

NR 3 2026 (333)

MEREMEES WEBEES

Eesti merendusajakiri / Estonian maritime magazine



**TAL
TECH**



TALLINK

TALLINNA  SADAM

Heade sõnumite sadam



ALFONS HÅKANS

WE MAKE IT HAPPEN



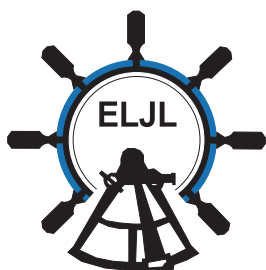
REIN VAREND (1936-2025)

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!



MEREMEEES

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
Trüki saadetud 15. septembril

Kaanefoto: Sügisest alustab Riigi-laevastikus tööd uus töölaev "Kratt".
Foto: Robert Markus Liiv

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](http://www.taltech.ee/ajakiri-meremees)



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



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

Sisukord

Jaak Viilipus: riik peaks kaasama varem ja sisulisemalt	4
Tallinki ja Alfons Hakansi laevajuhtide ühisõppus	8
Valmis tehniliselt keerukas „Kratt“	9
TalTechi avalikud merenduse valikkursused on tasuta	10
Merenduse valikained üldhariduskoolidele	10
Aasta merehariaja 2026	12
Eesti kaptenid uusimatel laevadel	13
Merekooli parim õpetaja on Marge Rennig	14
Sisevee laevajuhiõppe saatus teadmata	16
Esivanemate otsingust joonistatud ajalooni	17
Kus on maailma äär?	20
Vähetuntud peatükk Eesti mere- ja sõjaajaloost	21
„Wrangö“ seitsme juhtumi ohutusjuurdlustest	22
Merendusuudised	24
Uhkus eelkäijate üle	26
Reisikiri Väneri järvelt	27
Tallinki laevad markidel	28

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 €.

Jaak Viilipus: riik peaks kaa

Jane Hõimoja

**Alustasid merendusklatri juhi-
na tänavu 1. märtsil. Miks valisid
just selle kõigist ametitest, mida sa
pidada võiksid?**

Alustasin merendusklatri juhi-
na 1. märtsil 2026. Kui mõelda kõigile
ametitele, mida ma võiksin pidada, siis
just see roll kõnetas mind kõige enam.
Merendusklaster ei ole ju lihtsalt orga-
nisatsioon, vaid koostööplatvorm, mis
toob kokku kogu merendusvaldkon-
na. See on koht, kus saab end päriselt
teostada – mitte kitsas nurgas, vaid
merenduses kõige laiemas tähenduses.

Mind kõnetas eriti see, et klaster
jätkab teatavas mõttes seda laia haa-
ret, mis mul oli ka ministeeriumis töö-
tades. Nüüd saan seda teha aga selgelt
erasektori poolt vaadates, hõlmates
samal ajal nii era- kui ka avaliku sek-
tori koostööd. Just see lai, valdkon-
di ühendav perspektiiv ja võimalus
merendust tervikuna edasi viia ongi
põhjus, miks ma selle ameti valisin.

Üle 70 liikme

**Kas ajakirjanikud ja riigisek-
tor klattrit teavad? Saad sa palju
kõnesid?**

Helistatakse küll ja oleme saanud
intervjuusid anda, kuid teadlikkust
merendusklattrist tuleb kindlasti suu-
rendada. Näiteks ei ole kõik Riigikogu
komisjonid veel teadlikud, et me üldse
olemas oleme. Suvel märkasime ka, et
mõned eelnõud, mis otseselt meie liik-
meid puudutavad, ei jõudnud meieni
õigel ajal.

Seetõttu plaanime sügisel komisjo-
nidesse minna, et tutvustada, millega
klaster tegeleb, ja milles tuleks meid
kaasata. Hoiame ise eelnõude infosüs-
teemil silma peal, kuid kuna meie
ettevõtete ring on väga lai, ei ole alati
võimalik kõiki teemakohaseid eelnõu-
sid õigel ajal välja filtreerida.

**Klastril on üle 70 liikme, viima-
sed liitujad on näiteks Sillamäe
sadam, aga ka paar advokaadibü-
rood, mööblitehast.... Mis on laiem
plaan: kas mida rohkem, seda
uhkem? Või on mingi raamistik,
mille järgi liikmeid vastu võtate?**

Meil oli juulis strateegiapäev, kui



Jaak Viilipus modereeris paneeli merenduse innovatsioonipäeva üritusel Hundipea sadamas 9. septembril. Paneelis osalesid: Eesti Vabariigi taristuminister Kuldar Leis, endine taristuminister, praegu Tallinna linnavolikogu liige Vladimir Svet, Eesti suurima laevaehitus- ja remonidettevõtte BLRT Tallinn Shipyardi esindaja Sergei Kravtšenko, Eesti tootmisettevõtte Standard ASI juhatuse esimees Ottomar Tamm, Eesti juhtiva laevatehase Baltic Workboats ASI esindaja Ahto Päril, Riigikantselei Julgeoleku ja Riigikaitse koordinatsioonibüroo nõunik Hannes Krause.

otsustasime liikuda valdkondadepõhi-
se ülesehituse suunas. Aluseks võtame
Euroopa sinimajanduse valdkondade
jaotuse. Sinimajandus hõlmab näiteks
meretransporti, sadamaid ja logis-
tikat, laevaehitust ja -remonti, mere-
tehnoloogiat, vesiviljelust, kalandust,
mereturismi, mereteadust ja -innovat-
siooni ning taastuvenergiat merel.

Praegu arutame, et igal valdkon-
nal võiks olla oma juht ja selge tege-
vuskava. Kui klaster toimib valdkon-
dade kaupa, ei ole põhjust seada liik-
mete koguarvule ülempiiri – liikmed
jaotuvad loomulikult eri valdkondade
vahel. Pigem vastupidi: mõnes vald-
konnas oleks meil ettevõtteid isegi
juurde vaja, et ökosüsteem oleks ter-
viklik.

Ressurss on praegu veel piiratud,
mis on käivitamisfaasi loomulik osa.
Projektide kaudu saame vajadusel lisa-
personali kaasata, et tegevusi paremini
hallata. Samas toetab meid aktiiv-
ne 11-liikmeline juhatus, tänu millele
saame praegu hakkama.

**Kas kogu juhatusel on käed-kül-
jes lähenemine?**

Meil on juhatuses üksteist liiget,
kuid oleme moodustanud kolmeliik-
melise tegevtiimi, kes panustab iga
nädal operatiivsetesse ülesannetesse.
Kohtun tegevtiimiga kord nädalas, et
jooksvalt teemasid vedada ja otsuseid
ellu viia. Kord kuus tuleb kokku kogu
juhatus ning arutame läbi strateegili-

semad küsimused.

Lisaks on juhatusel võimalus vas-
tavalt teemale vägagi käed külge pan-
na. Kui mõni teema vajab süvenemist
või konkreetset eestvedajat, siis juha-
tuse liikmed võtavad selle enda peale.
Näiteks praegu oleme alustanud põhi-
määruse muutmist, seda protsessi
juhhib üks juhatuse liige. Selline tööja-
otus hoiab juhatuse aktiivsena ja tagab,
et iga olulisem teema saab konkreetse
vastutaja.

Milline on teie rahastusmudel?

Meie rahastusmudel on üsna selge:
riigi toetus lõppes tänavu aasta algul
ja praegu toimime ainult liikmemak-
sude põhjal. See tähendab, et klatri
igapäevatöö ja areng tugineb otseselt
liikmete panusele ja aktiivsusele, mis
aitab hoida fookuse nende tegelikel
vajadustel.

Siiski ei piirdu me ainult liikme-
maksudega. Otsime aktiivselt täien-
davaid rahastusvõimalusi projekti-
de kaudu, et suurendada võimekust
ja toetada valdkondade arengut. Val-
mistame ette uut projekti, mis aitaks
laiendada klatri tegevusi nii ekspordi,
innovatsiooni kui ka regulatiivse töö
suunal. Projektipõhine rahastus ongi
oluline viis, kuidas luua meile lisavõi-
mekust ja pakkuda liikmetele sisuli-
semat tuge.

Tuleb regulaarselt suhelda

Milline on su päevakava, kas on

sama varem ja sisulisemalt

näiteks regulaarsed kohtumised ka ministeeriumite või teiste huvirühmadega?

Regulaarsed kohtumised ministeeriumite ja ametitega toimuvad vastavalt vajadusele, kuid on ka kindlad rutiinid. Kliimaministeeriumi ja Transpordiametiga on kvartalikohtumised, millel käime läbi olulisemad teemad, mis meie liikmeskonda puudutavad. Muude ametitega suhtleme vajaduspõhiselt, sõltuvalt sellest, kus parasjagu regulatiivsed muudatused või murekohad esile kerkivad.

Igapäevatöös on suurim fookus siiski kohtumistel klatri liikmetega – hoian nendega aktiivselt kontakti, kuulan ootusi ja vaatan, kuidas saame neid kõige paremini toetada. Välisministeeriumiga teeme tihedat koostööd, eriti siis, kui Eestisse saabuvad välisdelegatsioonid ja on vaja merendusteemasid ette valmistada või ettevõtetele kontakte luua.

Tihe suhtlus on ka saatkondade ja EISI esindajatega, et ekspordisuunad, turuinfovahetus ja ettevõtete vajadused oleksid võimalikult hästi koordineeritud. See aitab tagada, et meie liikmed jõuaksid õigete partneriteni ja et riiklikud tugistruktuurid toetaksid merendusvaldkonda terviklikult.

Parasjagu on väga palju tööd regulatiivsete muudatuste ja murekohtadega, mis tulevad eri ministeeriumitelt ja mõjutavad otseselt meie liikmete ettevõtteid. Alates laevade ümberehituse meetmest ja veeteetasudest kuni mereliste teenuste regulatsioonide ning heitmekogustega kauplemise süsteemini – need kõik vajavad pidevat jälgimist ja sisendi andmist.

Lisaks valmistame ette eksporditegevusi: SMM Hamburgi messi augusti lõpus, järgmise aasta Kagu-Aasia turge ja Skandinaavia suunda. Et klaster on alates juulist riigiabi andja, on praegu palju tööd ka riigiabi dokumentatsiooniga. Kommunikatsioon on samuti oluline osa – vajame paremat kodulehte, liikmete kataloogi ja selgemat infovoogu, et klatri nähtavamaks ja arusaadavamaks teha.

Kohtumas käid ükski?

Ei, tavaliselt käime kohtumistel 4–5-liikmelise delegatsiooniga. Meil

on põhimõte, et kohtumisvõimalust pakume alati esmalt juhatuse liikmetele, sest nad on liidu valitud esindajad. Kui juhatusest keegi tulla ei saa, siis pakume võimalust teistele liikmetele. Ja kui teema on eriti pakiline või puudutab otseselt mõnd konkreetset ettevõtet, võtame kaasa ka selle ettevõtte esindaja.

See tagab, et kohtumistel on õiged inimesed, kel on pädevus ja mandaat teemasid sisuliselt arutada.

Teisel pool lauda

Tegelesid samade teemadega varem ministeeriumis, kus osakonnas oli üle 10 inimese. Nüüd istud teisel pool lauda palju väiksema ressursiga. Kuidas prioriteetse sead?

Eks juhatus on andnud prioriteetsemad teemad ette, millega tuleb tegelda. Aga tõsi on, et teemasid on väga palju ja meil pole seljataga juristide armeed, kes suudaks kõik materjalid kiiresti läbi töötada nii, nagu riik sageli eeldab. Suvel laseb riik eelnõud korraga välja ja ootab lühikese aja jooksul põhjalikku tagasisidet – see on kindlasti koht, kus riigil tasuks oma protsesse üle vaadata.

Istudes nüüd teisel pool lauda, näen väga selgelt, et võtmesõna on kaasamine. Riik peaks kaasama varem ja sisulisemalt. Sageli ei saa üldse aru, mida ühe või teise eelnõuga saavutada püütakse, ja siis jõuame selleni, et tuleb esitada 400 parandusettepanekut. Tegelikult võiks üks pooletunnine kohtumine need kõik ära hoida – säästaks ametnike ja ka erasektori aega.

Seega prioriteetide seadmine tähendabki seda, et keskendume kõige olulisematele teemadele, mis mõjutavad meie liikmeskonda kõige enam, ja püüame riigiga dialoogi hoida nii varases faasis kui võimalik.

Oled intervjuu ajaks viis kuud ametis olnud. Milliste kõige pakilisemate sisuteemadega oled pidanud tegelema?

Teemasid on olnud palju, kuid kõige pakilisem on kahtlemata mereliste teenuste katkemine. Alates märtsist on mereliste teenuste osutamine sisu-

liselt seiskunud, mis on löögi alla seadnud nii teenuste ekspordi kui ka Eesti kriitilise merelise võimekuse.

Selle on põhjustanud ühe allasutuse ametnike tõlgendused, mis on üleöö ümber pööranud aastakümneid kehtinud praktika. Tegu ei ole poliitilise otsuse ega seadusmuudatusega, vaid haldusliku tõlgenduse muutusega, mis on tekitanud ettevõtluskeskkonnas ebakindlust ja peatanud teenused, milleks riigil endal puudub alternatiivne võimekus.

Riigil ei ole ühtki punkerduslaeva ega jäätmete vastuvõtu laeva. See tähendab, et kui erasektor on sunnitud oma varad müüma või tegevuse lõpetama, ei ole riigil kriisiolukorras võimalik neid teenuseid ise tagada. Seda võimekust lühikese ajaga ei taastata ja Eesti mereline kriisivalmidus on siis sisuliselt tühi.

Mereliste teenuste majandusmõju on erakordselt suur. Kui laev punkerdab 700 t kütust, on külastuse majandusmõju ligikaudu 350 000 eurot, millele lisanduvad tehnilised ülevaatused, jäätmete äraandmine, laevaperevahetused ja muud teenused. Nii ulatub ühe laevakülastuse kogumõju üle 450 000 euro. Pikemat reisi ette võttev kaubalaev võib punkerdada kuni 1500 t kütust, mis tähendab ligikaudu 750 000 euro suurust käivet. Koos tuukrite tööde, põhjapuhastuste, jäätmekäitluse ja laevaperevahetustega ulatub ühe sellise külastuse majanduslik kogumõju ligikaudu 800 000 euroni.

Need summad ei ole pelgalt ettevõtete tulu – see on laiem majanduslik mõju, mis jõuab Eesti majandusse läbi sadamate, logistikafirmade, varustajate, tuukrite, jäätmekäitluse, laevaperevahetuse teenuste ja paljude teiste ettevõtete. Mereliste teenuste katkemine ei tähenda seega mitte ainult majanduskahju, vaid ka Eesti merelise kriisivõimekuse tõsist nõrgenemist.

Kas Eesti peaks siis tegema keelatud tegevusi?

Ei. Euroopa Liidu sanktsioonid keelavad konkreetset kaubad ja konkreetset tegevused, need on üheselt määratletud. Kuid kõik merelised teenused ei ole sanktsioneeritud ega kee-

latud. Eesti probleem seisnebki selles, et me oleme hakanud piirama teenuseid ka nendele laevadele, mis ei tegele sanktsioneeritud kaupadega ja mille teenindamine on EL reeglite järgi lubatud.

Kui teised liikmesriigid – näiteks Soome, Leedu, Poola või Taani – teenindavad selliseid laevu edasi, aga Eesti ütleb „ei“, siis kaubavood liiguvad lihtsalt sinna, kus teenuseid pakutakse. Kahju ei kanna Venemaa, vaid Eesti ise. Kannatavad meie ettevõtted ja meie kriitiline mereline võimekus.

Eriti tõsine on see olukorras, kui kaalul on Eesti mereline kriisivõimekus. Seetõttu tuleb sanktsioone rakendada koordineeritult. Kui liikmesriigid tõlgendavad samu reegleid erinevalt, kaotab sanktsioon oma mõtte. Kaubavood liiguvad kiiresti sinna, kus teenuseid pakutakse, ja riigid, kes jäävad üksi rangema tõlgenduse juurde, kaotavad nii majanduslikult kui ka strateegilise võimekuse mõttes.

Milline on praegune olukord?

Hetkeseis on ettevõtjatele keeruline just seetõttu, et puudub igasugune õiguskindlus. Riigi praktika on iga juhtumi puhul erinev – ettevõtja ei saa kunagi kindel olla, et kui laev tuleb teenust saama, ei keelata midagi viimasel hetkel ära ja põhjendusi ei öel-

da. Selline ebastabiilne vahepealne olukord on ettevõtlusele kõige kahjulikum, sest plaanimine muutub sisuliselt võimatuks.

Teenuste maht ongi kahanenud peaaegu olematuks, taastumine võtaks 2-3 aastat. Paradoksaalne on näiteks see, et Eesti laevatehased ehitasid Leedule jäätmehate vastuvõtu laeva. Miks? Sest meie ütleme teenusele „ei“, laevad suunduvad Leetu ja seal võetakse jäätmehate vastu uue laevaga. Majandustegevus liigub riigist välja ja Eesti ettevõtted jäävad kõrvale.

Rahvusvaheliselt tekitab selline ebajärjekindel praktika ka mainekahju. Kui riik ei suuda pakkuda stabiilset ja ennustatavat keskkonda, siis ettevõtjad – nii kohalikud kui ka välismaised – ei julge siia investeerida ega oma teenuseid plaanida. Mis kõige kurvem: naaberriigid saavad kogu majandustegevuse endale. Laevad ei jää ootama, kuni Eesti oma sisemist tõlgendust täpsustab, vaid lähevad sinna, kus teenus on selge, lubatud ja toimib.

Lisaks kandub mõju edasi ka kohalikele ettevõtetele. Kui näiteks laevadelt tulev jäätmehate maht kaob, peavad käitlusjaamad hindu tõstma, mis mõjutab kõiki teisi ettevõtteid, kes teenust kasutavad. See ei ole ainult majanduslik küsimus – see on otse-

ne kriisiteema. Kui jäätmekäitlusvõimekus väheneb ja hinnad tõusevad, mõjutab see ka Eesti valmisolekut kriisilukordades (reostustõrje, sõjaline konflikt jm), kui mereliste teenuste toimimine koos vajaliku tehnikaga on hädavajalik. Kui riik loob ise olukorra, milles teenused sisuliselt seiskuvad ja praktika on ebajärjekindel, siis kannatab Eesti majandus, Eesti maine ja Eesti kriisivõimekus. Seetõttu on vaja selgeid otsuseid, ühtset praktikat ja läbimõeldud poliitikat – mitte ebakindlat vahepealset seisundit, mis lööb kõige valusamalt just meie enda ettevõtteid.

