



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

Nr. 2 (155)

Teisipäev, 11. veebruar 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Teel kahjumist kasumisse lk. 2
- ☛ Nii tekkiski sõlm sisse lk. 3
- ☛ Mereteenistuse seadusest lk. 5
- ☛ "Vegast" lk. 6
- ☛ Suvejutt VII lk. 7
- ☛ Vanemmehaanik jutustab V lk. 7
- ☛ Laevastikutäiendus lk. 7



Karge, lakooniline ja väga vaashoitud kujundusega Eesti ekspositsioon Helsinki turismimesi kirevuses. Lähemalt lk. 4. Reet Naberi foto

Eesti firmad proovivad võimeid

14. jaanuaril Saaremaa taga ligi 10 000 tonnise sõelasti kaotanud pargas alustas, põhi ülespoole, puksiiris teed Tallinna kaks päeva hiljem ja jõudis Tallinna reidile 30. jaanuari hommikul. Kogu kahepäevase reisi kestel oli ilm halb, nii et kummulil pargase pukseerimine avamerel osutus raskeks tööks ka firma PKL võimsaimale pukserile "Sõmeri".

108 m pikk ja 24 m lai pargas kinnitati Tallinna lahes haalpoi külge ja kaks tuukribrigaadi asusid ette valmistama pargase ümberpööramist. Pukserifirma PKL tegevdirektori Grigori Oništsenko teatel ulatuvad 7 meetrit kõrge pardaga pargase kraananokad peaaegu merepõhjani. PKL-i 100-tonnisest ujukraanast pargase ümberpööramiseks ei piisa, küllalt

võimsat kraanat pole aga Eestis ega olevat naabermaadeski. Võimas ujukraana, mida varem on Eestisse renditud Peterburist, ehitavat nüüd Taani väinades silda.

Tuukrifirma "Nescosub" juhatuse aseesimehe Sergei Ovtšinnikovi sõnul püütakse piisavalt võimsa kraana puudumise tõttu pargas ümber pöörata Eestis olemasolevate võimsustega. "Nescosubil" pole sääst tööd varem teha tulnud, aga mujal maailmas olevat proovitud. Soomeski olnud kolme aasta eest samalaadne avari juhtunud. Keerulise ülesande – koostada projekt pargase ümberpööramiseks – täidab Balti Laevaremonditehase insenerikeskus.

Madli Vitismann



Esmaspäeval, 3. veebruaril

Balti Laevaremonditehases

Pressiteade

3. veebruaril Balti Laevaremonditehase AS-i insenerikeskus konsulteerib firma PKL töötajaid, kes püüavad taastada avariipraami normaalselt asendit. Täna hommikul oli praam veel kiiluga ülespoole, ahtriosa vee alla vajunud. Esimestest mõõtmistest mõeldud aja jooksul on praami 5° kreen suurenenud kuni 14°ni.

Andmed praami asendi kohta on sisestatud insenerikeskuse arvutisse, see annab võimaluse kreeni ja diferendi edasise muutuse puhul operatiivselt abinõusid rakendada. Asendi korrigeerimise vajadus tekib nii plaaniliste tööde kui ka selliste häirivate, kuid vältimatute tegurite puhul, nagu torm ja aeglaselt praami trümmidesse tungiv vesi.

Kül praami olukord ootamatult ja järsku ei muutu, peaks poolpunnud praami normaalselt taastavate spetsialistide arvates see operatsioon lõppema edukalt.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing

Pressiteade

31. jaanuar 1997

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu juhatus on otsustanud veebruaris rahaliselt toetada oma liikmeid, kelle tööleping AS-iga Hansatee on peatatud või kelle tööleping lõpetati seoses koondamisega. Toetuse saamiseks palume pöörduda EMSA peakorterisse aadressil Tallinn, Raekoja plats 14.

Täpsemat infot saab telefonil 6 466 240.

Lugupidamisega,
EMSA aseesimees Tarvi-Carlos Tuulik

Tugev kroon kiilu sees

24. veebruaril pandi kiil uuele piirivalvekaatrile, konkursil oli valitud seda ehitama Balti Laevaremonditehase. 15-meetrise raudkeregaga jääklassi kaatri projekt on saadud Soomest kingiks.

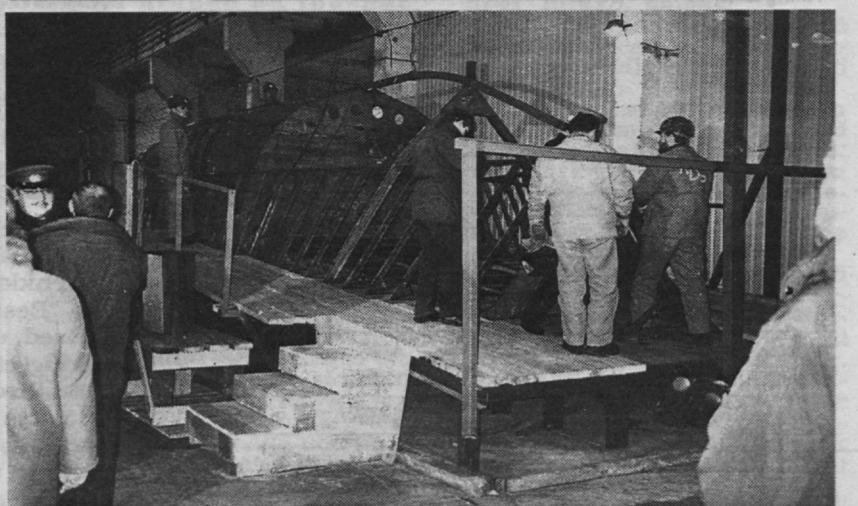
Kiil kinnitati kaarte peale, sest uue tehnoloogia järgi ehitatakse keret, põhi ülespidi. Esmalt aga asetatakse sise-minister Riivo Sinijärv kiilu sisse vana tava kohaselt mündi. Esimese Eesti Vabariigi ühekroonine Kalevipoja "Lennukiga" münt peab uuele laevale tugevust andma ja õnne tooma. Balti Laevaremonditehase kommertsdirektori Dmitri Kuboškini sõnul kulub lepingu sõlmimisest kiilupanekuni kõigest kaks kuud ning tehas loodab, et see tellimus ei jää viimaseks.

Pärast sisekeevitustööd pööratakse laev õigetpidi ning tehakse ära sisetööd. Ehitusjärelvalve Soomest olevat seni töö kvaliteediga Balti Laevaremonditehases rahul. Pisut üle 7 miljoni krooni maksev kaater peaks valmima suveks ja see antakse piirivalvele üle täisvarustuses.

➔ Esimesena keevitas piirivalveameti peadirektor Tarvo Kõuts.

➔ Jätkasid spetsialistid.

