning koostöö merel on osa sellest.

Eesti riik valmistub võimalikeks kriisiolukorra stsena-

Millist abi laevad vajavad?

„Nad vajavad tuge. Nad tahavad teada, kuidas peavad toimima, kust leiavad teavet ja kuhu peavad raporteerima. Räägime käed-külge-juhtumeist kruvi ja mutri tasemel.“

Et see toimiks, peavad riigiorganid teises otsas valmis olema ja teadma, mida nad hakkavad tegema.

Kas see on nii?

„Jah. Viimaseil aastail oleme üles ehitanud organisatsiooni, mis suudab hakata tegutsema, olenemata sellest, mis juhtumiga tegu. Laevas ei pea pead murdma, kas juhtum liigitub tsiiviillaeva ohutusküsimuseks või militaarjuhtumiks. Me elame halltsoonis ja peame üles ehitama halltsooniga kohaneva organiseerituse,“ ütleb ta.

Uus kava uueks tegelikkuseks

Kolm varasemat käsiraamatut andis välja kaitseväge. Seekord on see pigem totaalkaitse väljaanne.

„Meil on praegu 20 organisatsiooni, mis panustavad. Meil pole üht riigiametit, mis tegeleks kõige juhtu-

ga, vaid hulk riigiorganeid ja isegi tsiiviilorganeid,“ ütleb Carl Carlsson.

Käsiraamat antakse välja käesoleval aastal, see jõuab laevadele ja reederiteni 2027. aasta kevadel. Tööga paralleelselt valmistatakse ette järgmist füüsilist totaalkaitsõppust, mis korraldatakse seoses Donsö laevandusmessiga DSM 2027.

„Eesmärk on, et mereveod toimiksid alati. Sõltumata sellest, kas on rahu, kriis või sõda. Vähim, mida saame selleks teha, on toetada neid, kes tegelikult vedusid teevad,“ ütleb Carl Carlsson.

„Tähtis teada, kuidas toimida“

Töös osalevad meremeeste ametiühingud. Laevaohvitseride ametiühingu usaldusisik Nils Brandberg loodab, et käsiraamat hakkab sisaldama selget teavet, mis seadused eri olukordades kehtivad ja kes tohib otsuseid langetada.

„Kuidas toimida, kui riik võtab lae-

va või lasti oma käsutusse? Selline teave on laevaperele tähtis. Kui saan meili, milles on kirjas, et kaitseväge võtab mu laeva oma käsutusse – kuidas ma kaptenina tean, et saan korrektse teabe? On tähtis teada, kuidas see käib, siis toimitakse õigesti ega lasta end ninapidi vedada. Praegusest sõjapidamisest teame, et desinformatsiooni hulk on hiigelsuur,“ ütleb ta.

Tööõigusteemad, nagu tööaeg, palgad ja kindlustused on ametiühingule samuti olulised, et need eri olukordadeks selgeks rääkida.

„Samuti on vaja selgitada, missugune riigiamet langetab otsuseid,“ arvab Nils Brandberg. Laevapere ei tohiks laevas sattuda olukordadesse, kui Kaitseväge ütleb üht, Rannikuvalve teist ja Transpordiamet midagi kolmandat.

„Keda ma kuulan, kui riigiametilt tulevad vastukäivad otsused? Kõigile asjaosalistele, mitte vaid laevaperele, on tähtis teada, mida on vaja [teha].“

Sjofartstidningen nr 2, 27. veebruar 2026

riumiteks, kuid julgeolekukaalutlustel ei ole võimalik selliseid tegevuskavasid ja meetmeid detailselt arutada. Oma poolset sisendit võib olla pakkuda näiteks Transpordiametil.

26. märts, Ines Edur, pressiesindaja

Kas EMSA-le teadaolevalt on Eestis sellise käsiraamatu loomist arutatud? Kas see oleks teie hinnangul mõistlik või vajalik? Mis oleks saadav kasutegur või võimalikud riskid meremeestele?

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu (EMSA) esimees Jüri Lember:

◆ Ei ole arutatud, ei EMSAs ega väljaspool. Põhjus tõenäoliselt selles, et puudub instants, kes sellega tegeleks. Oleks hea, kui meremeeste pered kaldal teaksid, mida hädaolukorra puhul teha, ja oleks, kuhu varjuda. See teema on meil ju ka üsna lapsekingades ja oleme sellest ka kirjutanud vastutavatele ametnikele Siseministeeriumis.

Loomulikult oleks riigipoolne juhendmaterjal sõja- jm. olukordades tegutsemiseks hädavajalik. Praegu on see suuremates laevafirmades ISM-süsteemis mingite juhtnööride ja tegevusjuhiste näol olemas, aga kas see on piisavalt põhjalik ja ülevaatlik, selles jään vastuse võlgu.

Meil on iga päev piisavalt tegemist kehtiva õiguskorra tagamisega ja palgavaidlustega ning kollektiivlääbirääkimistega, samuti pidevate riigipoolsete soovidega teha töötingimusi riiklikult paindlikumaks. Ka merehariduse

reformimisega, mis kipub rappa minema. Julgeolekuküsimused tulid viimati ette seoses sadamatöötajatega – Muuga sadama väetiseterminali kui ohuallika kontekstis.

24. märts

Tallinki meediasuhete juht Katrin Arvisto:

◆ Tallinki hinnangul looks sellise juhendmaterjali olemasolu kahtlemata suuremat selgust kriisilukordades, kui ruumi aruteludeks ega läbirääkimisteks enam pole. Hetkeseisuga meile kirjeldatu sarnast käsiraamatut ega selle loomise plaane tutvustatud ei ole.

24. märts

ASi Tallinna Sadam ohutusosakonna juhataja Siiri Lõhmus:

◆ Kaitseväge ülesanne on riigi sõjaline kaitse. Kaitsetegevuse kavas on oma koht ka sadamate toimimisel.

Kokkulepped reageerimiseks võimalikele intsidentidele merel ning sadamate akvatooriumis, mis võivad mõjutada sadamate toimimist, on olemas.

Sadamate kaudu toimub umbes kaks kolmandikku Eesti ekspordist ja impordist ning peaaegu kogu transiit, lisaks on sadamad vajalikud ka liitlaste tehnika vastuvõtmiseks. Sõjalise kriisi ajal on sadamatel ja laevateedel võtmeroll liitlaste vägede ja sõjalise varustuse vastuvõtmisel ja ümberpaigutamisel ning liitlaste varustamisel, mis on kriitiline riigikaitse ning kollektiivkaitse toimimise seisukohalt.

26. märts

Eesti vajaks samasugust süsteemset koostööd

Eesti Merendusklatri juht **Jaak Viilipus**

Tegu on Eesti jaoks strateegiliselt üliolulise teemaga, mida ei saa käsitleda üksnes laevanduse kaitsmise vaatenurgast, vaid riigi ellujäämise võtmeküsimusena kriisiolukordades. Ajalugu on korduvalt näidanud – alates muistsetest vabadusvõitlustest kuni Vabadussõja ja Covid19 pandeemiani –, et konfliktide korral lõigatakse Eesti lõunast ära ning ainus toimiv varustustee kulgeb üle mere. Just mereühendused tagasid varustuse Vabadussõjas ning hoidsid tarneahelat töös ka pandeemia ajal.

Seetõttu on hädavajalik, et Eestil oleks selge, harjutatud ja kõiki osapooli hõlmav plaan, kuidas tagada mereühendused olukorras, kus tavapärased logistikaahelad katkevad. See eeldab nii õppusi kui ka avaliku ja erasektori süsteemset koostööd. Plaanid ei tohi jääda üksnes kabineti-vaikusse – need peavad jõudma kõigi nendeni, kes kriisi ajal reaalset tegutsevad, sealhulgas iga laevapere liikmeni. Loomulikult on osa infost paratamatult salastatud, kuid nagu Rootsi näide näitab, on võimalik hoida teema piisavalt avatud, et kogu merendussektor oleks valmis.