Laevade ümberehituse meede

Mis on pakiline teema nr 2, milllega oled pidanud tegelema?

Teine pakiline teema on laevade ümberehituse meede. See on valdkond, milles on tehtud juba palju tööd, kuid on selgelt näha, et mõni koht vajab veel täpsustamist. Norra laevade juhtum näitas, et nii kehtivas määruses kui ka uues, juulis kooskõlastamisele tulnud versioonis on punkte, mis vajavad läbivaatamist, et meede toimiks ettevõtjate jaoks päriselt toetavalt.

Uus määrus laiendab võimalusi, mis on kindlasti positiivne, kuid sel-

Vastus Meremehe küsimustele

◆ ERR avaldas 4. märtsil Vahur Lauri uudise „Firmad: riigi keeld Venemaale suunduvaid laevu teenindada kahjustab meid“. Uudisest on lugeda: „Eesti ei luba alates 19. jaanuarist oma territoriaalmerre ja siseriiklisse Venemaale suunduvaid ja sealt saabuval laevu teatud teenuste saamiseks. Kuid laevu teenindavad ettevõtjad ütlevad, et ankrualadel teenuste osutamine on piiratud ka muudele laevadele.“

Küsimused Kaitseministeeriumile

- ◆ Viidates sellele uudisele ja merendusüritustel kõlunud kriitikal mereväe suhtes, palume selgitada:
- ◆ Milline seadusesäte on selle probleemi aluseks? Kuidas tõlgendati seda sätet varem? Milline oli praktika varem?
- ◆ Milline on uus tõlgendus? Milline on uue tõlgenduse põhjendus? Millisel analüüsil see muudatus põhineb? Millise taseme otsus tingis selle tõlgenduse muutuse? Kaitseväge sisene? Ministeeriumi sisene? Valitsuse tasandil otsus?
- ◆ Kuidas teatati osapooltele sellest tõlgenduse muudatusest?
- ◆ Kas osapooli kaasati enne otsuse tegemist aruteludesse?

- ◆ Milline on selle teema tulevik? Kas on plaanis muuta seadust?
- ◆ Mis staadiumis see protsess on ja millal on plaanitud valmimistähtaeg?

10. juuni

Vastus Meremehele

Kaitseministeeriumi pressiesindaja Ines Edur:

Eesti riigi eesmärk on võidelda võimalikult efektiivselt Venemaa sõjamasinat õlitava ja rahvusvahelisi reegleid rikkuva varilaevastikuga. Seejuures lähtutakse otsuste puhul julgeoleku tagamisest ning sihist sundida Vene Föderatsiooni Soome lahe sadamaid teenindavaid aluseid kasutama neile ebamugavaid, kulukaid ja logistiliselt keerukaid lahendusi. Sanktsioonide all mitteolevatel laevadel on võimalus saada teenuseid sadamas (tagamaks parem kontroll).

Selgituseks, riigipiiri seaduse alusel peavad Eesti territoriaalvetesse sisenevad ja neid läbivad välisriigi tsiviil-laevad saama selleks kaitseväge kooskõlastuse (v.a puhkudel, kui laev väljub Eesti sadamast, seilab Soome lahest Liivi lahte ja vastupidi, punkerdab või on tegu vältimatu juhuga). Mingisuguse seaduse muudatuse või uue tõlgendusega siinkohal tegu ei ole, kaitseväge ei ole kohus-

les on siiski detaile, mis enne Euroopa Komisjoni riigiabi loa taotlemist tuleks läbi mõelda. Näiteks on indikaatoreid praegu liiga palju. Mida rohkem indikaatoreid, seda keerulisem ja riskantsem on see laevaomanikule. Üks selge ja arusaadav indikaator annaks palju parema kindluse nii ettevõtjale kui ka riigile.

Samuti on vaja korrastada inspeksioonide ja paikvaatluste loogika. Praegu tehakse paikvaatlus ja inspeksioon enne seda, kui on üldse selge, kas projekt sobib meetme tingimustesse. See seab ettevõtja ebavajaliku riski ja tekitab segadust. Tegelikult peaks paikvaatluse teostamise ajastus olema paindlikum ja asetuma õiges kohta protsessis: kõigepealt sisuline otsus projekti sobivuse kohta ning alles seejärel, kui rahastus on Eestisse jõudmas ja projekt liigub elluviimise faasi, tehakse inspeksioon. Selline järjestus looks selgema, arusaadavama ja ettevõtjale turvalisema protsessi.

Lisaks on selles meetmes üsna palju bürokraatiat. Tingimused on kohati keeruliselt sõnastatud, mis tekitab ettevõtjais ebakindlust. Kui nõuded ei ole üheselt arusaadavad, kasvavad finantsriskid ja ettevõtjad ei pruugi meetmest üldse osa võtta. Meede peaks olema lihtne, selge ja kasutaja-

sõbralik.

Juuli lõpus esitasime ministeeriumile oma ettepanekud. Loodame, et sektoripoolseid mõtteid võetakse arvesse, sest eesmärk on ju ühine – et meede päriselt töötaks, toetaks ettevõtjaid ja aitaks Eesti merendusel areneda.

Punkerlus kallineb 100%

Valitsus saatis augustis Riigikogu menetlusse uued veeteetasu määrad, milles võetakse arvesse laeva keskkonnamõju – parema keskkonnanäitajaga laeva veeteetasu suurus võib olla kuni 25% tavamäärast väiksem. Ühe muudatusena tuleb edaspidi maksta veeteetasu ankruaalal punkerdamise eest, erandina säilib vabastus alternatiiv- ja taastuvkiituste punkerdamisel. Järk-järgult tõuseb ka kruisilaevade veeteetasu. Kuidas klaster neisse muudatusesse suhtub?

Klaster on muudatused läbi vaadanud ja meie hinnangul on seal nii positiivseid kui ka murekohti. Keskkonnanäitajate arvestamine veeteetatus on mõistlik suund, kuid indekseerimise kasutamine ei ole investeringute vaatest kõige sobivam lahendus. Ükski teine riik seda ei kasuta ja ette-

võtjale tekitab see ebakindlust, sest pikaajaliste investeeringute plaanimisel on vaja stabiilset ja etteaimatavat süsteemi.

Kruisilaevade veeteetasu tõusu osas tuli ministeerium meile vastu ja leiti mõistlik kompromiss. See on positiivne.

Kõige suurem mure on aga punkerdamise veeteetasu. Punkerdamine on üks olulisemaid merelisi teenuseid ja selle maksustamine nii järsu tõusuga – isegi kui see on ajatatud – tekitab väga suure riski, et teenus lihtsalt suretatakse välja. 30 aastat pole seda maksustatud ja nüüd tuleb sisuliselt 100% line hinnatõus. Enne selliste otsuste tegemist oleks mõistlik hinnata, kuidas turg reageerib ja milline on tegelik mõju Eesti meremajandusele.

Meie soov on, et muudatused toetaksid keskkonnaeesmärke, kuid ei tooks kaasa olukorda, milles ettevõtted liiguvad naaberriikidesse ja Eesti kaotab olulise merelise teenuse. Tasa-kaal ja turu toimimise mõistmine koos korralike mõjuanalüüsidega on siin võtmetähtsusega.

Kas riigi ja erasektori koostöö võiks olla parem?

Kindlasti võiks riigi ja erasektori koostöö parem olla. Te ise tõite hiljuti välja hea näite Rootsi kohta, kus

tust Vene Föderatsiooni või selle sadamaid teenindavaid aluseid oma territoriaalvetesse lubada.

12. juuni

Kommentaar

Riigikogu võttis 17. juunil vastu ja president kinnitas 26. juunil seaduse, mis hakkas kehtima 19. juulist. „Kaitseväge korralduse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus“ muutis oluliselt mitut seadust. Kõnealusest Riigipiiri seaduse § 14 eemaldati sisemerre sisenemise lubatavate aluste loetelust punkerdamise tegevus ning asendati kaitseväge kooskõlastuse nõue kaitseväge nõusoleku nõudega.

§ 14. Sisenemine sisemerre, sadamasse ja piiriveekogusse

(1) Sisemere võib välisriigi tsiviillaev läbida, sinna siseneda või sealt väljuda:

- 1) suundumiseks Eesti sadamasse;
- 2) väljumiseks Eesti sadamast;
- 3) seilamiseks Soome lahest Liivi lahte ja vastupidi;
- 4) inimelu päästmiseks, õnnetusjuhtumi ärahoidmiseks või sellest tuleneva kahju vähendamiseks;
- 5) vääramatu jõu toimele;

6) punkerdamiseks:

(11) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatata juhtudel võib välisriigi tsiviillaev sisemere läbida, sinna siseneda või sealt väljuda kooskõlastatult Kaitseväge Kaitseväge nõusolekul.

Sama eelnõuga täiendati Meresõiduohutuse seaduse paragrahvi 53¹ lõikega 4, mis rakendub 6 kuud pärast seaduse jõustumist:

„(4) Ankruaalal või sadama reidil olevale laevale teenust osutav laev või väikelaev (edaspidi reiditeenus osutav laev) peab olema varustatud käesoleva seadusega kehtestatud nõuetele vastava sisselülitatud:

- 1) A-klassi AIS-seadmega, kui ankruaal või sadama reid asub kaugemal kui üheksa meremiili rannajoonest;
- 2) vähemalt B-klassi AIS-seadmega, kui ankruaal või sadama reid asub kuni üheksa meremiili kaugusel rannajoonest.”

Eelnõu seletuskirja kohaselt on muudatuse eesmärk tõhustada järelevalvet reiditeenus osutavate laevade üle, eelkõige sanktsioonirežiimi kinnipidamise tagamiseks. Toimetusele ei ole teada, kas ja kuidas on need seadusmuudatused muutnud mereväe senist halduspraktikat ankruaaladel teenuste osutamise lubamiseks.

riik pani süsteemselt kokku kriisiolukordade juhised ja kaasas ettevõtjad varakult. (Meremees nr 2/2026 – Toim) Eestis sellist terviklikku lähene-mist paraku ei ole. Tallinna Sadamal on küll mõned koostöövormid, aga ülejäänud ettevõtetega toimub kõik pigem *ad hoc*-meetodil.

See ei ole tegelik koostöö, kui nädal enne antakse teada: „tule osale õppu-sel“ – selline lähenemine ei loo val-misolekut ega usaldust. Kriisivalmi-dus eeldab läbimõeldud protsesse, varem kaasamist ja ühist plaanmist. Praegu on riigil need asjad veel läbi mõtlemata ja erasektor jääb pigem pealtvaatajaks, kuigi just nemad on kriisiolukorras võtmetähtsusega part-nerid.



Kas sul on veel midagi südames?

Üks teema, mis on veel südames, puudutab ETS-i reformi. Plaanide jär-gi kavandatakse lähiaastail mitmeid olulisi muudatusi – niihästi heitme-te vähendamise tempos kui ka tasu-ta ühikute tingimustes ja merendu-se kaasamises süsteemi. ETS laieneb 2031. aastast ka väiksematele laevade-le, jätkuvad jääklassilaevade erandid ning luuakse ühtne seire- ja aruand-lussüsteem. Osaleme nendes arutelu-des aktiivselt, et Eesti merenduse eri-pärasid arvesse võetaks.

Merenduse jaoks luuakse ka uus toetusmehhanism SMAP, mis suu-nab alternatiivkütuste ja heitmeva-bade tehnoloogiate arendusse märki-misväärse mahu. See annab ettevõt-jaile võimaluse investeeringuid kiiren-dada, kuid samal ajal tuleb jälgida, et süsteem ei tekitaks soovimatuid kõr-valmõjusid.

Meie suurim mure on modaalse nihke risk. Kui meretransport muu-tub ETS-i tõttu oluliselt kallimaks, kuid samal ajal ETS2 ei rakendu mais-maatranspordile samas tempos, võib kaubavedu liikuda maanteele. See oleks vastuolus *Fit for 55* kliimapaketi algse loogikaga, milles kõik klotsid pidid koos toimima. Kui nüüd üht osa oluliselt muudetakse, tuleb tervik üle vaadata, et ei tekiks ebavõrdset kon-kurentsi ega keskkonnale kahjulikke nihkeid. Seetõttu on oluline, et Ees-ti oleks reformiprotsessis aktiivne ja et muudatused oleksid tasakaalus nii kliimaeesmärkide kui ka sektori toi-mimisega. MM



Foto: Aneth Kilumets

Tallinki ja Alfons Hakansi laevajuhtide ühisõppus

Katrin Arvisto

Tallink ja Alfons Hakansi korraldasid 27. augustil Eesti Mereakadeemia simulatsioonikeskuses koostööharjutuse, mille eesmärk oli proovida turvalises keskkonnas erinevaid stressirohkeid olukordi.

Esimest korda koos

Esimene sellises mahus ühishar-jutus tõi kokku nii Tallinki laevaju-hid kui ka pukserikaptenid ja või-maldas harjutada koostööd olukor-dades, mil täpne kommunikatsioon ja ühine arusaam on ohutuks lae-vaoperatsiooniks kriitiliselt tähtis. Koostööharjutuses mängisid nii Tal-linki laevade kui ka Alfons Hakansi pukserite kaptenid läbi ülesandeid, mis puudutasid Vanasadamas raske-tes ilmaoludes sildumist.

Koostööharjutuse töötas väl-ja Tallinki koolituskeskus. Harju-tusi Eesti Mereakadeemia simulat-sioonikeskuses on korraldatud aas-taid, rääkis Tallinki koolituskeskuse mereohutuse valdkonna koolitus- ja arendusjuht **Rasmus Leinsalu**.

„Tallinki laevajuhtidele koostöö-harjutused on keskendunud pea-miselt navigatsioonile ja kommuni-katsioonile erinevais stressirohkeis olukordades ehk *Bridge Resource Management*’i põhimõtetele.“ Mõte kaasata seekord harjutusse ka puk-serimeeskonnad pärines Alfons Hakansi peakaptenilt **Margus Toot-silt** ning Eesti Mereakadeemia või-maldas kasutada oma simulatsioo-nikeskust, et idee ellu viia.

Harjutamiseks kasutati simulat-sioonikeskuse täit võimekust, kor-raga töötasid kõik neli simulaatorit. Kahel tegutsesid pukserikaptenid ja kahel Tallinki laevajuhid. Tallinki instruktorid valmistasid ette seitse

Mereakadeemia simulaatoris saab harjutada nii „Megastari“ kui ka „MyStari“ mudelitega, mis on loodud Wärtsilä programmeerijate andmete alusel Tallinki laevajuhtide koolitusteks.

harjutust, mis hõlmasid keerulistes tingimustes Vanasadamasse sise-nemist ja sadamast väljumist. Iga-le harjutusele järgnes ühine arute-lu, milles osalejad said selgitada oma otsuseid ja tegevusi.

Igal laeval erinev sildumine

„Kuigi laevade suurust kõrvalt hinnates võivad sildumis- ja puksee-rimisoperatsioonid tunduda eri lae-vadel suhteliselt sarnased, siis ilma halvenedes ja laevade manööver-elementide erinevust arvestades on iga laevaga sildumine mõneti eri-nev,“ rääkis „Baltic Queeni“ kapten **Roland Lemendik**, kes oli üks koo-lituse instruktoreist.

Eesti Mereakadeemia simulat-sioonikeskuses saab harjutada nii „Megastari“ kui ka „MyStari“ mude-litega, mis on loodud Wärtsilä prog-rammeerijate andmete alusel Tallin-ki laevajuhtide koolitusteks. Lisaks saab seal kasutada erinevate kruisi-ja parvlaevade mudeleid, mis loovad täiendavaid harjutamisvõimalusi.

Roland Lemendiku sõnul ei vaja üldjuhul ükski Tallink Grupi laevas-tiku parvlaev sadamates manööver-damiseks pukserite abi.

„Enamasti vajame täiendavat tõeke jõudu üksnes olukordades, kui tuule mõju laeva välispardale on sedavõrd suur, et suurele purjepin-nale mõjuvat jõudu tuleb vastukaa-luks lisaks laeva enda jõuseadmetele pukseriga kompenseerida,“ selgitas kapten Lemendik. Seega sõltub puk-serite kasutamise sagedus konkreet-ses sadamas valitsevast ilmastikust. Näiteks Vanasadamas mõjutavad laevade sildumist kõige enam tuge-vad loode- ja kirdetuuled, Helsingi Läänesadamas edela- ja loodetuuled.

Sarnalaadseid koolitusi on kavas edaspidigi jätkata. MM

Valmis tehniliselt keerukas „Kratt“

Jane Hõimoja

Sügisest alustab Riigilaevastikus tööd 38-meetrine mitmeotstarbeline töölaev „Kratt“, millega saab teha nii poitõid, laevateede hoolust, mereuuringuid ja reostustõrjet kui ka läbi viia päästeoperatsioone. Uus laev töötab biometaani ja elektril jõul. „Krati“ ehituse projektijuht Rando Varblane Baltic Workboatsist avab ehituse telgitaguseid.

Kogu protsess kestis 30 kuud

Laeva projekteerimis- ja hankeleping sõlmiti 2024. aasta jaanuaris, mudelkatsed teostati 2024. a kevadel ja esimesed plaadid lõigati sügisel 2024. Detsembris 2024 pandi laevale kiil, laev anti tellijale üle juulis 2026. Üleandmine venis, sest gaasisüsteemi keerukus ja vähene reeglistik sellist tüüpi süsteemi jaoks tähendas, et dokumentatsiooni hulk ja terviklahenduse kinnitamine võttis esialgselt plaanitud kauem aega. Sel ajal tuli toime tulla ka erakordse ilmaga Poola üleujutusest Nasva keeruliste jääoludeni.

Riigilaevastik soovis biometaani

Uue laeva peamine kütus on surubiometaan ehk CBM (*compressed biomethane – Toim*) ning laeval on 400 kWh akupank. Biometaaniga saab laev läbida kuni 1000 meremiili kiirusega seitse sõlme.

„Tellijalt tuli sisend biometaanile, aga seda kas surubiometaanina või veeldatud kujul. Tasuvus- ja teostusanalüüsi tulemusena jõudsimme koos tellijaga arusaamale, et surugaas on sellises suuruses ja sellist tüüpi laeval igapidi mõistlikum.“

Akutoitel on võimalik sõita kuni kaks tundi kiirusega viis sõlme. Akupank võimaldab laeval ankrus olles kasutada elektritoidet kuni kümme tundi, vähendades nii abimasi-

nate kasutamise vajadust, kütusekulu, heitmeid kui ka mürataset.

Kütuse kokkuhoiuks ja laeva tõhususeks panustati nii vabavee efektiivsusse kui ka jäämurdevõimesse.