Madli Vitismann



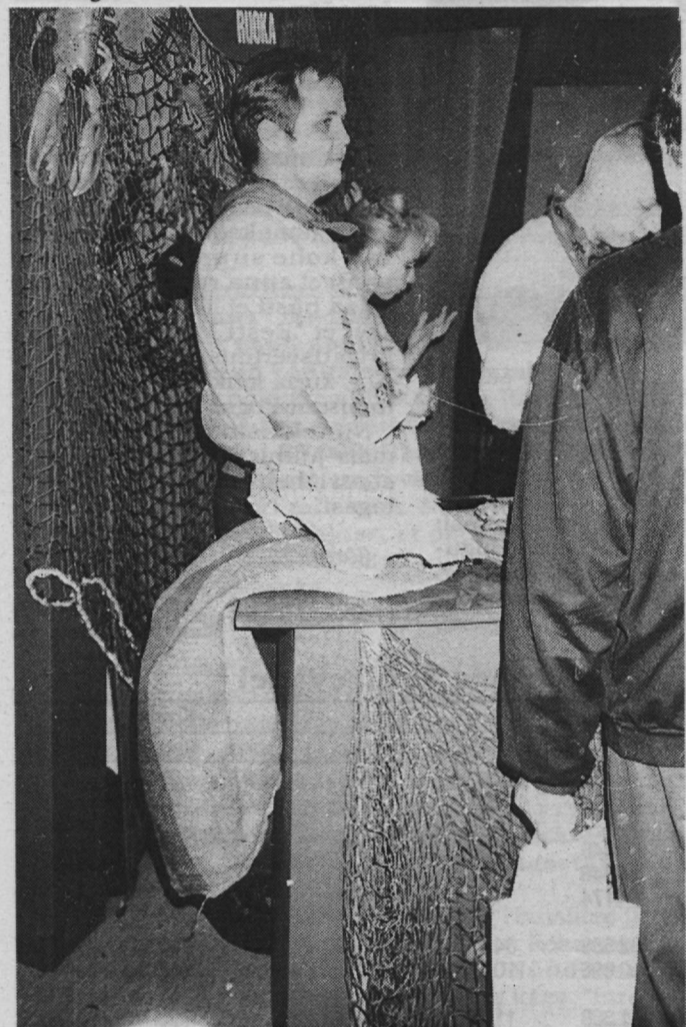
Turismimesse Helsinkis 16.–19. jaanuarini

Maailm avardub ja kõik, kes selle maailma avardamisega oma igapäevast sisetulekut saada püüavad, olid seekord jälle Helsinkisse tulnud. "Matka/Resa '97", reisinäitust Helsinkis hindasid soomlased Skandinaavia-maade suurimaks turismimesseks.

Seekordne oli juba 11. turismimesse. Esimesel messil 1987. aastal oli 229 esinejat 34 maalt ja külalastajaid kokku 21 259. Mõõdunud aastat hinnati kui eriti õnnestunud, siis oli eksponente 500 ja külalastajaid 54 125. Aga tänavune on veel laiem: 1168 eksponenti 4 riigist, ekspositsioonipinda endisest enam ja vaatatajaid loeti kokku üle 63 000. Eesti firmasid ja organisatsioone sai kataloogi järgi pealt poolesaja, aga enamasti esineti koos.

Tänavu on katsutud seltskonda ka natuke jagada: on Soome ja Euroopa ning teises hallis muud maad. Kuigi niivõõ range see eristus ei ole, sest "vanad tegijad", mõned vanad tuttavad Araabiamaad olid lähedaste hulka arvatud. Uusi oli ka mõni, näiteks Lõuna-Aafrika Vabariigi Suursaadik ja Kanada.

Et soomlastel on pakutu vastu tohtu huvi, sai selgeks juba sadamas. Seekord uskumatult sõbralik (ja noor) Soome piirivalvur vaatas minu U(huu)-kaardi korralikult üle ja kukkus pärina: "Mis seal messil näidatakse? Kas turismifirmad on kohal? Kas välismaa omad ka on? Kas



Meie omad pakkusid mereröövlirooga ehk lihalõike.

Loviisa mereröövlireisei pakkujad olid igati pilditegemisest huvitatud.



Tule, osta!

reise ikka ka müüakse? Mis kellani see näitus lahti on?" Selle peale sai isegi minusuguse äärmiselt kannatliku ametisuhtleja mõõt täis ja ma lootsin ta küsimise ära lõpetada lubadusega: "Ma tulen täna õhtul kindlasti tagasi, ära muretse". Ise mürdsin pead, mis hullus lahti läinud on, sest nii pisiasjadeni pole veel kunagi uuritud. Noormees naeratas, vabandas(?) ja selgitas, et tal endal oli ka plaan näitusele minna, aga ei tea, kas jõuab. "Ega ma midu niipalju küsima ei peaks," leppisimegi ära.

Millal Sa viimati lehma patsutasid?

Soome kunnad (maakonnad) ja linnad olid kohal arvukalt ja igasuguste atraktsioonidega. Oma esitlustele oli värvatud ka väljapaistvaid tegelasi: laupäeval oli kohal Lammi pärit 1996. aasta ainus olümpiavõitja odaviskaja **Heli Rantanen**. Uura osakonda esindas **Matti Paanala** (ex Nykänen) koos oma uue naise (kolmas vähemalt) Sari Paanalaga. Tüüpiliselt soomlaslik on prominentide hulka lugeda ka "tangokuningaid", kes Seinäjoele suuremat külgetõmbjõudu pidid andma.

Soome maakondade väljapanekuist jäi põhimulje, et igaühes neist on mingi veekogu, mis rahvast kohale peaks meelitama ning kustumatuid elamusi pakkuma. Kuna ise kuulun nende hulka, kes merelolemisest mõnu tunnevad (kui just ujuma ei pea), kaldun arvama, et see on üsna veetlev.

Samal ajal käis ilmama laati. Isegi Soome enda ajakirjandus leidis, et seekord läks kauplemine täiesti üle piiri (ehk natuke liiale). Oma messihinnaga ei tulnud välja mitte ainult reiseid müüjad, vaid ka leiva, moosi, kala, veini ja muu kraami pakkujad. Loosimisi oli ka pea igal pool. See tõmbas kõigepealt ligi. "Tallink" tuli toime sellega, millega ei keegi teine: sai sajad sabatama. Oli ka põhjust: välja loositigi nii üllatusauhindu kui ka Tallinna-reise. Ja neid tuli!

Ja seda (klants)paberi hulka, mis külalastajatele pakuti Jagus igale ja sõrandale ka. Kui suur ta kasutegur on, seda oskavad arvata vaid asjatundjad. Kuigi jälle needsamad soomlased arvasid, et sealne rahvas ei kipu midagi käigupealt otsustama, tahab kodus pikka aega järele kaaluda, küllap siis uurib ka neid klantspilte. Igasugustel kaartidel oli minek väga hea, seda tunnistasid kõik kohalolnud.

Eksootikatki leidis. Üks haisutas, teine maalits, kõige põnevam oli see mees (Taist), kes kapsast ja porgandist roose välja lõikas.

Araablane Tuneesiast vedeles kästpõsakil, kui blond naisterahvas püsti seistes tõlkis. "Ei, tema küll seda käevõru teinud pole". Täiesti usutav.

Palju oli mõeldud lastele. Ahvenamaa oli pannud suurema panuse koolireiside populariseerimisele. Et linnalapsedki lehma näeksid, aerutama õpiksid, kala püüaksid.