Eesti Merendusklaster korraldab mai lõpus koostööseminari, mille eesmärk on juhtida sellele probleemile suuremat tähelepanu. Erasektoril on reaalsed võimekused – reostustõrje, pukseerimine, jäämurdmine ja palju muud –, mis suudavad riiklikke ressursse kriisiolukorras täiendada. Ometi ei ole riik nendel teemadel erasektoriga seni sisuliselt suhelnud ning koostöö on jäänud episoodiliseks.

Eesti Merendusklatri liikmed on seetõttu tõstatanud vajaduse sisulisema arutelu ja püsiva dialoogi järele, et Eesti oleks kriisideks päriselt valmis – eriti praeguses keerulises julgeolekuolukorras.

On teil teavet, kas ka Eestis koostatakse tsiviillaevastikule mingeid militaarlaevastikuga koostööd korraldavaid reeglistikke? Kas merendusklatri hinnangul oleks selline reeglistik vajalik või mitte?

Meile teadaolevalt on olemas küll väga üldine raamistik elutähtsa teenuse osutajate toimepidevuse direktiivi kaudu, kuid see ei kata kaugeltki kõiki teemasid, mida Rootsi käsiraamat ette näeb. Eesti vajab märksa selgemat ja detailsemat reeglistikku, mis määratleks nii riigi ootused erasektorile kui ka koostööprotseduurid kriisiolukordades. Samuti on vaja regulaarseid koostööharjutusi, valmisolekukokkuleppeid ning ühiseid õppusi, et tagada reaalset toimiv koostöö.

Eesti Merendusklatri hinnangul on selline raamistik ja juhendmaterjalid selgelt vajalikud. Loodame, et mais toimuv arutelu aitab selle teema sisuliselt avada ja viib konkreetsete sammudeni. Praegune varilaevastiku regulatiivne olukord on ettevõtjate jaoks muutunud keeruliseks. Ametivõimud kipuvad keelama tegevusi ka siis, kui need ei ole otseselt keelatud ega varilaevastikuga seotud. Selline praktika pärsib erasektori võimekust merel riiki toetada ning

seab surve alla ka seni toimivad teenused, näiteks õliste jäätmete töötlemise.

Jäämurde teema on eraldi probleem. Nagu lõppenud talv näitas ja ajakirjanduses kajastati, ei ole enamik mereväe laevu võimelised jääs operatiivselt liikuma. See tähendab, et riigi ja erasektori võimekuste arendamine on vältimatu ning erasektor saaks lepinguliste lahenduste kaudu pakkuda riigile olulist tuge. Kokkuvõttes on vaja selgemat raamistikku, läbipaistvaid juhiseid ja regulaarset koostööd, et tagada Eesti merelogistika ja merelise julgeoleku toimimine ka kriisiolukordades.

Kas teile teadaolevalt on olemas tegevuskava, kuidas Eesti merevägi tagab Eesti varustamiseks mereveod ja sadamate jätkuva toimimise kriisiolukorras? Kui mitte, kas see oleks vajalik?

Eesti Merendusklatriil puudub info selle kohta, kas Eesti Mereväel või teistel riigiasutustel on olemas terviklik tegevuskava, mis käsitleks Eesti varustamist merevedude kaudu ja sadamate toimimise tagamist kriisiolukorras.

Meie hinnangul peaks selline raamistik kindlasti olema olemas ning see peaks olema võrreldav Rootsi praktikaga, kus on välja töötatud selged juhised, eellepingud ettevõtetega ja käsiraamat, mis tagab, et kõik seotud osapooled teavad oma rolli ja vastutust.

Eestis oleks vaja samasugust süsteemset lähenemist:

- ◆ selget raamistikku ja protseduure,
- ◆ valmisolekukokkuleppeid ettevõtetega,
- ◆ juhendmaterjale, mis kirjeldavad riigi ootusi erasektorile
- ◆ ning regulaarseid õppusi ja koostööharjutusi, mis tagavad reaalse valmisoleku.

Selline terviklik lahendus looks eeldused, et Eesti suudab kriisiolukorras tagada nii varustuskindluse kui ka sadamate ja merelogistika toimimise. Merendusklaster loodab, et mais toimuv arutelu aitab selle teema sisuliselt lauale tuua ja viib konkreetsete sammudeni.

11. mai

Eesti Laevajuhtide Liidu juhatusliige Ott Hõimoja:

◆ NATO avaldas detsembris 2024 publikatsiooni ATP-02.1 „Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS)“, mis käsitleb tsiviillaevanduse rolli mitte ainult relvakonflikti, vaid ka julgeolekupinge ja kriisiolukorra ajal.

Viimaste aastate kogemused Läänemerele, sealhulgas taristu kahjustamised, GNSS-häired ja kasvavad julgeolekuriskid, näitavad, et meretranspordi toimimine võib sattuda surve alla juba ammu enne sõjalise konflikti ametliku puhkemist. Seetõttu võiks Eestil olla lisaks rahvusvahelistele koostöömehhanismidele oma riiklik tegevuskava ning eelkokkulepped Eesti meremeeste ja Eesti kontrolli all olevate laevade kasutamiseks olukordades, kui riigi varustuskindlus on ohus, kuid sõjaseisukorda ei ole välja kuulutatud. 

4. juuni

30 aastaga 39 tuletornimarki

Madli Vitismann

Eesti Post on juba alates 1995. aastast välja andnud margisarja „Eesti tuletornid“. Tuletornimarkide näituse avamisel esitleti Paksus Margareetas sarja 39. marki Vormsi tuletorniga. Kogu selle aja on marke kavandanud Eesti Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz, kes on enne ise iga tuletorni oma silmaga üle vaadanud ja kohapeal nii pildistanud kui ka joonistanud.

Huvi mujal maailmas

Maaailma filatelistide hulgas on sari tekitanud suurt huvi, nii on markidele lisaks esimese päeva tempel, ümbrik ja ka postkaart tuletorni andmetega.

Seega on kunstniku kujundatavaid pindu kokku viis ja need võimaldavad lisaks margile, millel on merekaardi taustal tuletorni tänapäevane välimus, pöörata tähelepanu ka tuletorni varasematele ehitusetappidele. Millal ja kuidas on see ajapikku kõrgemaks ehitatud või on vana tule torn hoopis hävinud või lammutatud ja uus asemele tehtud. Näiteks mullu sügisel ilmunud Naissaare tuletorni esimese päeva ümbriku tagaküljel on koguni üheksa torni väliskuju muutust aastast 1788-1960, eritemplil aga torni laternaruum.

Välismaiste margikogujate huvi näitab, et samal 1995. aastal alustatud 10 margiga sarjast „Eesti ajaloolised laevad“ jäi markide 25 000-lisest trükiarvust Eestisse vaid väike osa. Aja möödudes võib nende sarjade markide väärtus veelgi suureneda, sest iga margi trükiarv on ära ostetud paa-



Näituse avamisel esitles Roman Matkiewicz Vormsi tuletorni marki. Foto: Aron Urb

ri kuuga. Rahvusvaheliselt ostetavat Omniva teatel enim just merelisi postmarke.

Igale oma tuletornisaar

Kui kunstnik tavapaeval tuletornimarkide näitusel õpilasekursioonile seletusi jagab, on näha, et kuulatakse huviga, kuigi õpetajat pole läheduses.