Valmimisse panustas ligi 300 inimest

„Kratt“ on esimene suurem töölaev, mille riik on viimase kümne aasta jooksul tellinud. Laeva terviklik tehniline kontseptsioon töötati välja Baltic Workboatsis, kes oli projekti peadisainer ning vastutas eri tehniliste lahenduste ja süsteemide tervikuks sidumise eest. „Laevale on oma aega ja tööd panustanud ca 250-300 erinevat inimest. Tipphetkel oli laeval samaaegselt ehituse peal ca 95 inimest + kümnekond projekteerijat,“ hindab Varblane. „Laeva põhi- ja detailse projekti koostas meie lähteülesande põhjal Hollandi ettevõtte Conoship, laevakere valmis Poolas. Gaasisüsteemi põhilise inseneritöö ja ehituse tegi Eestis Gaznet Industrial OÜ.“

Varblase sõnul oli kõige suurem väljakutse mahutada laevale kõik nõutud süsteemid eri osapoolte tööks vajalike nõudmiste järgi ja samal ajal mahutada täielik prototüüp gaasisüsteemist. „Laeva kogumahutavus pidi jääma alla 500, seega erinevate lahenduste ja paigutustega mängimist oli päris palju. Terve gaasisüsteem sellisel kujul on uudne ja niisugusena, nagu see lõpuks laeva jõudis, pidi sellesse panustama väga palju inseneride tunde ja erinevaid olukordi läbi mängima, niihästi süsteemi mahutamiseks kui ka ohutuseks.“

Ta kirjeldab, et uuel laeval on palju peeni tehnilisi nüansse. „Lisaks gaasisüsteemi keerukusele paigaldasime väga suure võimekusega kraana, mis suudab välja tõsta ka kõige suuremad poid ja ankrud, aga vahetada ka laeval endal olevaid gaasikonteinereid. Ja neli vintsi on

teadustööde tegemiseks. „Kratil“ on müra ja vibratsiooni erinevad lahendused, mis on ligilähedased Lloyd'i reeglite järgi mugavusklassile üks. Täiskäigu ajal on kajutites müratase ca 44 dB(A), mis on ääretult vaikne.“

Laeva töösüvis on 2,5 m ja maksimumsüvis 3 m. „Töösüvis 2,5 m on arvestatud 2 kõige suurema poikomplektiga ehk poi + kett + ankur. Laeva on võimalik lastida rohkem kui kaks poikomplekti. Ahtriteki kandevõime on 5 t/m² ja vaba pind ca 120 m². Seega saab võtta rohkem lasti ja ballastvett. Maksimaalne süvis oli ette antud tellija tehnilises kirjelduses.“

Laeva projekteerimis- ja ehitustööde maksumus oli ligi 22 miljonit eurot. Projekti rahastati 100% ulatuses Euroopa Liidu taasterahastust NextGenerationEU. 

Paar küsimust tellijale

Riigilaevastiku kommunikatsioonijuht Kristel Kask:

Kuidas kujunesid välja jääklassi parameetrid? Miks just selline jääklass?

Minimaalse jääklassi nõude määramisel lähtuti Eesti rannikul domineerivatest jääoludest ja tehnilisest teostatavusest. Laeval on jääklass 1C.

Miks soovisite just biometaani? Kas kaalusite ka muid alternatiive?

Biometaani kasutamine peakütusena oli määratud rahastuse tingimustega. Alternatiiviks oli fondi reeglitega lubatud ka vesinik. Kuid kuna vesinikutehnoloogia ei olnud mitmeotstarbelise laeva hanke avaldamise alguseks veel küps, siis otsustati edasi minna biometaaniga. Biometaani kasuks kütuseliigina räägib ka kättesaadavus, sest sellel on olemas siseriiklik tootmine. (Toodab Alexela ja Infotari ühisfirma Eesti Biogaas. – *Toim*)



TalTechi avalikud merenduse valikkursused on tasuta

◆ TalTech pakub kooliõpilastele tasuta valikaineid, mida on võimalik läbida endale sobivas tempos.

Valikaine lõpus väljastatakse kursuse lõpetanuile TalTechi digi-tunnistus.

Ülikoolis on kolm avatud valik-ainet, millest kaks on mereakadeemias – merenduse digikursus ja merenduse praktiline valikkursus. Kursuste koordinaator Loreida Timberg selgitab lähemalt.

Merenduse digikursus on toimunud kaks viimast aastat ning praktiline merenduse valikkursus ühe aasta, eelmine õppeaasta jäi vahele.

„Mõlemal kursusel kokku on õppinud noori pea kõigist maakonnadest. Neil kursustel on osalenud 94 noort, kellest 55 on läbinud terve kursuse. Nad on saanud selle eest ka TalTechi tunnistuse ning võimaluse lisada kursus gümnaasiumis oma valikainete nimekirja.“

Timberg kirjeldab, et merenduse digikursus on korraldatud iseseisva e-õppena ning kursuse saab õpilane läbida endale sobivas tempos kas sügis- või kevadsemestril.

Merenduse praktilist kursust on mereakadeemia seni pakkunud ainult ühe korra, sest noortel üle Eesti on keeruline tulla mereakadeemiasse praktikatele.

Tavaliselt valivad kursuseid 15-19-aastased noored, kuid osalenud on ka täiskasvanud õppijad, näiteks gümnaasiumite ja kutsekoolide õpetajad, kes tunnevad, et merendusteemad on nende õpetajatoos olulised. 



Merenduse valika

Jane Höimoja si), pikendada valikaine kestust.

TalTechil on 26 prioriteetset üldhariduskooli, mille õppekavadesse panustatakse praktiliste valikainetega. Nende ainete raames saavad õpilased toimetada ülikooli laborites, külastada valdkonna peamisi ettevõtteid ning kohtuda ka tudengite ja teadlastega.

2025/2026 õ-a pakkus TalTech 101 valikainet 28 üldhariduskoolis, sh on esimest korda neli mereakadeemia kureeritud valikainet – laevajuhtimine, meri ja elukeskkond, meretehnika ja vesiniku tehnoloogia ning mereveondus – Mustamäe Riigigümnaasiumis (MURG). Lisaks pakkus mereakadeemia väljaspool ülikooli süsteemi eelmisel aastal samu valikaineid Paldiski Ühisgümnaasiumis.

MURGi pakuti õpilastele valikuks merenduse moodul, mis koosnes kolmest valikainest, mis tuli täies mahus läbida. Need olid meretehnika ja vesiniku tehnoloogia, laevajuhtimine ning meri ja elukeskkond. MURGi valis selle mooduli 20 õpilast, Paldiskis valis merenduse valikaineid 15 õppurit. MURGi logistikamooduli osa mereveonduse algursuse valis 20 õpilast, kellest sooritas aine 19. Paldiskis valis aine 12 õpilast, kellest sooritas aine 10

Paldiski õpilaste tagasiside oli väga positiivne: ligi 77% vastanuist jäi kursusega rahule või väga rahule, õpetajate tööd hindas väga heaks või heaks 90% vastanuist. Üle 90% õpilastest ütles, et kursus aitas neil mereteemasid paremini mõista.

Õpilaste tagasisides toodi tabavalt välja, et kursusel on väga suur päriseluline väärtus rannikupiirkonnas nagu Paldiski, mistõttu võiks programm tulevikus veelgi teadlikumalt ühendada kohalikku merekultuuri, praktilisi oskusi ja nüüdisaegset tehnoloogiat.

Õpilased tegid ettepanekuid tulevikuks: suurendada kontakttundide mahtu, rohkem praktilisi harjutusi (füüsilist tegevust, simulaatoriõppu-

Meretehnika ja vesiniku-tehnoloogia valikaine

Valikaine eestvedaja Valentin Bratkov tõdeb, et kui reaalinetes on baas tugevam, saab tehniliste teemadega kiiremini süvitsi minna. Kui see on aga nõrgem, tuleb rohkem kasutada praktilisi näiteid, demonstratsioone ja käed-külge-ülesandeid.

„Tugevam reaalinete baas, osalemisdistsipliin ja õpimotivatsioon annab paremaid tulemusi, see on selge,“ nendib ta.

Bratkovil on eriti hea meel selle üle, et kaks kursusel osalenud õpilast astusid sel aastal mereakadeemiasse laevamehaanika erialale. „Olen mõlemaga ka ise rääkinud ning nende puhul võib öelda, et kursus aitas neil erialavalikut teha ja andis kindlust, et see on suund, millega nad soovivad edasi minna. Minu jaoks on see esimese aasta üks konkreetsemaid tulemusi.“

Ta lisas, et 35 tunni jooksul õnnestus käsitleda palju eri teemasid. „Laeva jõuseadmeid, elektrisüsteeme, jahutus- ja teisi tehnosüsteeme, energiaefektiivsust ja digitaliseerimist, vesiniku omadusi ja tootmist, ohutust, Eesti ja Euroopa vesinikusuundi ning uute kütuste kasutamise võimalusi merenduses. Oluline osa oli praktilisel õppel, laboritel ja partnerikülastustel.“

Vesiniku teema ei sattunud programmi juhuslikult. Laevamehaanika on tänapäeval palju laiem kui klassikaline mehaanika, sellesse kuuluvad järjest rohkem elektrotehnika, automaatika, digitaliseerimine, energiajuhtimine ja uued kütused,“ kirjeldab ta. „Kindlasti näen võimalust kursusega jätkata ning võimalusel laiendada seda ka teistesse koolidesse.“

Laevajuhtimise valikaine

Laevajuhtimise eriala programmi juht Marlen Pärjala ütles, et käsitleti selliseid teemasid nagu navigatsioon, püstivus, meresõiduohutus, laevajuhtimine, keskkonnareostuse vältimine, isiklik ohutus, meteoroloogia,

ined üldhariduskoolidele



Õpilased külastamas Utilitast. Foto: Valentin Bratkov

mereotsingud ja -pääste. Teadmisi kinnistati mereakadeemia simulaatoris. Järgmisel aastal võiks valikainele lisada päris väljasõidu merele.

Meri ja elukeskkond valikainena

Aine eest vastutav Loreida Timberg ütleb, et see, kuidas noored mõtestavad mere olulisust ning kui vähe merendusest tegelikult tavalisse gümnaasiumi õppekavva mahub, oli väga silmiavav.

„Õpilaste tagasiside põhjal hinnati kõige huvitavamateks ja kaasahaaravamateks tegevusteks praktilisi välitöid ning Eesti Mereakadeemias toimunud töötube. Eriti meeldisid ülesanded, mis suunasid õpilasi oma kodukoha rannikut ja merekeskkonda vaatlema ning seostama õpitut reaalse eluga. Positiivset vastukaja said ka digitaalsed tööriistad, näiteks laevaliikluse jälgimine *MarineTraffic* abil ja mereteemaliste videote loomine.

Merendustehnoloogia uuenduslikud teemad, nagu tehisintellektil põhinevad autonoomsed laevad, vesinikumootorid ja automaatsed sil-dumissüsteemid, tekitasid õpilastes nii suurt huvi kui ka kriitilist arutelu nende ohutuse ja usaldusväärsuse

üle,“ kirjeldab ta.

„Kursusetöö videote koostamisel kasutas enamik õpilasi tehisintellekti tööriistu, kuid osa eelistas teha videoid *PowerPointi* abil või filmida ise lühifilme.

Valikainete otsene või kaudne mõju oli juba sisseastujate vastuvõtul näha: tänavu kandideeris mereakadeemiasse 7 inimest MURGIst, 2 Orissaarest ja 1 Kuusalust.

Mitmed õpilased töid välja, et nad ei tunne end AI-tööriistade kasutamisel piisavalt kindlalt, kahtlevad nende usaldusväärsuses või ei oska veel tõhusaid juhiseid (*prompte*) koostada.

Samuti selgus, et eeldus noorte laialdasest ja iseseisvast AI-oskuste omandamisest ei pruugi alati paika pidada.

Osa õpilasi eelistas traditsioonilisemaid õppemeetodeid, sest nad tunnevad end kindlamalt õpetaja selgete juhiste järgi tegutsedes. Ta kinnitab, et kursuse jooksul muutus märgatavalt õpilaste arusaam merendusest.

Kui alguses nähti merd peamiselt puhke- ja vaba aja veetmise keskkonnana, siis kursuse lõpuks mõisteti paremini meretranspordi, üleilmsete tarneahelate ja sadamate infrastruktuuri tähtsust. Samuti suurenes teadlikkus julgeoleku- ja geopoliitilistest küsimustest.

Kaasõpilaste videod ning juhtumiuuringud mereturvalisuse, varilae-vastike ja GPS-signaali häirete kohta aitasid mõista mereühenduste haavatavust ning riigipiiride ja julgeoleku olulisust.

Mereveonduse algkursus valikainena

Programmijuht Tõnis Hunt kinnitab, et kindlasti on sellised valdkon-da tutvustavad kursused vajalikud, sest nii on võimalik kasvatada noorte teadlikkust merendusest, avardada nende sellesuunalist maailmapilti.

Mahtu võiks suurendada

Mereakadeemia õppedirektor Kat-re Koit ütleb, et need valikurused on olulised, tutvustamaks merendus-valdkonda juba keskkoolis. „35 akadeemilist tundi on küll lühike aeg, aga midagi ikka, kas tekib suurem huvi või mitte.“

Koit ütleb, et mereakadeemia sooviks tulevikus merendusvaldkonna valikkursuste pakkumist laiendada, aga piirid seab see, et piiratud on ressurss kursuste läbiviimiseks, eelkõige aeg ja inimesed.

„Oleme mõelnud ka analoogselt variandile, nagu toimib merendusklassides Kuusalus ja Orissaares, kus kursuse viivad läbi kogukonnas kohapeal olevad vastava eriala pädevad inimesed. Akadeemia tagab omalt poolt õppekava ja koolitajale vajaliku koolituse. Valikkursused on kindlasti oluline merendusvaldkonda tutvustav võimalus. Püüame leida võimalusi, jätkamaks nende pakkumist ka tulevikus.“



Aasta mereharija 2026

Madli Vitismann

Tänavu Aasta mereharija aunimetust kohe pärast jaanipäeva välja ei kuulutatud, sest asjasoline oli alles merel. Merendusorganisatsioonid kutsusid publiku Rannarahva Muuseumi 8. juulil, mil aunimetuse saaja kapten **Kalle Kärner** oli just kodumaale jõudnud.

Eellugu 2 aastat tagasi

Kaks aastat tagasi sai aunimetuse „Aasta mereharija 2024“ merendusklassi asutaja, Orissaare Keskkooli endine direktor Evi Männik. Tema austamisüritusel teatas Kalle Kärner, merendusklassi neljanda lennu vilistlane aastast 1997, et nende 24-liikmelisest klassist astus mereakadeemiasse 20 noormeest (Meremees nr 3/2024). Kalle Kärnerist ja tema mõtteist vahepeal seiskunud merendusklassi taasdamiseks on lugeda Meremehest nr 1/2025.

Tookord rõhutas ta, kui tähtis on Saare- ja Muhumaa põhikoolide õpilastele tutvustada merendust üldisemalt, et seejärel anda huvitatud gümnaasiumiõpilastele lisaainete arvelt madruse või motoristi kutse. Sündmuste käigul hoidis silma peal ka Saarte Hääl ja – enamgi veel – lisaks merendusorganisatsioonidele tunnustas kaptenit ka kodukant. „Merehariduse taasavamine 2025/2026. õppeaastal“ valiti Orissaare piirkonna „Aasta teoks 2025“.

Merendusklass ongi olemas

Tänavu pärjati tiitli ja preemiaga Evi Männiku õpilast merendusklassi



Kalle Kärnerit õnnitleb EMSA esimees Jüri Lember, kõrval merekultuuri sihtasutuse juhatusliige Evelin Tomson.

taastamise eest Orissaare Gümnaasiumis. Kalle Kärneri valisid üheskoos välja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Kaptenite Klubi ja Kapten Uno Lauri Merekuultuuri Sihtasutus.

Lisaks kohapeal õnnitlejaile jõudsid tunnustusüritusele ka merekuultuuri sihtasutuse nõukogu eemalviibiva esimehe kapten Tarmo Kõutsi sõnad: „Tänane laureaat kapten Kalle Kärner on Orissaare mereklassi lõpetanud ja selle mereklassi taas loonud, mis viitab sellele, et mereklassi idee 1990. aastate algusest, kui me selle ette võtsime, on olnud õigustatud ja vajab laiendamist teisteski koolides mööda rannikut. See näitab, et meie süsteem töötab suurepäraselt ja inimesed, kes oma energiat, aega ja palju muudki panustavad meie ühise eesmärgi nimel, vajavad igati tunnustamist. Nii jätkub eestlaste kui mererahva tuleviku hoid-

mine ja ülesehitamine.“

Tegelikult meeskonnatöö

Kalle Kärner rõhutas tänusõnavõtus üksmeelset koostööd: „Evi Männiku austamisürituse ajal ei osanud ma unenäoski ette näha, et kahe aasta pärast on Orissaares merehariduse andmine taastatud ja olen sellesse suht suure panuse ise andnud. Kindlasti ei saa merendusõppe taastamist Orissaares minu sooloks nimetada, sellesse on panustanud väga paljud.

Algas kõik ikkagi Jüri Lemberi ideest, mille teostaja osa võtsin suht suurelt enda kanda. Appi tulid mereakadeemia, abistades meil sel hetkel puudunud vanemmadruse õppekavaga, ja transpordiamet, mis selle suht kiiresti kinnitas. Orissaare Gümnaasium leidis ka võimaluse see oma tunniplaani integreerida.

See ei ole tänapäeval lihtne. Aeg on edasi läinud, koolid on lisaainetega juba sisustatud, Orissaares on väga kõrgel tasemel korvpall – see ei ole ainult nagu trenn, vaid lisaõppeaine, mille eest saab ainepunkte. Ka sisekaitset on seal viljeldud juba aastaid.

Suutsime siiski sellest uksest väga mõnusasti sisse murda ja esimeseks aastaks saime merendusõppesse 11 õpilast. Demograafiliselt sattus see õigele ajale, kui kümnendasse klassi tulid arvuka aastakäigu õpilased –

Mereakadeemia vilistlasi: Eesti Laevajuhtide Liidu juhatusliikmed Eero Naaber, Kadi Saks ja Kalle Kärner ning ta kursusevennad 2002. a lennust Martin Kruus ja Märten Kraav.

Fotod: Madli Vitismann



Orissaare koolis pole aastaid olnud nii palju kümnendasse klassi tulijaid kui mullu. Sama tendents jätkub: algavaks õppeaastaks on praeguseks seitse õpilast märkinud merenduse oma valikaineks ja kuus on veel kahevahel, nii et arvan, et sealt tuleb veel kaks-kolm juurde. Arvan, et umbes 10 õpilast.