Eesti väljapanek,

mille oli suuremalt jaolt korraldanud vahepeal likvideerida tahetud Turismiamet, oli silmapaistvalt kena ja stiilne. Teist sellist ei olnudki. Ka materjale oli, eriti Lõuna-Eesti kohta, ja huvi nende vastu ka. Nagu selgitasid kohalolnud, küsitakse nüüd just kindlate paikade kohta, Eesti kui selline ei lähe enam kaubaks. "Veel mõõdunud aastal ei oleks uskunud, et võib müüa Haapsalu linna, aga nüüd see just nii on," selgitas **Helve Sögel**. Nagu Eesti mereturismi - võimaluste vastu tunti huvi, pühapäevaks aga enam sadamaid tutvustavaid materjale polnudki jäänud.

Omaette olijaist hakkas silma Estonia Teater - ka nemed seal ja müüvad koguni kultuuri! Veel meeldivam äratundmine - pressikeskuses jalgu puhkav ajakirjanik luges just "Estonia" materjale. Kahjuks ei olnud ük sk i meie materjal pressikeskuses jõudnud, kuid teised jagasid küll igasugust kirjavara.

Ega meie teater üksi kultuuriasutustest esile astunud. Oli ka John Nurmise Fond, kelle välja antud "**Mare Balticum**" mõõdunud aastal Soome parimaks raamatuks kuulutati, oli Wasa-museum Stockholmist, aga ka Soome Meremeeste Kirik: tutvustati neid teenuseid, mida välismaal olevad tugipunktid kõigile soomlastele osutavad, sealhulgas ka välissoomlastele, turistidele, lapsehoidjaks läinud noortele naistele või rekkajuhile.

Tallink sai sajad sabasse

Seekord oli meie laevafirmade väljapanek vähemõjuv kui varem. "Tallink" kujundamisega suurt vaeva polnud nähtud. Selge see, et neljandaks päevaks on tüdimus peal, aga inimesed tulid ikka veel ja enamik neist üle kümnetuhandest, keda pühapäeval kokku loeti, esimest korda. Laeval tuli üllatusena, et "Meloodial" parasjagu mereröövli-sõite peeti. Vabandust, messil lõigati küll röövlipraadi ja rätikud olid pea ümber. Aga tagantjärele tuli meelde paar aastat tagasi kihanud röövlitõuk "Tallink" ekspositsioonipinnal. Ja see oli tõesti vahva.

Seekord oli ergem isegi Loviisa lastele mõeldud mõnetunnise programmi tutvustus. Kuidas igast asjast suupärase võib teha, illustreerib näiteks see, et kaasaantud sooduskupongi pealt võib lugeda: *Rosvo Meal*. Laevastilla moodi (mis rikas keel see soome keel küll on, aga roosi keeles kirjas veel euroopalikumalt: *Rövar Meal à la Cafe Skeppsbron*): hamburger, friikartulid, jook - 25 marka väärt. Ja lapsed on kindlasti valmistuses.

"Vana Tallinna" müüdi aga hoopis tagasihoidlikult seinä ääres. Pole just lohutud, et kõrvuti Läti ja Leedu-ga, kes nägid ka õnnatud välja.

Samal ajal oli kõvasti vaeva näinud "Eestin Linjat", *Vikingist* ja *Siljast* rääkimata.

Silja paine oli võimas. Suur pind, intensiivsed värvid (samad, mis *Finnair*ilgi, aga soome-sinine see küll ei olnud), mitmekesine pakkumine: et oleks igale maitsele, et jääks rahule nii looduskaitse kui ka odava lõbususe otsija. Ajakirjandusele olid ette valmistatud pressiteated, et *Silja* "Töötab keskkonna hüvanguks ja sai sügisel Helsinki sadama esimese keskkonnaauhinnaga", "kevad on üksainus pidu, sest tähistatakse firma 40. aastapäeva ja püsiklienditeeninduse 5. aastapäeva". Loomisel on "Plankton"-klubi soodustustega 12.-17.-aastastele ja "Pisi-Kippari" klubi alla 12.-stele.

Vana tuttav "Ukkopekka" oli seekord hoopis uue näoga - see oli Muuminägu. Ütlesid, et laev on nii välja müüdnud, et polekski ehk enam vaja end reklaamida. Aga lastele (neile kasvavatele tarbijatele) on plaanis kor-

raldada reiseid Muumimaailma, mille tänavusuvine aktsent on keskkonnahoiul. Muidu pakutakse lisaks tavalistele reisele igal õhtul (v.a. pühapäeval) õhtusõitu, kus vastavalt päevale on oma menüü. Ettevõtmine on kosunud, teenuseid pakub juba neli alust (s.h. üks kalatraaler).

"Kristina Cruises" jätkab kaugemale, Osloni välja. Pärnut plaanis ei ole, Riia on, Tallinna-reisiks võib lisatasa eest ka Kadaka turu sõidu saada.

"Viking Line" on nähtavasti kosumas, ta reklaam mitmekesisem.

Omaette ja erinev kõigest teistest laevafirmadest oli seekord "**Finnlines**" oma hüüdlausega: "Tule kogema tõelist Läänemere kaubalaevareisi Soomest Saksamaale" ning ehtas ka oma ekspositsiooni üles sellest lähtudes. "Finnlines'i" laevadel on üle 100 reisisajakoha ning nende täitmiseks olid näidisedki välja toodud. Ja näe imet - tavalist kajutisüstustust oldi vaatamas ja koi pehmust proovimas kogu aeg. Kuidagi asjaliku mulje jättis see firma.



Tüüpiline Soome maakonna väljapanek: midagi merelist, keegi teeb tööd, kaasa pakutakse kirjavara.

Eestikeelne

meelitusmaterjal oli ka: Stockholm oma kui "Ilu vee kohal", milles öeldakse, et Stockholm on üks maailma kaunimaid pealinnu, valmistub saama Euroopa 1998.a. kultuuripealinnaks ja tahaks saada ka olümpialinnaks aastal 2004.

Tagantjärele: meie laevas on igati kena olla, aga turunduses kipuvad teised jälle agressiivsemad olema. Ja "Meloodialgi" hakkab oma (positiivne) maine välja kujunema, nagu Läänemere sadama terminaal baaris kuulda võis.

Mis koju tulnud järjekordselt endast välja viis, oli see, et terminaal remondi tõttu (nagu mingi asjakohane paber selgitas) tuli trampida üles-alla, et formaalsused ära öiendada. Kel vähegi raskemad pakid, sel hinges suurem kibestumus. Ei siis aita ka see, et meie passikontrolli noorikud on tundvalt meeldivamad suhelda kui tavapärane naabermaa piirivalvur (või on juhtunud olema õnn just selliste juurde sattuda). Ja oli ka neid, kes "tänu" sellele segadusele (reisijaid sai välja lasta autoteiki kaudu) ei jõudnud enam viimasele sadamast väljuvale bussile. Kuna kõik otsustajad ühelt igal pool ainult autodega sõidavad, ei tule neil pähegi, et võiks lasta vähemalt sellelt laevalt tulijad ära oodata, kui mingi viivitus on. Ja sundida kedagi leidma võimaluse sadamast jalgsi otse linna pääseda. Uskuge, see ON elamus. Võrreldamatu Helsinkis kogetuga, kus isegi raudtee äärt mööda on võimalik mõnusasti kilomeetreid jalutada. Ja kui trepp on ikka lausjääs, on selle ette kett tõmmatud ja silt pandud, et talvel puhas ei hoita. Ise tead, kas riskid ronida. Nii et jalgsituuri Tallinna sadamast alustada veel ei soovitaks kellelegi, kuigi sealkandis on potentsiaal oimissugune.