Elevust tekitab muidugi lastele mõeldud mängutule tornis tule süütamine ja veel enam muuseumipedagoogi juhtimisel tehtav igapäev oma tuletornisaar. Lapsed taipasid sedagi, miks on sihi jaoks vaja kaht tule torni ja kuidas nende abil laevale õige kurss valida. Töötoas omaenda tule torni ehitamise materjalid neis kõhk-lusi ei tekitanud, agaralt asuti tööle ja oli näha, et ettekujutus oli olemas, mismoodi üks tule torn välja nägema peab.

Oma küla tule torn

Näitus „Eesti tule tornid postmarkidel 1995-2025“ on avatud pea augusti lõpuni. Kuni lapsed meisterdasid, oli võimalik Roman Matkiewiczilt sarja tegemise kohta lisa küsida.

Tuletornimarkide sari on äratanud filatelistide huvi kogu maail-

mas. Kas postiettevõtte eelistas neid sellepärast, et need jäävad inimestele paremini silma?

Jah, hea seegi. Sest mõned tule tornid ei ole kogu aeg pildis. Kõpu tule torni teavad peaaegu kõik, aga mõni tule torn on tõesti võssa kasvanud või seisab kuskil pärapõrgus ja keegi sellest eriti ei tea. Väga hea viis on vähemalt sellest rääkida, nagu kasvõi postmargil.

Näiteks Laidunina tule torn, mis on ammu-ammu tule tornide nimekirjast kustutatud ega plingi juba kaua aega, seisab ikkagi püsti. See on ajalooline ja arhitektuurne mälestis ning kohalikule rahvale tähtis. Kui on kohalikule rahvale tähtis, siis kus sellest rääkida? Võib-olla nüüd tänu telesarjale „Tuled kodusadamas“ tehakse sellest tornist eraldi lõik, muidu sellest tule tornist enam keegi ei räägiks.

Aga kui Laidunina torn margil ilmus, siis oli kohalik rahvas nii aktiivne, et korraldati isegi tule torni päevad või suvepäevad ümber selle tule torni. Tule torni päevad või suvepäevad tule tornide juures olid ka Suurupis, kus oli aktiivseid eestvedajaid.

Rannapungerjas on siiaaani suvepäevad Rannapungerja tule torni juures, nii et tule torn on ikka niisugune objekt, mis liidab kohalikku rahvast ja mille pärast uhke olla.

Tuletornid on nii erinevad ja see on unikaalne ehitis selles konkreetses



Nurgake näitusel Tallinna alumise tule torni maketiga. Foto: Aron Urb

piirkonnas, mille sarnast ei ole teistes külaservas.

Jah, igal neist on oma ajalugu ja need on selle kohaga väga seotud. Ma pole näinud ühtki nii õnnelikku inimest, kelle krundi kõrval seisab mingi 4G või 5G mast. Aga kui kõrval on tule torn, siis on uhke küll. Kui oled merel ja vaatad pimedas või pakases kalda poole ja tule torn paistab, siis on väga hea tunne, et keegi väga tuttav ootab koju ja näitab sulle ohutut teed. Ja vastupidi, kui seisad kaldal ja kõrval vilgub tule torn, siis vähemalt mul jääb mulje, nagu laps mängiks põrandalambiga. Jälle armas kodune tunne, nagu teeks seda keegi omastest.

Iga tule torn on tükk ajalugu Kuidas ajalugu kogute?

Kui ajalooga ei tegeleks, on ikkagi vaja esmalt kirjutada Eesti Postile ettepanek tule torni kohta, millest teha postmark. See töö käib niiviisi: kõigepealt valin tule torni, millel järgmisel aastal tuleb mingi juubel. Siis tundub, et ahaa, sellest tule tornist võiks postmargi joonistada. Siis koostan selle torni kronoloogia eri allikate põhjal, selleks on Armas Luige ja Jaan Vali raamatud, teatmikud ja tolleaegne kohalik perioodika. Midagi võis olla siin-seal arhiivis, mida peab vaatama, üht-teist leidub ka meremuuseumi arhiivis.

Transpordiamet kutsus vaatama, kuidas homme varistatakse Virtsu tule torn. Kas lähete?

Ei lähe, valus vaade. Kurbi on ka see, et tegime meie tule torninäituse lastenurka just Virtsu tule torni maketi ja nüüd mängivad seal lapsed tule torniga, mida enam ei ole.

Pole kuulnud, et teistes riikides kivitule tornidega nii tehtaks. Kui tule torn jääb kasutuseta, jäetakse see seisma, nagu Pakri vana tule torn, ja ehitatakse kõrvale uus. Eriti praegu, kui siin ja seal rõhutatakse rohepööret ja taaskasutust ja materjalide säästmist ja...

Tavaliselt ehitakse lihtsalt ümber, aga et tule tornile rahuajal laeng alla panna ja õhku lasta – no teate!

Sellest kõigest tuleb kokku panna selle tule torni kronoloogia: mis aastal oli ehitatud, millal ümber ehitatud, lammutatud või hävinud. Kas oli midagi uut ehitatud, kuidas muutus nähtavuskaugus ja tule iseloom. Kõik need nüansid ja lood panen kirja, sellest tuleb artiklitaoline pikk ja lohisev tekst, loomulikult koos piltidega. Selle teksti alusel hakkab vaatama, mis läheb postmargile, mis kaardile, mis

V~~T~~ARISTU AMET



29. mail varistati Virtsu ruudukujulise põhiplaani tule torn. Mida saadud kivi hunnikuga tehakse, selle kohta esitati samal päeval kaks versiooni. Joonis: Roman Matkiewicz, 30. mai

28. mai

esimese päeva ümbrikule ja postitemplile.

Niimoodi teen endale plaani, mida võiks rõhutada, millest võiks rääkida, sest just kronoloogiast tuleb välja, kuidas ja millal oli see tule torn ümber ehitatud ja mõnikord nagu fooniks pärast hävingut jälle üles kerkinud. Niisugune on nende markide loomislugu. 

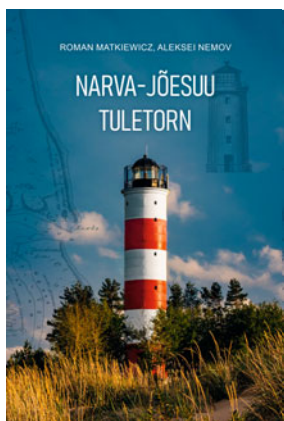
8. märts

Raamatuga tule torni juurde

Madli Vitismann

Tule tornimarkide näituse ajaks ilmus raamat Eesti idapoolseimast, Narva-Jõesuu tule tornist, autorid Roman Matkiewicz ja Aleksei Nemov. Kirjastatud sõpruskonna oma jõududega – venekeelse käsikirja on tõlkinud ja toimetanud Tiit Einberg. Väikese trükiarvu tõttu on raamat rariteetne, seda müüakse veebis.

„Narva-Jõesuu tule torn“ on ülevaade niihästi tule torni vajadusest Narva jõe suudmes kui ka 1808. aastal ehitatud tule tornist, mille õhkis 1941. aastal taganev Punaarmee ja hävitas ka sõjaeelse tule tornilinnaku. Suuremalt jaolt on juttu aga praegusest, 1958. aastal kasutusele võetud tule tornist. Rohkete jooniste ja fotodega on selgitatud valgus- ja muid seadmeid, mis aitavad paremini aru saada ka teistest tule tornidest.



Raamatu väärtuslikem osa on aga ajastukirjeldus elust tule tornilinnakus enne Teist maailmasõda, aga eriti sõjajärgsest ajast koos mitmesuguste nõukogudeaegsete reeglite ja olmega. Et Nõukogude Liidus haldas tule torne sõjavägi, jäi sõjajärgne tule torn koos uue linnakuga aastakümneiks tavainimestele ligipääsmatuks. Illustreeritud fotode ja joonistega, ka endiste töötajate erakogudest, on raamatus ajastukirjeldusi ning töötajate ja külastajate mälestusi ajast, kui sõjaväeline tule tornimajandus elas ja toimetas planguga.