Siinkohal tahaksin tänada kõiki Eesti merenduses tegelevaid inimesi, alustades mereakadeemiasr (Katre Koit ja Heili Kangust), kus mul võimaldati läbida Taltechi lektori ja eksamineerija koolitus. EMSA Jüri Lemberiga eesotsas aitab nii finantsiliselt kui ka majanduslikult, kui midagi vaja on.

Veel on meie enda merendusettevõtted, kõigepealt TS Shipping, millega ma olin tol ajal seotud, ja TS Laevad, kus meid alati oma laevadele lahekesti vastu võetakse. Revali merekool, kus me käisime merepäästet harjutamas. Taltechi Kuressaare kolledž ja Baltic Workboats võtsid meid Saaremaal vastu. Kuhu ma olen helistanud ja abi küsinud, olen seda igalt poolt saanud. Ja meil on koostööplaani Tallinkiga, oleme juba mingeid asju rääkinud, et samamoodi külastada Tallinki laevu ja nende uut päästetreeningu keskust.

Olemegi sealmaal, et ega ma seda üksi enam vedada ei jõua, sest tänavu tuleb teine klass peale. Järgmisel nädalal on Orissaares kokku kutsutud merenduse ümarlaud inimestega, kes on panustanud eelmisel õppeaastal ja nõus panustama ka tulevikus. Arutame, kuidas õpe saaks ikkagi tehtud, sest ma käin regulaarse graafikuga neli nädalat tööl ja olen kodunt ära. Vahepeal on ka tunde vaja anda, aga selles on aidanud Saaremaa omad mehed Orissaarest, Kõinastust, Muhust ja Kuressaarest: Ahto Niits, Jüri Lember, Indrek Orav ja „Botnica” kapten Indrek Kivi. Kui suudame seda ringi natuke suurendada, siis arvan, et saame tunniplaani ilusti kokku, õpetajad paika ja *show must go on*.

Kas merendusklassi lõpetanud õpilavad hiljem laevajuhiks, mehaanikuks või sadamamajandust, ei ole suurt vahet. Peaasi, et tulevad merendusse. Loodame oma tööd hästi edasi teha ja meremeheelu huvitavaks rääkida.”



Eesti kaptenid uusimatel laevadel

Madli Vitismann

Kapten Kalle Kärnerit tervitas tööandja Windward Offshore GmbH & Co. KG esindaja Linkedinis: „Äge, et Eesti „Aasta mereharia 2026” on üks meie kaptenist! Palju õnne, Kalle!”

Reeder on tellinud Norrast Vardi laevatehasest 4 uut tuuleparkide ehitus- ja teeninduslaeva, mille tüüpi nimetab *Commissioning Service Operation Vessel (CSOV)*. Kapten Kärner töötas pool aastat seeria esimesel laeval „Windward Athens” (valminud sügisel 2025 ja nime saanud ühe asutajaaktsionäri auks), et juunis asuda tänavu kevadel valminud järgmisele laevale „Windward Paris”.

Malta lipu all sõitva 87,7 m pika ja 19,5 m laia laeva süvis on 5,6 m. Laevapereliikmeid on keskmiselt 23-24, aga laeval on 120 kohta, et majutada ka tehnikuid. Laevakompanii kodulehe interjööriplattidelt võib näha, et neil on seal kena ja mugav olla.

„Windward Parisi” baassadam on Cuxhaven ja töökoht tuulepargid Helgolandist saarest NNW suunas umbes 20 meremiili. Laeval on „Ampelmann W-type W2W” õt-sesummutiga käigusild, millel on ka 3D kraana tõstevõimega 2 t. Selle kaudu tuulikutehnikud „käivad tööl” (W2W on lühend väljendist „Walk to Work”).

Kalle Kärner lisab: „Väga tänapäevase laeva kütusekulu on peenhäälestusega viidud miinimumini nii, et tagada laeva ohutu opereerimine Põhjamerel. Seoses sellega on ka vibratsiooni tase peaaegu olematu, mis seda tüüpi vanematel laevadel on suureks probleemiks. Laeva

nüüdisaegsust tõestab seegi, et tegu on hübriidlaevaga, millel on võimas akupank. See laseb laeval sadamas seista umbes 12 tundi generaatoreid käivitamata. Lisaks on laev ka valmis töötama metanooliga. (Laeva iseloomustavat fraasi reederi kodulehelt „Battery-hybrid diesel-electric and methanol-ready propulsion system” võiks tõlkida kui „akupangaga metanoolkütuse kasutusvalmis hübriid-diiselelektriline jõuseade”). Lisaks on veel valmisolek kiireks kopteri maandumisplatsi lisamiseks.”

Selgus, et Kalle Kärner on mereharia mujalgi kui Eestis. Kuupäevadest on näha, et kapten Kärneril on tulnud järjest kaks tuliut laeva n-ö sisse sõita: luua dokumentatsioon ja päästeõppuste rutiin, harjutada kokku laevapere. Teise vahetuse kapten on samuti eestlane ja Kalle Kärner selgitab, et kaks esimest laeva on läbinud koodeksite ISM, ISPS ja MLC* auditid kapten Rommi Õige juhtimisel. See hõlmas ka häirekavade ettevalmistamist. Küsimusele n-ö messiõhkkonna loomise kohta vastab ta: „Meie töös on ikkagi peamine just hea töökeskkonna loomine ja suhtlus kliendiga (tuulepargi ehitaja, hooldaja või omanikuga).”

Seeria kolmas laev „Windward Munich” on juba omanikule üle antud ja teel Vietnami Euroopasse. Selle on samuti ehitanud Vard, aga mitte Norras Ålesundis, vaid Vietnami Vung Tau tehases. Kolmandal ja neljandal laeval on ka sertifitseeritud kopteri maandumisplats.

11. august

* Rahvusvaheline ohutusjuhtimise koodeks, Rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks ja Meretöö konventsioon

Merekooli parim õpetaja

Jane Hõimoja

Eesti Merekooli parimaks õpetajaks valiti tänavu navigatsiooniohvitser Marge Rennig, kes on varam töötanud nii tegevmeremehena kui ka Tallinna Sadamas, PPAs ja Mereväekoolis. Räägime temaga haridusest, töökogemusest ning õpetamise põhimõtetest.

Merendusse sattus juhuse läbi

Marge meenutab, et merendusse sattus ta täiesti kogemata. „Olin pärast keskkooli suures teadmatuses, mis elust edasi saab. Küllastasin noorte infomessi Teeviit, kus hakkas silma laevajuhtimise eriala. Mäletan mõtet, et ohoo, proovin,“ meenutab ta.

„Mereakadeemia esimene kursus oli mulle väga raske. Kõik reaalsused olid paras väljakutse. Iga laevajuhtimise eriala läbinu teab lööklauset: „Kes saab üle Haavamäest, see saab üle igast mäest.“ Üks akadeemia aja meeldejävvamaid õppejõude oli enamikule meist Aadu-Otto Haavamäe. Mina sain „temast jagu“ ja sealt edasi läks õppetööga seondud ülesmäge.“

Madrusepraktika sooritas Marge Tallinkis, tüürimehepraktika Inglismaa ja Iirimaa vahet sõitval parvlaeval. Pärast akadeemia lõpetamist oli aga tööd keeruline leida.

„Käisin väga paljudes ettevõtetes. Mõnes firmas öeldi juba ukselt, et olen naisterahvas, seega pole mõtet edasi tulla, sest naisi soovitud positsioonile ei värvata. Ma ei jätnud aga jonn, kandideerin edasi. Kirjutasin suurel hulgal e-kirju, millest enamik jäi vastuseta – kuni sain lõpuks oma esimese lepingu kaubalaevale teiseks tüürimeheks.“

Ametlikuks töökeeleks on laevadel inglise keel, reaalsuses toimus igapäevane tööalane suhtlus valdavalt ikka vene keeles. „Alguses oli tarvis oma mõtted ja tööjuhised tekimeeskonnale kätte ja jalgadega selgeks teha, sest vene keele oskus jättis toona tugevalt soovida, aga elu õpetas ja keel sai töö käigus kenasti kappi. Suurimaks proovikiviks noore tüürimehena laeval sai enesekehtestamine. Käsuliini madin tuli kohe algul ära pidada,



Marge vahetuse algus Politsei- ja Piirivalveameti merepäästegrupis.

et oleks võimalik lepingu lõppemiseni normaalselt töötada,“ meenutab ta. „Ma ütlen oma õpilastele alati, et kui laevajuhtimise eriala on valdkond, mida te tunnete ja armastate ning teil on diplom taskus, vajalikud teadmised, oskused, isiksuseomadused olemas, siis ei tohiks lasta endast üle sõita nagu papinaelast. Tuleb jääda isendaks ja endale kindlaks.“

Esimene töö kaldal – Muuga sadama laevaliikluse dispetšer

Pärast nelja aastat merel suundus Marge Muuga sadamasse laevaliikluse dispetšeriks. „Laevaliikluse dispetšer jälgib ja korraldab sadama veealal toimuvat laevaliiklust. Sisuliselt hõl-

mas see töö suhtlust laevaagentidega, dokumentatsiooni kontrolli ja korras- tamist, koostöös lootsidega laeva sil- dumise ja haalamise korraldamist.“ kirjeldab ta. „See amet õpetas näge- ma nii-öelda tervikpilti. Olles eelne- valt näinud laevatöö kõõgipoolt, pak- kus töö sadamas ülevaadet nõuetest dokumentatsioonile ja praktilistele toimingutele väga kindlas ajaraamis- tikus.“

Valvas Eesti piiri ja koolitas mereväe kadette

Pärast kaheaastast sadamatööd suundus Marge taas merele, ent seda- korda piirivalve patrull-laevale „Pik- ne“. Töö hõlmas mereohutuse taga- mist, patrulle oma piirkonna väike-

on Marge Rennig

saartel ning samuti otsingu- ja päästetöid merel.

„Piirivalvurina valvad ja kaitsed riigipiiri, proovid muu hulgas ära hoida ebaseaduslikku piiriületust ja salakaubavedu. Üksjagu tuli ette alkoholihoobes ehk väikealuse juhtimist Jack Sparrow stiilis – kerge rummiga hinge all, enesepäästevahendite kasinat kasutust,“ meenutab ta.

Töökohustuste täitmise raames oli Margel võimalik 2017. aastal osaleda ka Frontexi ebaseadusliku piiriületuse tõkestamise missioonil Kreekas. Et PPAs toimusid reformid, mis töid senises töögraafikus kaasa muutused, aga kodus oli ootamas pisipoe, kes vajas ema aega ja tähelepanu, siis tuli taas seada sammud kalda poole ning Marge liikus edasi Mereväekooli lektoriks.

„Mereväekoolis korrigeerisin õppekavasid, andsin tegevteenustajatele laevajuhtimise ja laevaehituse aineid. Koostöös mereakadeemiaga viisin läbi väikelaevajuhi kursust mereväelastele.“

Õpetamine hiilis ligi märkamatu

Marge ütleb, et kogu oma merelise töökogemuse juures hiilis õpetamise pool ligi märkamatu ja samm samu haaval. Mereakadeemia laevanduskeskus vajas 2017. aastal navigatsiooni õppejõudu ja nõnda ta mereharidusse sattuski.

„Oma õpilastele tunnistan alata, et olen oma valjuhäälsuse ja nõudliku olekuga klassi ees ilmselt paras pätkel. Ehk paistan esmapilgul isegi veidi hirmutav ja raskesti ligipääsetav välja. Aga klassi ees oma ainet edasi andes tunnen ennast vabalt, koduselt ja kindlalt ning mingil moel jõuame õpilastega alati ka ühele lainepikkusele.“

Õpetamise juures meeldib Margele kõige rohkem progress, mida on au ja rõõm kõrvalt tunnistada.

„2025-2026. õppeaastat pean väga suureks töövõiduks, mil mul oli võimalus viia töökohapõhised õppijad lõpueksamile nii astronoomias kui ka navigatsioonis ning eksamitulemuseks sai kõnekas 100 %. Olen küll



Navigatsioonihooaja alustamise merepääste demoüritusel. Fotod erakogust

rahul iseendaga, aga kogu südamest uhke oma õpilaste üle. Eriti olukorras, kui õppejõu ootamatu lahkumise tõttu õppeaasta keskel olid nad sunnitud minu isikut ja täiesti teistsugust õpetamise viisi aktsepteerima, selle omaks võtma ning ka reaalselt positiivsete tulemusteni jõudma väga lühikese aja vältel.“

Kõige väljakutsuvam on algul ühise keele leidmine

Marge leiab, et kõige raskem õpetamise juures on alguses kontakti loomine, ühise keele või kandepinna leidmine.

„Ma ei luba õpilastel tunnis nutitelefone kasutada ning kõik vajalik tuleb vanakooli kombel üles kirjutada. Olen oma olemuselt konkreetne ja tundun seetõttu karm, aga usun, et laias laastus on see siiski sissejuhatuse sellesse, mida töö merel enesega päriselt kaasa toob. Ma olen kõigest jäämäe tipp, mis vee all peidus, näitab aeg.“

Marge kirjeldab, et esimeselt praktiliselt naasnud õppurid on juba hoopis teist tegu. Siis on ühiseid jututeemasid rohkem ning alati on põnev vestelda sellest, mida on nähtud ja kogetud. Igal alusel ja laevaperel on oma kordumatu dünaamika.

TI halvab mõtlemise

Marge vaatab veidi murelikult tulevikku, sest iga uus õppeaasta toob koolidesse järjest suurema arvu

nutiseadmete põlvkonna esindajaid ning see on mõistetav. Nende olemises on nutiseadmed eksisteerinud maast-madalast ja teisiti enam ei osatagi. AI kasutamine on loomulik ja oluline, lisaks kõikvõimalikel tasanditel propageeritud. Ehk liigagi.

„Murelikuks teeb asjaolu, et AI lihtne ja mugav kasutus võtab õppijalt ära ise mõtlemise oskuse ja kriitilise analüüsivõime. AI esitatud fakte võetakse sageli puhta kullana. Kui enamik AI arendajaid nüüd juba informeerib kasutajaid faktivigade võimalikkusest, see info õpilasteni justkui ei jõua. Ühesõnaga, kui ma näen, et õpilane on teinud oma kodutöö või ettekande AI abiga, siis peab ta automaatselt selle uuesti tegema. Ma ei hakka seda läbigi lugema. Õpilased peavad olema võimelised ise üles leidma oma allikad, need läbi töötama ning vajaliku info oma sõnadega edasi andma.“

Marge lisab lõpetuseks, et õpetamise tööd ei tee ta tiitlite pärast.

„Olen ise merenduse suur fänn. Merendushariduses on kord, distsipliin ja astmeline areng aluseks turvalisele ning professionaalsele oskustele.“

Minu ja õpilaste ühine eesmärk on luua kindlate reeglitega keskkond, kus õpilased omandavad meremehe-tarkused ja meresõiduohutuse reeglid algtõdedest kaptenitööni.“



Sisevee laevajuhiõppe saatus teadmata

Jane Hõimoja

Eestis on sisevee laevajuhiõpet pakutud üle 30 aasta. Talvel teavitas haridus- ja teadusministeerium (HTM) Eesti Merekooli, et ministeerium soovib vähendada sisevee laevajuhtide 3. taseme kutseõppe riikliku koolitustellimust 100% võrra alates 2026. a sügisest.

Suveks mõtles ministeerium ümber ja otsustas, et tellimust vähendatakse 50% võrra ning alustatakse merekooliga konsultatsioone, kuidas edaspidi õpet pakkuda.

Et sisevete meremeeste diplomeerimist reguleerib Kliimaministeerium, mis seaduse kaudu ütleb, millist kvalifikatsiooni on siseveelaevade juhtimiseks vaja, siis pakub HTMi hallatav Eesti Merekool siseveelaevajuhi õpet ning Transpordiamet hoiab üleval kaht eraldi diplomeerimise süsteemi ja väljastab diplomeid. Otsisime vastust kolmele küsimusele.

3 küsimust Meremehelt

Kuna paljudel laevatatavail jõgedel ja järvedel kehtib niikuinii Meresõiduohutuse seadus, siis miks on siseveekorralduse õpetamiseks vaja eraldi õppekava ega piisaks näiteks täienduskoolitusest, mis oleks õppijale efektiivsem ja maksumaksjale odavam?

Kas tänapäevase siseveelaevajuhi õppe ja nt laeva kogumahutavusega alla 200 kipri koolituste sisu on väga erinev, nii et nõuab ilmtingimata kahe

eraldiseisva süsteemi ülalpidamist, või võiks teoreetiliselt ka sisevetel piisata samadest koolitustest?

Kas Eesti-suguses väikeriigis on mõistlik hoida sisevete eraldi diplomeerimissüsteemi või võiks seda ühtlustada merediplomite süsteemiga?

TRAM annaks õppe erakätesse

Transpordiameti (TRAM) esindaja Kadi Saks vastas, et siseveelaeva laevajuhi väljaõpe on aastaid olnud riiklik tellimus (100% rahastatud nn huvi-haridus) ning selle õppekava läbimise alusel väljastatud diplomiga saab sõita ainult Eesti sisevetel. Transpordiamet väljastab vastavaid tegevuslubasid õppeasutustele, lähtudes Meresõiduohutuse seaduses sätestatust, ning transpordiga seotud valdkonnas kujundab poliitikat ikkagi Kliimaministeerium.

Küll aga oleks TRAMi üks ettepanekuid maksumaksja raha kokkuhoiuks: anda siseveelaeva laevajuhi väljaõpe erakätesse sarnaselt väikelaevajuhtide jmt mittekonventsioonillise väljaõppega. „Sellisel juhul lähtutaks turunõudlusest. Selleks oleks vaja seaduse ja määruse muutmist ning koostööd Haridus- ja Teadusministeeriumiga.“

Teatavasti ütleb määrus, et siseveelaevajuhi eksamit saab merelaeva diplomiga omanik teha ilma kursust läbimata. Meremeeste diplomeerimise osakonna juhataja Raul Tell ütleb, et kõik isikud, kellele on väljastatud siseveelaevajuhi tunnistus, on täiendavalt läbinud ka siseveelaeva õppekava ja

15 inimest on lisaks veel omandanud meresõidudiplomi.

HTMi arvates võiks see olla edaspidi täiendõpe

HTMi riigikoolide osakonna peasekspert Marelle Möll ütleb, et kui vaadata ainult kulutõhusust, siis on raske põhjendada täiesti eraldiseisva kaheaastase õppekava ülalpidamist väga väikese tööturu jaoks, ent ohutuse, piirkondliku kompetentsuse ja järelkasvu tagamise seisukohast lähtuvalt on mingi mõte olemas.