Head matkamisti!

Messil käis **Reet Naber**



"Eestin Linjat" oli tublisti vaeva näinud ja silmahakavalt esindatud.

Eesti esimene muuseumilaev barkantini "Vega" talvitab ka tänavuse talve Tallinna Meretehases ellul, ning seda juba kümnendat aastat ühtjärke. Nii polnud küll paraku plaanitud, ent nii see on. Ometi on tänavune talvitumine siiski mõnevõrra erinev eelmistest, sest eelmise aasta jooksul hakkas lõpuks ilmutama ka esimesi hajumise märke see tardumuse ja unustatuse aura, mis laeva juba mitmeid aastaid oli ümbritsenud. On siiski jõutud reaalsete lahendusteni, mis peaksid kevade tulekul ka realiseeruma, ehkki raha kõrval on nii õnne kui ka head tähtede seisu tarvis.

Läinud aasta sündmuste ajendil ja ühtlasi ka kevade ootuses oleks vast paslik esitada lühitulevaade viimase paari aasta situatsioonist, sest 1993. aastast peale on vaikselt ja visalt toimunud teatav liikumine, mille tagajärjel võime tulevikku vaadates nüüd pisutki optimistlikumad olla. Käesolev lugu jätab seekord käsitlemata kogu "Vega" kurbloot Eesti Meremuuseumi esimese muuseumilaevana ning seetõttu seaks tagumised ajalised raamid sinnakanti, kui Eestimaal hakkas käibima kroon. Selleks ajaks olid igasugused tööd laeva lahtivõetud ahtri juures juba praktiliselt lõpetatud ning juba varem, 1. mail 1991 katkestas Meremuuseum lepingu kooperatiiviga "Rotalia", kes oli laevapuu-sepp Tõnnu Vennikase juhatusel ahtri juures töid alustanud.

1992. aastaks eraldas Eesti Kultuuriministeerium "Vega" remondiks 10 552 rubla, mis rahareformi valguses oli kaduvväike summa. Peale reformi oli Meremuuseumil kasutada laeva remondiks 2739 krooni, mis jäi ka pikaks ajaks viimaseks Kultuuriministeeriumi poolseks rahaeralduseks remondi otstarbel. Tuleb siiski märkida, et tunduvalt suurem summa - 24 669 krooni läks töötasudeks ja sotsiaalmaksuks. Meremuuseumi õnneks sel aastal toorkordne 7. laevaremonditehas ei esitanud arveid ei ellulgi seisamise ega ka elektril eest, mida võib lihtsalt seal valitsenud teatava segaduse arvele kanda. Või on siin ka tegemist heatahtliku läbi sõrmede vaatamisega, sest põhilist ja regulaarset tulu andsid tehasele siiski sõjalaevade remontitööd.

28. mail tellis meremuuseum tehasele laevakere kohta tehnilise ekspertiisi, mis sama aasta novembri lõpuks Uno Tammiku tehtuna ka valmis sai. Hinnang oli vägagi pessimistlik, mida võib kokku võtta, tsiteerides üht lõiku defekteerimise aktist: "... ellulgi seistud aja jooksul on laeva korpus mädanenud mitu korda enam, kui selle aja jooksul remonditud ... 2.3. Eestis ei ole enam sellisel hulgal spetsialiste, kes oleksid võimelised remontima "Vega" korpust eeldatavas mahus." Sellest aktist pärineb ka puidukogus laeva taastamiseks - 150-200 m³ kõrgekvaliteedilist õhkkuiiva männipuitu ning kogumaksumus 12-15 miljonit krooni.

Ometi oli võimalik sellist hinnangut ette näha ning selle väite kinnituseks teeks väikese ja ka ainukese kõrvalepõike aastasse 1989, kui 23. juunil esitas vihikulehtedele käsitsi kirjutata

"Vegast" ja tema ümber toimunud aastail 1992 - 1996



Ahtris olevad viis kaart, mis vahetati aastail 1989-1991.

tult oma murest ajendatud seisukoha lugupeetud laevameister Hermann Sepp, keda siinkohal ka tsiteeriks: "... *Senini tehtu (fokkmasti raade remont - U. D.) oleks võinud läbi viia viimases järjekorras. Tööd oleks tulnud alustada vöörilaki teki-ga, siis kõdunenud kereplangutuse vahetamisega ja kõdunenud kaarte vahetamisega. Laeva dokis viibimise ajal on mädanik tohutult edasi läinud.*" Järeilmärkusena vaid niipalju, et toorkord oli "Vega" veetnud ellulgi kõigest kaks ja pool aastat.

1992. aasta kevadel võeti "Vega" veealuselt osalt maha vaskplaadistus ning koos sellega kaob ka spetsiaalselt immutatud paber niiskusrežiimi hoidmiseks, mistõttu tekkisid kõikides plankudes mõne millimeetri laiused ja ligi sentimeetri sügavused praod. Vaskplaadid said küll puidu ostmise õilsal eesmärgil realiseeritud, ent kogu ettevõtmise kasulikkust tagantjärele hinnates tuleb tõdeda, et tegemist oli siiski rohkem vöörilaki metallikatte ennetava aktsiooniga.

1993. aastaks palus meremuuseum peamiselt puidu ostmiseks kultuuriministeeriumilt kapitaalremondisummasid suurusjärgus 200 000 krooni, mis jäi aga täies ulatuses rahuldamatada. Raha plaaniti ja ka anti ainult töötasudele ja ellulgi seisamise eest tasumiseks, mida polnudki kokkuvõttes niivõrd vähe - 74 293 krooni, ainult et selle summa eest jäi kõik nii, nagu oli olnud ning läks ka jätkuvalt halvemaks.

Ilmnes, et Pietarsaari Muuseumi direktor Pekka Toivanen tundis huvi Soomes Nõukogude Liidule peale sõda ehitatud reparatsioonilaevade vastu. Ja

kui sama aasta jaanuaris toimus esimene kõnelus Toivasega, oli selge, et siit võib midagi soodsat ka "Vega" suhtes arvenema hakata.

Pietarsaari puhul polnud tegemist mitte lihtsalt tavapärase Soome linnaga, vaid kohaga, kus põhjanaabrite jaoks majanduslikus mõttes raskel ajal alustati täpse purjelaeva koopia ehitamisega jaanuaris 1988. Selleks oli valitud kuulsa Rootsi laevaehitusmeistri Fredrik Henrik af Chapmani 1758. a. projekteeritud marss-seilkuunar "Jacobstads Wappen" (tolleaegsed omanikud Olof Mellberg ja Niclas Malm), mis purjetas oma esimesele merereisile Amsterdamis 1767. a. Laeva ehituse finantseerimiseks moodustati omaette ettevõtte - Vanha Sattama Oy ning kõigi raskuste kiuste toimus vettelaskmine 1993. a. suvel.