Tule torn avati külastajaile 2024. aastal, postmark selle torniga ilmus 2022. aastal. Allikate loetelu on raamatu lõpus, aga ka autorid polnud sellesse tule torni pääsenud varem kui paaril viimasel aastal. Seetõttu tuleb eriti hinnata tähelepanuväärset tööd tule torni logiraamatute läbitöötamisel aastate 1959–1992 kohta ning nende aastakümnete märkmete ja töötajate mälestuste sõnastamisel sujuvaks jutustuseks.

Kiita võib ka teksti ja illustratsioonide lugejasõbralikult laitmatut vormistust. Võib tähele panna, et piiri ääres tehtud droonifotod on 2024. aastast, kui naaberriik oli juba sõjas. 

MerLe sai 30-aastaseks

Madli Vitismann

„Mereleksikon“ on ilmunud juba 30 aastat tagasi, aga ikka läheb seda aeg-ajalt tarvis. Tuleb vaid meeles pidada, et kõiki tänapäeval vajaminevaid sõnu ja nimetusi sealt ei leia, sest leksikoni käsikiri valmis 1990. aastal ja selle mõningane ajakohastamine lõpetati 1994. aastal.

Raamatut esitleti 10. aprillil 1996 Stockholmi-liini reisilaeval „Mare Balticum“ president Lennart Meri osavõtul – ta oli selle valmimiskäigu vastu aastate vältel korduvalt huvi tundnud. Kui MerLe lõpuks ilmus, sõnas president Lennart Meri, et meie rahvuslikus „Mereleksikonis“ on paljude inimeste minevik, olevik ja tule-

vik, aga ka Eesti Vabariigi tulevik, sest „ei saa väike olla see riik, mille laevad sõidavad maailmamerele“, nagu kirjutas Reet Naber Meremehes nr 8/1996.

Sedavõrd mahukat merekeele allikat pole sestpeale ilmunud, kuigi internetiajastul on allikaid rohkem ja tundub, et õige sõna otsimine võiks olla varasemast lihtsam. MerLes on 590 lk kolmeveerulist tihedas kirjas teksti, sh eesti-, vene- ja ingliskeelsed märksõnaloendid.

Meenub ootus, kui eestikeelseks pöördunud merendus MerLet juba hädasti vajas. Meenub ka pettumus, kui esitlusele kaasa võetud suur rahasumma, veerand tuhat krooni, osutus leksikoni ostuks ebapiisavaks. Trükiarv 20 000 oli suur ja nii oli tolal see hinnaline raamat aastaid saadaval.

Tasapisi tuli kaanehind alla, kuni viimasena nähtud hind oli 25 krooni. Pärast seda, kui MerLe tiraaž oli juba läbi müüdud, kirjeldasid eurotõlgid oma blogis mõni aasta hiljem, kuidas nad jahtisid antikvariaatidesse sattunud üksikuid eksemplare, kusjuures viimane kättesaadu oli esitlushinnast kaks korda kallim. Nüüdki õnnestub vahel raamatupoes MerLet näha kasutatud raamatute riiulis.

Viimati oli vaja MerLest järele vaadata, millist paati tähendab käesolevas Meremehe numbris ilmuv sõna „vellboot“ – selline paat oli Vormsi päästejaamas. Pärit ingliskeelsest vaalapüügipaadist, on selle tähendus: „heade mereomadustega paat, milles on ühtmoodi terav, keskaare suhtes peaaegu sümmeetriline vööri- ja ahtrioria. /.../ Nüüdisajal kasutatakse neid päästepaatidena.“ 

In memoriam

Märt Kullo

22. august 1948 – 28. märts 2026

Märt Kullo sündis suvel 1948 Tallinnas, käis Lagedi koolis ja lõpetas Tallinna 16. Keskkooli. Edasise hariduse omandas raamatuhuviline noormees iseõppijana.

Nii juhtus, et Meremehe toimetusel oli võimalus saada septembris 1996 küljendaja, kes oli trükiasjanduse kogemused saanud Tatari tänava suures ajalehetrükikojas juba tinalao aastail ja seejärel selle asjanduse ka arvutis selgeks õppinud. Juba järgmisel kuul pakkus ta välja uudse rubriigi – merendusliku ristsõna, mis ilmus pea igas numbris kuni 2014. aastani. Tema mitmekülgset oskused koorusid välja ajapikku, aga juba sajandivahetuseks oli ta tõlkinud Meremehesse artikleid nii saksa kui ka rootsi keelest. Hiljem on ta tõlkinud nii soome ja inglise kui ka vene keelest.

Kui asjaolude sunnil sai Meremehes kvartaliajajaks, mille uus väljaandja oli Eesti Mereakadeemia, jätkas Märt kaastoimetajana ja aastail 2007-2014 ajakirja peatoimetajana. See polnud enam juhus, vaid ta oli ka merendusse parasjagu sisse õppinud.

Ka see polnud juhus, et Märt jätkas pärast tööd Meremehes raamatute küljendamist, tõlkimist, toimetamist ja kirjastamist. Merendusringkonnas on ehk enam tuntud tema koostatud „Vesised naljad“ I ja II, aga märkimisväärsed on ka sõjaajaloo raamatud. Eraldi esiletõstmist väärib Märdi kujundatud ja kirjastatud „Alg-Kalewipoeg“.



Meremehe toimetuse mälestab pikaajalist kolleegi Märt Kullot, kes oli mitmekülgne ja andekas inimene, ühtlasi kolme tütre isa ja kuue lapselapse vanaisa.

Meremehe toimetuse

Uudiseid 21. veebruarist 7. juunini
kogus Tauri Roosipuu

TAL TECH

◆ 8. mail toimus mereakadeemias kuues häkaton „MarineHäkk“, mille fookuses olid merekaitse ja vastupanuvõime. Ühepäevasel üritusel osales kaheksa meeskonda ja ligikaudu 70 osalejat. Võitjaks tuli meeskond NOMAD.

◆ 13. mail toimus seminar „Kuhu viib Eesti Mereakadeemias pakutav haridus?“, millel tutvustati akadeemia uue tegevuskava esimest versiooni ning uusi õpiteid.

◆ 27. mail võõrustas Eesti Mereakadeemia ARI Simulationi 2026. a kasutajakonverentsi, mis tõi kokku mere-, kaitse- ja insenerikoolituse eksperdid simulatsioonitehnoloogia valdkonnast.



TRANSPORDIAMET

◆ Veebruari lõpus avaldas Transpordiamet kaardirakenduse Nutimeri uue versiooni, millesse lisandusid mitmed uued funktsioonid. See on 2016. aastal valminud rakendusele seni tehtud suurim uuendus.

◆ 2025. aastal oli Eesti tuletornides kokku 82 140 külastajat, mis on viimase viie aasta madalaim arv. Võrreldes möödunud aastaga langes külastatavus 13,2% võrra. Külastajate koguarvule avaldas tugevat mõju Kõpu tuletorni populaarsuse langus. Neljandat aastat järjest oli populaarseim Sõrve tuletorn, milles käis 25 153 külastajat.

◆ 29. mail varistas Transpordiamet koostöös Kaitseliidu Lääne maakaitseringkonna pioneeridega 1951. a ehitatud Virtsu tuletorni. Amortiseerunud tuletorni asemele ehitab uue tuletorni Hoogla Ehitus OÜ. Riigihankele esitati kaheksa pakkumust, tööde hinnaks on 322 000 urot. Pärast iseisevuse taastamist pole varem Eestis veel ühtegi betoonist tuletorni ehitatud.