„Seetõttu näib kõige tasakaalukam lahendus olevat siseveelaevajuhi koolituse suurem sidumine üldise kutselise laevajuhi kvalifikatsioonisüsteemiga ning siseveeteede eripära õpetamine spetsialiseerumise või täienduskoolituseks (mikrokvalifikatsioonina), mitte täiesti eraldiseisva haridusrajana. Selline lahendus vähendaks dubleerimist, kuid säilitaks ohutuseks vajaliku pädevuse,“ ütleb ta. „Õppe pakumist me kindlasti ei soovi lõpetada, aga edaspidi ei telli me siseveelaevajuhtide tasemeõpet riigieelarvelistest vahenditest. Keegi ei võta koolilt ära õppeõigust selles valdkonnas.“

Kliimaministeerium teemat analüüsinud ei ole

Kliimaministeeriumi merendusosakonna juhataja Kaidi Katus ütleb, et kui tasemeõppe ehk formaalõppe käigus omandatakse kindlale kvalifikatsioonitasemele vastav kvalifikatsioon, siis täienduskoolituse käigus omandatakse üldjuhul üksikkompetentsusi või täiendatakse olemasolevat pädevust. „Seetõttu ei ole kutseõppe ja täienduskoolituse puhul tegemist üksnes erineva õppeaja või maksumusega, vaid sisuliselt erinevate õppevormidega, mille eesmärgid ja õpiväljundid on erinevad.“

Kliimaministeerium ei ole põhjalikult analüüsinud, kas Eestis oleks otstarbekas siseveelaeva laevajuhi väljaõpet ühtlustada merediplomite süsteemiga. Ka pole ministeerium kaalunud Transpordiameti ettepanekut anda sisevee laevajuhiõpet erakätesse. 

Heinapärvi „Luhakass“ valmis mais 2025 LIFE programmi toel. Veeteed mööda saab kariloomi ja hooldusmasinaid vedada Alam-Pedja seni ligipääsmatutele luhaniitudele. Seda töölaeva peab juhtima kutseline laevajuht.



Foto: Anneli Saar

Esivanemate otsingust joonistatud ajalooni

Madli Vitismann

Eesti Meremuuseumi näitus tähistas 30 aastat tuletorni-markide sarja, selleks ajaks sai marke joonistanud kunstnik **Roman Matkiewicz** 60-aastaseks. Tuleb välja, et ta on pool elu olnud seotud Eesti tuletornidega. Esimest korda oli Eesti Meremuuseumi kunstnikust Roman Matkiewiczist juttu Meremehes nr 8-9/1994.

Ajaloo ja mere juurde

Olete kuuendat põlve tallinlane, mis aastast?

Vanaema esivanemad tulid Tallinna elama 19. sajandi esimeses veerandis. On teada, et 1827. a oli üks neist Tallinnas III järgu kaupmees. Tal oli poeg. Tol pojalt oli samuti poeg, kes oli juba minu vanaema isa.

Millal ilmus perekonda poola perekonnanimi Matkiewicz?

Praegune perekonnanimi Matkiewicz tuli vanaisalt, kes jäi Eestisse elama pärast ebaõnnestunud sõdimist enamlastega Vabadussõjas.

Kui Meremees tutvustas 1994. aastal teie näitust, olite juba meremuuseumi kunstnik. Millal te muuseumi tulite?

Muuseumi tulin 1987. aastal, aga



Roman Matkiewicz ekskursioonijuhina marginäitusel. Fotod: Madli Vitismann

siis oli niisugune tore mõiste nagu majasõber.

Tulin suvel 1987 otse teaduri Vladimir Koppelmani juurde küsimustega, et otsida oma esivanemate, mereväehvitseride jälgi ja nende saatust. Koppelman kuulas mind hoolikalt ära ja ütles: „Kuule, me avame sügisel näituse 1917. aasta merelahingust.“ Toona möödus 70 aastat viimasest merelahingust Esimeses maailmasõjas, Saksa ja endise tsaariaegse laevastiku vahel Eesti vetes – Muhu väinas, tolleaegse nimega Moonsundis.

Ta ütles, et niisugune näitus peaks olema ka sinu esivanematega kuidagi lähedane. Kui huvi on, siis liitu meiega ja hakkame tegema. Ja tõesti, siis ma kujundasin seal juba esimesi asju, tegin merelahingu faaside maketi pisikeste laevamudelitega. See oligi esimene näitus, milles ma lõin meremuuseumiga kaasa.

Edaspidi astusin 1988. aastal ERKI-sse, praegu on see Eesti Kunstiakadeemia, raamatugraafika erialale. Samal sügisel kutsus Koppelman mind kaasa, kui mindi „Suurt Tõllu“

Eestisse tagasi tooma. Loomulikult läksin.

Sellest ajast tegin kõik oma kursusetööd muuseumi buklettidenä ning kujundasin pileteid ja igasugu muid asju. Nii ei joonistanud ma midagi sahtlisse, kõigil oli otstarve. Alati tuln muuseumi ja küsisin, mida on vaja – direktor oli tollal Ants Pärna. Küsisin temalt, et mul tuleb peatselt kursatöö, kas võiksin midagi kujundada, mida muuseumil oleks tarvis. Nagunii pean kursusetöö tegema, parem teen midagi muuseumi heaks. Niimoodi olingi kogu aeg muuseumi ligi ja lõpuks pakuti ka töökohta, et tule siis ... No ikka tuln.

Et maksti ka.

Jaa, et tegelikult võib selle eest ka raha maksta, oli niisugune õnnelik kokkusattumus. Ega ma ausalt öeldes kunagi ei mõelnud, et ühel kohal olemine jääb nii pikaks, aga ega ma ei kahatsenud kunagi.

Ükskord oli siiski niisugune kurioosne lugu, et mõni aasta tagasi tuli meile muuseumi üks töötaja ja teda tutvustati. Öeldi talle, et see on meie muuseumi kunstnik Roman, ta on siin juba üle 30 aasta. Selle peale küsis too noor, mis tal viga on.

Miks peab midagi viga olema?



Kunstniku endise töötoa põrandast on jäänud aknast kõrgemale tume triip.

Muuseas, järgmisel aastal olen muuseumiga seotud olnud täpselt 40 aastat. Aga kui niimoodi küsiti, mis tal viga on, siis mõtlesin, et nüüd ma pean oma loo ikkagi lahti rääkima, muidu tõesti noored ei saagi aru – mis (vana)mees Roman siin on, miks ma siia tuln, mis mul tõesti „viga“ on. Marginäitusel oligi niisugune sissejuhatus, kus ma ausalt kirjeldasin ja seletasin lahti, mis isiklik huvi mul oli, ja et otsisin siin ja seal, kuna varem peres sellest palju ei räägitud, et esivanemad olid mereväes ohvitserid.

Kõigepealt hakkasin tegelema purjespordiga, et käia avamerel ja aru saada, kuidas seal on. Esmalt arvasin, et mu esivanemad teenisid laevadel, millel olid purjed ja aurumasin. Pärast selgus, et napilt eksisin – nad teenisid juba soomuslaevadel.

Käisin jahiga merel – see oli avamerejaht – mu esimene kapten oli purjespordi meister Apolloni Tšernov ja ta oli juba Eesti Vabariigi ajal tuntud purjesportlane. Ajal, kui mina sattusin tema meeskonda, oli ta juba 75-aastane, mina olin 15-aastane. Need mereretked olid väga huvitavad, käisime pikkadel reisidel Tallinnast Leningradi või Riiga, nii et tänu sellele hakkasin merd tundma sellest küljest.

Kas teenisite ka mereväes?

Ajateenistusse minnes lootsin, et purjesportlasena satun spordiroadu, et jätkan ikka purjespordiga. Aga ei, seal öeldi, et peab olema kas meistersportlane või meistersportlase kandidaat. Mul midagi sellist ei olnud ja mõtlesin juba, et see on nüüd raisatud aeg.

Aga ei, tuli välja, et just seal teeni-

Karikatuurivõistluse näitusel
Tallinna Bussijaama 60. aasta-
päevaks (2026).



des ja linnalooga linnaraamatukogus käies – ka Kaliningradis (ma teenisin Balti laevastikus) – sattusin ühe ajakirjaartikli peale. Lugesin, et Leningradist üks uurijate ja sukeldujate grupp otsib Esimeses maailmasõjas hukkunud laevu Eesti vetes, Muhu väinas. Ja neid konsulteerib Eesti Meremuuseumi teadur Vladimir Koppelman. Nii sain justkui aadressi, kellelt edasi küsida. Kui vabanesin ajateenistusest, otsisin juba suvel härra Koppelmanni meremuuseumist üles ja jäingi temaga koostööd tegema.

Hiljem võttis direktor Ants Pärna mu tööle ja järgmine direktor Urmas Dresen pikendas töölepingu. Olen selle eest ülitänuv!

Tänapäeval vist ei ole muuseumides kunstnikke, kas oletegi ainulaadne?

Meremuuseumis on. Tänu sellele, et ilmselt Urmas Dresen tegi sellise otsuse, et parem, kui on ikka oma kunstnik ka olemas.

Suured muuseumid tellivad disainibüroodelt täispakette, mille taga on terve tiim, kes kujundab mitte ainult näitust, vaid teeb ka kogu selle reklaamtoodangu, mida pärast näeme kuulutuste ja flaieritena ajalehtedes või plakatitena bussipeatustes. See on lai pakett, mis kõik peab näituse jaoks olema – n-ö firmastiil, kus on kõik kirjas, ka värvid, millega lahendatakse näituse materjale.

Pluss muidugi igasugust multimeediat, mis peab näitusel olema: heli ja valgustus ja veel keerulisemad asjad, mida mõnikord kasutatakse, näiteks



Päevapoliitika Eesti Päevalehe (Rootsi) juhtkirja juurde. Jutuks oli Nord Stream 2 (2018).

kombatavad pildid nägemispuudega inimestele.

Üksinda suurele näitusele kõiki niisuguseid asju ei jõua ära teha, aga vanasti tegime väiksemas formaadis näitusi ise. Saime ka esikohti, kui olid muuseumite ja näituste festivalid, mis toimusid alati Narva muuseumis, juba aastast 1998.

Tookord sai meremuuseum seal auhinna „Hioma“ näituse eest.

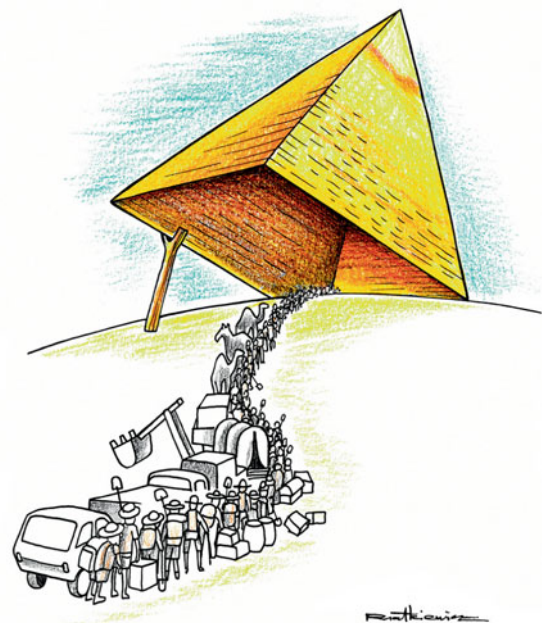
Siis veel niisugust auhinda nagu „Muuseumirott“ ei olnud, aga näituste festivali esikoht oli. Võistlesime seal kokku 3 korda, saime 2 „kulda“ ja 1 „pronksi“. Esimesel aastal võitis esimese koha Eesti Meremuuseum näitusega „Hioma“ („Hiiumaa“) reisist ümber Kap Hoorni.

Vanad laevad markidel

Kas „Hioma“ jõudis ka margile?

Jõudis. Selle kujundas väga andekas graafik Jaan Saar. Ma ainult aitasin teda piltmaterjaliga, sest polnud täpseid jooniseid. Seda laeva on kujutatud ainult ühel maalil, sellest on vähe. Mul endal aga algasid 1995. aastal kaks margisarja: tuletornid ja teine sari „Eesti ajaloolised laevad“.

Esimene oli „Suur Tõll“, margi esitlus oligi „Suure Tõllu“ ohvitseride messis. Mäletan väga hästi ja sellest on ka fotod, millel on noor autor, tollane muuseumi direktor Ants Pärna ja „Suure Tõllu“ kapten Olaf Vaarmaa. Esimese päeva ümbrikku tembeldati nii Eesti Posti spetsiaalselt selle ürituse jaoks tehtud templiga kui ka



Suure Egiptuse Muuseumi võistlusele loodud pilt sõidab Kairo metroorongis (2025).

kapteni pandud laeva pitseriga – see oli eriti ainulaadne.

Järgmistel markidel olid allveelaev „Lembit“ ja purjelaev „Tormilind“. Hiljem ilmusid Maasilinna laev, jäämurdja „Tarmo“, uurimislaev „Mare“, mootorpurjekas „Läänemaa“, ümber maailma reisinud jaht „Lennuk“ ja isegi Lootsi tänava koge vrakk. Eelmisel aastal pakkusin topeeltmargi sõjalaevaga „Pikker“ – vana ja uuega, aga see jäi tellimata.

Sari ilmus samal ajal kui tuletorni-margid. See oli riigi tellimus, aga Eesti Post eelistas tuletorne. Ajaloolised laevad jäid kõrvale: kord tuli mark, kord ei tulnud. Saatsin siiski igal aastal kirjaliku infomaterjali, et sel ja sel aastal võiks selle laevaga postmark ilmuda, et laev on tähtis sellepärast ja tollepärast. Laevamarke on ilmunud alla kümne.

Aken pöranda all

Millal te oma töötoa saite?

Aastat täpselt ei mäleta, aga töölaud on siin vanasti olnud. Samas ruumis, kus me praegu viibime tuletornimarkide näitusel. Sellest ruumist saab nüüd Paksu Margareeta galerii ehk saal, millesse hakatakse välja panema ajutisi näitusi.

Sel kohal olid vanasti nn hoovimaja kaks tuba. Vasakus toas oli muuseumi fondihoidla – varad olid nii väikesed, et mahtusid siia. Teises toas oli piltnik Heinrich Mosolainen oma fotolaboriga. Pärastpoole enam fotokoopiaid nii palju vaja ei olnud, tulid

juba ksero- ja laserkoopiad.

Kui Mosolainen pensionile läks, vabanes see ruum ja siia pandi mind. Kunstniku töös oli tõesti vaja värvida, kleepida, lõigata – tegime kõiki stende ja muud tollal käsitsi.

Teie toa alt leiti aken, mis praegu on kõrgel seinal.

Jah, ma ei teadnud sellest, sest see oli tegelikult pöranda all, pörandaserv on seinal musta ribana näha. Pöranda kiviplaadid olid suured ja rasked, ega ma teadnudki, mis seal all on. Kui remonti tehti, siis võeti kõik kiviplaadid üles. Nende alt tuli välja koobas – käik, mis viib tegelikult püssirohukeldrini välja. Ja kui see vaade avanes, siis oli mul mõnd aega hüüdnimi Krahv Monte-Cristo.

Sellega oli ka maja saatust otsustatud: kui midagi sellist avastati, siis tuli projekt ümber teha, et see käik avada. Teoreetiliselt võiks selle läbi kaevata, aga mis sinna lõppu teha, kas värav või sissepääs? Siin on hästi näha, et see käik on sillutatud munakividega. Selline huvitav konstruktsioon, millest me keegi siin majas enne remonti ei teadnud.

Mida olete neil aastail päevast päeva kunstnikuna teinud?

Kõik näitused. Ja kõik muu igapäevatöö sellega, mida oli vaja muuseumi tarbeks kujundada, tänapäeval samuti. Küsitakse ka, et kui nüüd tellitakse agentuurist terve näituse komplekt, kõik kujundustööd, tõlked ja kõik muu nüüdisaegse näituse juurde kuuluv, mis tööd siis sina teed ja kuidas sind nimetatakse? Tööd jätkub! Kahjuks kaunis ja rikkas eesti keeles ei olegi niisugust täpset väljendit. Väga hea väljend on inglise keeles: *visual historian*.

Ah nii. Kas joonistate agentuuri-le viikingeid?

Kõike seda, milleks peab ajalugu tundma, et oleks kõige täpsem. Joonistan mida iganes, täna viikingit, homme mingeid kalu – oleneb, milline näitus tuleb. Pigem olen konsultant, nt kui agentuur joonistab meile laevu või viikingeid vms, et neil viikingeil – hoidku küll! – ei oleks kiivri peal sarvi!

Just neid asju ma peaksin jälgima või andma neile mingit niisugust kujundusmaterjali, milles on kõik asjad ajas ja vormis õiged, et agentuur ei hakkaks midagi fantaseerima. Mui-

dugi on ka näitusi, milleks tahetakse mingit fantaasiatrendi, mõnikord on see ka teretulnud. Aga kui on tegu niisuguse klassikalise ajalooaga, milles n-ö alternatiivajalooaga ei tohi tegelda, siis on vaja kedagi, kes ütleb, kuidas asjad välja nägid.

Oma ajalooarud

Olete nii kaua nii tihedalt ajalooaga seotud olnud ja leidnud endale oma ajalooarud.

Esivanemate jälgi otsides tekkiski niisugune huvi. Alguses tundus see üpris lootusetu, aga oli lihtsalt noore inimese uudishimu ja lootus, et ehk äkki kuskilt tuleb midagi. Aga ainult aastaid muuseumis olles ja tundes, kuidas arhiividest materjali otsida, ja suheldes ajaloolastega, tulid juba kontaktid ja kolleegid teistest riikidest, muuseumidest ja arhiividest. Vaat siis alles hakkas kogu see pilt justkui kokku tulema ja selliseks mosaiigiks muutuma, mida nagu puslet kokku panna.

Õnneks sai vahel mõnd teist inimest aidata. Kui ta näiteks küsis või keegi sugulastest uuris näiteks Tallinnast minekut aastal 1941, kui toimus Tallinna evakueerimine meritsi ning keegi oli sundmobiliseeritud ja kadus – kust teda võiks otsida. Mõnikord on see õnnestunud, kolleegidega ühest-teisest infot vahetades tuli välja mingi seni teadmata informatsioon. Mõnikord see jääbki tuvastamata, kui nimekirja omal ajal ei olnud tehtud ja kui inimene on kadunud, siis ongi kadunud, kahjuks.

Karikatuurid võistlustel

Teid kutsuti Suure Egiptuse Muuseumi karikatuurivõistlusele.