Vile aasta jooksul koolitati töö käigus välja tosinajagu laevapuu-seppi ja ka köiemeistreid, elustades seega juba ammu unustatud ameteid. Seega 1993. a. algul, kui Pietarsaaris oli juba jõutud lõpusirgele, hakati otsima uut projekti, sest väike valmishitatud ja toimiv ellulgi soovis jätkata oma harjumuspärasest tegevusest. Vahetähtis polnud kindlasti ka see, et "Jacobstads Wappen" oli teinud selle põhjapoolse Soome linna omal maal tuntuks ning tõstnud seejuures ka kenakesti selle asukate eneseteadvust. Et Pietarsaari (Jakobstad) kuulub rannikuosa, kus valitsevaks on rootsi keel, siis on üldinimlikult mõistetav, miks taheti näidata, et suudetakse ja osatakse midagi korda saata.

Veebruari algul jõudis Tallinna kohale "Vega" jaoks mõeldud abi ja seda mitte Pietarsaarist, vaid hoopiski Helsinki lähedalt. Kolmkümmend paarikümne ruutmeetrist tükk spetsiaalset laevakattematerjali kogukaaluga üks tonn, mille annetas Saaristolait Oy ning vahendas Eesti Meremuuseumi ammune tuttav Richard Thompson Coon. Nimetatud inglasest härramees oli juba mõned aastad tagasi oma saatuse sidunud Soomega ning alustanud seal ka kolmemastilise kuunari "Katharina" taastamist.

Kui veebruaris ja märtsis 1993 üritati käima lükata Ajalooliste Laevade Fondi, oli juba selle moodustamise juures selge, et eelkõige peetakse silmas jäämurdjat "Suur Tõll" ning "Vega" jääb oma saatusega igal juhul tahaplaanile. Üsna pessimistlikest toonidest on kantud

ka purjelaeva olukorda käsitlev artikkel "Meremehes" tolle aasta 30. märtsi numbris. Telefoni-kontaktid Pietarsaariga aga õnneks ei katkenud ning 23.-24. aprillil oli Tallinnas laevaga tutvumas Pietarsaari Muuseumi direktor Pekka Toivanen ja "Jacobstads Wappen" projekti juht Georg Hannus, kes enne pensioniliga pidas pankuri ametit. Tuleb tunnistada, et meremuuseumi õnneks külalised laeva esmakordselt nähes siiski kohe ära ei ehmunud ning otustasid tasakaalukalt asja

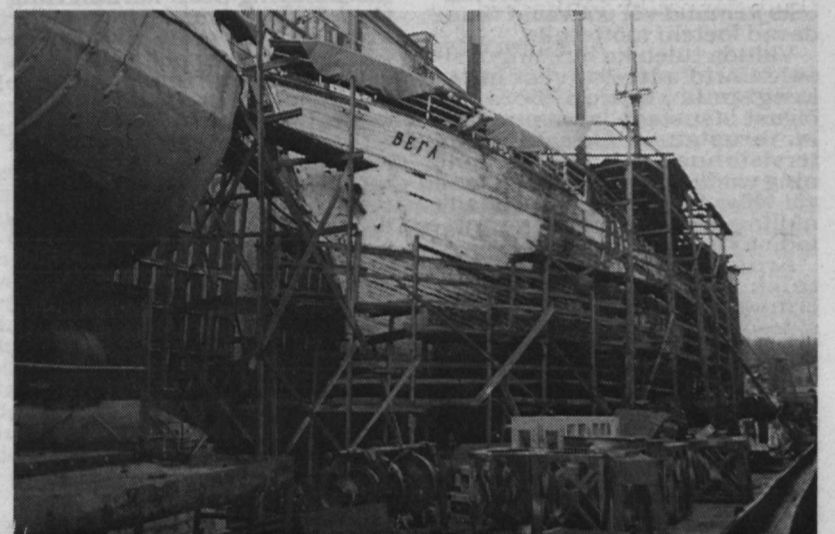
edasi ajada. Milliseid sidemeid kasutati, jääb allkirjutatule selgusetuks, ent 21. juunil 1993 saabus Eesti Meremuuseumi kirri Soome transpordi- ja kommunikatsiooniministrilt Ole Norrbackilt. Selles teatati, et Pietarsaari on huvitatud "Vega" restaureerimisest, ning küsiti ühtlasi meie seisukohta. Pärast Eesti Meremuuseumi vastuskirja toimus 23. novembril meremuuseumis juba koos Pietarsaari esindajatega töönõupidamine, mille käigus valmis ka ühiseid huviseid arvestav ja koostööd algatav protokolliline seisukoht. Pietarsaari huvitatust kogu projektist rõhutas ka nende linnavolikogu esimehe Peter Boströmi osalemine sellel kohtumisel. Seega võis 1994. aastal oodata ka juba mingeid arvestatavaid nihkeid paremusse poole.

Märtsi algul tuli Pietarsaari palvel "Vegat" inspekteerima kindlustusfirma esindaja John Hammaren, et tutvuda võimalike riskidega, mis võivad transpordi käigus esile kerkida. Oma vastavasisulisel ettekande esitas ta mõlemale osapooltele 27. märtsil. Siitpeale saabus aga pikem paus, sest soomlased olid täielikult hõivatud "Jacobstads Wappen" ettevalmistustega avareisiks, mis ka sama aasta suvel teoks sai.

Meremuuseum oli vahepeal üritanud kultuuriministeeriumilt 1994. aastaks remondi jaoks 375 000 krooni saada, ent rahakraanid jäid suletuks. Samal ajal kasvasid aga tavalised ülalpidamiskulud ligi 15 000 krooni võrra. Laeva ümber säilis seega tavaline vaikelu, mis hakkas uuesti mõranema alles 1995. a. talve lõpul. Pietarsaaris polnud vahepealsete kuude jooksul siiski "Vega" projekt oma aktuaalsust kaotanud ning seal oli tehtud mitmeid pinnasoondeerimisi oma poliitiliste juures parlamendis, et toetus-pinda laiendada ning olemasolevat tugevdada.

(jätkub)

Urmas Dresen



Tallinna Meretehases 1996. a. sügisel enne mastide mahavõtmist.

Ruhnu tule torn margil

Ruhnu tule torn on oma aja metallitornidest üks odavamaid ja Läänemeresel tänapäevani omapärane. 39,5-meetrine raudtule torn monteeriti kokku ja püstitati puittule torni asemel 1877. aastal. Uue tule torni detailid olid valmistatud Prantsusmaal Le Havre'is.

Ruhnu tule torn kujutab endast sisekeerdreppiga terrasilindrit, mis laiema teenistusruumi ja laterna kandmiseks, aga ka tornile stabiilsuse andmiseks on teostatud nelja silindertoega. Esimese maailmasõja ajal oli Ruhnu tule torni laterna dünaamiitpadrunitega puruks lastud, elumajad aga ei saanud niipalju viga kui mujal.