RIIGILAEVASTIK

◆ Riigilaevastiku navigatsioonimär-

gistuse üksus lõpetas märtsis Kopli sihi tulesüsteemi uuendustööd, mille tulemusel paistab nüüd Kopli siht ligi meremiili võrra kaugemale.

Kui eelmised, 2009. a valmistatud sihilaternad töötasid valgustugevusega 60 000 cd, siis uute sama võimsusega LED-moodulite valgustugevus on kolm korda suurem.

◆ 16. märtsiks tegid suursaarte uue parvlaeva ehitamiseks Riigilaevastikule pakkumused Poola laevatehas CRIST S.A. ning Eesti ettevõtte Baltic Workboats AS koos UABga Western Baltija Shipbuilding (BLRT kontsern).

20. mail sõlmis Riigilaevastik eduka pakkumuse teinud Poola laevaehitustehasega projekteerimis- ja ehituslepingu maksumusega 49,93 miljonit eurot. Algselt oli laeva maksumuseks plaanitud 41,9 miljonit eurot. Lisarahustus tagatakse CO₂ vahenditest, 28 miljonit eurot katab Euroopa Liidu Moderniseerimisfond.

◆ Riigihanke kuulutas Riigilaevastik välja mullu 12. juunil. Kolmandat korda toimuv viienda parvlaeva hange korraldati seekord võistleva dialoogi vormis. Laev hakkab mahutama kuni 380 reisijat ja 110 autot, laevale on kavandatud ka restoran. Parvlaeva peamiseks jõuallikaks on kaldalt laetav ja akudesse salvestatav elekter, jääklass on 1B. Eriolukordadeks on laevale plaanitud ka biodiisliil töötavad abigeneraatorid.

Uus laev peaks valmima 2028. aasta lõpus. Laevatehase referentsprojektide seas on ka Soomes sõitvad täiselektrilised jääklassiga parvlaevad „Altera“ ja „Elektra“.



KAITSEVÄGI

◆ 23. veebruaril andis Vabariigi President Kaitseväge Akadeemia ülemale Johan-Elias Seljamaale kommodoori sõjaväelise auastme.

◆ 3. aprillil saabus Vanasadamasse plaanilisele visiidile Taani Kuningriigi mereväe fregatt „Esbern Snare“ (F342).

◆ 24. aprillil lõppes kaks nädalat väldanud mereväe miinisõjajadivisjoni ja patrull-laevade divisjoni ühisõppus „Flotex 26-1“, millest võttis osa neli sõjalaeva ja rohkem kui 100 mereväelast.

Läänemerel toimunud õppuse ala

kulges Põhja-Eesti rannikust Pärnuni. ◆ 6. mail toimus Kaitseväge peastaabis pidulik rivistus, mille käigus arvasi reservi Kaitseväge peastaabi ülema asetäitja operatsioonide alal mereväekapten Peeter Ivask.

◆ ERR teatas, et 16. veebruaril Eesti merealalt välja sõites (NATO miinitõrjegrupiga liitumiseks) sai mereväe miinijahtija „Admiral Cowan“ sõuseade keeruliste jääolude tõttu vigastada. Samuti toimus talvel põleng miinijahtijal „Sakala“. 21. mail hindas Kaitseministeeriumi esindaja, et laevad on tagasi teenistuses juuli lõpus või augusti alguses.

◆ Nelja aasta jooksul on Eestil plaanis mereväele hankida neli uut laeva: kaks avamere ja kaks rannikumere laeva. Pakkumiskutsed said Lõuna-Korea Hanwha, Hyundai, Rootsi Saab ja Eesti Baltic Workboats.



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

◆ 16. märtsil umbes kell 16.20 toimus Vahemerel Megisti saare lähisel Frontexi ühisoperatsioonil patrullkaatriga M-80 raske õnnetus, mille tagajärjel läks kaater ümber ja uppus. Kaatril oli kolmeliikmeline Eesti piirivalvurite meeskond koos kohaliku piirivalvuri ja Eesti suursaadikuga Kreekas, kõik said kaatrist välja.

◆ Eesti päästekohterid vajavad välja vahetamist, kuid lähiaastail uute kohterite ostuks raha pole.

Siseministri sõnul maksaks viis uut kohterit koos täiendava lennuki ja vajamineva infrastruktuuriga umbes 330 miljonit eurot ja see raha loodetakse saada Euroopa Liidu järgmisest rahastusperioodist alates 2028. aastast.

TALLINNA SADAM

Heade sõnumite sadam

◆ 24. märtsil külastas Vanasadamat Aida Cruises'i laev „AIDAprima“, mis oli tänavu esimene kruisilaeva külastus ning Tallinna Sadama varajasim hooaja algus.

◆ 4. mail külastas Saaremaa sadamat hooaja esimene kruisilaev „Hamburg“. Kokku on sel aastal Saaremaa sadamasse oodata 11 kruisilaeva külastust.

◆ Tallinna Sadam pakub ettevõtetele võimaluse rajada või laiendada

oma tegevust Muuga sadamas vahetult kailiiniil paikneval 20 ha suurusel arendusalal.

◆ 25.-26. mail osales taristuminister Kuldar Leis koos Eesti merendus- ja logistikasektori äridelegatsiooniga visiidil Saksamaal. Visiidi käigus sõlmis Tallinna Sadam koostöökokkulepped Lübecki ja Hamburgi sadamatega, et tugevdada Eesti ja Saksamaa vahelisi kaubaühendusi.

◆ 3. juunil tähistati Saaremaa sadama 20. aastapäeva. Sel päeval peatus sadamas kruisilaev „Balmoral“ ning õhtul toimus rahvapidu. Küdema lahe ääres asuv Saaremaa sadam avati pidulikult 16. juunil 2006.



◆ ASi Tallink Grupp nõukogu valis kontserni uueks juhatuse esimeheks Peep Jalakase. Tema volitused algasid 6. aprillil ja kestavad kolm aastat. 27. veebruarist lahkus kontserni juhatusest Margus Schults, kes jätkas tööd Soome üksuse juhina.

Peep Jalakas oli 2023. aastast olnud ASi SEB Pank juhatuse liige ja ettevõtete panganduse valdkonna juht. 20 aasta jooksul töötas ta pangas mitmesugustes eri rollides.

◆ Tallink allkirjastas prahilepingu parvlaeva „Superfast IX“ väljaprahtimiseks. Seni Paldiski-Kappelskäri liinil sõitnud laevale otsitakse endiselt sobivat asendust. Laev anti üle 1. mail Tallinnas. Prahilepingu kestus on kolm aastat koos pikendamise võimalusega veel kaheks aastaks. Samuti on lepingus võimalus laev Tallinkilt välja osta.

Veel enne Eestist lahkumist, 3.–18. aprillini, oli laev korralises hoolduses Soomes, BLRT Turu laevaremonditehases Naantal. Avalike allikate põhjal on laeva uus nimi „St Patrick“ ning reeder uus Iirimaa laevakompanii Hibernia Line, mis plaanib pida kahe laevaga ühendust Corki (Iirimaa) ja Boulogne-sur-Mer'i (Prantsusmaa) vahel.

◆ AS Tallink Grupp toob suviseks kõrghooajaks Tallinna–Stockholmi liinile lisaks parvlaeva „Romantika“. Laev hakkab alates juulist sõitma nädalalõppudel ning suve jooksul väljub Tallinnast ka meelelahutus- ja kontserdireisidele.