Kui hiljuti avati uhiuus Egiptuse muuseum, siis olid terves piirkonnas suured pidustused, see oli suursündmus. Lisaks muule huvitavale kuulutasid kohalikud võimud välja karikatuurikonkursi. Konkursi ülesanne oli lihtne: muuseumi avamisele pühendatult võiks suurt ja uhket uut asja humoorikalt näidata. Saatsin paar pilti ja huvitav oli nende avaldamisviis. Ei riputatud neid karikatuure galerii seintele, vaid pandi hoopis ...ekraanidel metroosse sõitma. Ei tea, kas mu pildid sõidavad veelgi metroos sügaval püramiidide all. Muuseumis pole kahjuks veel käinud, aga huvi on minna. 

8. märts

Kus on maailma äär?

Priit Lätti,
Eesti Meremuuseumi teadur

Kõrgkultuuridest ümbritsetud ning laevu täis pikitud Vahe-meri oli vanade kreeklaste jaoks Oikumeeni – tuntud maa – keskpunkt. Selle ümber laiusid teised maad võõraste rahvastega. Naabrid olid tuntud ja teada, kuid mida kaugemale, seda kummalisemaks muutusid inimesed ja kombed. Ning kuskil seal, nende rahvastegi taga, on maailma äär.

Kreeka ajaloolane Herodotos kirjeldab, kuidas kunagi ammu rändas kreeklane Aristes kaugele põhja poole ning jõudis välja nende kummaliste maade ja rahvasteni, kelle hulgast imelisimad olid ühesilmsed sõjakad arimaspid.

Ka foiniiklased leidsid tee Vahemerelt välja ning jõudsid tänapäevase Prantsusmaa randadele. Sealsete elanike käest osteti Briti saartelt pärit metalli ning Põhja- ja Läänemere randadelt korjatud merevaiku. Nii, suure kaarega, jõudsid need kauged ja eksootilised kaubad Vahemere äärde.

Praegu tõendavad neid kunagisi kaugeid seiklusrikkaid reise ning kaubavahetust kirjalikud allikad ja arheoloogilised leiud. Me ei tea, mida teadsid või arvasid kunagised Vahemere kaupmehed neist võõrastest maadest ja rahvastest, ja palju nad neist huvitusidki. Eelkõige oli vaja ju kaubelda.

Aga mis jääb kaugemale? See küsimus painas Massaliast (praegune Marseille) pärit Pytheast. Ilmselt 4. sajandi lõpul asus ta laevale ning pärast Heraklese sambaid – Gibraltarit – võttis oma laevaga kursi põhja poole.

Kahjuks pole tema koostatud reisikiri „Ookeanist“ säilinud, on vaid katked teiste antiikautorite tekstides, mille põhjal on hilisemad uurijad suurt reisi ja külastatud maid proovinud kaardile kanda. Näib, et põhja poole liikudes jõudis Pytheas tuntud paigust kiiresti välja ning leidis end lõpuks maailma äärelt – Ultima Thulelt. Ta kirjeldab ka tõusu ja mõõ-

na, samuti merevaigurannikuid ning jäätuvat merd. Ja lõpuks kohta, kuhu Päike magama heidab.

Ultima Thule asukohaks on peetud mitmeid paiku. Lennart Meri paigutab oma tuntuimas teoses „Hõbevalge“ Ultima Thule Saaremaale ning seob Päikese magama heitmise Kaali meteoriidiga.

Kaali meteoriidikraatri ja järve saamisloo üle arutleti juba 20. sajandi alguses. Esialgu seostati kummalise kujuga paika maastikul pigem karsialaga ning ei välistatud isegi kunagi tegutsenud vulkaani. Ümmarguse kujuga kõrget valli peeti ka inimese rajatud muistseks kindluseks. Alles 1930. aastatel tõestati kraatri meteoriitne päritolu. Viimaste arvutuste põhjal võime öelda, et ilmselt tabas meteoriit Saaremaad ligikaudu 3500 aastat tagasi, ehk 1300-1400 aastat enne meie ajaarvamise algust.

Pythease avastusretk põhjapoolseisse maadesse ning „kaugeima Thule“ külastamine on ajalooline fakt, ometi aga ei saa me lõpuni kindlad olla selles, kuhu Pytheas ikkagi reisis ja välja jõudis. Juba antiikajal oli neid, kes Pytheast uskusid, kuid ka neid, kes tema teadetes kahtlesid.

Vana-Kreeka õpetlased Eratosthenes ja Hipparchos uskusid lugusid maailma äärest, seevastu Strabon nimetas Pytheast valetajaks ning pidas lugu Ultima Thulest väljamõeldiseks.

Meil pole siiski põhjust kahelda, et Pytheas põhjamaile seilas ning ilm-

selt Läänemerelegi jõudis. Sellele viitavad säilinud kirjeldused, kuidas julge kreeklane toonases mõistes tõelise ümbermaailmareisi sooritas, seilates ümber kogu põhjapoolse Euroopa ning jõudes Vene suurte jõgede kaudu Mustale merele.

Reisi täpse marsruudi ja peatuspaikade osas lähevad aga uurijate arvamused lahku. Ehkki Pythease kirjeldatu – jäätuv meri, viljakasvatus ning talvised pikad ööd näivad viitavat Läänemerele ja Saaremaalegi, on sarnaseid tingimusi ka põhja pool, Briti saartel ja Skandinaavias

Tänapäeval oleme üsna kindlad, et Pytheas sooritas toonases mõistes ümbermaailmareisi – Vahemerest läbi Atlandi ookeani ja Põhjamerre Läänemerre välja, ning sealt mööda suuri jõgesid Mustale merele. Selle hiigelretke jooksul nähtu ja kirjeldatu leidis nii uskujaid kui ka kriitikutid ning on inspireerinud arvukaid uurijaid, kirjanikke ja kunstnikke, kes Pythease teekonda kaardil järgides on Ultima Thulelt otsinud ja igauks selle enda jaoks ka leidnud.

Vast polegi nii tähtis, kus Ultima Thule siis tegelikult on. Tähtis on uudishimu, tahe otsida ja teada saada ning julgus tuttavast keskkonnast väljuda ja midagi täiesti uut kogeda. Ja ehk omagi „maailma äär“ leida.

Näitus „Hõbevalge“ on Eesti Meremuuseumi Lennusadamas avatud 25. septembrist 2026 kuni 31. oktoobrini 2027. 



Kaali meteoriiditükk.
Foto: Eesti Meremuuseum

Vähetuntud peatükk Eesti mere- ja sõjaajaloost

Laura Maide,
Eesti Meremuuseum

Eesti Meremuuseum avas Paksus Margareetas näituse „Võidetud sõda, kaotatud kodumaa“, mis toob esmakordselt avalikkuse ette lood Eesti meremeestest, kes aitasid kaasa liitlaste võidule II maailmasõjas. Eesti ja Norra ajaloolaste aastatepikkuse koostöö ning Norras Kristiansandis tegutseva Sõjaaja Meremeeste Ajaloo Keskuse uurimistöö tulemusena on tuvastatud 357 Eesti meremeest, kes teenisid II maailmasõja ajal Norra vabadel kaubalaevadel, aidates aktiivselt kaasa liitlaste võidule.

Nende eestlaste lood räägivad vaprust, hirmust, kaotustest ja ellujäämisest. „Neist igauks väärib mäletamist,“ ütles näituse kuraator Hege Boman Grundekjøn. „Meremuuseumi ülesanne on talletada ja tuua esile Eesti merenduse ning meremeestega seotud lugusid,“ ütles Eesti Meremuuseumi juht Urmas Dresen. „Uuel näitusel saame esile tõsta inimesi, kelle sõjaegne teenistus on seni avalikkuse eest varju jäänud,“ lisas ta.

„Lood Eesti meremeestest, kes teenisid Norra vabadel kaubalaevadel, tuletavad meelde, et liitlaste võidus ei mänginud olulist rolli üksnes sõjavägi, vaid ka mitmete riikide kaubalaevastiku meremeeste julgus ja ohverdused,“ ütles ARKIVETi Sõjaaja Meremeeste Ajaloo Keskuse juht ja ajaloolane Bjørn Tore Rosendahl.



Näituse avamisel 6. septembril lõi laulu lahti Kristiansandi Meremeeste Ühingu delegatsioon. Vaskult esimene on näituse kuraator Hege Boman Grundekjøn. Fotod: Arno Mikkor

Tema sõnul võttis nii norra avalikkusel kui ka ametivõimudel liiga kaua aega, et mõista, kui oluline oli tsiviilmeremeeste panus sõja võtmisel. „Nende kogemusi jagades hoiab näitus elavana olulist osa Norra ja Eesti ühisest ajaloost ning tuletab meelde, miks vabadus ja rahvusvaheline koostöö on täna samavõrd olulised väärtused kui toona,“ lisas Rosendahl.

Näitus toob külastajateni haruldased fotod, elulood, arhiivmaterjalid ja isiklikud esemed. Erilise tähendusega on näituse ettevalmistamise käigus Eesti Meremuuseumi kogusse jõudnud Eestist pärit meremehe Arseni Kepniku isiklikud esemed ning medalid, millega Norra kuningas tunnustas tema sõjaeegseid teeneid. Jofrid ja Per Golteni annetatud esemed annavad Kepniku loole vahetu ja isikliku mõõtme ning jäävad muuseumi kogus kandma edasi ka laiemalt nende Eesti meremeeste pärandit, kes teenisid Teise maailmasõja ajal Norra vabadel kaubalaevadel. „Näituse ettevalmistamise käigus meremuuseumi kogusse jõudnud erilised esemed aitavad nende inimeste lugusid veelgi vahetumalt edasi anda,“ ütles meremuuseumi juht Dresen.

Näituse avamine langeb ajale, mil Norra leinab 28. augustil lahkunud kuningas Haraldit. Tema suhe sõjaaja meremeestega annab näituse teemale praeguses hetkes veel ühe tähendusliku mõõtme.

Norra saatkonna asejuhi Jan Flæte sõnul oli kuningas Haraldil sõjaaja meremeestega isiklik side. „Ta osales korduvalt Norra meremeeste ja nende perede mälestusüritustel. Oma kohalolekuga aitas ta tuua avalikkuse tähelepanu inimestele, kelle teened olid pikka aega jäänud väärilise tunnustusest,“ ütles Flæte. Tema sõnul on tähelepanuväärne, et lõpuks ka Norra vabadel kaubalaevadel teeninud Eesti meremeeste lood avalikkuseni jõuavad.

Kuigi nad olid tsiviilisikud, teenisid nad merel keset sõda ja seisis silmitsi selle kõige rängemate tagajärgedega. Mõned neist kaotasid elu, teised pidid kandma sõja põhjustatud kannatusi veel aastaid pärast selle lõppu. „Kui Norra meremehed said lõpuks naasta vabale ja suveräänsele kodumaale, siis Eesti meremeestel seda võimalust ei olnud. Neid ootasid okupatsioon, kaotused ning aastakümneid kestnud igatsus vabaduse ja iseseisvuse järele,“ rääkis saatkonna esindaja.

Tervikuna heidab näitus uut valgust Eesti ja Norra ühisele ajaloole ning tuletab meelde, kui oluline oli väikerahvaste panus vaba maailma kaitsmisel. „Näitus tuletab meelde, et riikidevaheline solidaarsus ei ole pelgalt abstraktne mõiste. Sellele annavad tegeliku sisu inimesed, kes võtavad riske, kannavad vastutust ja teenivad midagi iseendast suuremat,“ lisas Flæte. 



Fred Kraavi foto oli näituse plakatil, vitriinis on ta dokumendid ja tema kirjutatud raamatud.

„Wrangö“ seitsme juhtum

Tauri Roosipuu,
OJK laevaõnnetuste vanemuurija

OhutusjuurdLuse Keskus (OJK) lõpetas Prangli saarega ühendust pidava parvlaevaga „Wrangö“ aastail 2021–2026 toimunud seitsme juhtumi ohutusjuurdLuse ning avaldas koondaruande.

Seitsmest juhtumist kaks olid seotud sõukruvide vigastamisega jääs ning viis põhjapuudete või nende tagajärgedega. Kuus juhtumit liigitas OJK kergeks laevaõnnetuseks ja ühe ohtlikuks juhtumiks. Kuigi meresõiduohutuse seaduse järgi on ohutusjuurdLus kohustuslik üksnes väga raske laevaõnnetuse puhul, algatas OJK kergemate juhtumite ohutusjuurdLuse, sest õnnetused kordusid ja reisilaevas on võimalikud riskid suuremad.

Koostöö- ja teabepuudus

Aruandes hõlmatud juhtumitel oli eri põhjuseid. Eelkõige inimfaktor, keerulised navigatsiooniolud ning laeva tehnilised iseärasused ja tehniline seisukord või ka nende asjaolude kombinatsioon. Inimfaktor tähendab nt valearvestusi, hooletust või ebasobivaid sõiduvõtteid laeva juhtimisel. Leppneeme ja Kelnase sadama piiratud sügavused sadamas ja sissesõitudel esitavad laevajuhile väljakutseid, sest ebaõnnestunud manöövrivõtte või tehnilise rikke korral pole eksimiseruumi.

Selgus, et mitmele õnnetusele on kaasa aidanud või neid mõjutanud puudujäägid teabevahetuses ja eri osapoolte koostöös. „Wrangö“ omanik on Eesti riik, riigivara valitseja on Kliimaministeerium ja selle volitatud asutus on Riigilaevastik. Liinivedudeks ja laeva opereerimiseks korraldab vallasise ühistranspordi riigihankeid Viimsi Vallavalitsus. Vald on ka Kelnase ja Leppneeme sadamate sadamapidaja. Laeva operaator on eraettevõtte, millele Riigilaevastik on andnud kasutamiseks laeva koos dokumentatsiooni, seadmete ja varustusega.

Korduvalt pole laevaõnnetustest nõuetekohaselt teatatud. OhutusjuurdLuses on selgunud, et asjaosalised

Parvlaev „Wrangö“ Leppneeme sadamas.
Foto: Tauri Roosipuu



pole olnud toimunud juhtumite kohta teabe vahetamisel alati ausad, pole esitatud täielikku teavet või on õnnetuse põhjuseid omistatud asjaoludele, mis ei olnud määravad. Nt ühe põhjapuutega lõppenud õnnetuse puhul ei olnudki võimalik välja selgitada selle tegelikku toimumisaega ja -kohta.

Karmimad nõuded reisilaeval

Reisilaeval peab olema kõrge ohutuskultuur. Meresõiduohutuse tagamiseks tuleb õnnetusest või selle kahtlusest pädevale asutusele teatada kohe – mitte kümnete tundide või päevade pärast. Õnnetusest teatamine on oluline, et pärast õnnetust ei jätkataks sõitu merekõlblikkuse kaotanud laevaga ega seataks ohtu reisilaevas ja reisijaid. Kahjuks on „Wrangöga“ jätkatud pärast õnnetust teadlikult ja korduvalt liinisõite, rikkudes meresõiduohutuse nõudeid.

Kokku anti üheksa ohutusala soovitus nii Riigilaevastikule (laevaomanik), Kliimaministeeriumile (riigivara valitseja), OÜ-le Spinnaker (praegune laevaoperaator), Viimsi Vallavalitsusele (sadamapidaja) kui ka Transpordiametile (laeva tehnilise järelevalve tegija). Soovituste eesmärk on parendada laeva tehnilist seisukorda, selle jälgimist ja kontrolli ning Kelnase sadama navigatsiooniolusid, samuti vähendada inimlike eksimuste tekkimise tõenäosust ja suurendada nende hilisema tuvastamise võimalust.

Sõukruvid said jääs viga 13. veebruaril 2021

13. veebruaril 2021 pärast kella 10 sisenen „Wrangö“ Kelnase sadamasse, kuid ei suutnud läbida sadama-

värvasse kuhjunud jääd. Laev pidi tagurdama ja koguma uuesti kiirust, et jääst läbi rammida. Kell 16.30 väljus laev Kelnase sadamast järgmisele reisile, kuid vabas vees täheldas laevapere vibratsiooni ja müra, mis peamasina pöörete suurendamisel kasvasid. Tuukriülevaatusel 16. veebruaril tuvastati mõlema sõukruvi labade jäävigastused. 23. veebruaril sõukruvid asendati.

Sõukruvide vigastamise põhjus oli sõukruvilabade kontakt ahtri alla sattunud jääga laeva tagasikäigul. Kuigi jää sattumist ahtri alla soodustab ka laeva konstruktsiooni eripära, võisid juhtumi tagajärgedele oluliselt kaasa aidata kasutatud sõiduvõtted, st liigne kiirus tagasikäigul. Suurima tagasikäigu kiirusena registreeriti 3,1 sõlme.

Üks ohutussuositus on laeva kaptenitele juhiste andmise kohta sõiduks jääs ning teine ahtrikonstruktsiooni ümberehitamise võimaluste analüüsimise ja teostamise kohta.

Sõukruvi vigastamine

Tõenäoliselt 30. detsembril 2021, kuid raporteeritult 5. jaanuaril 2022 avastati laeva veeluse osa ülevaatusel vasaku sõukruvi vigastus. 13. jaanuaril vahetati „Wrangö“ vasak sõukruvi välja.

Tuvastatud vasaku sõukruvi vigastus ei tekkinud jää tõttu, vaid tõenäoliselt põhjapuute tagajärjel. Õnnetuse toimumise aega ja kohta ei ole olnud võimalik kindlaks määrata, mistõttu pole teada ka õnnetuse tegelikud põhjused. Arvestades nii Leppneemes kui ka Kelnases piiratud sügavusi sadamais ja sissesõitudel, on tõenäoline, et põhjapuude on toimunud sadamasse

i ohutusjuurdusest

sisenemisel, seal manööverdamisel või sadamast väljudes.

Et õnnetuse tegelikke põhjuseid ei olnud võimalik välja selgitada, ei antud selle juhtumi kohta konkreetseid soovitusi, vaid peeti teadaolevate asjaolude tõttu asjakohaseks ka kolme teiste juhtumite põhjal antud soovitusi.

Rooliseadme rike ja põhjapuude 26. veebruaril 2022

26. veebruaril 2022 kell 17.31 Leppneeme sadamasse sisenedes kiilus „Wrangö“ rool paremale kinni ning laev kaldus sadama kaitsemuuli veealustesse kividesse. Põtkuri ja sõukruvide abil pääses „Wrangö“ muuli kividelt lahti ning sildus rooli kasutamata Leppneeme sadama kai ääres. Tuukriülevaatusel 27. veebruaril tuvastati vööri veealuses osas värvikahjustused. Rooliseadme remont tehti Hiiumaal Suursadamas.