1937. aastal rekonstrueeriti torni ülemine osa peaaegu vana kujul. Rekonstrueerimisprojekti autor ja ehitustööde juhataja oli Veeteede Valitsuse insener A. Niire.

Tänapäeval on Ruhnu tule torn ikka veel ravis. Sisse on paigaldatud uus aparaatuur, kusjuures ka laterna vanaaegne mehaaniline sisustus on säilinud ja töökorras.

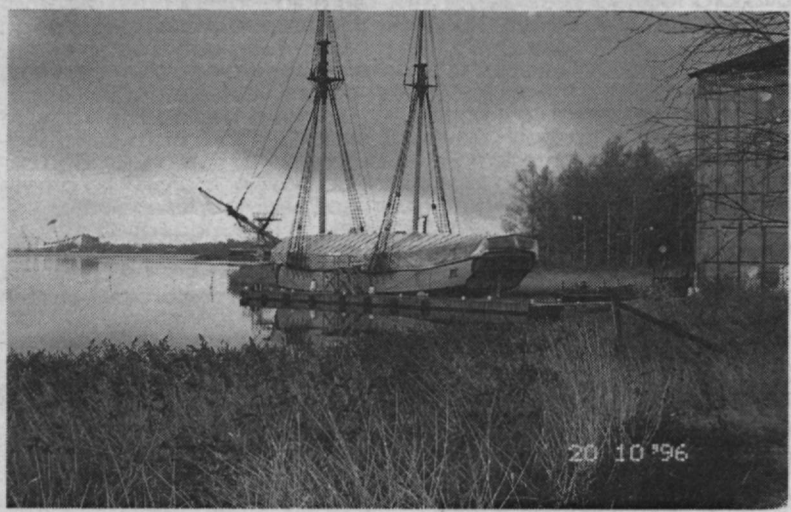
Punast värvi tule torn asub Ruhnu saare idaosas Hauberje mäel. Koordinaadid on 57° 48'N, 23° 16'E, tule nähtavus 20 meremiili.

Tänavu saab Ruhnu tule torn 120 aastaseks ja sel puhul tuleb käibe le tule torni kujutisega mark.

Roman Matkiewicz



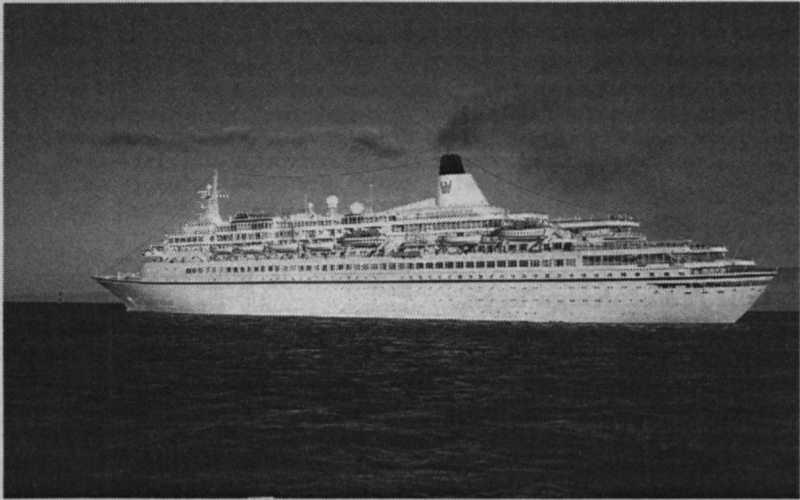
Mark ilmub käibe le täna, 11. veebruaril.



Pietarsaari Vana sadama laht. Ellulgi pontoonsilla ääres seisab suve ootel "Jacobstads Wappen".

Suvi 1996

Suvel sõidab Euroopasse perekond Dollar



Merematkelaevadel peab olema kaunis välimus ja kõlav nimi. "Orpheuse Täht" pole sugugi halb.

Korralikul merematkelaeval on tingimata basseinid ja tiikpuust tekk. Ja kui ilma pole, lebaskleb perekond Dollar teki lebatoolis kasvõi teki all.

Lõmmis ninaga "Star Orphey" roolikamber oli üsna harilik. Kuid kui Kreeka lipu all sõitva laeva (kodusadam Nassau nagu paljudel merematkelaevadel) norralasest abikapten taipas, et lootsiassistendi asemel on laeval ajakirjanik, juhatas ta selle kohemaid ringkäigule mööda laeva üldruume. Seespool ei viidanud enam miski lõmmis ninale. Ühtlasi muutus arusaadavaks, miks liiklusummikusse takerdunud reisiija pärast võis laev viis minutit oodata, aga veel vei-

di hilnev madrus koos oma girlfriendiga Stockholmi maha jäeti.

Pealtnäha poolteist tuhat reisiijat mahutaval 203 m pikkusel matkelaeval sõitis nimelt vaid 770 inimest, lisaks ligi pool sellest arvust laevaperet. Sellisel laeval reisivad Euroopas hr. ja pr. Dollar. Laupäeva pärastlõunal lõbustasid viimse niidini korrektsed hallipäised daamid end laeva juveelipoes tax-free ehteid valides. Showbaaris oli tants juba alanud. Teises saalis käis etendus, mille publik kvi-



teeris abikapteni kogemata valet uksest väljalummist tubli aplausiga. Alt valgustatud laudadega öoklubi ootas oma tundi.

Roolikambri kohal (parim vaade ju maksabl) on "Panorama"-baar. Laeval on kasiino ja ülipeen restoran, aga muidugi ka peened poed. Et reisiija ei igavleks, korraldatakse diskussioonilaadseid üritusi nii öoklubis kui ka konverentsisaalis. Kevaditi sõidab laev Vahemerel, kus üritatakse ka tervet laeva mõnele ettevõtetele, näiteks kindlustusseltsidele, konverentsideks.

Luksuslaeva juurde käib läbi kahe teki ulatuv bassein ja ehtne, küllalt lai tiikpuust tekk. See meelitab reisiija küll jaltama, küll lebasklema, sest teised moodsad laevad on ju kinni ehitatud.

Mullu suvel "Star Orphey" Tallinnas ei käinud, aga samalaadsed on ka mõlemad "Renaissance'id" ja eriti veel "Radisson Diamond", mis väärib omaette juttu. Päev sedalaadi laevas maksab reisiijale sadu dollareid.