„Romantika“ hakkab nädalalõppu-

del sõitma vaheldumisi „Baltic Queeniga“ Tallinna–Stockholmi liinil 2. juulist kuni 8. augustini. Kaks nädalasest suveõhtu erikruisi alguse ja lõpuga Tallinnas toimuvad 21. juulil ja 4. augustil.



◆ Märtsi keskel sõlmis BLRT 43 miljoni dollari suuruse lepingu uue ujuvdoki ehitamiseks BLRT Grupi laevaremonditehasele Klaipėdas. 200 m pikka ja 35 m laia 15 000-tonnise kandevõimega ujuvdokki hakkab ehitama Hat-San Shipyardi laevatehas Türgis.

Uus ujuvrajatis vahetab välja ühe praegu kasutusel olevaist dokkidest ning hakkab teenindama ka Panamax-suurusel laevu. Uus dokk võetakse kava kohaselt kasutusele 2027. aasta sügisel.

◆ BLRT Grupi tütarettevõtte Marine Technology avas Brasiilias Rio de Janeiros äri- ja tootmiskeskuse ning asutas kohalikul turul tegutsemiseks firma Marine Technology do Brasil.

◆ 5.-7. maini parvlaeval „Rhapsody“ toimunud rahvusvahelisel konverentsil Shippax pälvis BLRT Gruppi kuuluv Western Shiprepair kõrge tunnustuse. Auhind anti Klaipėdas asuvalaevaremonditehasele veeremilaeva „Trans Hav“ eduka ja keskkonnasäästliku moderniseerimise eest.



◆ Baltic Workboats andis Klaipėda sadamale üle 42-meetrise jäätmekogumistanker „Rasa“. Tegu on esimese tankeriga, mis on ehitatud Nasva tehases, ning esimese laevaga, milles Baltic Workboats on kasutanud energiaallikana vesinikku.

◆ 15. aprillil pandi kiil Eesti mereväe teisele ehitatavale väekaitsekaatrile.

◆ Baltic Workboats andis Klaipėda sadamale üle kaks elektri-hübriid Pilot 17 Wp klassi lootsikaatrit.

◆ 21. mail tähistas projekt EURO-GUARD olulist versteposti Balti Workboatsi laevatehases Nasval, kus toimus projekti kriitilise disaini ülevaatus koos prototüüp-aluse kere esit-

luse ja süsteemi virtuaalse demonstratsiooniga.



◆ Eesti Meremuuseumi merendusajaloo alaste lõputööde konkursi rahalise preemia pälvisid tänavu kolme Eesti kõrgkooli tudengid: Mark Jalakas Kaitseväe Akadeemiast, Janne Randma Eesti Kunstiakadeemiast ja Siim Rikker Viljandi Kultuuriakadeemiast.

Muud uudised

◆ 12. märtsil kuulutas Regionaal- ja Põllumajandusministeerium välja rahvusvahelise riigihanke, et leida vedaja parvlaevaliiniidele, millel sõidavad parvlaevad „Ormsö“, „Kihnu Virve“ ja „Soela“.

Ministeerium sõlmib lepingu parima pakkumise esitajaga, andes vedajale hankes võimaluse saada väärtuspunkte suurema autokohtade arvu, põhilaevadega samaväärse jääklassi ja kahekäilalise asenduslaeva ning praktikakoha pakkumise korral.

◆ Põhja-Tallinna Valitsus ja Tallinna Linnaplaneerimise Amet avalikustasid 4. mail linna üldplaneeringut muutva Paljassaare sadama detailplaneeringu paarisnumbritega kinnistute Paljassaare tee 18-32d ja lähiala kohta. See hõlmab ka Paljassaare sadamat. Eesmärk on tootmis-, äri- ja transpordimaa ümberkruntimine 42 kinnistuks.

◆ Pärnu maakohus lõpetas Saaremaa Laevakompanii pankrotimenetluse, sest ettevõtte maksejõuetus on kohtu hinnangul ära langenud. Määrusega tühistati ka 2018. aastal seatud keeld ettevõtte vara käsutamiseks.

◆ 27. märtsil jõudis lõpule tehing, mille tulemusel müüs Infortar oma osaluse Pakrineeme Sadama OÜ-s Nordic Stream Group OÜ-le.

◆ Riigi Kinnisvara AS pani enam-pakkumisele Piirivalvesadama (Süsta tn) kompleksi kuus kinnistut kogupinnaga ligi 5,7 ha. Alghind oli 8,27 miljonit eurot, kuid ühtegi pakku-

must ei esitatud. ◆ Viimsi Vallavalitsus valis 4 pakumuse hulgast ja sõlmis 25. aprillil lepingu Prangli liinilaeva „Wrangö“ käitamiseks senise käitajaga OÜ Spinaker. 

Enn Kreem

2. juuli 1939 – 22. märts 2026

2. juulil 1939 sündis Saaremaal Kreemide perre poisslaps, kes sai nimeks Enn.

Huvi ümbritseva maailma vastu ja teotahe viis ta pärast keskkooli lõpetamist Tartu Ülikooli. Lõpetanud edukalt ülikooli astrofüüsikuna, siirdus ta Tõraverre observatooriumisse taevaotust teleskoopide abil põhjalikult uurimaa ja teadlase teed kündma. Üks kandev teema oli tal helkivate ööpilvede uurimine.

Sealt viis tee TA Füüsika ja Astronoomia Instituudi polaarekspeditsioonile Antarktikasse. See tähendas talvitumist polaarjaamas ränkades ja ohtlikes tingimustes. Karmid olud ja raske töö, kaasa arvatud pikad merereisid ja lennud teda ei heidutanud. Ilmselt olid ka tulemused head, sest ta otsustas seda ekspeditsiooni korrata. Enn osales Antarktika-ekspeditsioonides aastail 1965-1967 ja 1968-1970. Nii sai temast teenekas polaaruurija ja polaarklubi liige.

Soovist jäädvustada läbielatud ja nähtut sai alguse Ennu kirjamehe ja ajakirjaniku töö. Polaaröö on pikk ja selle jooksul jõuab palju mõtiskleda ja ka kirja panna. Nii tekkisid tema „Omapärane talv“ ja „Antarktika läbi aegade“ ning mitmed lühemad laastud, mida tänapäevalgi on huvitav lugeda. Sealt saadud kogemuse on Enn kirja pannud ka lasteraamatusse „Ahoi, maa lõunas!“

Minu teed ristusid Ennuga Soomes 1976. aastal. Tema töötas TASSi korrespondendina ja mina alustasin tööd ühisettevõttes „Saimaa Lines“. Hakkasime kohe suhtlema. Ennul oli auto ja ta sõidutas vajadusel meidki, kuni ma Soome juhiloa sain. Elasime lähetikku ja käisime üksteisel külas. Tema poisid olid juba parajad rüblikud, meie pesamuna ei olnud veel sündinud. Ennul oli alati kiire, tohutu press peal! Ta pidi valmistama ette igaks päevaks uudiseid ja intervjuusid nii Soomest kui ka Rootsist, enamus läks prügikasti, valikuliselt trükiti midagi ka ära. Lugesin hiljuti Ennu kildu „Vihm“, mis kirjeldab väga ilmekalt tema korrespondentitööd.

Meie kallitele kaasadele võõrsil oli see sõprus eriti õpetlik ja hinnaline ning kestab tänaseni.

Ajad möödusid, tuuled pöördusid. Enn jõudis teha ajakirjaniku tööd erinevates väljaannetes ja ka televisioonis. Vabaduse tulles oli Enn teelahkmel ja otsis uusi väljakutseid. Rääkisime merendusest ja ta oli sellest valdkonnast huvitatud. Kutsusin ta Tallinki avalike suhteid arendama (PR) ja sellest algas 1990. aastate algul ta teekond merenduses.