Laeva tahtmatu pöörde ja sellele järgnenud põhjapuute põhjustas roolipalleri mehaaniline kinnikiilumine selle tehno seisundi tõttu, millele võisid kaasa aidata lekkivate helmpordidega laeva kasutamine pikema aja vältel, automaatrooli kasutamisel esinev kõrvalekalde, mis põhjustab rooli võbelemist, vasaku rooli varasem põhjapuude ning osapoolte puudulik teabevahetus, mis pärssis rooliseadme seisundi ja sellega seotud riskide teadvustamist.

Kolmest ohutussoovitusest üks on laeva hooldusprogrammi omandiõiguse (SR2026M03), teine rooliseadmega seotud ülevaatusete ning kolmas väikesaarte reisilaevade tehnilise halduse mudelite alternatiivide analüüsimise ja rakendamise kohta.

Põhjapuude 18. juunil 2023

18. juunil 2023 enne Kelnase sadamavärava läbimist kaldus „Wrangö“ kursilt vasakule ning kell 13.11 toimus sadamas laeva põhjapuude. Samal päeval tehti allveerobotiga laeva veealuse osa ülevaatus, millel tuvastati mõlema sõukruvi labade vigastused ning põhjapuute jäljed ja värvikahjustused kogu laevakere ulatuses ja vasakul roolil. 20. juunil asendati laeva

mõlemad sõukruvid uutega.

Põhjapuute põhjuseks oli laeva järsk kursilt kaldumine, millele aitasid kaasa sadama sissesõiduteel laeva ahtrisse mõjuv lainetus, laeva kiiruse vähendamine enne sadamavärava läbimist, mida võis tingida laeva manööverdusomaduste eripäradega arvestamine, laeva paiknemine sissesõidutee keskjoonest paremal enne sadamavärava läbimist ja võimalik tehniline iseärasus, mille tõttu ei pruukinud roolid töötada tavapäraselt. Kelnase sadama ohutu veeala piiratus ei jätnud pärast ebaõnnestunud manöövrit ruumi korrigeerivaks manöövraks.

Ohutusjuurduse tulemusena tehti üks soovitus sadama rekonstrueerimistöödega jätkamiseks, et muuta veeliiklus sadamas ohutumaks.

Sõukruvi kaotus 21. juulil 2023

21. juulil 2023 pärast kella 14.30 Leppneeme sadamas sildumisel tagasikäiguga „Wrangö“ kiirust vähendades ilmses, et pidurdavat jõudu oli oodatust vähem. Laevapere kahtlustas parema sõukruvi kadumist sõuvõlli otsast, mida kinnitas veealune ülevaatus. Sõukruvi leiti hiljem sadama akvatooriumist. 22. juulil paigaldati laevale uuesti parem sõukruvi.

Sõukruvi kaotusele aitasid kaasa parema sõukruvi korduvatest vahetamistest tingitud kinnitusmutrite liigne kulumine, eelneva teabe dokumenteerimata jätmine, ebapiisav teabevahetus ja vastavate meetmete puudumine, samuti tehniline iseärasus, mille kohaselt on laeva parem sõukruvi parempoolse sammuga ning kinnitusmutter samasuunalise keerme, mis soodustas kinnitusmutri lahikeerdumist. Ohutusjuurduse tulemusena soovitusi ei antud.

Põhjapuude 4. jaanuaril 2025

4. jaanuaril 2025 kell 7.26 väljus „Wrangö“ Kelnase sadamast. Pärast sadamavärava läbimist lülitas kapten sisse automaatrooli, kuid ei märganud, et automaatrool ei rakendunud ja laev jätkas aeglast pööret paremale ning kell 7.29 toimus põhjapuude veealuse kiviga. 5. jaanuaril tuvastati veealusel ülevaatusel parema sõukruvi

kahe laba vigastused ja laevakere põhjas mõlk. 8. jaanuaril lõpetati vigastatud sõukruvi asendamise ja tsementkasti paigaldustööd.

Põhjapuute põhjuseks oli laeva kõrvalekaldumine plaanitud teekonnalt, sest kapten ei veendunud automaatrooli rakendumises ning ei märganud laeva kõrvalekaldumist plaanitud teekonnalt, sest roolimajas viibinud laevapereliikmed olid hõivatud tehniliselt kulunud masinatelegraafide reguleerimisega, roolimajas ei olnud nõuetekohast vaatlejat, navigatsiooniseadmetes ei olnud seadistatud täiendavaid ohualasid ja nendega seotud ohusignaale, mis oleksid hoiatanud laeva kursilt kaldumise eest, ning ööpimeduses puudus visuaalne laevatee orientiir.

Üks soovitus anti kõigi olemasolevate navigatsiooniseadmete funktsioonide kasutamise ning teine Kelnase sadama laevatee algusse aastaringse tulega teljepoi paigaldamise kohta.

Sõukruvi sai jääs viga 27. veebruaril 2026

27. veebruaril 2026 pärast kella 10 jõudis „Wrangö“ Kelnase sadama juurde. Umbes kell 10:20 alustati vahelduvate edasi-tagasi käikudega sadamas jää rammimist, et kai juurde pääseda. Raskete jääolude tõttu ei olnud seal kaks nädalat sõidetud. Jääkanalit kaini tehti 17 minutit. 2. märtsil, kui jäävaba vett oli juba oluliselt rohkem, täheldati laevas suurenenud vibratsiooni. Veealusel ülevaatusel 8. märtsil tuvastati vasaku sõukruvi labade vigastused. 11. märtsil vahetati vigastatud sõukruvi välja.

Sõukruvide vigastamise põhjuseks oli sõukruvilabade kontakt ahtri alla sattunud jääga laeva tagasikäigul. Kui jää sattumist ahtri alla soodustab ka laeva konstruktsiooni eripära, võisid juhtumi tagajärgede oluliselt kaasa aidata kasutatud sõiduvõtted, st liigne kiirus tagasikäigul – suurima tagasikäigu kiirusena registreeriti 2,8 sõlme.

Üks ohutussoovitus anti laeva kaptenitele juhiste andmise kohta sõiduks jääs ning teine ahtrikonstruktsiooni ümberehitamise võimaluste kohta. 

Uudiseid 8. juunist 12. septembrini
kogus Tauri Roosipuu

TAL TECH

◆ Tallinna Tehnikaülikooli nõukogu otsustas, et seni inseneriteaduskonnana koosseisu kuulunud Kuressaare ja Virumaa kolledž muutuvad 1. augustist teaduskonnaväliseks akadeemiliseks struktuuriüksusteks.

◆ Tehnikaülikooli töötajate traditsioonilisel avakoosolekul tunnustati ülikooli pikaajalisi töötajaid. Eesti Mereakadeemia taristukeskuse inspektor Ringo Liepkalns pälvis ülikooli kuldmärgi 25 järjestikku töötatud aastat eest.

◆ Augusti viimasel nädalal toimus Eesti Mereakadeemia ja tehnikaülikooli tehnoloogiakooli koostöös juba teist korda linnalaager, kus 8.–11. klassi noored said kahe päeva jooksul merendusmaailmaga praktiliselt tutvust teha.



TRANSPORDIAMET

◆ 16. juunil toimus renoveeritud Pakri tuletorni ametlik avamine. Renoveeriti tuletorni fassaad, mis krohviti ja värviti.

Lisaks restaureeriti metallist laternarium nii seest kui ka väljast, välisplatvormile paigaldati täiendav piire antennide kinnitamiseks, hüdroisoleeriti vundament, rajati uus sillutisriba, restaureeriti sokkel, välistrepp ning uks ja aknad.

Torni renoveerimistööd tegi Scandec Ehitus OÜ, projekteeris Aruna-Ehitus OÜ, omanikujärelevalvet tegi Koolmeisteri OÜ. Renoveerimine läks maksma ligi 400 000 eurot.

◆ Transpordiamet sõlmis Filipiini Vabariigi Meretööstuse Ametiga (MARINA) lepingu, millega tunnustati vastastikku lepinguosaliste riikide väljastatavaid meresõidudokumente.

◆ 1. augustil avati pärast ehitustööd külastajaile Ristna ja Mehikoorma tuletornid. Samast päevast alates on nüüd külastajaile suvel avatud 14 tuletorni. Ristna tuletorni restaureeriti suures mahus nii seest kui ka väljast, lisaks parandati oluliselt torni ventilatsioonüsteemi.

Hiiumaa vallavalitsuse korralda-

tud riigihanke maksumus oli 160 450 eurot (käibemaksuta), töid tegi GT Corporation SE.

Põlvamaal asuva Mehikoorma tuletorni treppide lahendust tuli suures mahus muuta, parandamaks külastajate ohutust. Tuletorni operaatore MTÜ Mehikoorma Arengu Selts pidi selleks investeerima enam kui 20 000 eurot.

◆ 9.–11. septembrini toimus Tallinnas Maailma Veetransporditaristu Liidu (PIANC) põhjamaade piirkondlik kohtumine NordPIANC. Seminaril osalesid valdkonna eksperdid 11 riigist.

Põhiteemad olid kestlik sadamataristu, digikaksikud ja nende kasutamine otsuste tegemisel, sadamate energia-lahendused, meresõiduohutus ja veealuse taristu kaitse.



RIIGILAEVASTIK

◆ 3. juunil käivitas Riigilaevastik Ristnas Eesti esimese DGNSS/R-Mode tugijaama (307 kHz), mis on osa Läänemere-ülesest navigatsiooniohutust parendavast arendusprojektist. Päev hiljem alustas Rohukülas tööd ka R-Mode seirejaam.

Uue tehnoloogia eesmärk on pakuda laevadele satelliitnavigatsiooni häirete korral täiendavat tuge oma asukoha määramiseks. Praegu on R-Mode veel arendus- ja testimisfaasis.

Asukohamääranguks on vaja, et vastuvõtja saaks korraga kasutada vähemalt kolme R-Mode tugijaama signaali. Projekti eesmärk on kogu Läänemere ümber toimiva tugijaamade võrgustiku loomine.

Eesti osaleb R-Mode süsteemi arendamises Euroopa Liidu Interreg Baltic Sea Region programmi projekti ORMObass kaudu.

Projekti rahastab 80% ulatuses Euroopa Liit programmi Interreg Baltic Sea Region kaudu, Riigilaevastiku omaosalus on 331 055 eurot.

◆ Kliimaministeeriumi korraldatud nutipoid võrgustiku pilootihanke ehk prototüüpide loomise hanke võitis konsortsium, millesse kuuluvad Tallinna Tehnikaülikooli meresüsteemide instituut, Flydog Marine ja Nortal.

◆ 9. septembril toimus Hundipea sadamas merenduse innovatsiooni-

päev, mille korraldasid Riigilaevastik ja Eesti Merendusklaster.



KAITSEVÄGI

◆ Juuni algul saabus Eestisse Läänemere suurima mereväeõppuse BALTOPS raames USA merejalaväe kontingent, kes harjutas koos Eesti mereväega mereolukorrateadlikkuse tagamist Eesti rannikualadel. Merejalaväelaste teenistus Eestis kestis juuni lõpuni. See on 2022. aastast alates juba viies kord, kui sellises formaadis koosööd tehti.

◆ Juuni algul said Pärnus ebaõnnestunud dokkimise käigus viga mitmetarbelise reostustõrjelaeva „Raju“ sõukruvid.

◆ 11. juunil lõppes Kopli lahel kolm päeva kestnud rahvusvaheline reostustõrjeõppus „Puhas meri 2026“, millel Eesti merevägi harjutas koostöös liitlaste ja riigisiseste koostööpartneritega ulatusliku merereostuse likvideerimist.

Erinevates õppuse etappides osales kokku 11 laeva Eesti ja Soome mereväest, Soome piirivalvest, Eesti Riigilaevastikust, Politsei- ja Piirivalveametist ning ettevõtetest AS Vaggen ja AS Alfons Håkans. Lisaks aitasid õppuse stsenaariumis reostuse levikul ja laevade tegevusel silma peal hoida Eesti õhuväe ning Soome piirivalve lennukid. Reostuse kaldale pumpamiseks kaasati ka AS Green Marine oma kaldapealse taristuga.

◆ 19. juunil toimus Miinisadamas mereväe miinisõja divisjoni ülema vahetustseremoonia, millel kaptenleitnant Ott Laanemets andis divisjoni juhtimise üle kaptenleitnant Meelis Kantsile. Kaptenleitnant Ott Laanemets suundus õpingutele USA-sse kõrgematele staabikursustele.

◆ 22. juunil andis kaitseminister Hanno Pevkur Miinisadamas peetud tseremoonial üle rahvusvahelistes sõjalistes operatsioonides osalenu medalid miinijahtija „Ugandi“ meeskonnale, kes naasis enam kui kolme kuulisest teenistusest NATO 1. alalisest miinitõrjegrupis (SNMCMG1).

Algselt pidi 2026. aasta esimesel poolaastal NATO eskaadrisse panustama „Admiral Cowan“ (vt merendusuudiseid kevad- ja suvenumbris). 16. veebruaril Saksamaale jäävaba-

desse oludesse väljaõppele suundunud „Ugandi“ liitus eskaadriga pärast märtsis toimunud õppust „Baltic MCM Exercise“. Kokku läbiti 6398 meremiili.

◆ 30. juunil kohtus USA Euroopa merevägede ülem admiral George M. Wikoff Miinisadamas mereväe ülima kommodoor Ivo Värgiga.

◆ 2. juulil külastasid president Alar Karis ja Läti president Edgars Rinkēvičs riigivisiidi raames Miinisadamat.

◆ 2. juulil asetati nurgakivi Miinisadama uuele kaile. Ehitustööde käigus rekonstrueeriti lainemurdjad ning rajati kahe lainemurdja siseküljele 326 meetrit uut kailiini.

Samuti süvendati sadama akvatooriumi ja paigaldati neli uut ujukaid väikelaevadele. Tööd valmisid septembris ja läksid maksma 13,5 miljonit eurot. Seda rahastati NATO julgeolekuinvesteeringute programmi vahenditest.

◆ 17.–27. augustini toimus Eesti mereväe korraldatud rahvusvaheline tuukrite miinitörjeoperatsioon „3B Divex 2026“, mille eesmärk oli tuvastada ja kahjutuks teha Eesti merealadel asuvaid ajaloolisi lõhkekehi.

◆ 22. augustil korraldas merevägi koos Eesti Meremuuseumiga Lennusadama välialal mereväe päeva.

◆ 28. augustil toimus Miinisadamas miiniveeskaja „Wambola“ komandöri vahetustseremoonia, millel kaptenmajor Mati Jänes andis komandöri ülesanded üle vanemleitnant Argo Küngasele.

◆ 31. augustil algas iga-aastane NATO rahvusvaheline mereliste mehitamata ja autonoomsete süsteemide katsetusõppus REPMUS (*Robotic Experimentation and Prototyping using Maritime Unmanned Systems*), milles mereväelased, kaitsetööstus- ja teadusasutused saavad uusi lahendusi päris operatsioonikeskkonnas proovida.



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

◆ 28. augustil korraldas Politsei- ja Piirivalveamet koos Päästeameti, mereväe, ASiga Kihnu Veeteed ja ASiga Saarte Liinid ning teiste partneritega Saaremaa ja Hiiumaa vahelisel merealal suure merepäästeõppuse „Blue Victory 2026“.

Õppusel harjutati ulatuslikule mereõnnetusele reageerimist olukorras, milles parvlaeval „Soela“ puhkenud tulekahju tõttu tuli evakueerida suur hulk inimesi ning korraldada nende päästmine merel ja vastuvõtmine kaldal.



◆ Tallink ja Taranto 2026 Vahemere mängude korralduskomitee saavutasid kokkuleppe parvlaeva „Romantika“ prahtimiseks.

Laev suundus augustis Itaaliasse, et pakkuda majutust ja toitlustust XX Vahemere mängudel osalejaile. „Romantika“ prahiti koos tehnilise ja teenindava laevaperega.

◆ Tallinkiga liitub uus finantsjuht Armin Penner, kes alustab tööd 12. oktoobril. Ettevõtte senine finantsdirektor Anna-Liisa Sisask suundub Viru Keemia Grupi finantsdirektoriks ja juhatuse liikmeks.



◆ 27. juulil lõpetas riiklik lepitaja kollektiivse töötüli ASi Kihnu Veeteed ja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu vahel lahkavamuste protokolliga.

29. juulil ehk pärast 26. juulil toimunud tunniajast hoiatusstreiki edastas EMSA tööandjale kompromissetepaneku võimaliku kollektiivse kokkuleppe kohta, millele tööandja vastas 5. augustil. Kokkulepet pole saavutatud.



◆ 5. augustil toimus Türgis Hat-San Shipyardi laevatehases Yalovas BLRT Grupi uue ujvdoki NB26 kiilupaneke tseremoonia. Dokk on projekteeritud ühele BLRT Grupi kolmest laevaremonditehasest – Western Shiprepairile Klaipėdas.



◆ 18. juunil toimus Klaipėda sadamas

Baltic Workboatsi ja BLRT koostöös valminud vesinikul töötava jäätmekogumistankeri „Rasa“ ristimistsereemoonia. Laeva ristimadeks olid Eesti esileedi Sirje Karis ja Leedu esileedi Diana Nausėdienė.

Muud uudised

◆ Juunis toimunud Euroopa Liidu põllumajandus- ja kalandusnõukogu (AGRIFISH) istung keskendus ühise kalanduspoliitika tulevikule, uue perioodi toetustele ja põllumajandusturgude seisule.

Eesti jaoks oli fookuses vajadus ajakohastada kalanduspoliitikat viisil, mis tagaks stabiilsuse, vähendaks halduskoormust ja pakuks tuge vananeva kalalaevastiku moderniseerimiseks.

◆ 19. juunil teatas Riigikohus, et Riigikohtu otsusega jõustus Tõnis Rihvki, Vjatšeslav Leedo ja Lennart Viikmaa süüditunnistamine Saaremaa Laevakompanii maksejõuetuse põhjustamises ning muutmata jäid ka nende karistused (kaks kuud reaalselt vangistust). Samas tühistati tsiviilhagi rahuldamine, sest kannatanu rahalised nõuded olid juba täidetud.

◆ Augustis valis Regionaal- ja Põllumajandusministeerium riigihanke tulemusena viieks aastaks uue vedaja parvlaevadega „Ormsö“, „Soela“ ja „Kihnu Virve“ teenindatavale laevaliinidele.

Riigihankel tunnistati parimaks pakkujaks Tuule Liinid OÜ, mille üks omanikke on Tõnis Rihvk. Edukas pakkumus käibemaksuta oli 7 416 382 eurot. Ettevõtte käitab praegu Ruhnu liinilaeva „Runö“.