Madli Vitismann

Merematkajaid Tallinna Kesklinna sadamas

Laev	Reisiijaid
"Kristina Regina"	6 377
"Renaissance V"	1 960
"Radisson Diamond"	1 892
"Silja Symphony"	1 867
"Kristina Brahe"	1 376
"Renaissance III"	1 167
"Arkona"	1 165
"Ocean Majesty"	1 063
"Silver Cloud"	812
"Delphin"	791
"Astra"	688
"Victoria"	688
"Song of Flower"	674
"Amerikanis"	642
"Island Princess"	633
"Southern Cross"	630
"Vistamar"	514
"Mermoz"	509
"Vistafjord"	497
"Berlin"	392
"Shota Rustaveli"	388
"Seaborn Spirit"	377
"Minerva"	337
"Italia Prima"	326
"Bremen"	307
"Funchal"	297
"Adriana"	270
"Dalmacija"	238
"Polaris"	156
"Regina Renaissance"	71
1996. a. kokku	27 104

Vanemmehaanik jutustab V

Hiinlased üldse, ja puna-hiinlased eriti

Mait Põllu: Huangzhou, kus remondis olime, on üks tore puna-Hiina linn 15 miljoni elanikuga. Linnasüda on mitu Tallinna, kõrghooneid kerkib vist igas minutilise. Ilusad funktsionaalsed hiinapärased ehitised. Paar autot ka, aga muidu on igati vahva tänaval käia – kõik sõidavad jalgrastastega. Hiinlased on sõbralikud, vennalikud inimesed. Tegid meile vastuvõtte, söime kõiki hiina toite, jõime õlut ja muid häid jooke. Puna-hiinlased on distsiplineeritud inimesed, üks-teise jälgimise süsteem näib toimivat. Üldiselt on nad rahulikud, pättust ei pannud tähele.

Hongkong suhtub puna-hiinlastesse muidugi väga ülbelt. See pole õiglase, ma arvan.

Taivanil on isemoodi hiinlased. Sealne elatustase on Hiina-ga võrreldes väga kõrge. Autode uputus, punase tule alt sõidetakse igatpidi läbi. Kuidagi ültarbijaalik elu. Puna-Hiinas oli teist hõngu tunda: mingid karaoke-baarid, inimesed laulavad, peavad tantsupidusid. Jättis hea mulje. Taivanil midagi niisugust ei märganud. Baarid nagu Läänes ikka, nagu ka Tallinnas.

Taivanil oli selle firma vastuvõtt, mille konteinerid me vedasime. Puht-hiinalik söömajoomapidu. Asetad klaasi peo

peale, ütled kompei ja paned põhjani.

Hakkasin firma juhile kangesti meeldima, sest mäakis in igasuguseid lugusid. Viski sai juba otsa, tema tahtis õllele üle minna, aga ma polnud nõus. Mina kandsin vist paremini. Küsisin lõpuks, kuidas ta suhtub kahte Hiinasse, Hongkongi küsimusse jne. Ta pidas mulle pika jutu. "Vaata, kuhu sa Hongkongis mu konteinerid laadid!" Toepoolest. Me polnud seal kai ääres, vaid alati reidil, kus meid ootasid tohtusured parsad, kraanad peal. Viimased olid Hiina tehnika ime – ilma mingi hüdraulika ja elektroonikata, puhtmehaanilise ülekan-

dega. Töötasid hirmsa raginaga, aga täiesti kiiresti, diiselmootor ajas neid ringi. Noppisid 35-tonniseid konteinerid nagu väikesse sõrmega. Kõik need alused kandsid puna-Hiina lippe. Firmajuht ütles: "Jumal tänatud, et nad olemas on, sest tulu on seetõttu tohtu." Kai äärde Hongkongi pinna peale ei tohi kaup minna, aga reidil on vaba tsoon.

Jah, hiinlased on üks hirmsa tore rahvas. Ja oleks ma noorem, pööraksin tähelepanu hiina neidudele. Seal Lõuna-Hiinas on nad äraütlemata ilusad. Silmad pole mitte pilukil, vaid suured ja ümmargused.

Reisiijate hulk on suuremas. Juba oli kolmesajane kruis. Meie tööga on firma rahul ja reisiija rahul. Taset ei tohi alla lasta. Ka need vähesed, kes meiega praegu sõidavad, võiksid meile sel juhul suurt anti-reklaami teha. Ja nii ei tuleks ka tulevikust midagi välja.

Mari Vamba Madli Vitismann

Tuleviku nimel...

(Algus lk. 3)

Mis on teie jaoks nüüd teisi-ti?

Omal ajal, kui "Tallinki" tegema hakati, kasvas maapealne osa mingi hetkeni loogiliselt. Aga siis hakkas maa elama oma

elu ja laev muutus kõrvaliseks asjaks. Nüüd oleme oma laevaga aga jälle selles loominguks protsessis, kus enda otsused ja enda väljatöötatud käigud on olulised. Oma peaga peab palju tegema ja otsustama. Tulevane operaatorfirma küll ka toetab. Ja tööd on meeldiv teha, kui see on loominguline.

Meresõit on muidugi meresõit. Ilmad on praegu hullumad

kui kunagi varem, üks torm teise otsas.

Igal graafikul on oma plussid ja oma miinused. Oleme siit esimesed minejad, väljume kell 12. Lahkudes Helsingist kell 17 oleme samuti esimesed tulijad. Ideaalne oleks küll natuke hiljem. Aga soome lõbereisiija saavad nii oma peod ära peetud, puhatud ja Tallinnas ka veel poodi või turule.

Laevastikutäiendus



Peadirektorid Marie Hafström ja Tarmo Kõuts kirjutavad üleandmisaktile alla.

vega, saatis hulk erialaspetsialiste, kel igal oma ülesanne täita.

21. jaanuari põhiline sündmus oli Rootsist ostetud kaatri üleandmise tseremoonia. Selles osales ka siseminister Riivo Siinijärvi.

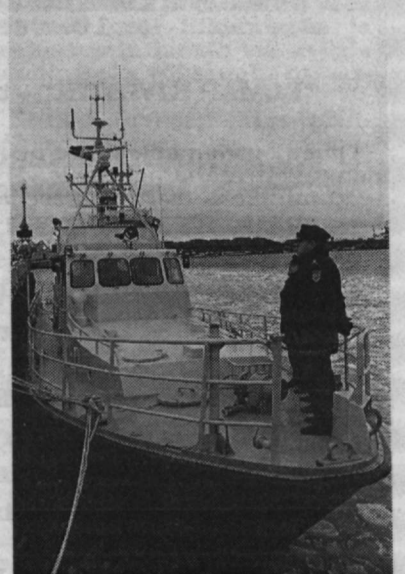
Tänaseks on küsijad, et "mis seal tseremoonitseda oli", oma materjali mittevaldamist ausalt tunnistanud.

Aga ikkagi? Miljon krooni on suur hulk raha, kas see on seekord otstarbekalt kulutatud?

Meremehed ütlevad, et on. Piirivalve mereosakonna ülem Jaan Kapp teab, et kaatrile on tehtud kapitaalremont, osa riistu on välja vahetatud ja alus on heas korras. 1977.aastal ehitatud kaater teenib meid veel kindlasti hulk aastaid.

Miljon krooni ei ole sellise aluse kohta kõrge hind. Arvestades meie riigi olukorda, ei suuda me ilmselt niipea riigilaevastikku nüüdisaegseid uusi aluseid muretseda niipalju, kui neid riigi erinevate funktsioonide täitmiseks vaja läheks. Kraadi kangeamana võime end ehk siiski tunda, kui suudame kasvõi vanemaid juba ostma hakata. Ja kindlasti ehitame endale ka uusi paate, kaatreid, laevu – kui ainult aru saadaks, et riigil on vaja riigilaevastikku ning selle väljaehitamiseks riidlikku programmi. Mitte nii, et iga ametkond kuidagi ise põlve otsas kombineerib.