Ideed, mida Enn esitas ja teoks tegi, on tänapäevaks nii vajalikud ja loomulikud, et järgmised põlvkonnad peaksid nendega jätkama. Hindamatu on Ennu töö „Eesti laevanduse aastaraamatu“ väljaandmisel. Ajapikku aga ilmus juba 25. ja koguni 30. aastaraamat.



Enn näeb ehk helkivaid ööpilvi. Foto erakogust

Enn andis aastaraamatu koostamise teatepulga üle meremuuseumile ja novembriks on oodata juba uut numbrit.

Enn osales paarkümmend aastat ka laevaomanike liidu poolt rahvusvaheliste merenduskonverentside korralduses. Tema idee oli lõpetada konverents Riigikogus olevate erakondade esindajate debatiga. Seal kutsuti poliitikud lavale ja küsiti otse, mida iga erakond saab teha merenduse arendamiseks ja laevade toomiseks Eesti lipu alla. Samasugust grillimist näeme ETV „Esimeses stuudios“.

Omalaadne ettevõtmine oli 2011. aastal ilmunud „Eesti kaptenid“, mille saatesõnas oodati jätkväljaannet. Ongi vist aeg, sest raamatusse kogutud 85 kapteni hulgas saavad kolm noorimat tänavu juba 57-aastaseks ja ilmunisest möödunud ajaga on uus põlvkond kapteineid juurde kasvanud.

Merendus on väärikalt esindatud Eesti Vabariigi 100. aastapäeva raamatusarjas, seal on Enn Kreemi „Eesti merenduse 100 aastat“.

Eesti Kaptenite Klubi sekretärina on ta korraldanud nii klubi tegevust kui ka suhtlust Helsinki Kaptenite Klubiga. Soome kollegidega kohtusime igal aastal ja korraldasime tutvumisreise mõlemal pool lahte. Põhikorraldaja oli jällegi Enn.

Aastaid on Enn olnud Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär ja ka merendusnõukoja vabatahtlik sekretär.

Enn jäi truuks ka Saaremaale. Tal oli suvekodu Sõrves mere kaldal. 2. juulil võisid ette hoiatamata teda külastada ja meres jalgu sulistada. Ennu tublid pojad on ka selle kohakese omaks võtnud. Oleme seal paadiga sõitnud, angerjat suitsutanud ja suveõhtuid nautinud. Tema raamat „Saaremaa hetked“ räägib lihtsatest saarlastest, kalapüügist ja laevaehitusest saarel.

Enn Kreem jääb igavesti elama eesti polaaruurijate, ajakirjanike ja mererahva mälus.

Peeter Veegen

Kaptenipildid kaante vahel

Madli Vitismann

Meremuuseumi kunstikogu eesti- ja ingliskeelne kataloog algab asjakohase lausega „Kaptenipildid on üle Euroopa levinud meremaali žanr.“ ja lõpeb reproduktsioonidega 111 leheküljel, lisaks on hulk pilte teooriateksti vahel.

Kolm vaatevinklit

Raamatus on kolm illustreeritud artiklit. Meremuuseumi maalinäituse kuraator Laura Jämsjä tutvustab meremuuseumi kogu, annetusi ja mõne teose seikluslikku saamislugu, samuti tundmatute autorite identifitseerimise raskusi. On tore näha tuttavate nimesid, nagu Naissaarelt pärit kunstnik Erik Schmidt või kapten Ants Lepson, kes suure Norra purjelaevaga „Sørlandet“ suvel 1991 Tallinna külastas. Eesti väiksust, kus „kõik tunnevad kõiki“, rõhutab ka ammu kohatud õigusajaloolase Leo Leesmenti nimi. Tema tõi 1938. aastal meremuuseumi oma „Georgi“ kaptenist vanaisa maali.

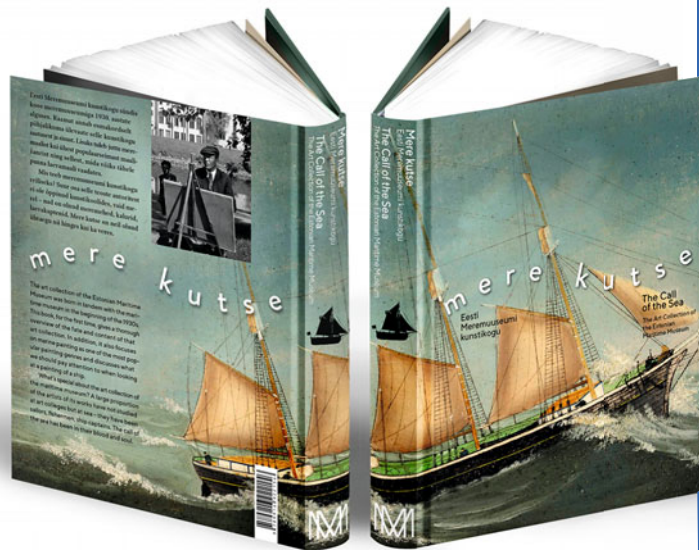
Meremuuseumi direktor Urmas Dresen selgitab, mida mereajaloolane hoolega vaadates võib laevamaalidelt leida ja mille kohta teadmisi saada. Peab vaid oskama vaadata, mistõttu „Kuidas seletada kaptenipilte maamehele“ on tabav pealkiri. Artiklite allikate loetelu on iga artikli järel.

Merekunst on lahterdatud

Pikimas artiklis „Merekunsti ajaloost ja iseloomust“ annab kunstiteadlane Kadri Asmer ülevaate mere- ja laevamaalide ajaloost teemade kaupa. Nii on kaptenipildid ehk laevaportreed vaid osa merekunstist, mis hõlmab ka kunstiharidusega kunstnike maastiku- ja meeolumaale, nagu nt „Purjekad sadamas“ või „Rannamaastik“.

Kadri Asmer on välja toonud ka laevahuku- ja tormi-

Olof Olsson. Barkantiin „Georg“ jääs Pärnu lähedal. 1873. Õli. Repro: Aron Urb. (Pikal reisil aastail 1869–1871 ületas „Georg“ esimese Eesti laevana Atlandi ookeani.)



Kõige informatiivsem on raamatu selg. Foto: Eesti Meremuuseum

maalid, merelahingud ja sõjalaevad ning maadeavastajad ja polaarkunsti. Fotograafiael ajal kaasatigi ekspeditsioonidele kunstnikke, kelle ülesanne oli nähtu väga täpselt üles joonistada. Akadeemilise nõudlikkusega kaasneb rohkesti joonealuseid viiteid, aga paratamatult on eri artiklites ka kordusi samade laevade või teoste kohta.

Raamatupoed pole üles leidnud

Raamatu lõpus on küll nimeregister, aga vaja olnuks ka laevanimede registrit. Mitu pilti on raamatus nii teksti juures, kus autorist juttu, kui ka pea poolt raamatut hõlmavas suuremates piltide kogus.

Kujundaja on püüdnud leida jälle midagi uut, aga kasutanud ka tuntud võtteid. Näiteks polnud üle kahe lehe ulatuvail reproduktsioonidel pildi autorit ega nimetust, seevastu näis paarisnumbriga lehekülgedel trükipraagina triip, mis kõite lähedale pressituna üliväikeses kirjas viitas parasjagu käsilolevale artiklile.

Kakskeelse suure formaadiga paksu raamatu kaas on ebaõnnestunud. Triviaalse pealkirja „Mere kutse“ alt võib raamatukogukataloogis leida niihästi raamatu alapealkirjaga „Purjetaja piibel“ kui ka laule. Inglisekeelne pealkiri on raamatukogudel ilma artiklita *the*. Suurel raamatukaanel on ingliskeelne pealkiri ja raamatu sisu avav alapealkiri peidetud nii väikeses kirjas purje tumedaimasse nurka, et raamatupoodide kodulehed raamatut ingliskeelsena ei näita. Kuidas see raamat turistile silma hakkaks?

Näib, et kirjastajail võiks kasu olla mõnest juhtnöörist, millest pole kinni peetud. 

Andrus Rinde. Tekstmaterjal. Tallinna Ülikooli digitehnoloogiate instituut

■ Loetavus on teksti kujundamisel/vormindamisel olulisem eesmärk.

■ Kirjatüübi valikul tuleb arvestada tema loetavust (ilmselt kõige olulisem); grupeeritust sõnadesse, ridadesse, hulkadesse, aga ka teate olemust; lugeja eripära ja trükkimisprotsessi.

■ Paberil on head seriifidega kirjatüübid (Roman). Mõningad uuringud on näidanud, et seriifidega kirjast arusaamine ulatus 75%-80%, samas kui Sans-Serif teksti puhul vaid 20%-30%.

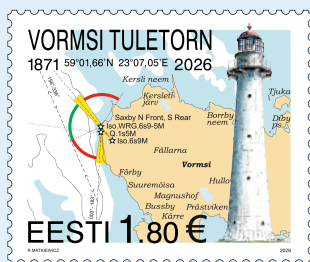
■ Tekst kirjul taustal võib osutada päris loetamatuks, mida väiksem on teksti punktisuurus, seda lihtsam peab olema taust.

Kaks viimast õpetust on ingliskeelse pealkirja ja teksti kohta. (MV)

Vormsi tuntuim tule torn margil

Roman Matkiewicz

Üks tule torn võib täita mitut ülesannet. Nagu Saxby tule torn Vormsil, mis aitab orienteeruda ja määrata laeva asukohta, moodustab kahe teise meremärgiga (Vormsi põhja sihi ülemine ja Vormsi lõuna sihi alumine tulepaak) kaks ohutu meresõidu sihti ja piiritleb värviliste sektorite tuledega ohtlikke merealasid. Vormsi malm tule torn, mis juhatab Väinamere saarestikku, asub saare looderannal Saxby (rootsi k Käärküla või Kääriküla) neemel ja on oluline meremärk Väinamere laevatee põhjasuudmes. Mitmesaja püsielanikuga Vormsil on ajalooliselt elanud peamiselt rootslased, seetõttu on ka kohanimed rootsikeelsed. Rannarootslaste kokukond lahkus meritsi 1944. a.



Metall tule tornide algus

Esimene malmplaatidest tule torn ehitati maailmas inglise inseneri Gordoni projekti järgi 1841. aastal Jamaicale, sagedased maavärinad ei võimaldanud sinna kivitule torni ehitada. Metallelementidest tule torn on praeguseni alles.

Eesti rannikul ehitati esimene metall tule torn 1857. aastal Viirelaiule ja järgmine 1858. aastal Kerile.

Vormsi tule torni jaoks Saxby rannikul telliti 1863. a Inglismaalt malm tule torn ja laternaruum ning 3. järgu dioptriline aparaat. Neemele rajati paekivivundament ja paigaldati vaiad, mis toetasid ehitusmaterjali lossimiseks tarviliku randumissilda. Graniitsokkisse kinnitati poldid metall torni kinnitamiseks. Enne neid algatusi oli merekaartidel Saxby neemel märgitud puidust päevamärk. 1. oktoobriks 1864 olid valmis 17 m kõrge rohelise kupliga valge tule torn, ülevaataja elamu, saun, ait ja kaev. Algul vahelduva valge ja punase tulega tule torn töötas aasta pärast valge püsitulega, mille kõrgus merepinnast oli 20,4 m ja nähtavuskaugus 9 miili.

Uus tule torn 1871. aastal

1871. aastal püstitati uus tule torn, sest madal torn ei paistnud üle metsa. Endine tule torn võeti osadeks ja viidi koos valgusaparatuuriga Vaindloole, kus seisab tänapäevani. Vormsile aga paigutati Liibavi (Liepaja) metallitehases valmistatud uus 24 m kõrgune samuti ümmarguse põhiplaani-ga malm torn ja laternaruum. Valgustus- ja optikaseadmed olid Birminghami firmast Chance Brothers ja Co.

1874. aastal lisati valgele püsitulele ka punane sektor, et Soome lahest madalate vahelt ohutult Väinamerre sõita. 1882. a. hakati valgustuseks kasutama petrooleumi, mille hoiustamiseks ehitati kivist kütuseait. Torni sissekäigu ette ehitati eeskoda, et vältida laterna põlemisel liigset tõmmet. Saare põhjarannal Kärslati ninal asus kuueaerulise vellbootiga päästejaam. 1904. a seati sisse telefoniside Haapsaluga.

Majakavahtide dünastia

Aastail 1908-1926 töötas Saxby tule torni ülevaatajana August Vilibert, seejärel jätkas ta poeg Aleksander Vilibert, kuni poeg sügisel 1944 vangilaagrisse saadeti. Seejärel küüditati 1949. a ka Aleksandri pere.

Pärast Eesti Vabariigi okupeerimist olid tähtsamate tule tornide meeskonnad aastail 1940-1941 järk-järgult välja vahetatud NSV Liidu Sõjalaevastiku meeskondade vastu. Saxby sideposti Eesti madrused nimetati ümber Nõukogude Punalaevastiku madrusteks ja hakkasid mütsi ees kandma punaseid viisnurki. Aleksander Vilibert oli jätud esialgu tule torni juurde sisse seatud meteoroloogiajaama juhatama.

Rohkem kui üks tule torn

1911. a rajati Vormsi lõunasihi tähistamiseks tule tornist 324 m kaugusel rannale sihi alumine paak, et siht koos tule torniga juhiks laevad Harilaiu idakülje madalate ja Soolarahu vahelt läbi. 1914. aastaks oli Vormsi tule torni tule nähtavuskaugust suurendatud 15 miilini. Võimalik, et kasutusele oli võetud petrooleumi hõõgsukklamp.

Esimene maailmasõja ajal vigastada saanud laternaruum taastati pärast sõda. Torni välisilm pole muudetud, seevastu on korduvalt ajakohastatud valgusaparatuuri. 1920. aastast töötasid valgusseadmed atsetüleengaasiga, mida tootsid Tallinna gaasivabrik ja Eesti AGA atsetüleenivabrik. 1950. a ühendati Saxby tule torn elektrivõrku.

Norrby alumine ja ülemine tule torn, mis on sama väliskuju saanud 1935. a ja juhatavad laevateele läbi Voosi kurgu, ilmusid markidel 2005. a.

155. aastapäev

1996. aastal paigaldati Saxby tule torni nüüdisaegne aparaatuur. Lootsiraamatu kohaselt on tule torn Saxby neemel jalamist 24 m kõrge ja merepinnast 27 m. See on põhjasihi alumine ja lõunasihi ülemine märk Vormsi looderannikul. Valge tule nähtavuskaugus on 12 miili, punasel ja rohelisel 7 miili ning sihitulepaakidel 5 miili.

2011. aastaks olid linnakus säilinud 19. sajandil ehitatud elamu, petrooleumiait ja kaev, 20. sajandist on alles saun, ait, kelder ja generaatorihoone. Tule tornist lõuna pool on veel näha sadamasilla varemeid. Terviklikult säilinud linnak on kultuurimälestisena riikliku kaitse all.

Juunist 2015 on tule torn suviti avatud, ühes linnaku hoones on väike muuseum. Tänavu saab Saxby tule torn 155-aastaseks.



Saxby tule torn suvel 2025.
Foto: Roman Matkiewicz