Hankelepingut ei ole sõlmitud, vaidlustused on esitanud AS Kihnu Veeteed ja OÜ Spinnaker.

◆ 22. augustil jõudis ümbermaailmareisilt Orjaku sadamasse tagasi katamaraan „Breeze“. Reisi alustati samast kohast 12. septembril 2024. Kogu reisi tegid kaasa Olavi, Riina ja Karola.

◆ 10. septembril kiitis valitsus heaks määruse, millega moodustatakse Kolgi madala ja Irbe madala looduskaitseala. Tegu on esimeste merekaitsealadega Eesti majandusvööndis.

Kaitsealade eesmärk on kaitsta karide elupaigatüüpi, olulisi linnu- ja kalade elupaiku. 

Uhkus eelkäijate üle

Madli Vitismann

Ajaloolase Ago Rullingo raamat „Eesti rahvusliku purjelaevanduse sünd ja hiilgeaeg Liivi lahe rannas“ esitab kogutud ja süstematiseeritud andmed kolmveerand-saja aasta jooksul Heinastest Tõstamaani ja Kihnus ehitatud purjelaevade kohta. Raamat algab kirjeldusega, kuidas puitlaeva ehitati – koos fotodega mitmest muuseumist – ning mis on laevameistri ja mis laevaehitustööliste roll. Kui tähtis on, et lähedalt oleks osta kvaliteetset laevaehituspuitu, ning samuti, et ehitusplats rannal sobiks laeva veeskamiseks.



Vahelejäänud peatükk

Ago Rullingole sai raamatu kirjutamise ajendiks, et „Eesti merenduse ajaloo“ I köites piirdus purjelaevandusvaid Hiiumaa- ja Saaremaaga. Ta selgitas: „Ometi oli Liivi lahe rand Hädemeestelt Heinasteni see paik, kus 1860. aastail algas hoogne kaugsõidu purjelaevade ehitus ja seda paarikümmend aastat varem kui teistes Eesti randades. Siin sai alguse eestlaste rahvuslik kaubalaevandus. Seevastu puudus selle eduloo kohta lühike terviklik ülevaade, sh ka koguteoses „Pärnumaa“. Oli küll siinsete randade laevadest ja reederitest jutustavaid kirjutisi, kuid need põhinevad suuresti pärimustel ja on seetõttu mõnikord ka ekslikud. Nii oli püüdeks koostada võimalikult süsteemne ning arhiiviallikatele ja laevaregistrite andmetele toetuv ülevaade ja seda võrdlevalt ka teistes Eesti randades toimunuga.“

Võimalikult ammendava ülevaate saamiseks noppis autor eesti omanike laevad leht-lehelt välja Vene tsaaririigi laevaregistriraamatutest aastaist 1895-1914 ja Lloyd'i registri veebis leiduvast osast. Laevu oli vastavalt suursele nii valdade laevanimestikes, Pärnu sillakohtu ja Vene

riigi kui ka Lloyd'i registris. Nii on võimalik jälgida hulga talupoegade laevaosanike kujunemist jõukateks reederipereedeks. „Valdade registrid on Riigiarhiivis, neid saab tänapäeval kodus laua taga vaadata, samuti omanikuvahe-tusi. Avastasin, et sada aastat pole keegi sellega tegelnud“.

Laevaehituse algus

Suuremaid laevu, mis mahutasid 75 ja 90 säilitist*, ehitati Hädemeeste rannas juba 1864. aastal. Kui laeva-omanikust või -osanikust isa palkas oma laevale 4-, 6- või koguni 10-liikmelise meeskonna, siis pojad saadeti Heinaste merekooli. Diplomiga kaptenid sõitsid isa laevadel, hiljem aga lasid ehitada juba oma laevu ja nende pojad läksid samuti Heinaste merekooli. Ülejäänud meeskond koosnes aga peamiselt koduküla randlastest.

Laevadel oli sageli kaugeid ja mõnevõrra eksootilisi nimesid, mis näitavad toonaste laevaomanike silmaringi.

Ilusad laevad

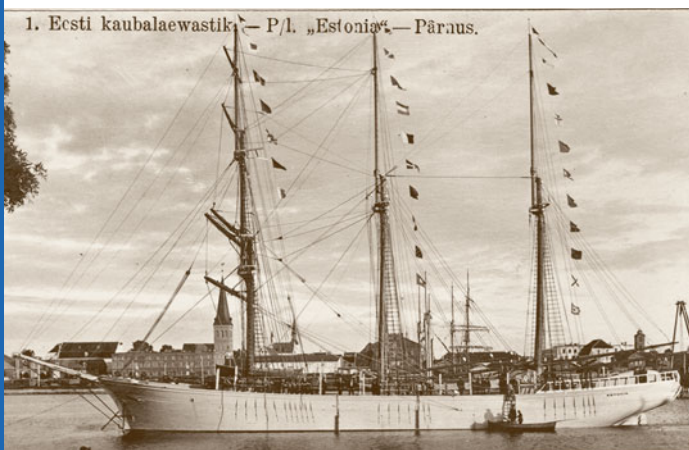
Fotod peamiselt Pärnu muuseumi ja Eesti Meremuuseumi kogudest on väga head. Nt paarislehekülgedel laiuv barkantiini „Estonia“ kohta on lugeda: „Valmimise ajal oli 46,46 m pikkune „Estonia“ Eesti suurim purjelaev.“ (lk 78) See Hädemeeste rannas 1921. aastal veesatud Esimese Pärnumaa Eesti Laevaehituse Ühisuse laev sai tõsiselt viga juba esimesel reisil. 1927. aastal Ahvenamaa reederile Gustaf Eriksonile müüdud laev hukkus 1936. aastal, selgitas Ants Pärna artiklis „„Estonia“ nime kandnud laevu“ (Meremees nr 1-2/1993). Hädemeestel ehitatu oli neljas selle nimega laev.

Fotol näib kaunis 1904. aastal valminud „Ingersoll“, mis sõitis tosin aastat Euroopa ja Ameerika vahet, kuni Saksa allveelaev selle Esimese maailmasõja ajal põhja lasi. Varsiti pärast valmimist õnnetusse sattunud laevade kõrval on kirjeldatud ka neid purjelaevu, mis seilasid ookeanireisidel üle 30 aasta ja kui olid müüdnud, lasi järgmine omanik purjedele abiks laevale masina paigaldada.

Uhkust tunda võib sellegi üle, et Eesti talupoegade enamjaolt alla 40 m pikkuste laevadega käidi 19. sajandi teisel poolel regulaarselt Inglismaal ja üle Atlandi nii Põhja- kui ka Lõuna-Ameerika sadamais. Mõni reeder on lasknud end Londoni fotoateljees pildistada.

Vajalik raamat

Raamat on faktitihe, aga hästi struktureeritud. Leidub ka lugusid mitme laeva õnnetust või koguni viimasest teekonnast ja hukust. Üksikasjaliku sisukorra kõrval võinuks lugejale toeks olla nii isiku- kui ka laevanimede register. Liivi lahe ranna purjelaevanduse ajaloo väljaandmist on toetanud Eesti Mereakadeemia, Kapten Uno Lauri Merekuultuuri SA ja Eesti Kultuurkapital. Tegu pole sugugi niširaamatuga, kinnitas kirjastuse Argo juhatusliige Lea Adamson, ja selgitas, et selle raamatu ilmumist ootas ka omaaegsete laevaomanike ja laevameistrite järeltulijate arvukas praegune põlvkond. 



„Estonia“ (481,33 brt) Pärnu jõel. Foto: Eesti Meremuuseum, MMF453_2

* säilitis ehk last on 40-50 kuupjalga ehk umbes 0,0283 m³



Meie „Regula“ tegi mõnusaks see, et seal oli ilma eest kaitsev roolimaja. Laevatekil oli ruumi lähedalt, hoiustasime SUP-laudu, püüdsime kala, söime lõunat.

Reisikiri Väneri järvelt

Jane Hõimoja

Eestlaste lemmikkohad purjetamiseks on nii Rootsi kui ka Soome saarestikud ning paljud käivad suve pikendamas Vahemere ääres. Üks veidi teistsugusem sihtkoht on Lõuna-Rootsis asuv Väneri järv, kust nii mõnedki on lihtsalt läbi põiganud teel Põhjamerele. Aga Vänern on Euroopa Liidu suurim järv ja tõeline matkapurjetamise pärl – 5650 km² peal asub üle 22 000 saare ja laiu.

Kuigi Göta kanali kaudu saab Vänernile Eestist oma purjekaga minna, vajab see ikka väga palju aega. Lihtsam on kohapealt nädalaks purjekas rentida. Meie otsustasime 12 m pikkuse ja 13 t kaaluva rauast ketši kasuks, mis oma olemuselt meenu- tas rohkem „Regulat“ kui purjepaati. Suur oli meie üllatus, et kütuseliitri hind oli Rootsis tol nädalal ligi 40 senti madalam kui Eestis. Tuuleolu-

de sunnil (tuulevaikus või kerge torm) kasutasime nädalaga 100 l kütust, nii et odav hind oli abiks ikka.

Vänern meenutab oma tohutute mõõtmete, tuhandete saarte ning muutuva ilmastiku tõttu pigem sise-Vahemerde kui tavalist järve. Minu hinnangul on tegu ideaalse lastega purjetamise kohaga, kus saab oma rütmis tuule järgi mööda erinevaid saari ringi kolada. Märgistatud loodussadamaid on seal üle 100, kus saab ankru vette lasta või end kalju külge kinnitada. Loodussadamad on tavalistelt sellistes lahesoppides, mis tasuks valida vastupidiselt puhvale tuulele ja lainele. Nõnda saab rahulikult teha erinevaid tegevusi, mis käivad vee peal matkamise juurde.

Meie oma 126 meremiili purjetamise juures sõitsime üle 17 kilomeetri ka aerulauaga (nn SUP-lauaga). Ka ujuda on seal mõnus, sest järve vesi on puhas ja mage, pärast ujumist ei pea soola maha pesema. Küll aga võib vesi olla üsna karastav. Loodussadamais on hea spinninguga kala püüda (see on seal tasuta ega vaja mingit eriluba). Järv on väga liigirikas, seal elab umbes 38 kalaliiki. Kuigi me ise kala ei saanud, tore oli ikka. Ankurdamiseks oli asendamatu abimees julla, mille abil sai luurata erinevates nurgatagustes ja randuda otse kaljuservale. Eri andmeil on Väneri saartel kokku ca 100 km matkaradu, millest isegi avastasime mõnedki kilomeetrid.

Kui Robinsoni elu väsitab, on Väneri ümber ja saartel on kokku umbes 50–60 ametlikku külalissa-

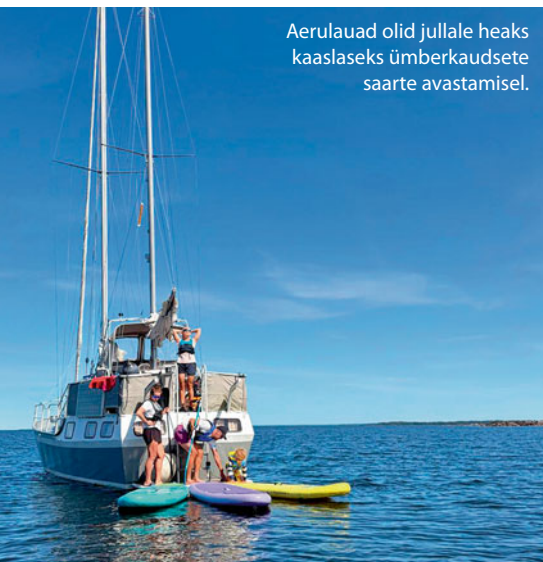
damat ja jahisadamat. Lemmikuks kujunesid igasugu kalasadamad (näiteks Spiken), kus sai mõnusaid Rootsi (rahvus)toite mekutada, näiteks *räksmörgäs* ja *toast skagen* ehk kooritud krevetid, mida serveeritakse röstitud saial majoneesi, tilli ja sidruniga. Samuti suitsuahvenat ja suitsusiiga. Ja muidugi *fika* (kohvipaus) ja *kanelbulle* (kaneelisaia) käisid asja juurde. Jahisadamais peatumine on soodne – see võib olla täitsa tasuta või 10-25 eurot öö kohta.

Järve kaldal ja saartel asub ajaloolisi vaatamisväärsusi, vanad tuletornid ning meie lemmik, majesteetlik barokstiilis Läckö loss. Kahjuks pidime seda vaid kaugelt imetlema, sest meie süvise tõttu me lossi jahisadamasse sisse ei saanud.

Üks asi tasub veel mainimist. Kuigi järv on nii suur, et vahepeal arvad, et oled merel, siis järveilm on ikka väga keeruline. Tuul keerutas hirmsasti ning tuule suund ja tugevus muutusid väga kiiresti. Tugevama tuulega ei teki pikka ja sujuvat ookeanilainet, vaid lühike, tihe ja järsk murduv laine. Meie pontsakas preili rullis nende lainete peal ikka korralikult ja edasimineku polnud väga kiire. Kohalikud hoiatasid ka kiiresti moodustuva udu või äikesepilvede eest, ent sellega me kokku ei puutunud.

Kokkuvõtteks: Vänern sobib aeglase tempoga vee peal matkamiseks, kus kiiresti purjetamine on teisejärguline. Matkapurjetamine ongi see, et ei tea, kuhu homme lähed, ja käid seal, kuhu soodne tuul viib. 

Aerulauad olid jullale heaks kaaslasteks ümberkaudsete saarte avastamisel.



Fotod: eralogust

Tallinki laevad markidel

Madli Vitismann

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO meremeeste päeval, 25. juunil esitlesid Omniva ja Tallink Vanasadama D-terminalis margisarja „Läänemere suured“.

Päev valiti selleks, et väärtustada meremehetööd, mida teevad iga päev ka Tallinki meremehed. Tänavu rõhutas IMO deviisiga: „Carrying world trade. Carrying the risks“, et sageli ei panda tähele meremeeste eluliselt vajalikku tööd, kuigi nende töö on keeruline ja ohtlikes oludes, eriti konfliktide mõjupiirkondades.

Suure ettevõtte lugu

Ettepanek uut margisarja alustada tulenes soovist jutustada suure ettevõtte lugu, ütles Omniva postiteenuste juht Katri Laanela, ning Tallinki kommunikatsioonidirektor Meelis Kompus tuletaski meelde, et laevakompaniil oli parasjagu olulise suurenemise 20. aastapäev.

Juunis 2006 ostis Tallink Grupp sama suure reederi Silja Line Oy Ab ning hakkas välismaal kasutama kaubamärki Tallink Silja.

Sarja esimestel markidel on „Baltic Queeni“ ja „MyStari“ fotod – üks kirja saatmiseks välismaale ja teine kodumaale. Mõlemad on oma klassi uusimad laevad: mais 2009 alustas Tallinna-Stockholmi liinil parvlaev „Baltic Queen“ ja detsembris 2022 Tallinna-Helsingi liinil kiire parvlaev „MyStar“.

Omniva saatesõna kohaselt on margid pühendatud laevadele, mis ühendavad Eestit Soome ja Rootsi ning kannavad edasi Eesti reisilaevanduse traditsiooni.

„MyStari“ margi nimiväärtus 1.80 eurot sobib siseriiklikule kirjale või kaardile, trükiarv on 110 000. „Baltic Queeni“ rahvusvahelise posti margi nimiväärtus on 3.90 ja trükiarv 3 000. Margid on iseliimuvad ja trükitud trükikojas Vaba Maa, margipoonal on kümme marki.

Esitlusele kogunenud said osta nn tervikasja, milles lisaks



markidele ka esimese päeva eritempliga eriuimbrik ja laevade teabekaardid.

Marke reklaamiti ka laevadel, mistõttu kujunes huvi laevalt kaardi saatmiseks nii suureks, et esimesed rahvusvahelise posti margid müüdi läbi nädalaga. Soov laevalt kaarti saata osutus aga püsivaks ja oodata võib lisatiraaži.

Tallinki kõneisik Katrin Arvisto selgitas, et nüüd võib laevalt laevapildiga postkaardi osta, sellele oma sõnumi kirjutada, infoletist margile laeva templi saada ja kaardi postitamiseks infoletti ära anda.

Kirjad ühendavad inimesi

„Baltic Queeni“ kapten Roland Lemendik ütles, et mark on selge tähis, mis viib kirja sadamasse fotode ja mõtetega, mida muul ajal ei mõtle. Ta ostis tervikasja kingiks, sest „Baltic Queeni“ arst Peeter Loit on kirklik filatelist.

Laiialdaste huvidega maailmarändur Tiit Pruuli oli võtnud kaasa albumi, millesse mitukümmend aastat kogunud laevatemplitega kirju igast maailmanurgast. Tema sõnul ei ole just tavapärane, et riigi postiteenistus annab välja erafirma margid, kuid „Läänemere suured“ on sarjale sobiv pealkiri. Nüüd seilavad need laevad võõrale maale, kuhu iganes postiljoni jalg astub. Tema sõnul on maailmas populaarseim Ukraina mark Vene sõjalaevaga, millel on kõigile tuntud vastushüüe Ukraina saarelt.

Tiit Pruulil on tavaks saata reisilt postkaarte sõpradele ja iseendalegi – enamik jõuab kohale. Ta pani asjaosalistele südamele, et merepost alati toimiks ja reisilt oleks kergem sõpradele ilusaid mälestusi saata.

Kogujad on kohal

Filatelist Juhan Tammeraid, kes Eesti margiesitlustel sageli ei käi, sai seekord soovitusel Kaubamaja postkontorist, kus rahvusvahelised laevamargid olid juba hommikul ära müüdud. Ta rääkis, et Soome margiesitlustel on tavaliselt võimalik kella ühest kolmeni saada kunstnikult autogrammi. Lätis on margiesitlused küllaltki pidulikud, kord sai ta koguni ekspresidendi Raimonds Vējonise autogrammi.

Koolipoisina huvitasid teda Nobeli preemia laureaadid, sest onu elas Rootsis, ja Leipzigi mess. Nüüd on suund Eesti, Soome ja Läti tervikasjad ning eriti Eesti uuemad margid. Laevalt laevamargiga kirja saata pole Juhan proovinud, aga mõte on küll olnud, kui tore oleks Soome ja Saksamaa sõpradele laevapostiga kiri saata.

Margiesitlust täiendas väike näitus reprodega Eesti Meremuuseumi maalinäituselt. Valikus oli ka eelmises Meremehes esitletud „Georgi“ pilt. 



Foto: Arno Mikkar

Paremalt: Vallo Kelmsaar salvestab Meretunnile Tiit Pruuli selgitust merepostialbumi kohta, kuulavad Katri Laanela ja Juhan Tammeraid.