Alumiiniumkeregala valvekaater, mis saab pardanumbriks "PKV-025", on 19,3 m pikk, 4,1 m lai, süvis 1,2 m ja kiirus üle 18 sõlme. Meeskonnas on 4 inimest. Mõeldud on see kaater töötama Ruhnu piirkonda, s.t. Saaremaa piirivalvepiirkonda. Kes tunneb meie kaatreid, see võib ette kujutada seda alust



Ex"KBV-275" on veidi suurem kui seni Rootsist kingiks saadud kaatrid.

natuke suuremana kui "PKV-001" (see on 16 m pikk, 3,7 lai ja süvisega 0,75 m).

Reet Naber Erki Holmi fotod

1	V	2	A	3	R	4	P	5	A	6	N	7	K	8	U	9	R	10	U	11	P
12	I	R	B	E	B	O	J	U	U	L	A										
15	R	A	L	L	I	S	Õ	I	T	J	A										
17	U	R	G	O	T	T	G	D	A	U	L										
23	R	A	A	P	U	R	I	A	K	S	I										
25	A	T	R	O	F	E	E	R	U	M	A										
29	N	I	N	N	A	S	T	O	I	V	O										
33	D	I	E	N	A	K	L	O	U	I	I										
37	K	R	E	E	T	A	E	M	S	I	L										
40	A	I	L	S	E	L	J	A	U	I	M										
44	R	A	I	O	R	A	A	K	L	I	D										
49	A	A	D	S	O	N	D	A	G	O											

Eelmises "Meremees" ilmunud ristsõnade vastused

Paremale: 1. Varpankur. 10. Up. 12. Irbe. 13. B.o. 14. Juula. 15. Rallisõitja. 17. Urg. 19. Ott. 21. Gd. 22. Aul. 23. Raapuri. 24. Aksi. 25. Atrofeeruma. 29. Ninnas, Toivo. 33. Diena. 35. Klou. 36. Il. 37. Kreeta. 38. Em-sil. 40. Ail. 41. Seljauim. 44. Rai. 46. Oraaklid. 49. A. Adson. 50. Dago.

Alla: 1. Viru Rand. 2. Ararat. 3. Rbl. 4. Pe-lonponnesos. 5. Abitu. 6. Nos. 7. K. Jõgi. 8. Uu. 9. Rutaku. 10. Uljus. 11. Paalia. 16. Ida-Rooma. 18. Garneelid. 20. Treska. 26. Fa. 27. Etlejad. 28. MVIII. 30. Iiri. 31. IU. 32. Oil. 34. Atero-. 37. Kara. 39. Sulg. 42. Lan. 43. MD. 45. Aa. 47. Ka. 48. Io.

Õnnitleme!

Tanel Nurmetalo - 60

Eesti Mereagentuur «Meremees»

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Sidejaoskonda kuni 15. kuupäevani antud aastatelli-must hakatakse täitma järgmise kuu algusest. Lehte saab osta Tallinnas "Sõnumilehe" kioskitest Aja-kirjandusmajas, postipoest Postimajas ja Meremuuseumi kassast (kolmapäevast pühapäevani kella 10 - 18), samuti võib "Meremeest" osta postkontoritest ning AS-i Lehemees kioskitest Tabasalus, Laagris, Saue, Kel-las ja Paldiskis. Kes soovib puuduäänud üksiknumbreid, jätku oma aad-ress toimetuse automaatvastajasse, ja leht saadetakse talle lunamaksuga koju.

Välismaale

Nelle, kes soovivad «Meremeest» tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaa-desse 300 krooni, mujale 350 krooni.

Pöörduda aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus



*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi bassein

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

10. veebruaril seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kesklinna sadamas

"Parita" (Malta) - laadib metsa
"Epic" (Küpros) - laadib väetist
"Ladoga 103" (Vene) - laadib väetist
"Kaptan Konga" (Eesti) - laadib ja lossib konteinereid
"Kalana" (Eesti) - laadib ja lossib konteinereid

Muuga sadamas

"Tira" (Soome) - laadib naftaprodukte
"Andriana F." (Antigua) - laadib metsa
"Fast Filip" (Poola) - laadib metsa
"Maraton Brease" (Panama) - lossib puuvilja

Kes meil käivad

"Odessa" (Vene) - laadib päevalilleseemneid
"Viirelaid" (Eesti) - lossib ja laadib konteinereid
"Inženeris Netsiporenko" (Läti) - lossib ja laadib tehnikat

Kopli sadamas

"Varmia" (Poola) - lossib liha
"Russalka 2" (Eesti) - laadib väetist
"Transnautic" (Eesti) - laadib puitu
"Falka" (Soome) - laadib naftaprodukte

Paldiski sadamas

"Pona F." (Soome) - laadib vanametalli
"ST 1338" (Vene) - laadib puitu

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



ESTMA



EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
10. veebruaril

"ELMAR KIVISTIK" - teel Port Gilesist Suez
"ALEKSANDER ABERG" - teel Panama kanalist Lyanylingangi
"PAUL KERES" - teel New Orleansist Jed-dah'sse
"KRISTJAN PALUSALU" - Ceyhanis
"GUSTAV SULE" - teel Nadorist Casablan-casse
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Nadoris
"HAAPSALU" - Veracruzis
"VILJANDI" - Peterburis
"RAKVERE" - teel Kõbenhavnist Helsinkis-se
"NARVA" - remondis Vene-Balti sadamas
"VALGA" - Peterburis
"SAKALA" - La Guairas

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" - teel Riiaist Paranaguasse
"KEHRA" - teel Lomest Abidjani
"KUIVASTU" - teel San Pedrost Lei-xoes'i
"KUUSALU" - Antwerpenis
"RAKKE" - teel Rouenist Dakari
"VALKLA" - Tartousis
"PIHTLA" - teel Leixoes'ist Nordenhami
"NAISSAAR" - Abidjanis
"VAINDLO" - Southamptonis
"KASSARI" - Salonicas
"MUHU" - teel Alžiirist Läänemerele
"ABRUKA" - teel La Pallicest Kantviki
"VILSANDI" - teel Bremenist Peterburi
"MUUGA" - teel Tallinnast Felixstowe'sse
"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockholmi

"KALANA" - Vanasadamas
"DIRHAMI" - teel Stockholmist Antwerpe-nisse
"KAPTEN KONGA" - Vanasadamas
"KAPTEN VOOLENS" - Drammenis
"MEHAANIK KRULL" - Paljassaare sada-mas
"VIIRELAID" - Muuga sadamas
"SUURLAID" - teel Helsinkist Kõbenhavni
"KABALA" - teel Bejalast Ambarlisse
"MOHNI" - St. Helligis
"SOODLA" - teel Feodosiasist Jeiskisse
"KLOOGA" - St. Wanderille'is
"TRANSESTONIA" - Århusis
"DONATA" - teel Riiaist Helsinkisse

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
märtsis

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees" Tatari 64
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Mobiltelefon:
8-25-238 088;
peller 40710
(operaatori telefon
6304050)

«Printall»
Tellimuse nr. 623

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR