MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast X aastakäik

Nr. 14 (191) Teisipäev, 21. juuli 1998 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Kunda merepäevast lk. 3
- Paldiski reisisadamast lk. 4
- Lootsita sõidust lk. 5
- Merel punkerdamisest lk. 6–7
- Ookeanitagusest õppelaevast lk. 8
- Raamatukoivahist lk. 9
- Laevadest ja reederitest lk. 10
- Ruhnus on kõike lk. 11

10. juulil rivistus Eesti Merevägi senist ülemat ära saatma ja uut vastu võtma.

Juhivahetus mereväes

10. juulil oli mereväebaasis Miinisadamas pidulik rivistus. Senine mereväe ülem mereväekapten **Roland Leit**, kes neli ja pool aastat tagasi alustas Eesti mereväe taasloomist, andis ameti üle senisele piirivalveameti mereosakonna ülemale kaptenleitnant **Jaan Kapile**. Rõhutamaks selle Eesti kaitseväe lahutamatu osa järjepidevust, asetasid nad lilled rahva ühisteadvuses endisaegset mereväge sümboliseeriva admiral Johan Pitka sealsamas baasi territooriumil asuva mälestuskivi juurde.

Kaitseväe juhataja kindralleitnant **Johannes Kert** kõneles mereväe taasloomisest, mille praktiline osa algas Nõukogude laevavrakkide ülestõstmisega sadamas ja "teoreetiline" psühholoogiliste barjääride ületamisega paljude inimeste teadvuses. Kindral **Ants Laaneots** luges ette kaitseväe juhataja käskkirja senise mereväe ülema errusaatmise ja tema autasustamise kohta tänukirja ning kaitseväe teenetemärgiga.

Johannes Kert avaldas lootust, et Roland Leit jääb ka edaspidi mereväge nõustama. Siis tutvustas ta nii rivisseisjaile kui ka muile kohalviibijaile Jaan Kappi kui eeskujulike organisaatorivõimetega meest, kes mereväge kindlasti edasi suudab viia. Rõhutas ta teeneid piirivalve mereosakonna arendamisel ja meenutas teda kui esimest Ikla piiripunkti ülemat, kel omal ajal ka OMONi rünnak vastu tuli võtta.

Seejärel kamandati rivisseisjad ülema vahetustseremooniaks valvel.

Kaitseminister **Andrus Öövel** kõneles valudest ja rõõmudest, kui mitte millestki luuakse midagi. Ning edasi: "Poisid, me oleme selle ajaloolise hetke tunnistajaks, kui taasloodud Eesti merevägi annab oma lipu ühelt komandörilt teisele komandörile. Hinnakem seda hetke. See, mis tänaseks on saanud ajalooks, on olnud suur, võimas ja vägev. See, mis ootab meid ees, saab olema veel suurem, veel võimsam, veel vägevam. Hoiame kokku! Hoiame nõnda kokku, et minna võiks läbi mere", lõpetas ta Paul-Eerik Rummo kuulsat luuletust kasutades.

Seejärel rääkis lahkuv mereväe ülem asjast, st. mereväest. Ametisse asunud mereväe ülem aga kinkis aluselt lahkuvale kaptenile reivavendluse märgina ning mereväe tänu ja tuunustusena tehtu eest Virumaa

Järg lk. 2

Kaitseminister Andrus Öövel tänas Roland Leiti (keskel). Raadio jaoks talletas Hubert Veldermann.

Johannes Kert soovis Jaan Kapile tarka visadust.

Vabariigi Valitsus
Istungi protokoll (väljavõte)

Tallinn, Toompea 15. juuli 1998 Päevakorrapunkt nr. 5

Kalapüügilaevaga "Vegas" toimunud avarii juurdluse osas täiendavalt ilmnenud asjaoludest

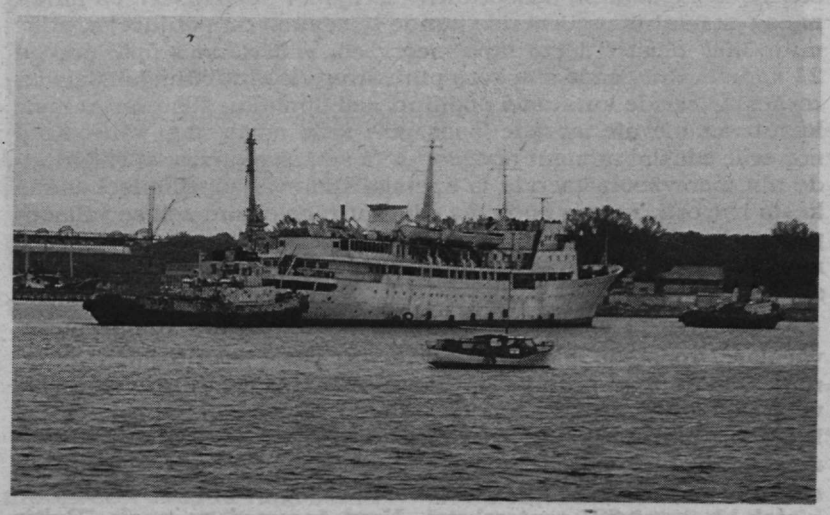
1. Võtta informatsioon kalapüügilaevaga "Vegas" toimunud avarii juurdluse osas täiendavalt ilmnenud asjaoludest teadmiseks.

2. Teha minister Peep A r u l e ülesandeks moodustada erapooletu komisjon kalapüügilaevaga "Vegas" toimunud avarii juurdluse korraldamiseks Vabariigi Valitsuse 3. veebruari 1998. a. korraldusega nr. 57–k moodustatud komisjoni liikme Hillar Jürgensi poolt väljatoodud täiendavate asjaolude läbivaatamiseks. Esitada valitsuse istungile korralduse eelnõu komisjoni moodustamise kohta.

Mart Siimann
Peaminister

Tarmo Mänd
Riigikantselei peadirektor
riigisekretäri ülesannetes

Kodutu "Tallinn"



29. juunil viidi Eesti Noorte Mereklubi õppelaev "Tallinn" Miinisadamasse, kuhu saadi seisuluba 1. septembrini.

!980. aastast Paljassaares Lahesuus seisnud alusel tuli lahkuda seni lahendamata maaküsimuste tõttu. AS Lahesuu Sadam on maa erastanud, linnavõimud ei ole aga siiani toimunu suhtes selget seisukohta võtnud.

Uue alatise kaikoha otsingud pole tulemusi andnud.

Küllike Rooväli

Meremuuseumile uus direktor leitud

Kultuuriministeeriumi muuseumide nõunik Ülle Reimets ütles, et konkurss Meremuuseumi direktori kohale oli päris tõeline konkurss. Kokku kandideeris koguni 7 inimest, kaks neist võrdselt head ja kolmaski võis kõne alla tulla. Lõpuks otsustati üksmeelselt samas muuseumis kaua aega töötanud osakonnajuhataja ja projektijuhi **Urmas Dreseni** kasuks. Minister on käskkirjale alla kirjutanud, ja uus direktor asub tööle 1. septembrist, mil muuseumi senine juht **Ants Pärna** pensionile jääb.

Mari Vamba

Juhivahetus mereväes

Algus lk. 1

seppade taotud sümboolse relva.

Kohe korraldati ka Johannes Kerdi, Andrus ÖÖveli, Roland Leidi ja Jaan Kapi pressikonverents, kus jäi kõlama, et mereväe tähtsus NATOga ühinemise protsessis võib olla suuremgi kui mõnel maaväe üksusel.

"Meremehe" küsimusele selle kohta, missugust pensioni Roland Leit ehk siis erruläinud Eesti kaitseväe ohvitser saama hakkab, vastas Andrus Öövel järgmist: Riigikogus esimese lugemise läbinud kaitseväeteenistusseaduse eelnõu järgi hakkab Eesti kaitseväe ohvitser saama pensioni kuni 70% palgast, mida errumineku eel sai. Ainult et see seadus jõustub 12,5 aasta möödudes Eesti kaitseväe loomise alghetkest, st. 2005. aastal ning siis hakkab lugema ka ohvitseride teenistusaeg teiste riikide armeedes. Seni saadakse pensioni võrdsetel alustel kõigi teistega.

Hiljem, kaitseväe ja mereväe auks toosti öeldes sõnas Roland Leit: "Need 4,5 aastat olid ühed ilusamad mu elus. Üles kasvanud Eesti Vabariigi kaitseväelase perekonnas, läksin 1944. aastal noorukesena vabatahtlikult Saksa lennuväe abiteenistusse, et püüda midagi ära teha Eesti vabaduse heaks. Sellele järgnes fiasko, elu tunnelis ilma valguseta eestpoolt. Olen õnnelik inimene, et suutsin ära oodata laulva revolutsiooni, veelgi enam – et mulle anti võimalus praktiliselt Eesti Vabariigi jaoks midagi ära teha."

Roland Leit kiitis paljusid oma kaastöötajaid ja andis neile tänukirju. Temale omakorda peeti südamlikke kõnesid ja toodi asjakohaseid mälestusesemeid. Kohal oli paljude riigiasutuste ja teiste väeliikide esindajaid ning sõjaväeatašeesid. Nagu alati, oli ka selle mereväesündmuse aktiivne osaline Eesti Mereväelaste Kogu, kes tunnustas Roland Leiti selle eest, et on viinud Eesti mereriigina maailmakaardile.

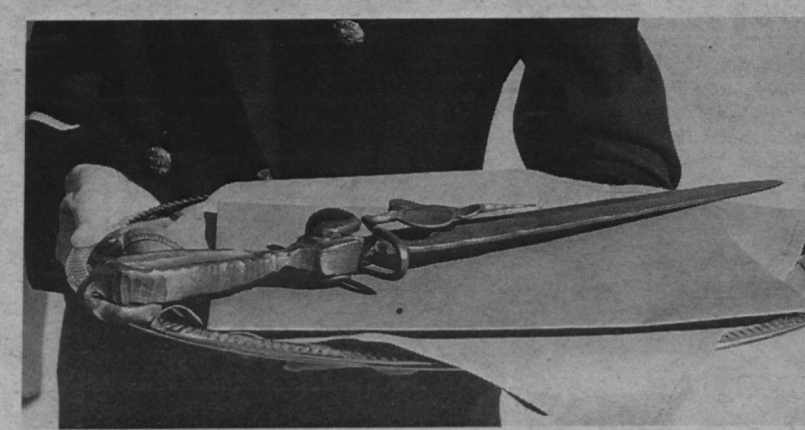
Mari Vamba
Madli Vitismann

Kaptenleitnant Jaan Kapp ja mereväekapten Roland Leit.

Paraadmarss juhivahetuse tähistamiseks.

Eesti Mereväelaste Kogu auvalves Johan Pitka mälestuskivi juures.

Pressikonverentsil (vasakult) Andrus Öövel, Johannes Kert, Roland Leit ja Jaan Kapp.



Külmrelv tänutäheks Eesti Mereväelt.

Baltic Challenge '98

16.–25. juulini peetakse Leedus Klaipeda piirkonnas rahvusvaheline rahutagamisõppus "Baltic Challenge '98". Rõhuasetus on osavõtvate riikide koostöövõimelisuse arendamisel rahutagamisoperatsioonide juhtimisel.

Esindatud on Leedu, Eesti, Soome, Ungari, Norra, Rootsi, Läti, Taani, Saksamaa, Poola ja USA. Viimatinimetatust osaleb oppusel üle 3000 inimese. Uldse on osavõtjaid ligi 5000. 1996. aasta õppustel Lätis osales 600 inimest, möödunud aastal Eestis peaaegu 3000.

Eestit esindab suuõppustel 200 inimesest koosnev koondüksus major Indrek Sireli juhtimisel.

Kaasa teeb ka kokku 16 laeva. Eestit esindavad mereväelaev "Kalev" ja piirivalvelaev "Valvas". Koordinaatorohvitser on vanemleitnant Igor Schvede.

Õppustel osaleb USA Mereväe hospidallaev, mille meeskonnas on 900 inimest. Sel laeval saavad väljaõpet ka Eesti Kaitseväe meedikud.

Kaitsejõudude Peastaabi pressiteatest

ROLAND LEIT:

Lugupeetud härra kaitseminister, härra kindralleitnant, härra kindralmajor, härrad ohvitserid, mereväelased, lugupeetud külalised.

Saabunud on aeg, mil pean hüvasti jätma Eesti Mereväega. Neli aastat ja viis kuud on kiiresti möödunud ajast, mil kaitsevägi kutsus mind teenistusse, osalema Eesti Mereväe taasloomisel. Hinnangu selle aja jooksul saavutatu kohta annavad meie ülemused, kuid mõnel punktil lubage mul siiski peatuda.

Esiteks. Merevägi on loodud ja kinnitatud mitte üksnes juriidiliselt, valitsuse määruse ja riigikogu dokumendiga, vaid seda on ka teadvustanud ja tunnustanud Eesti üldsus. Seda pole vähe, kui arvesse võtta neid kõhklusi ja lahkarvamusi, mida mitmesugustes ringkondades ja tasanditel võis mereväe loomise asjus kuulda nii enne 1994. aasta veebruari kui pärast seda.

Vajaduse mereväe järele dikteerib meie rannajoone pikkus, üle mere Eesti vastu toimunud rünnakud ning vajadus omada lääneriikidega ühesugust kaitsejõudude struktuuri. Siiski ei ole merevägi veel Eesti kaitsejõudude arendamises prioriteetne. Meie ettepanekud tõhustada mereväe arengut riiklike laevastike ühendamisega ja mereväele rahuaegsete ülesannete andmisega pole leidnud toetust. Kuid me oleme olemas, ja ma olen veendunud, et jääme Eesti kaitseväe väeliigina püsima.

Teiseks. Mereväe põhivara, tema ajalooline baas on mereväe valduses, ja ma loodan, et nii jääb ka tulevikus. Kui me 1. septembril 1994, pärast vene vägede lahkumist, heiskasime siin Eesti Mereväe lipu, siis andsime piduliku tõotuse, et ei langeta seda vabatahtlikult, nagu juhtus 28. augustil 1940. aastal. Aga ikka on ka veel praegu neid, kes tahaksid siin näha küll jahisadamat, küll reisilaevade sadamat, küll kaisid Eesti metsa väljaveoks. Loodan, et mereväe uus juhtkond jätkab senist liini ja Miinisadam jääb kohaks, kus Eesti riik valmistab ette ja arendab oma merepiiride kaitset. Kui arvestada seisukorda, millises me Miinisadama venelastelt üle võtsime ja neid vahendeid, mis meile on mereväebaasi arendamiseks ja remondiks eraldatud, siis võib meie uhkus tehtu üle olla õigustatud.

Kolmandaks. Vaatamata kasinatele võimalustele, oleme täitnud üht tähtsat mereväe ülesannet – välispoliitilist ülesannet, esindades oma riiki ja tema kaitsejõudusid, näidates Eesti Mereväe lippu merel ja välismail. Oleme nende aastate jooksul osa võtnud 18 rahvusvahelisest mereväeõppusest, seisnud koos paljude teiste NATO/PfP riikide mereväelaevadega võrdväärse osalejana ühes rivis. Oleme külastanud kaheksa välisriigi kaheksatteistkümmet sadamat. Kahjuks pole see tegevus mitte alati leidnud väärilist hindamist nende poolt, kellest sõltub mereväe areng. Näiteks ei pea Eesti välisesindajad vajalikuks külastada oma riigi mereväe laevu, kui need seisavad nende asukohamaade sadamais – käitumine, mis teistes riikides on täiesti mõeldamatu.

Neljandaks. Alustanud 1994. aasta veebruaris nullist, on tänaseks mereväe koosseisus 340 meest (kui arvestada ka neid 72 meest, kelle mõned päevad tagasi reservi suunasime). Üldse on nende aastate jooksul mereväe reservi arvatud 466 meest. Kahju, et enamikule neist pole saanud anda väljaõpet laevadel – neid on meil töökorras vähe –, vaid rannakaitse kompaniis. Kuid see jalaväeline väljaõpe koos mõningate merejalaväe komponentidega pole mu meelest halvem kui teistes kaitseväe allüksustes. Need mehed aga, kes pärast kolmekuulist noorsõduri väljaõpet jätkasid teenistust laevadel ja võtsid osa mitmesugustest õppustest, on vajaduse korral kindlasti arvestatavad teenistuseks mereväe laevadel.

Merevägi on meie riigile vajalik mitte üksnes riigikaitselisest seisukohast, vaid ka meie noortele meretöö tutvustamiseks. Okupatsiooniaastate jooksul merest võõrdunud Eesti noori tuleb panna huvituma meretööst, ja merevägi võib seda edukalt teha aega teenivate noormeeste seas.

Viiendaks tahaks peatuda meie järelkasvul. Alates mereväe taasloomise esimestest päevadest on üheks suuremaks probleemiks mereväelist väljaõpet omavate ohvitseride ja allohvitseride puudumine. Nende saamiseks oli ja on enamjaolt ka praegu ainuke võimalus kasutada lääneriikide pakutavaid koolitusvõimalusi. Tänu sellele oleme saanud 8 noort ohvitseri ja 24 allohvitseri. Ja ainult meie oskamatus motiveerida nende teenistust on põhjuseks, miks mitte kõik neist ei teeni täna mereväes. Välisriikides õpib praegu 21 kadetti. Kui lisada siia koos piirivalvega loodud lühiajalistel mereväeohvitseride kursustel õppinud neli lipnikku, siis praegu meie käsutuses olevate laevade jaoks pole seda mitte väga vähe. Kuid mereväe edasist arengut arvestades ja silmas pidades, et välisriikide abi mereväeohvitseride ja spetsialistide väljaõpetamisel ei saa kesta igavesti, peame pöörama pingsat tähelepanu sellise väljaõppe tagamisele Eestis. See annab aga vajalikke tagajärgi vaid koos mereväeohvitseride ja –allohvitseride teenistusmotivatsiooni edasise tõusuga.

Kuuendaks ja viimaseks tahaksin peatuda Balti riikide mereväealasel koostööl, mida oleme algusest peale prioriteetseks pidanud. Siin on meil peamiseks tulemuseks BALTRONi projekti elluviimine. Pidulik avamine on 28. augustil siinsamas Miinisadamas. Projekti toetavate riikide töögrupi plaan on põhiliselt täidetud. Esimesed rahvusvahelised õppused "Open Spirit '98", mis peavad kinnitama BALTRONi loomist ja töövõimelisust, toimuvad Tallinna lähistel 11. kuni 22. septembrini. Need õppused on peale "Baltic Challenge '97" suurimad rahvusvahelised õppused, mis Eestis on toimunud. Osa võtab 14 mereväe laeva 10 riigist.

Mereväe ja tema allüksuste töös on nii objektiivsetel kui ka subjektiivsetel põhjustel kahjuks veel palju puudusi. Tahaksin uuele mereväe ülemale kaptenleitnant Jaan Kapile soovida edu ja jõudu nende puuduste kõrvaldamisel ning mereväe edasise arengu kindlustamisel.

Tahan ka avaldada oma siirast tänu kõigile kaitseväe ohvitseridele, kes on arusaamisega suhtunud meie arenguraskustesse ja mereväge toetanud, samuti kõigile mereväe ohvitseridele ja allohvitseridele, kes on minuga raskusi jaganud ja andnud oma parima mereväe taasloomisel ja ülesehitamisel.

Tänan.

Suvi 1998

Laske laps laevale!

11. juulil oli Kundas merepäev. Kunda sadam on seda korraldanud mitu aastat, et linnarahvast mere äärde tuua ja sadama tähtsust teadvustada.

Linnas võis näha suuri kuulutusi päevakavaga. Lubati meresõitu, teatrit ja mitmesuguseid võistlusi ning õhtul diskot. Sadamasse viis sel päeval kaks korda tunnis eribussiliin.

Kunda sadamasse suunduval "trassil", nagu seda nimetas lahke teejuht, laiemal kui linna peatänav, sõitis vahetpidamata sadama poole sõiduautosid, tagaaknast paistmas laste peanuppe. Teeveeres suundusid sinnapoole teismelised jalamehed. Muide, rohi oli Kundas roheline, vaid "trassi" ääres laiguti hallim, metsa all aga suisa erkroheline.

Kaugelt võis näha lippudega ehitud sadamaväravat, pea hektarit autosid ning rahvamurdu kail jalutamas. Lavalt kommenteeris meeshääl toimuvat läbi valjuhääldi. Näinud ära merepääste demonstratsiooni, kui piirivalvelaeva meremehed tutvustasid päästeülikondi ja -varustust, seisis kaks suuremat rahvasumma merelepääsu oodates.

Piirivalvelaev PVL-100 ja Kunda sadamapukser "Kake" võtsid peale niipalju inimesi kui võimalik ja sõidutasid reidile vastuvõtupoini. "Kakel" (hääldada "kage" – soome päritolu) sõidutas inimesi küll mitte kapten, vaid soomlasest omanik, sel ajal kui eestlasest lipukaptenit võis leida hoopis "Kajaka" kõrtsist.

Et sadamavaade oli mere poolt huvitavam kui kaldalt, võis näha laevadelt maha astujate rahulolevaist ilmeist, aga peale kundalaste huvitas sõiduvõimalus ka ümbruskonnas suvitajaid. Kuigi lõuna paiku hoiatati, et kumbki laev teeb viimase sõidu, sabatati kail nii kannatlikult, et oli selge – enne need laevad ei pääse, kui viimasegi huvilise perekonna merele viivad. Õnneks oli sadamavalitsus enne ilmataadiga kokkuleppele jõudnud, kuigi kuulutuse nurgas seisis: "Ageda vihmasaju korral jäävad üritused ära!"

Pärast meresõiduhuvilisi kokku arvates ilmnes, et kui PVL-100 rehkendas sõitjate koguarvuks nelisada ja "Kakele" mahtus neid märksa rohkem, siis võis merel käinuid olla vähemalt tuhat.

Korraldajatepoolelt kahetses "Kunda Nordic Tsemendi" kommertsdirektor Väino Källo, et kavandatud ajaks ei jõudnud sadamasse klinkripraam. Ei saanud näidata selle sildumist ja lubada praami seestpooltki vaadata.

Kunda sadama tilluke söögikoht, "Kajaka" kõrts, oli rahvamurru vastuvõtuks hästi valmistunud. Lauad olid majast välja toodud, majasse müügilette ja müüjaid lisatud ning hoolitsetud, et vältertimiseks sobivat toitu kõigile jätkuks. Kõrtsiestsel oli ka jäätisekett ja automüüdik, nii et iga lapse võis oma jäätise või mahla saada, ilma et oleks pikemalt järjekorras pidanud seisma. Kõrtsist kostvale kõrtsimuusikale sekundeeris meeskoor võssast, sest ka õlleankruid ja kirjute siltidega pudeleid jätkus.

Pärastlõunaks kandus sadamapidu rannaliivale. Kõige menukam tundus olevat tuulelohede müüja, kes igale ostjale selgitas ja ette näitas, kuidas õrna asjaga ümber käia. Mõne aja pärast oli innuga lohesid lennutavaid lapsi ja täiskasvanuid kõikjal, ka rannavolle mängijate ümber ja tillukese laudpõrandaga teatripiletit ees. Diskotreiler selle taga oli varakult kohale meelitanud õhtuks hoolikalt valmistunud diskobeibed.

Maapinnale paigaldatud teatrilava ees oli paar rida allameetrimehi varakult paremad platsid hõivanud. Pärast etenduse algust andis sentimeeterhaaval lavaservani nihkunud esirida näitlejaile valjuhäälselt heatahtlikke soovitusi, mistõttu edaspidine mäng juhindus publiku näpunäidetest ja hoiatustest.

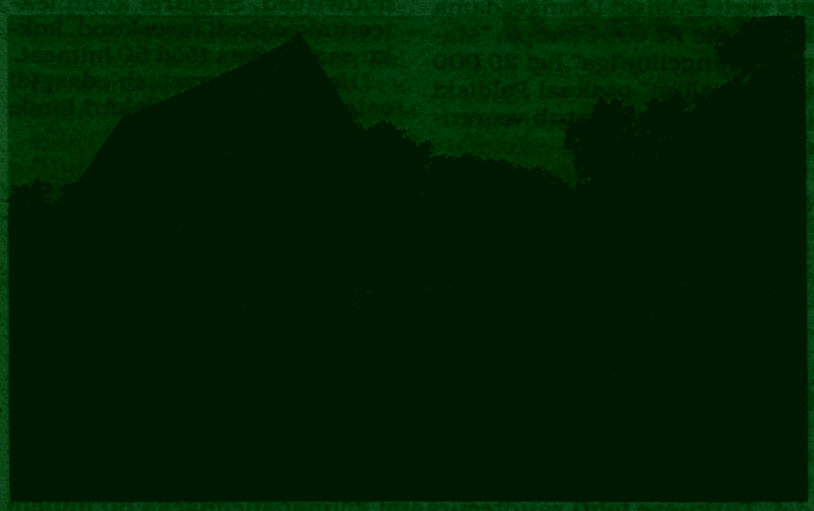
Kuni rahvapidu rannaliival tuure kogus, oli sadam tõiselt lagedaks jäänud, praam sadamasse jõudnud ja klinkrikallurid vurasid üksteise järel mööda rampi praamile ning tühjalt sadamaväravast välja, juhtide nimed esiklaasil. "Para-Uno", mis mahutab 6000 t klinkrit, olnuks merepäevalistele tõsine vaatamisväärsus – üle 300 autokoorma viib korraga ära, kraanaga tõstetakse veel kuhi peale.

Lainet tõstnud merel tiirutas mootorpaadi järel üksik veesuusataja, piirivalvurid aga kantseldasid teisi mootorpaate, et humalas peaga, nagu sel päeval karta võis, keegi lainetusega kaugele ei kipuks.

Madli Vitismann

Piirivalvelaevale kippus uudistajaid niipalju, kui laev vähegi mahutas.

Ei olnud mõeldav meresõidu ootavaid inimesi pika ninaga jätta.



Väike "Kajaka" kõrts tegi mis võis, ja järjekordi ei tekkinudki.

"Kake" kõrgelt ülatekilt oli ümbrus hästi näha.

Sel ajal, kui lapsed teatris näitlejaile head nõu andsid,...

...hakati sadamas juba hilgelennut "Para-Unot" lõõtsima.

Ex-"Livonia" võõrli on alles Eesti Teaduste Akadeemia embleem: alfat ja oomegat ümbritseb kiri *"Academia Scientiarum Estoniae"*

Reet Naberi foto

Laevaraha veel rehkendusel

Riigikontrolli akti "Livonia" müügi eest saadud raha saatuse kohta, mida lubati juuni lõpuks, ei saa veel tutvustada. (Vt. 19. mai "Meremees").

Riigikontrolli peakontrolör Olav Lõõsi sõnul anti akt keskkonnaministeeriumile üle 10. juulil. Sellele järgneb 10 tööpäeva, mille vältel on võimalik aktis esitatut vaidlustada ja ölendada, seejärel teeb peakontrolör vastuväiteid arvestades otsuse.

Niipalju on Olav Lõõsi teatel vaidlematagi selge, et rahapaigutusega saadi 8,7 miljonit vaheltkasu, millest 7,5 miljonit krooni on uue laevaga mitte seotud kulutused. 22. juunika oli keskkonnaministeeriumi eriarvele jäänud 9 697 776.21 krooni. "Tiptoni" ostuks ja tagavaraosadeks oli kulunud 6 436 372 krooni, millele lisandus ligi poolteist miljonit laevaga seotud kulutusi, niisiis oli Eesti Meretinstituut saanud "Livonia" eest 7 964 061 krooni eest remonti (täpsemini ümberehitust) ootava "Tiptoni". Teatavasti oli "Livonia" hind 33 miljonit krooni.

"Tiptoniga" pole seni midagi tehtud, sest selge pole seegi, mitu meetrit seda õieti pikemaks tahetakse venitada. Igatahes on ümberehitus kulukas ja selleks loodetakse raha juurde leida Taanist.

Olav Lõõsi arvates peaks õiguslik hinnang tehtule ning "Tiptoni" ostmise otstarbekus augusti algul otsusena avalikustuma, kuigi Riigikontrolli töötajatele *väga lahtist küsimust enam ei jäänud.*

Madli Vitismann

→

Paldiski reisisadam

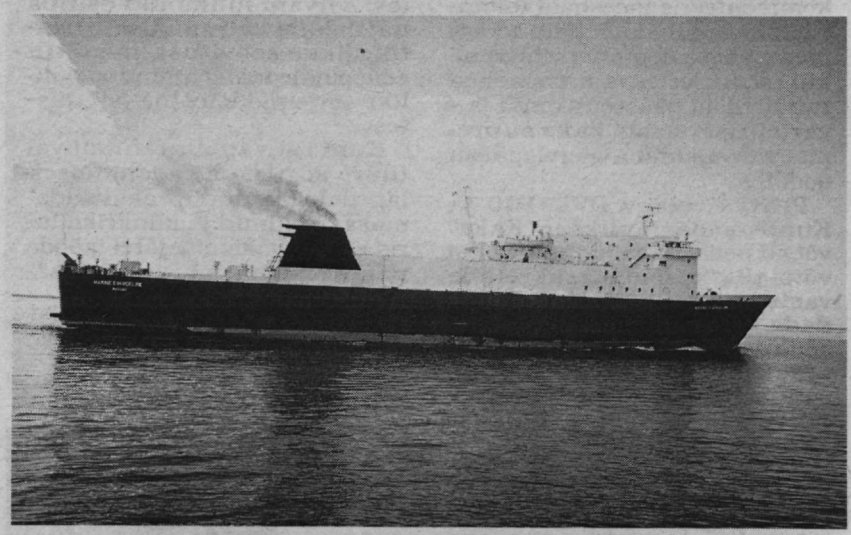
Oktoobris saab Paldiskist lähtuv laevaliin aastaseks. Igal hommikul kaks tundi, pühapäeviti aga terve päeva seisev "Marine Evangeline" on sadama ilmet muutnud. On sadamaterminaal autode piiri- ja tollikontrolliks, kail ei saa olla kaupa, et autod kai lõpus oleva rambini mahuksid sõitma ning et peatus on lühike, peab teenindus käima kui kellavärk.

Reisivad autojuhid saavad sõidupäeva jooksul kolm korda süüa, võivad *tax-free*-poes end varustada ("Hansatee" firmakaupu sealt ei leia), salongis videot vaadata või kahemehekajutis puhata. Õhtul Kapellskäris laevale tulnuile on baar peale õhtusööki vähemalt kesköö ni lahti. Reisijate hulgas tehtud küsitlus näitas, et kõige paremini ollakse rahul laevakokkadega, kõige suuremat puudust tuntakse aga saunast.

50 reisijakohal sõidab vahel 7–8, vahel 30 inimest, on tekkinud püsikliendid. Õhtune väljumine Kapellskärist paistab aga rohkem sobivat kui hommikune Paldiskist, sest siitpoolt on alati 3–4 autot vähem. "Hansaliini" liiklusdirektor **Yrjö Saarinen** lisab selgituseks, et Eesti veoautofirmad on Rootsi vedajate turgu üle võtmas, sestap on reisijate hulgas eestlasi rohkem, kuigi sõidab ka rootslasi. Eriti paistab Paldiskist lähtuv laevaliin meeldivat Rapla kandi autofirmadele.

Kapellskäris ootab Yrjö Saarise sõnul sõitjaid moodne sadam 4 *ro-ro*-kaiga ning soliidse reisiterminaaliga. Ühtki kraanat seevastu pole ja Kapellskäri suunduv maantee lõpebki sadamakail – maitsi pole kuhugi edasi minna.

25-liikmelises laevaperes töötab Bahama lipu all kummaski vahetuses 5 eestlast. Kapten Colin Hills on inglane, peamiselt on nn. sõidumeeskonnas poolakad, eestlased aga teenindavad reisijaid. Algul oli pidev omavaheline inglise keeles suhtlemine harjumatu – poolakad ei tahtvat vene keeles suhelda. Reisilaevaga võrreldes on "Marine Evangeline'il" mõnevõrra vabam õhkkond, kuigi päevad venivad pikaks – laev on ju kogu aeg teel,



Kiiresti ja sujuvalt sadamast välja manööverdav "Marine Evangeline" saab varsti "Kapellaks".

Tolliterminaal on ilus, aga paarisväravaist hoolimata ühesuunaline.

Lõunasadam nihkub paremale — vaguniajastu hakkab lõppema, tulevad sadamahooned.

reisijad ööpäev läbi peal. Vahetuse jooksul enamasti maale ei jõua – sadamas ollakse ju vaid kaks tundi.

Olmeolud laevas on head ja suhtumine eestlastesse normaalne. Lühikesel puhkehetkel vaadati sealgi jalgpalli, aga rõõmusõnumi tõi teade, et puhkepäeva eel asub teele vaid üks haagis. Siinpoolset laevaperet ootas puhkepäev – süüa ju too ei küsi.

Autojuhte sundivat "Marine Evangeline'i" eelistama ka "Estline'i" järjekorrad. Võimalik aga, et "Estline'i" sunnib neid eelistama Paldiski sadamas kohatud töökorraldus: mitmerealisest tolliterminaalist hoolimata ei suudeta seal laevale- ja maalesõitu üheaegselt korraldada. Laevalt maha sõitnud autod peavad ootama, kuni laevaletulijad on vormistatud, seejärel jõuab nende järg kätte. Kiire kohalejõudmise eelis sulab niiviisi vähemaks.

Laevaliin oli juunis nulli jõudnud, aga juuli on Rootsis puhkuskuu. Seni oli Paldiski Lõunasadama sadamakapteni **Ülo Kikase** sõnul märgata autode arvu tõhusat suurenemist. Mais on veetud 678 autot ja 674 reisijat, juunis 733 sõidukit ja 819 reisijat.

Lõunasadamas hõivatakse tasapisi Vene sõjaväe mahajäetud ehitisi: sadamajärelevalve oli vagunist vastremonditud majja kolinud, akna taga esialgu merevaate asemel veel vagunivaade. Aga sadamas pakuvad teenusi juba mitmesugused firmad, töömeestel kirjad seljal ja, muide, Lõunasadama kaimadrusel oli otsi ära andes päästevest seljas.

"Marine Evangeline'i" teenindamine pole mõistagi Lõunasadama peategevus: Bahama lipu kõrvale mahtusid samal päeval veel nii Eesti, Soome kui ka Vene lipuga kaubalaevad. Juunis veeti Paldiski Lõunasadama kaudu üle 72 000 t kaupa, "Marine Evangeline'iga" ligi 20 000 t. "Hansaliini" osakaal Paldiski Lõunasadamas ulatub veerandist kolmandikuni.

Madli Vitismann

"Hansatee" ostab järjekordse laeva

Pressiteade

"Hansatee" peadirektor Enn Pant ostis täna Stockholmis kaubalaeva "Marine Evangeline".

"Marine Evangeline", millega "Hansatee Grupi" tütarfirma "Hansaliin" möödunud aasta oktoobrist opereerib liinil Paldiski–Kapellskär, on koos meeskonnaga kuni selle aasta 11. augustini prahitud Kanada firmalt "Marine Atlantic". Et uus kaubaliin on end igati õigustanud ja toob "Hansateele" stabiilset tulu, otsustas "Hansatee" laeva Kanada firmalt ära osta.

"Uus kaubaveoliin nagu uued liinid tavaliselt, sõideti sisse kahjumiga. Nüüd on selge, et liin toodab edaspidi stabiilset tulu," kommenteeris järjekordset laevaostu "Hansatee" peadirektor **Enn Pant**.

"Marine Evangeline", mis hakkab "Hansatee" omanduses sõites kandma nime **"Kapella"**, maksab ligikaudu 50 miljonit Eesti krooni. 1976. aastal ehitatud *ro-ro*-tüüpi kaubalaev on 109 m pikk ja 17,5 m lai. Laevale mahub 39 kuni 18 m pikkust veokit ehk 700 liinmeetrit kaubaautosid ning laeval on autojuhtidele 50 reisijakohta.

Sõit Eestist Rootsi kaubalaeval "Kapella" kestab üheksa tundi. Äsja ostetud laev sobib liinile oma kiiruse ja väga heade manööverdamisomaduste tõttu.

"Sobivaid laevu sellele liinile on maailmameredelt vähe leida. Kaubalaeva kiirus ehk väike ajakulu reisijate jaoks räägib just selle laeva ostmise kasuks," kommenteeris Enn Pant.

Kuni 11. augustini, milleni kehtib "Hansatee" ja "Marine Atlanticu" vahel sõlmitud meeskonnaga prahtimisleping, töötab laevas senine meeskond – inglasest kapten ja poolakatest madrused. Seejärel komplekteeritakse Eesti meeskond, kokku saab laevas tööd 50 inimest.

"Hansatee" kavatseb edaspidi osta Paldiski–Kapellskäri liinile ka teise kaubalaeva.

15. juuli

AS Hansatee Grupp

Paldiski Põhjasadamas

on dispetšeri sõnul elu käima hakanud. Kuigi sadama täitis pea terveni üksainus puitu laadiv "Volgo-Balt 192", mahtus selle taha merepoolsele küljele nii parasjagu merele kiirustav piirivalvelaev kui ka kai äärde seisma OÜ Magnetto pukser "Sulev" ja selle rooste-pruun vrakina mõjuv praam. Ruumi jätkus veel kalalaevale ja tormivarju tulnud Peterburi jahilegi. Tormi jälgi oli ka sadamavees: lainetus oli kainurka hulga mererohtu toonud.

Kail on tulevase keemiaterminaali esimene tsistern ja võimas kraana: puidulaeva laadimiseks kulub Põhjasadamas 24–30 tundi. Nädalas võetakse vastu 2–3 laeva ning on tekkinud kliendid, kes selles sadamas tahavad töötada. Põrandaharjaga kailt puiduprahti kokku pühkiva sadamatöölise nägemine lubab oletada, et selles sadamas on nüüd kord majas.

Madli Vitismann

Puitu laadiva "Volgo-Balti" taha oli tormivarju tulnud jaht, mis ilma paranedes teele asutas.

Soome Saksa–suund

22 aastat peeti Hanko sadama kaudu rongipraamide ühendust Saksamaaga. Nüüd, kui ühinesid kaks suurt ettevõtet: "Railship" ja "Finnlines" (Soome liiniliikluse dominant), otsustati viia rongiühendus üle Turkusse. Hoolimata sellest, et Hankos on tehtud suuri investeeringuid keskkonnakaitse parandamiseks rongipraamide kaidel. Turkusse tehti raudteepraami käimapanemiseks 80 miljoni marga ulatuses investeeringuid, sealhulgas 20 miljonit pani mängu "Finnlines", et kaid ja hallid ümber kohandada sobivaks nii autode kui ka raudteeveeremi tarbeks. Praamiühendus Lübeckiga on plaanitud kuus korda nädalas.

Hanko loodab säilitada oma juhtpositsiooni autode ekspordisadamana. Optimistlikke prognoose tehakse seoses sellega, et üha rohkem uusi autosid viiakse Hankost maitsi edasi Venemaale.

Teine lootus on metsaveofirmal "Transfennica", mis on käima pannud uusi aluseid.

"Finnlines" loodab aga eriti Soome Riigiraudtee ja Saksa Raudtee kaubaveoosakonna vahel sõlmitud koostöölepingule, mis peaks soodustama rongiliikluse osatähtsuse kasvu eriti Saksamaa ja Venemaa vahelises liikluses.

Liiklus Saksamaa ja Soome vahel on viimastel aastatel kasvanud ning kaalumisel on veel liini avamine Mukrani (nüüd kasutatakse ka nime Uus-Sassnitz). Suveks käiku lasta plaanitud kombineeritud *ro-ro*-tüüpi reisi-kaubalaeva käimapanek Helsinki ja Travemünde vahel ei saanud teoks vaid seetõttu, et Portugalist tellitud laevad "Finneagle" ja "Finnclipper" ei saa valmis enne kui hilissügisel.

Reet Naber

Miks ringi minna, kui otse saab

Ohutu meresõidu tagamiseks toimub sadamate lähistel ja akvatooriumis ... laevade lootsimine.

("Meresõiduohutuse seadus" § 41. Lootsimise eesmärk)

* * *

Sadamasse sisenemisel ja sealt väljumisel on lootsimine kohustuslik kõikidele laevadele, välja arvatud Eesti lipu all sõitvatele (kogumahutavusega 300 GT ja vähem) sadama tehnilise ja süvenduslaevastiku laevadele.

(AS Tallinna Sadam "Sadama eeskiri" III. "Meresõidu ohutuseeskiri")

* * *

Laevade lootsimise mõte Eesti vetes tundub olevat mitte meresõiduohutus–, vaid pangandusvallast. See tähendab, et lootsi ülesanne on vaid maksukviitungile allkiri saada. Kui aga laevafirma on nõus kviitungi ise kohale tooma, siis pole ka lootsi käskjalaks tarvis.

Loomulikult ei ole pikka aega iga päev või isegi mitu korda päevas samasse sadamasse sõitval kaptenil täna ühtt, homme teist ajutist nõuandjat vaja. Teede– ja sideministri määruse "Lootsimise kord ..." p. 11 kohaselt peab laevafirma maksma nii saadud kui saamata nõu eest niikuinii. Seetõttu on liinilaeval lihtsam lootsi mitte võtta, pole vaja isegi lootsi äraandmiseks või pealevõtmiseks kiirust kaotada. Lootsikaatri kütust hoiab kokku ka lootsi peremees.

Paraku on seadustegijad arvanud, et lootsimine näiteks Tallinna lahe sadamais on kohustuslik. Vabastada võib sellest vaid lootsieksami teinud (seni vaid Eesti) liinilaevade kapteneid, teised otsivad muid võimalusi lootsi pealevõtmist ja äraandmist vältida, näiteks sõidutavad teda kogu tee kaasas. Eestis kaptenile antav lootsimisest vabastamise tunnistus on seotud mitte konkreetse laevaga, vaid konkreetse sadamaga, millesse võib lootsita sõita. Mujal võib see olla seotud ka laevaga – kaptenil peaks siis olema n arv sissesõite sel laeval.

Sel taustal oli siiski iseäralik, et alles tehasest tulnud laev sõitis kolme päeva pärast reisijatega avareisile ilma lootsita. Vähe sellest, isegi eelmisel õhtul tehtud proovisildumiseks Vanasadamas ei võetud laevale lootsi. Kuigi kapten sõitis sadamasse sisse esimest korda. Ega olnud tal ka lootsimisest vabastamise tunnistust, sest ... laev on Norra lipu all.

Lootsita sõitmiseks on tunnistused küll kõigil kolmel vanemtüürimehel, aga seadusesõna seda võimalust ette ei näe.

Lootsi äraandmine kiirlaevalt on aeganõudev, tülikas ja isegi ohtlik. Aga võimalik.

Ning vähemalt avareisil hoidis "Nordic Jeti" masinaheebleid kapten.

* * *

"Tallinna Sadama" sadamakapteni **Eduard Hundi** teatel hõlmab riigilootsimine teekonda nii lootsijaamast sadamaväravani kui ka sadamaväravast kaini. Ning riigilootsimisest vabastab riigiamet, ka etapist sadamaväravast kaini. Sadama lootsid tegelevad ainult laevade ümberpaigutamisega seespool sadamaväravat.

Muuga Sadama sadamakapten **Rein Raudsalu** on ise olnud lootsimisvabastust andva komisjoni liige. Lootsimisest vabastatakse liinilaeva kapten laevaomaniku palvel ning see ei olene laevast, mille kapteni ametikohal loaomanik parasjagu töötab.

Veeteede ameti meresõiduohutuse talituse juhataja asetäitja **Taidus Linikoja**, kes on ka lootsieksami komisjoni esimees, konkreetsest kolmest lootsimisest vabastamise loast ei tea, sest sellega tegelnud töötaja on puhkusel.

Puhkusel viibiv **Kaarli Noor**, kes oli eelmise aasta lõpuni Tallinna piirkonna sadamakapten, ei mäletanud kolme konkreetset juhtumit, kuid selgitas lootsimisest vabastamise korda. Luba pole seotud konkreetse laevaga, kuid eristatakse laevatüüpe: reisilaevu, kiirlaevu ja *ro–ro*–tüüpi kaubalaevu. Lootsita sõidu luba kehtib konkreetses sadamas, kuid on võimalik, et mõni kapten on loa saanud nii Patarei– kui ka Vanasadamasse sõiduks. Eksamikomisjoni kuulusid peale tema sadama esindaja, arvatavasti sadamaloots, ja Laevaliikluse Juhtimiskeskuse esindaja, kes praegu on pensionil. Iga luba on välja antud aastaks ja pikendamiseks komisjoni enam vaja ei ole. Järelikult on 30. detsembrini 1998 välja antud load pikendatud mullu 31. detsembril, Kaarli Noore viimasel tööpäeval sadamakaptenina. Äsjailmunud lootsimiskorra määrusega puhkuselviibija veel tutvuda polnud jõudnud, kuid oli kindel, et uued load annab komisjon välja uue korra kohaselt.

Määruse "Lootsimise kord ..." igas punktis on sõna *kohustuslik* või vähemalt *peab*, kuid mitte üheski punktis vihjet, kes kontrollib, kui ei tee, nagu peab. Nii ongi võimalik, et üks välisriigi laev sõidab päevast päeva kõigi silme all kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsita, kuigi kapten ei ole lootsieksamit andnud. Kuigi ei tohi, on see otstarbekas ja reederile kasulik. Jääb üle soovitada teistelgi samuti toimida. Lootsimisraha tuleks riigieelarvesse sellegipoolest.

Helsinkis ei nõuta lootsimisvabastuse saanud kapteniga laevalt enam lootsitasu. Seepärast arvatakse Eesti kiirlaevafirmas, et Eestis on lootsimine pigem riigieelarve täitmiseks. Kuigi seal Eesti lootsi nähtudki pole, tuleb 50 lootsimiskorra eest aastas ikkagi maksta. See teeb ühe laeva pealt mitukümmend tuhat krooni, kuigi Eesti lipu all sõitva laeva kogumahutavus on täpselt 300.

Võib–olla oleks õigem otstarbekas ja reederile kasulik käitumisviis ette näha sundlootsimise korda sätestades ja eeskirjad lähiriikide eeskujul ümber teha – Eesti kapteneil ju on võimalus naaberriikide sadamais lootsieksam anda ja reederile lootsitasu kokku hoida. Kui aga sundlootsimise mõte on tagada meresõiduohutus, ei tohiks ühele (välis)firmale seejuures mööndusi teha.

Lootsimise kord ja laevaliikluse piirkonnad, kus lootsimine on kohustuslik

Teede– ja sideministri 2. juuni 1998. a. määrus nr. 26

* * *

10. Kohustusliku lootsimise piirkonnas on lootsimisest vabastatud:

2) **Eesti riigilippu** kandvad laevad kogumahutavusega alla 300;

3) laev, mille **kapten** on sooritanud sadamasse lootsita sõidu eksami Veeteede Ametis;

* * *

19. Laeva kaptenile, kes saabub sadamasse **esmakordselt**, peab loots andma selgitusi sadamaeeskirja nõuete kohta mahus, mis puudutavad eelseisvat lootsimist ja sildumist.

Ametnikukommentaar

Kuidas tohib "Nordic Jet" lootsita sõita, ***Eesti Veeteede Ameti peadirektor KALLE PEDAK?***

"Nordic Jet" ei sõida lootsita, seal on kaks Eesti lootsitunnistusega meest peal ning firma maksab lootsitasu nagu teisedki.

"Lootsimise kord..." ilmus alles praegu, tunnistused on neile välja antud varem. On arvestatud, et kaks lootsi on pardal ning et katamaraanidel on lootsi äraandmine raskendatud. Näiteks "Condor" vedas lootsi kaasa.

Välislaevade kaptenite jaoks eksamikorra väljatöötamine on käsil, et nad saaksid lootsieksami anda nagu Eesti kaptenid Soomes ja Rootsis. Peatselt valmiv kord näeb muuhulgas ette ka eesti keele oskuse sel määral, et saadaks aru näiteks liikluskorraldustest. Seejärel saavad kaptenid lootsitunnistust taotleda.

Madli Vitismann

Kaater merehädas

13. juulil alustas Haapsalust tagasiteed oma esimesel välismaareisil olnud Soome kaater "Ladisto", mille pardal oli kolmeliikmeline Turku pere: Pekka, Anneli ja Laura, ning nende sõber Reijo. Seltskond oli tutvunud Hiiumaaga, siis käinud Haapsalus oma sanatooriumis olevaid vanemaid vaatamas ning hommikul asunud teele Hankosse. Nendega koos lahkus sadamast ka Soome mootorpurjekas "Katjushko II".

Osmussaarest loodes kaotas kaater juhitavuse. Merel oli paras *westi*-tuul, 10-12 m/s, ja lainet poolteist meetrit. Kuna kaatrit ei suudetud ka laines hoida, üritati 16. kanalil *mayd*yd saata. Selgus, et seda ei kuuldud. Ka kaasasolnud mobiiltelefonid olid levist väljas. Õnneks sai sidet "Katjushkoga" ning sealt saadeti *mayday*–hädasignaal välja. Selle võttis vastu Kärdla merepäästekeskus ja edastas kell 15.55 Piirivalveameti merevalvekeskusele. Ligikaudu samal ajal tuli abipalve ka Helsinki merepäästekeskuselt.

Piirivalve saatis avaristile appi Tahkuna kandis merel teenistuses oleva piirivalvelaeva PVL-106 "Maru". "Maru" komandör Erni Tiitmaa ütles, et tuule ja lainetuse tõttu oli "Marul" väga keeruline kaatrit poordi saada ning see toodi Dirhami sadamasse puksiiris. Kell 20.25 silduti Dirhamis.

"Ladisto" kippari Pekka Kuopio sõnul oli kaatril roolimehhanismi rike. Merel oma jõududega viga parandada ei suudetud. Külglaines oli kaater kreenis kohati kuni 55°. Olukorda komplitseeris see, et peretütar kannatas langetõve all ja proua oli merehaige. Kaatril olid kõigiti korras signalisatsiooni- ja päästevahendid, kuid tugevnev tuul ja lainetus tegid kippari sõnul olemise kõhedaks. "Katjushko II" jäi hädasolijat julgestama kuni piirivalvelaeva kohalejõudmiseni. Ka nemad ei suutnud aitamiseks midagi ära teha ja pardasseminekut ei lubanud ilm. Dirhamis parandati viga teisipäeval ära, kuid kehva ilma tõttu samal päeval veel välja ei mindud.

Reet Naber

"Ladisto" on Dirhamisse jõudnud.

Merehädast pääsenud oma kaatril.

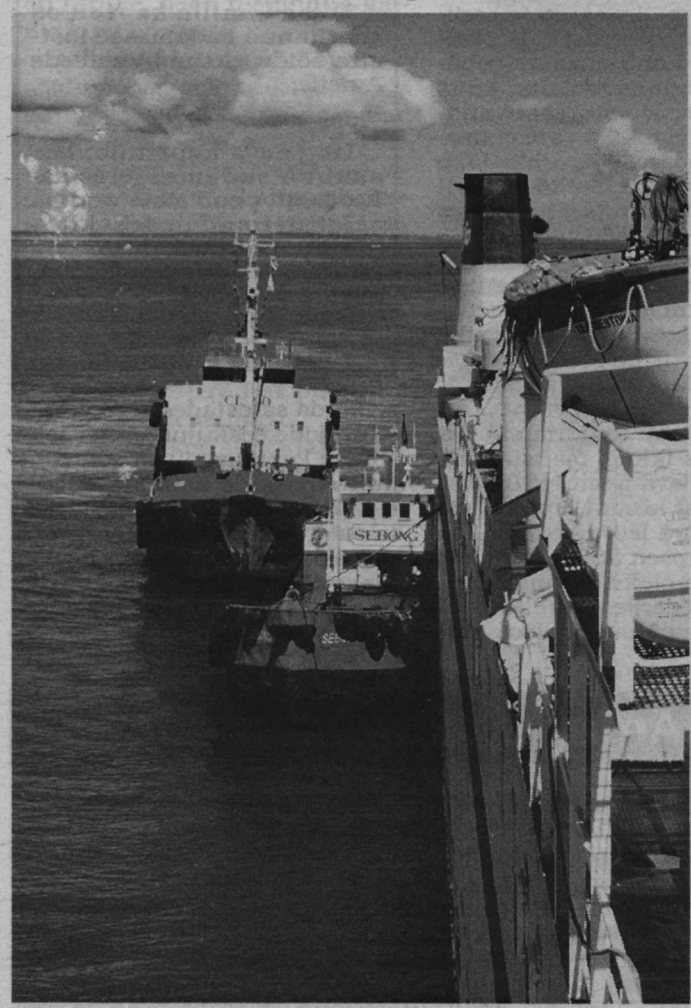
"Maru" kaardilaual seletuskirja kirjutamas.

Järg võib tulla ka Pirita kätte

Juulialguse pühapäeval näidati televisiooni uudistesaateis kilesäärikutes sõdurpoisse Rocca al Mare rannakividelt reostust kogumas. Järgmisel päeval lohutas raadio iga tunni tagant, et tuul on soodne ning pole lasknud vastavatud Stroomi randa rikkuda.

* * *

Mullu tankis Århusi sõitev Eesti liinilaev Kopenhaageni reidil. Agendi tellitud punkrilaeva ootamiseks tuli sõita määratud koordinaatidesse ja lasta ankur rohekassinisesse läbipaistvasse vette. Peatselt jõudis kohale punavalge punkerduslaev, toruotsad ühendati ja pumbati



Punavalge väiketanker saabus ankrus laeva parda äärde suurema saatel,...

paar tundi. Kui tanker oli lahkunud ja ankur hiivati, võis selle pesemise juures näha, et merepõhja pruun muda ei jätnud ankrule vähimatki õliplekki. Tolli- ja piirikontroll oli Eesti laeval alles Århusis.

* * *

Küsides, miks meil juhtub, võis kuulda, et merele kaubalaevu punkerdama sõidavad ka need tankerid, mis polegi selleks mõeldud. Et pole määratud kindlaid piirkondi ega piiravaid tingimusi, samuti pole pidevat kontrolli selle keskkonnaohtliku tegevuse üle. Seetõttu tulevat seni Pirita rannast rõõmu tunda, kuni see veel naftakilega katmata.

Tallinna Vanasadama sadamakapteni **Eduard Hundi** arvates on Rocca al Mares juhtunu tõenäoliselt punkerdamise tulemus. Ent paberit selle kohta, kus tohib punkerdada ja kus mitte, pole ta näinud. Pole avaldatud ka Eesti territoriaalmeres punkerdamise korda. Siis, kui see veel oli Tallinna sadama kontrolli all, oli kehtestatud ka piiravad tingimused – suurim lubatav tuule kiirus jmt. Praegu pole teada, kas näiteks välislaevadel peab selleks loots olema, kes kontrollib ja kus võib.

Piirivalveameti Põhja piirkonnas arvati, et punkerdamiseks lubatud piirkonnad peaksid olema kaardil märgitud ja üldteada ning kohas, kus need on pideva visuaalse ja radarvaatluse all. Kuid piirirežiimi järgides tohiks Eesti vetes punkerdada ainult laevu, mis on Eestisse sisse vormistatud. See on samalaadne mure kui Eesti vetes kala püüdma valmistunud kalalaeval kalaparvega, mis üle riigipiiri majandusvööndisse ujub, laev aga peaks tulema sadamasse tagasi, et Eestist lahkumine vormistada. Ent punkerdavad laevad on Tallinna läheduses vähemalt radarjälgimisel.

Veeteede ameti ohtliku lasti talituse vaneminspektor **Leo Palumäe** teatas, et nende talitus ei ole merel punkerdamise korraga veel tegelnud ega ole seda ka lähiplaanis. Kuid tema sõnul on juttu olnud, et Kopli lahes punkerdamine üldse keelata, seni aga võib iga sadamakapten kehtestada piirangud reidil punkerdamiseks *(Kopli lahes on 4 sadamat ja vastavalt ka 4 sadamakaptenit)*. Kuni seda pole tehtud, on lubatud kõik, mis pole keelatud: sagedasim on punkerdamine Suurupi 2. poi juures ja Paljassaare otsas.

Veeteede ameti koordinatsioonikeskuse juhataja **Rein Einbergi** sõnul on Peterburist tulevatel Vene laevadel kasulikum Eestist kütust osta. Piiri selleks lahti ei tehta, kuid agent toob piirivalvelt punkerdamiseks loa – sobiv koht on territoriaalmeres 3 kaabeltaud piirist. "Teateis meremeestele" on antud kolm ankrukohta Tallinna reidil, neis juba N. Liidu ajast teada kohtades võib seista tormivarjus, aga ka punkerdada. Piirivalve jälgib territoriaalmerre tulijaid, liikluskontrolli radarjaam aga meresõiduohutust, sest ankrupaika tuleb sõita üle kahepoolse liikluse vööndi.

Muuga Sadama sadamakapteni **Rein Raudsalu** sõnul ei tohiks territoriaalmerre sisenedes kuni piirikontrollini teha mingeid kommertsoperatsioone. Ent piirivalve on merel punkerdamisse mõistvalt suhtunud ning seda lubanud, tollile on see alati teada ja vormistatakse ära. Kui tarvis, aitab sadam neil laevadega sidet pidada. Kui küsitakse, võib sadamajärelevalve ka sobiva koha Prangli all kätte näidata. Poome reostuspiirdeks on igal laeval, samuti kui kohustus reostusohu korral esmased meetmed võtta. Võib juhtuda, et mööduv laev teatab: kahe punkerdava laeva vahelt tuleb midagi, ent mereinspektsiooni vähese operatiivsuse tõttu võib selline juhtum lõppeda mereinspektsiooni kaotusega (kohtus). Sadam reidil punkerdamisest kasu ega kahju ei saa, kasu saab punkerdusfirma.

Paljassaare Sadama sadamakapten **Toomas Murašov** selgitab, et Tallinna lahes on kaks võimalikku punkerdamispiirkonda. Kui seda tehakse sadamas, veetakse laevale poomtõkked ümber. Sadamal on olemas kaks reostuskorjelaeva ja patrullkaater, mis aitab tõkkeid vedada – Paljassaares on ka kaks kaid, kus lastitakse–lossitakse naftasaadusi. Osa merel punkrit andvaid tankereid käib Paljassaares lasti võtmas, sealhulgas väiketankereid, millega merel kaubalaevu ei peaks punkerdama. Toomas Murašovi sõnul sõltub seejuures palju asjaosaliste kultuurist ja teadlikkusest, kuigi ka sadamakapteni võimuses oleks keelata näiteks väiketankereil halva ilmaga sadamast väljuda. On olemas küll mereinspektsiooniga kooskõlastatud sadamaeeskiri, aga sadamate akvatooriumid on täpsemalt piiritlemata.

Jääb mulje, et lubatud on kõik, mis pole keelatud, ehk: kui miski pole keelatud, on kõik lubatud. Kahe suure punkerdusfirma kõrval on Tallinnas ka kümmekond väiksemat.

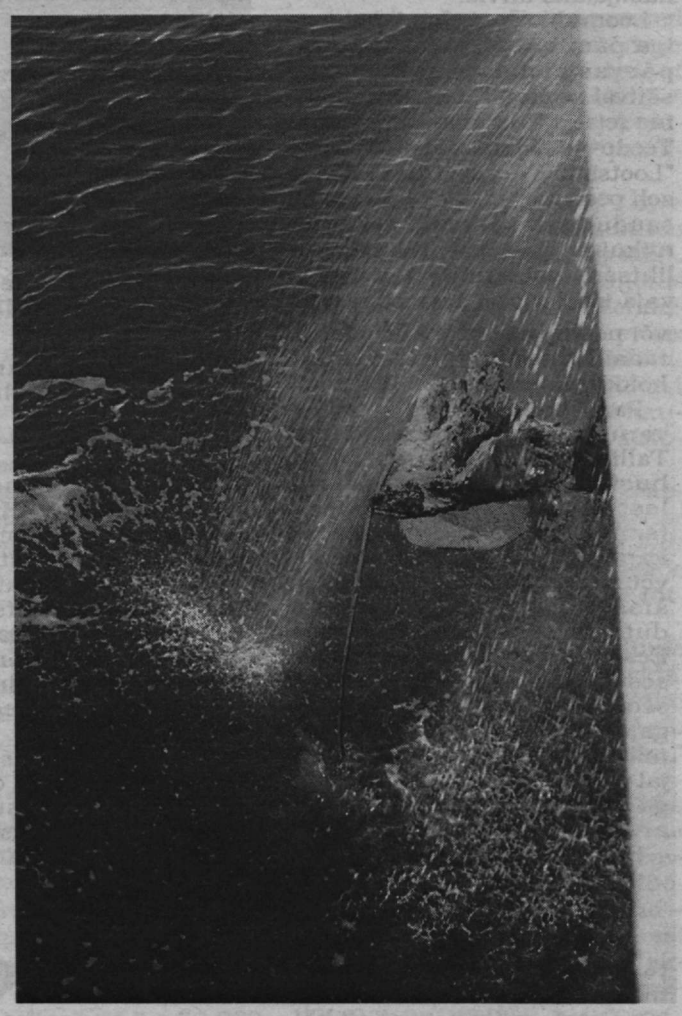
...siis jäi väike "Sebong" üksi paariks tunniks Eesti kaubalaeva parda äärde.

Punkerdamine

8.1 Laevade punkerdamine toimub kooskõlastatult sadama dispetšeriga, loa selle töö alustamiseks annab sadamakapteni talitus.

8.2 Punkerdamine reidil võib toimuda kui laine kõrgus ei ületa 1 m. Punkerdamine lõpetatakse, kui tuule tugevus on üle 8 m/sek.

(AS Tallinna Sadam. "Sadama eeskiri" III. "Meresõidu ohutuseeskiri")



Kui ankrult Kopenhaageni reidi põhjamuda maha pesti, ei jäänud õliplekke ka valgele laevakerele. Ka põhjast kaasatulnud trossijupp pesti puhtaks.

Ametnikukommentaar

Mil määral tegeleb veeteede amet merel punkerdamisega, ***Eesti Veeteede Ameti peadirektor KALLE PEDAK?***

Veeteede amet seda ei sätesta ega kontrolli, on ainult kooskõlastanud kohad Suurupis ja Viimsi juures. See on tolliküsimus – ankurdamiskoht pole veel punkerdamise paik.

Kui punkerdamisfirma on esitanud taotluse punkerdusoperatsiooniks, jälgib seda piirivalve ja keskkonnakaitsenõuete seisukohalt mereinspektsioon. Laevakontrolli inspektorid kontrollivad, kas punkerduslaevad on korras, aga mitte punkerdavaid kaubalaevu. Vaba punkerdamine merel on aga kõigile kasulik.

Madli Vitismann

boom, boon, poom või *poon*

b või *p*, *m* või *n*

Reostuspiirde nimeks annab MerLe ***boontõke*** (holl. *boom* 'puu, palk'), ujuvtõke sadama, reidi, silla, jõesuu vms. kaitseks ujuvmiinide, torpeedokaatrite ja allveelaevade vastu, nüüdisajal pms. õli levimise vastu veepinnal. (lk. 42)

Kui tahta teada, miks hollandi *m* asemel on eesti keeles *n*, võib raamatus tahapoole vaadata. Lk. 552 märksõnade ingliskeelsete vastete seas on selle sõna etümoloogia mahtunud ühele reale:

boom defence – bonovoje zagraždenije – boontõke.

Tarvitakse seda sõna vist siis vastavalt ütleja ida- või läänesõbralikkusele ***m***-i või ***n***-iga. Toimetusele tundub, et võõrsõnaalguse ***b*** on ütlejate suus mugandunud laensõnaalguse ***p***-ks.

boon on "Kirjakeele seletava sõnaraamatu" järgi ka 'käibelt kõrvaldatud rahatäht'. Vanahärra Silveti 1989. a. väljaanne ütleb, et *boom* on 'poom, tõkkepuu, ka kraananool', *boon* aga hoopis 'heategu' või 'õnnistus'.

Eesti Mereinspektsiooni peadirektor Aadu Lukksepp selgitab, et mereinspektsioonis on seda sõna pikka aega arutatud ja tarvitatakse nüüd oma pabereis kirjakujul ***poom***, lähtudes ingliskeelsest sõnast *boom*, 'poom', s.t. õlitõrje*poom* samuti kui tõste*poom*. Segadust on Aadu Lukksepa arvates tekitanud venekeelne *bonovaja zaštšita* e. *bonõ*.

Seevastu Eesti Keele Instituudi keelenõuanne soovitab eelistada omasõnu *ujuvtõke*, *ujuktõke* või *õlitõke*. Kui aga tingimata vaja kõnealust lühikest sõna tarvitada, siis jääda siiski hollandi algupärast lähtuva *b* juurde, et mitte segi ajada alam-saksa päritolu *poomiga*, millel on merenduses ka teine tähendus. *n*-ile tuleks eelistada siiski *m*-i, sest *n* on selles sõnas ilmselt venemõjuline.

Niisiis, Eesti Mereinspektsioon kasutab sõnakuju ***poom***. Keelenõuanne soovitab sõnakuju ***boom***. Toimetus eelistab seekordses ajalehenumbris esimest, lähtudes eeldusest, et viimaste aastate jooksul on sõna küllalt muganenud ning paljud kipuvad seda häälduspäraselt kirjutama.

Madli Vitismann

Tarbijakommentaar

Kus ja kuidas tele laevad Eesti vetes kütust saavad, ***"Eesti Merelaevanduse" tehnikaameti hangete juht RAIVO VESKUS?***

Punkerduspiirkonnad on koordinaatidega määratletud nii Suurupi 2. poi juures kui ka Prangli saare all, kuigi neid punkerduspiirkonnana kaardil märgitud pole. Loa saamiseks peab punkerdamisfirma pöörduma sadamajärelevalve poole, tugeva tuulega tavaliselt luba ei anta.

Tarbija tellib kütuse, ülejäänud probleemid lahendab punkerdusfirma. Kinnitab tarbijale, et teeb töö ära ning reederifirma mure on kaptenile teatada, mis kell kus kohas ta peab olema ja anda punkrifirma koordinaadid edasiseks sidepidamiseks.

Kõik, mis puudutab reostuse vältimist, tehakse laevas: kontrollitakse ühendused, otsustatakse, mis kiirusega pumbata, suletakse kõik laeva pardas olevad avad – laevades on sellekohased juhendid. Ilusa ilmaga ja väljaõpetatud meeskonnaga tehniliselt korras laeval reostust juhtuda ei tohiks. Tanker tuleb kaubalaeva parda äärde, otsad kinnitatakse kõvasti ja voolik antakse paraja lõtkuga üle. Mõlema laeva juhtkond jälgib hoolega, et oma pädevuspiires reostust mitte tekitada. Poome välja ei panda, kui just lausa ei nõuta – mõnes USA sadamas on seda vaja.

Piiri reidil punkerdamiseks ei avata. Varem tuli piirivalvur kaasa, aga nüüd on ilmselt punkerdusfirmadel lepingud, milles keegi võtab endale vastutuse ja tagab, et piirirežiimi ei rikuta. See on aumeeste mäng, mida piirivalve võib igal ajal kontrollida.

Kui kehtestatakse mingid uued nõuded, korraldab punkerdusfirma tõenäoliselt oma elu niiviisi ümber, et hakata neid nõudeid täitma, näiteks loobub reidil väiketankereid kasutamast. Keskmine pumpamiskiirus suurtel laevadel on 100 t tunnis. Tulenevalt laeva konstruktiivsetest erisustest tuleb mõne laevatüübi puhul pumpamiskiirust vähendada. Kui väljastpoolt pole mingeid piiranguid seatud, saab punkerdusfirma neid ise endale seada, näiteks loobuda punkerdamast enam kui 5-pallise tuulega või valida sobiva piirkonna, arvestades tuule suunda. Ka tankeritel on sõidupiirangud.

"Eesti Merelaevanduse" laevadel on täpsed juhendid, et ükski tilk kütust üle parda ei läheks. Ka punkerdusfirma poolt on vajalik tehniline valmisolek merereostuse vältimiseks – meile piisab sellest, et firmal on litsents. Kolmas osapool on see, kes sätestab tingimused. Vastutus on aga jagatud kaubalaeva ja punkerdusfirma vahel. Seni pole meil Eestis suuremaid reostusprobleeme olnud.

Müüjakommentaar

"NT Bunkeringi" projektijuht EINAR KUKK, miks merel üldse punkerdatakse?

See on puhas raha kokkuhoid, kuna ei lisandu ei kai-, tuletorni- ega sadamamaksu, samuti mitte lootsitasu. Samuti aja kokkuhoid, mis ju samuti tähendab lisakulude vältimist. Maksta tuleb ainult kütuse enda eest.

Kas merel punkerdamiseks on mingeid üleriigilisi eeskirju?

On mereinspektsiooni ettekirjutused selle kohta, missugused vahendid peavad punkerduslaeval olema, kui on õlireostus. Need on muidugi spetsiaallaevad väljaõppinud meeskonnaga.

Kaardil on olemas punkerduspiirkonnad.

Kellega kogu selle punkerdamisprotsessi peab kooskõlastama?

Kooskõlastama peame piirivalvega, sadamajärelvalvega, mereinspektsiooniga ja ka muidugi tolliga. Piirivalvurit kaasa ei pea vedama, vastutus on meie peal, et mingeid ebaseaduslikke operatsioone ei tehta.

Kas punkerdusfirmal on ka mingi firmasisene standard – nõudmised, mida firma ise endale selle töö juures esitab?

On kindlad välja töötatud eeskirjad, mis on maailma tasemel. Meid auditeeris "British Petroleum", sest oleme nende firma esindajad. Neil on mitmesajaleheküljelised auditeerimisküsimustikud, mis puudutavad nii kontorit, laevaperet, laeva tehnilist seisukorda jne. Nüüd taotleme endale ka ISO standardi sertifikaati; loodame, et aasta lõpuks on see käes.

Kui teie selle saate, aga mõni konkurentfirma ei taotlegi, siis missuguse eelise see teile annab?

Siis soliidsed kliendid teavad, mida nad saavad – kõik protseduurid käivad tõepoolest kõrge standardi järgi.

Kas punkerdamislaevadel on mingeid piiranguid – kui kaugele tohivad sõita?

Jaa. "Kihnu" sõidurajoon on Tallinnast Paldiskini, kaldast 5 miili, ja "Aksil" 20 miili kaldast.

Missuguse sadamajärelvalve alla kuulub punkerdamispiirkond Suurupi poi juures?

Seda reguleerib Tallinna *Traffic Control*.

Kui tehniline pool on korras, siis saab reostus tekkida nõ. inimfaktori mõjul. Kas seda saab kuidagi vähendada?

Kõigepealt peavad eeskirjad olema üheselt mõistetavad. Ning muidugi tuleb teha õppuseid-treeninguid. Me teeme õppuse või mingi täiendava koolituse kord kuu – pooleteise jooksul. Väikesi *apsakaid* ikka juhtub, need arutame üheskoos läbi. Kaptenid käivad igal teisipäeval kontoris välknõupidamistel, kus nädala sündmused läbi võetakse.

Oleme oma personali nüüd kolm aastat kasvatanud. Põhimõtteliselt on kaader püsiv. Ära on läinud 5–6 inimest, kes ei ole meie stiilis töötada tahtnud. Proovime kõiki Lääne standarditele vastavalt ümber õpetada.

Avasime Peterburis filiaali, kuhu lähemal ajal ka oma tankeri saame. Arvan, et saadame sinna paar-kolm oma meest, et nad näitaksid, kuidas siin toimitakse – see peaks ühtemoodi käima nii siin kui seal.

Räägitakse, et Vene laevadel on Peterburist tulles kasulik Eestist kütust võtta. Miks?

Ma pole ise müügimees, täpselt ei oskagi öelda. Aga minu teada on Venemaal kütusel kõik maksud peal, eks see loeb.

Kas teie firmal on punkerdamisega äpardusi juhtunud?

Igal firmal on juhtunud – kes teeb, sel ka juhtub.

Mispärast juhtub – keegi laseb kogemata voolikuotsa lahti, kusagilt lekib?

Ei, absoluutselt mitte. Põhjuseks on puht-inimfaktor, ja asjade kokkusattumine.

Kas teil Rocca al Mares juhtunu kohta on mingi arvamus?

Väga raske öelda, mis juhtuda võis. Võimalik on ka see, et mõnel mõõdasõitval laeval võidi masinaruumis pilsivette tilkuv masuut koos pilsiveega välja pumbata. Aga võis muidugi ka reostus olla.

On hakatud rääkima, et merel punkerdamine on niivõrd reegliteta, et võime õnnelikud olla, kuni Pirita rand reostatud ei ole.

Niimoodi ei saa ka midagi teha, kui kogu aeg mõtled, et katuselt võib kivi pähe kukkuda. See on tohutu raha, mis riik punkerdamistegevusest saab, ja väga paljudel inimestel on selle tõttu tööd. Arutada selle ärakeelamist on küll mõttetu tegevus – see on alati kõige lihtsam. Meie firmas töötab koos meremeestega umbes 60 inimest – üldse jääks 400–500 inimest siis töökohast ilma.

Meie laevad on ehitatud spetsiaalselt punkerdamiseks, vastavad sertifikaadid on kasvõi näiteks voolikutel jms-l. Laevades on naftareostuse puhuks erakorraliste abinõude plaan, milles kirjas, kellele juhtumist teatada ja mida kohe ise teha. Olemas on poomid reostusplirdeks. Skeemid toimimise puhuks on väga üksikasjalikud ja läbiharjutamisel muutuvad igapäevarutiiniks. Vastutus on sellega konkretiseeritud – ei saa enam kellelegi teisele näpuga näidata või öelda, et ei mäleta, kellele sai miski teha jäetud. Kohe võib näha, kes midagi tegi või tegemata jättis.

"British Petroleumiga" tutvudes nägime, et sealne bürokraatia on viis korda suurem kui meil vene ajal. Aga suurte firmade töökogemus on ka sadu aastaid kogutud, meie oleme töötanud vaid neli ja pool aastat. Ent anname laevadele punkrit üle 10 000 t kuus. Sealhulgas on peale kasulike ka tülikaid operatsioone: näiteks peab kaks korda päevas kellapealt olema kail tsisternauto, et kiirlaev väga lühikesel seisuajal saaks kütust võtta. Aga kui see on osa suuremast teenusleppest, siis teeme sellegi korralikult ära.

Paar aastat tagasi nägite vaeva firma teeninduskultuuri kasvatamisega, kas see on viija kandnud?

Võib märgata, et püsikaader mõtleb. Kui varem oli ainus mure rohkem palka saada, siis nüüd juba mõistetakse, et palgafond tuleb samast katlast, kust muugi tööks tarvilik ning ei raisata mõttetult tööandja vara.

Ettevõte on näidanud omapoolset hoolitsust, muretsedes korralikud töövahendid ja -rõivad. Oma seni hallid laevad aga värvisime valgeks ja siniseks – tanker ei pea ju sünge olema.

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Veeteede Ameti Teataja"

Tänavune 3./4. topeltnumber on eriti mahukas, sisaldades rohkem kui 80 lehekülje hulga valitsuse, teede- ja sideministri ning veeteede ameti peadirektori määrusi ja käskkirju.

Üks määrus on ka sotsiaalministrilt: laevapere liikmete ja tuukrite tervisekontrolli korra kohta. Vastav juhend, mis järgneb, on pikk ja põhjalik.

Mahukad materjalid on ka laevaavariide liigitamise, juurdluse ja arvelevõtmise korra, sadama laevaliikluseks avamise korra, laeva kontroll-lehe vormide kehtestamise ning laeva (eraldi väikelaeva, eraldi jahi) tehnilise ülevaatuse raamatu vormi kinnitamise kohta.

Selles "Teataja" numbris on veel lugeda "Meremehe teenistusraamatu väljaandmise ja tagastamise kord", "Väikelaevade iga-aastase ülevaatuse kord", "Lootsimise kord ja laevaliikluse piirkonnad, kus lootsimine on kohustuslik", "Laeva nime laevale kandmise kord", "Laeva või ehitatava laeva kinnistamiseks esitatavate laevatehniliste ja laevaohutusalaste dokumentide loetelu" ja "Kalalaevade pardanumbri moodustamise ja laevale kandmise juhend".

Tutvuda saab sadamate laevaliikluseks avamise komisjoni veeteede ameti töögrupi ja samaotstarbelise aktide koostamise komisjoni koosseisuga.

Valitsuse määrus meremehe teenistusraamatu vormi kinnitamise kohta avaldatakse ilma lisata.

Seoses kalalaeva "Grivini" (ex-"Thea") madalikule sattumisega märtsis on ka üks meresõidudiplomi kinnituslehe tühistamine.

Nagu alati, tutvustatakse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) materjale.

«Meremehe» koduleheküülg:

www.online.ee/~meremees

Ametnikukommentaar

Kuidas juhtus Rocca al Mare reostus, ***Eesti Mereinspektsiooni peadirektor AADU LUKKSEPP?***

Ei tea, kuidas see juhtus. Igal kütusel on oma pilt justkui vöötkood kaubal. Sellel kütusel on see olemas, aga puudub teine pool, s.o. reostuse autor. Kui info saabub alles siis, kui reostus on kaldani jõudnud, on hilja teda leida – sel ajal selles piirkonnas liikunud laevu on 30. Reostus võib olla pärit ka Viimsi liinidelt – rannikul on hoovuse suund läänest itta ja hoovus võis reostuse Kopli lahte kanda.

Kakumäe juures seisab laevu ka lihtsalt ankrus, sisuliselt on need kõik kahtluse all. Tõenäoliselt 60%-l neist pole võimalik enam ka kütuseproove võtta, sest laevad pole enam siin. Kui ka mõnelt Eesti laevalt saaks ligilähedase proovi, ei tõestaks kahtlust võib-olla enam kohtus ära. Töötame siiski veel reostaja leidmise nimel.

13. juulil teatasid soomlased, et Prangli ja Keri vahel on keegi pilssi välja pumbanud. Reostus on laevateel, laev ei pruugi Eestisse sissegi tulla, aga uurime – see on meie töö.

Kuidas reguleeritakse merel punkerdamist?

Meil ei ole selle kohta seadust. Punkerdajad peavad aga mereinspektsiooni iga kord oma operatsioonist informeerima. Keegi ju sihilikult ei reosta, enamasti juhtub see hooletusest või laeva tehnilisest seisukorrast. Kuna keegi reostust ette ei tea, aga ausalt informeerib, ei hakka me otsima nullist peale – meil on punkerdajatega normaalne kontakt. See ei välista, et midagi ei tehta n.ö. mustalt.

Mul on tekkinud kahtlusi, et mitte igast operatsioonist ei teavitata. Viimasel korral, kui *tõstsime üles* kõik laevad, mis selles piirkonnas olid liikunud, ilmnes, et mitte kõik polnud meil registreeritud. Haldusõigusrikkumise korras karistame kõiki, kes viimase reostusjuhtumi ajal registreeritud ei olnud. Kui me ei saa operaatorfirmadega korda majja, kaalub mereinspektsioon reidil punkerdamist lõpetada.

Ka tankereil on õppused. "Viimsi" ja "Keri" mullusel suuõppusel "Balex Delta".

Kas võib, nagu arvatakse, ükskord reostus ka Pirita randa jõuda?

Kardan, et selle äri taga on väga suur raha. Ettevõtlus peab toimetama seaduse raamides. Minu arvates me piirkonnas F punkerdamiseks kooskõlastust ei andnud.

Igasugune merereostus on mingisuguse seadusesätte või eeskirja rikkumine. Kui ei osata teha, võib punkerdamise pirata sadamakai äärde – sadamad on muretsenud niipalju reostustõrjetehnikat, et saavad reostuse piiramisega hakkama. On plaanis kutsuda kokku punkerdusfirmad, et asja koos arutada. Võib piirata valge ajaga, aga talvepäev on lühike – see oleks ettevõtluse piiramine.

On ettepanekuid, et trahvid oleksid rikkumiste korral suuremad. Peame reostamise tegema nii ebamugavaks kui vähegi annab – siis hakkab igaüks ise mõtlema. Praegu mõtleb üksnes riik.

Võib-olla pidanuks siis, kui punkerduspiirkonnad määrati, samasse määrusesse lisama ka tingimused operatsioonideks. Viimase aja ridamisi juhtumid panevad sellele mõtlema. Kuigi juhtumid pole seotud niivõrd ilmaga kui inimesega. Seega tuleb lahendada inimlik probleem, kuidas suurendada selle firma muret, kes teenust pakub.

Kui tihe on kontroll merel punkerdamise üle?

Pidevat kontrolli ei ole, meie laevad teevad pistelist kontrolli. Vast 3–5%, me ei ole praegu enamaks suutelised. Võib-olla sellest 5%-st piisab, kui igaüks teab, et kontroll võib tulla.

Peame tugevdama koostööd piirivalvega: üks piirkond on just nende sadama vastas ning suurema kaarega sisse-välja sõites võiksid nad lähemalt vaadata.

Kas Rocca al Mare juhtumi põhjus võis olla punkerdamine?

Ei julge öelda, seal on natuke ka pilsivee moodi. Võib-olla on patuolnas hoopis seal seisnud "Chopin". Meil ei ole niisugust juhtumit varem olnud. Kui leiame pilsivee keset merd, ei pruugi see meie vetes juhtunud olla, vaid näiteks Soome poolt tulnud. Nüüd, kui reostus jõudis randa, pole neid laevu, mida kahtlustada, nii palju.

Kui keegi on otsustanud raha kokku hoida, on kuu aega pilssi kogunud, nuusutab tuult ja laseb sortsu välja – mine püüa teda. Punkerdamine on ohtlik seetõttu, et kogused on suuremad – ka 20 sekundit hilinemist annab pumpade võimsuse tõttu suurema reostuskoguse. Niisugune lugu juhtus hiljaaegu "Kihnul" ühest tankist teise pumpamisel – 3 t läks üle, see pumbati õhutorust välja.

Õppelaev "State of Maine"

Juunis 1997 sai Maine'i Mereakadeemia (*Maine Maritime Academy*) oma uue õppelaeva, ex USNS "Tanner", mis on ümber ehitatud mereväe hüdrograafia-uurimislaevast. Laev ristiti õppelaevaks "State of Maine" ning sai neljandaks õppelaevaks, mis kannab seda uhket nime.

"State of Maine'i" eelkäija oli ex USNS "Upshur", mis teenis akadeemiat 22 aastat, viies kadette iga-aastastele õppereisidele sadamaisse nii kaugel lõunas, nagu Recife Brasiilias või nii kaugel põhjas, nagu Peterburi Venemaal. Laev läks pensionile pärast 1995. a. reisi Kariibiasse, Ühendriikide lõunaossa ja Kanadasse.

Reisid USA ja teiste maade sadamaisse õppelaeva "State of Maine" pardal on edaspidigi tähtis osa Maine'i Akadeemia kogemuses.

"State of Maine" on 21. sajandi õppelaev

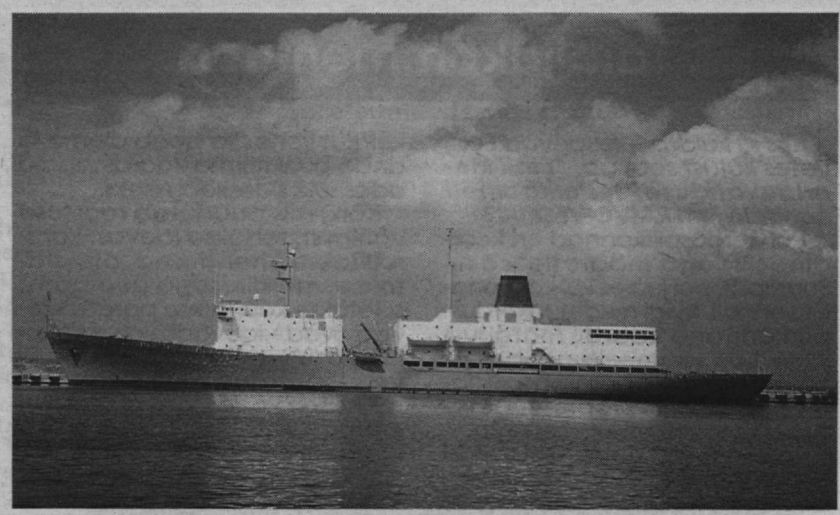
Uus "State of Maine", mis on ehitatud "Betlehem Steelis" Sparrows Pointis, Md. 1990. a., andis Castine Harboris Maine'i Mereakadeemiale USA parimini väljaarendatud õppelaeva.

Tulevased laevaohvitserid, kes sõidavad selle *state-of-the-art* laevaga, töötavad viimase peal varustusega laevajuhtimises, sides ja masinais. Lisaks spetsialiseeritud uurimisvõimalused, mille abil hoolitsetakse tudengite õppimisvõimaluste eest ookeaniuuringutes.

Maksimum koisid ja tugi(mugavusi) võimaldab majutada 303 tudengit, ohvitseri ja meeskonnaliiget. Ümberehitatud laev sai uued masinad, päästepaadid ja muu avariivarustuse, mis vastab USA Rannavalve nõuetele.

Ümberehitus maksis umbes 12 miljonit dollarit, mis tuli riigieelarvest USA transpordidepartemangu mereadministratsioonilt.

Bonnie Tyler



Õ/l State of Maine

pikkus	499'	sõiduulatus	12 000 meremiili
laius	72'	max kiirus	16 sõlme
süvis	30'	kohti	288
kogumahutavus	12 542	ehitatud	1990
max võimsus	6 000 kW		

Igal aastal üle ookeani

Uhiuus

12. juunil kutsus Ameerika Ühendriikide suursaatkond külalised Vanasadama Põhjamuuli lõppu vaatama Tallinna saabunud Maine'i Mereakadeemia õppelaeva "State of Maine".

Paduvihmahoo kätte jäänud vihmavarje raputavaid külalisi võtsid vastu pealaest kingataladeni valgesse rõivastatud kadetid, viigid isegi särgiseljal. Ka laevaruumid olid heledad, vastuvõtuks kavandatud tekile aga kilekatus peale tõmmatud. Reedeõhtusel tipptunnil sadamavärava kõrval seisnud laevaelanikud väikelinnast said tõmbluku ga avatavaist kileakendest kohe saabumispäeval näha, et on jõudnud tähtsasse rahvusvahelisse sadamasse – iga veerandtunni järel möödus lähedalt reisilaev.

"State of Maine" sõidab igal aastal üle ookeani. 180 päeva aastas oliakse merel, tänavune Euroopa-reis algas Rejikjavikist ning Tallinnast taheti Peterburi kaudu Kieli sõita. Kuuldavasti oli aga endisel sõjalaeval Venemaale sissesõiduloa saamisel takistusi ning nii võis Peterburi ka nägemata jääda.

Kahekaupa kajuteis elavad tudengid (sh. 20 neidu) dubleerivad kõiki ametikohti laevas, nii võis "State of Maine'i" tutvustavast trükisest leida ka tänavuse kadettkapteni ja kadettvanemmehaaniku nimed. Ringkäigul laevas vastati palvele õppeklasse näidata, et kogu laev ongi üks suur õppeklass. Ning külaliste küsimustele vastama kutsuti kordamööda eri valdkondade teadjaid.

Eriti muljetavaldav oli näha ühegi kriimuta uhiuutes valgetes kingades kadetti läbi kümne teki ulatuvat masinaruumi tutvustamas. Aga paarsada kadetti on ilmselt piisav tööjõud, et masinaruum nagu muugi suures laevas säravpuhas hoida. Keskjuhtimispuldis on seal masina kompuuterdiagnostika ning muuski osas on laev varustatud tänapäeva tehnika- ja ohutusnõuete kohaselt. Näiteks satelliitside toob kahenädalasel üle ookeani sõidul (laeva tööki-rus on 16 sõlme) kohale nii ilmateated kui ka telefonikõned, faksid ja e-mailid, selgitas laevaohvitserina teeniv leitnant Hall, kes ise lõpetas Maine'i akadeemia kolm aastat tagasi.

Iidvana

Pärast sportlikku mõõduvõtmist Eesti Merehariduskeskusega laupäeval kutsus meie merekool pühapäeval noored ameeriklased vanasse atraktiivsesse hoonesse, Eesti Meremuuseumi. Teadur Urmas Dresen tutvustas nii Paksu Margareeta kui ka Eesti merenduse ajalugu, mille väljapanek korruselt korrusele tänapäeva poole jõuab. Kuni külalised katusele jõudsid ja sealt avanevat vaadet nähes ahhetasid.

Merehariduskeskuse rektori vastuvõtt meremuuseumi katusel oli õppelaeva Tallinna-visiidi lõpuüritus vastastikuste tänusõnade ja kingitustega. Maine'i Mereakadeemia president mr. Tyler pidas Tallinna-peatust tänavuse Euroopa-reisi tipuks, sest laeval oli suurepärane koht Vanasadamas kesklinna ja vanalinna lähedal. Eelmisel päeval olnud spordivõistlus ennenähtamatult hästi organiseeritud ning ta tunnustas Eesti kadette, kes jäid alla küll jõus (täpsemini kehakaalus – kõieveos), kuid võitsid aladel, mis nõuavad ka mõistust (pallimängudes).

Eesti Merehariduskeskuse rektori Peeter Veegeni sõnul on edaspidi oodata lektorite ja kadettide vahetust.

Õppelaeva suurema hulga kadettidega vastuvisiidile saata aga Eestis pole.

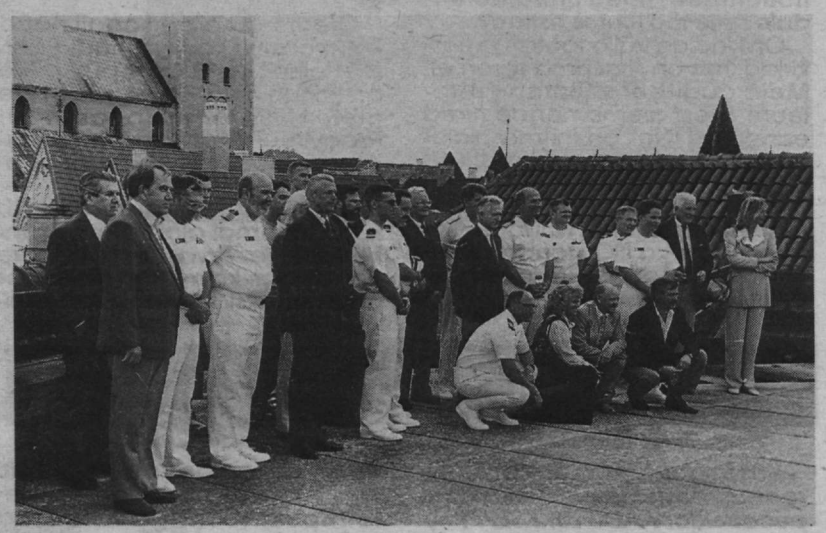
Madli Vitismann

Huvilised Eino Ots (paremal) ja Rein Raudsalu õppelaeva roolikambrit uudistamas.

Väsimatud suhtlejad, kes ei jätnud külalisi omapäi igavlema.

"State of Maine'il" on kaks eraldi tekiehitist. Paadiga sõideti päeval sadamas.

Rektorid mr. Tyler ja mr. Veegen (keskel).



Tallinna-mälestuseks jääb ühispilt vanalinna katuste taustal.

Kadettide säravvalge suvevormi ainsad tumedamad laigud olid pagunid, tunnus- ja aumärgid.

Rein Loodla (keskel) arendab vana kivikatuse taustal kontakte Uue Maailmaga.

Raamatukoivaht

Kunagi mitte väga ammu oli aeg, kui merekirjandust hakkas ilmuma üsna tihti ja erinevat. See aeg oli kahe maailmasõja vahel. Siis anti välja merendus- ja kalandusperioodikat, ilmusid mitmete meeste mälestusteraamatud, tõlgiti siit ja sealt, kirjutati merejutte ja trükiti ametiväljaandeid: põhikirju, määrustikke, ametlikke teadaandeid ja mida kõike veel. Ka merelaulik.

Siis tuli aeg, kui eestikeelset merenduskirjavara peaaegu polnudki. Kätte võis saada üht-teist paaris võõrkeeles, enamasti kindla suunitlusega. See, mis oleks vähestel väljamaale pääsenuil kaasa tuua olnud või vanast ajast järel, oli jälle paha ja kuulus enamasti erihoiule. Visalt hakkas üht-teist emakeelset jällegi ilmuma.

Nüüd on mereasjust pajatav kirjavara kättesaadav. Tormiline elutempo jätab koivahile vähe aega ning see sunnib valikut tegema. Hinnata tuleb seda, et on meie oma inimesed, kes mereasjust kirjutavad või suhteliselt väikese (seega ka kasumit mitte tõotava) läbimüügiga eestikeelset kirjandust välja annavad. Puhkuste aeg annab kindlasti mõne viivu, kui tekib tahtmine raamat kätte võtta. Raamatukoivahiks mõni vihje.

Eesti Laevanduse Aastaraamat

Juunikuus sai valmis **Eesti Laevanduse Aastaraamat 1998.** Enne sõda anti samanimelist raamatut välja, aga kui kodumaal selle jätkamine võimatuks osutus, siis jätkati 1948. aastani välismaal. 1995. aastal sai väljaanne taastatud.

1998. aasta väljaandes on 16 autori artiklid. Kirjutatakse Eesti merendusest ja Euroopa Liidust (Aare Oll), Paldiski-Kappellskäri laevaliinist (Yrjö Saarinen), AS-i Eesti Merelaevandus erastamisest (Urmas Ööbik), lootsindusest (Heino Rüütel), mugavuslipu-probleemist (Jüri Lember), Roomassaare sadamast (Ants Tasa), riigilaevastikust (Reet Naber), merekoolituse välisabist (Peeter Veegen), ajalehest "Meremees" (Madli Vitismann), Eesti Kaptenite Klubist (Rein Raudsalu), Kalurite Liidust ja Eesti rannapüügist (Toivo Orgussaar), "Suure Tõllu" muutuste aastast (Jaak Sammet), Ruhnu kordoni tööst (Arvo Veski), "Tormilinnust" "Cutty Sarkil" (Margus Zahharov), tuntud merelisest Mei'de suguvõsast (Ants Pärna), Polaarklubist ja Eesti Polaarfondist (Enn Kaup).

Teist aastat ilmub ka lühike aasta merenduskroonika, samuti on 1997. a. väljastatud diplomiga kaptenite ja vanemmehaanikute nimekiri ning samal aastal Eesti Merehariduskeskuse lõpetanute nimekiri.

Kui nüüd nelja aasta raamatud korraga ette võtta, on vähemalt mingi jälg Eesti mereasjanduse erinevatest tahkudest maha pandud. Kuna aastaraamatu artiklitel on ingliskeelsed sisukokkuvõtted, on nende vastu huvi tuntud ka välismaal, sest olgem ausad – laiemalt levivat võõrkeelset infot meilt on raske leida.

Uue raamatu esimeste eksemplaride kättesaamise puhul meremuuseumisse kogunenud autorid ja merendusasjatundjad vaagisid selle häid ja nõrku külgi. Aastaraamatu teemaderingi avardamine otsustati järgmise, nüüd oleks see juba viienda, väljaande plaanimisel arvesse võtta ja ettepanekud pandi kirja ka.

Tuleb tunnustada toimetaja Enn Kreemi ning Rein Raudsalu ja Ants Pärna visadust, kes kõigi nelja aastaraamatu kokkupanemisel on põhitöö teinud. Eesti merenduse kestmist lubab loota ka see, et ikka on firmasid, mis ka kitsamalt erialast kirjasõna toetavad. Seekord rohkem kui kuraditosin.

Reet Naber

Kuldsed hetked Admiraliga

Matsi mereraamatud

Kirjastuselt MATS on järgemööda ilmunud kaks raamatut, mida ühendab üks ja ainus – admiral Johan Pitka. Legendaarne ja samavõrra saladuslikult ligitõmbav mõõdaniku isiksus. Tänu ajale, millest kunagi minu ülikooliajal setu rahvalaulik leelotas "*Seda kõike meile Lenin andnud*", siiamaani rahvusromantilise oreooliga pärjatud ja seetõttu vääriliselt hindamata.

Sellepärast on väga väärt see tegu, et Matsi-kirjastus on raamatulettidele saatnud ja seega kättesaadavaks teinud kaks eripalgelist raamatut, mis Pitka elu tutvustavad. Kuigi praegused poeletid raamatutest üsna kirjud on, soovitaksin vähegi mereasjade vastu huvi tundval inimesel need kaks üles otsida, ära osta, ja olen kindel, et kui see tehtud, siis lugemisvarana on need mõlemad haaravad.

Johan Pitka. Kuldsed aastad "Lillyga". Mälestused.
Meremees Pitka.

Kolmekümnendate aastate lõpus avaldati mitu Pitka mälestusteraamatut. See kirjapandu, kus meenutati parklaevaga "Lilly" tehtud meresõite Ameerikast Viiburini, on nüüd ühtede kaante vahele kogutud. Kokku saab üle 300 lehekülje nüüdseks juba meresõidu ajalugu.

Pitka meenutab oma noore kaptenina tehtud esimesi ookeanireise. Kui ta alustas 1896. aastal parklaeval "Lilly" (415 brt, ehitatud 1866), oli ta 24-aastane. Sõjaväes küll käimata, aga meresõiduoskused igati täismehe-väärilised. (Õieti tuleb tema enda kirjapandut lugedes, tal on ka muid kirjatükke, kindel veendumus, et see mees oli lihtsalt loodud meremeheks.)

Laev ja mehed

Raamat algab "Lilly" ostmisega saksa reederilt ning lõpeb ta müümisega teisele meie legendaarsele mehele Enn Uuetoale (Kihnu Jõnnile) 1899. a.

Tema kirjapandu on tegelikult kiidulaul puust purjelaevale kui inimmõistuse suursaavutusele. Eriti leiab see toonitamist siis, kui tihttuules purjetades raudsed purje- või aurulaevad uljalt seljataha jäetakse. Kui veel raudlaevas juhtub olema kiusakalt meretraditsioone eirav kah-meremees sillas, on kahjuröõm kahekordne.

Kiidusõnadega oma laevale ja selle purjetamisomadustele ei ole Pitka kitsi. Rasketes orkaanides või tormides, kui kogu laevapere on kõikeväljapanevalt rabanud päevade kaupa, lõpplahendus on nii silma ees, laevadokumendid pakitud vahariidesse ning viimane teade pudelisse pitseeritud, tehtud veel üks ränk otsus kursi ja purjede osas – ja kui siis õnnelik pääsemine järgneb, kiidab kapten eelkõige oma laeva, seda vana daami.

Meestega on lood vähe keerulisemad. Oma rahvusvahelise laevaperega on kaptenil eri lood. Palju oleneb muidugi igast mehest endast, kuid üht-teist "ripub ära" ka rahvusest (või rassist). Küllap õpetlikudki on ta arutlused erinevatest paikkondadest pärit meremeeste töö- ja hingeomaduste kohta, kuigi peab arvestama seda, et tema oma laevas ei suutnud ilmselt maksta seda kõige paremat palka, et alati mehi valida oleks. Hoolimata sellest, et ka omakandi meestega tuli ette olukordi, kui noorele kaptenile ta vanemate kolleegide kingitud püstol vajalikuks osutus, kumab läbi poolehoid just tuntud-teatud kultuurikeskkonnast pärinevate vastu.

Samal ajal on Pitka tõeliselt "rahvusvaheline mees" ilma eelarvamusteta, hinnates näiteks väga kõrgelt oma neegerkokka. Tema mõtteavaldused rasside ja rahvaste kohta on mõistuspärased, langemata ühte või teise äärmusse, mis tänapäeval nii levinud.

Kaptenid

Tegelikult on Pitka mälestused "kaptenijutt". Kui laeva- või sadamaelust räägitakse, annab see pildi kapteniteühiskonna elu-olust ja omavahelistest suhetest. Kuidas see väike seltskond "jumalaid taevas" omavahel kokku hoidis, kellega ja kuidas läbi käis, kuidas oma laevaperet juhtis ja kasvatas. Ka sellest, kuidas otsustuse raskus on ainult kaptenil. Sadamas seismise ajal või raskes situatsioonis merel hoiab erinevas eas, erinevatest rahvustest ja erinevate laevade kaptenkond kokku, toetades üksteist ja andes väärtuslikke soovitusi algajatele. Samal ajal pole kuhugi kadunud elulust.

Maa- ja merehaide kohta arvab ta, et maahaid on ikka jubedamad, sest merehaid tapavad oma kaaslasi vaid siis, kui nood on parandamatult haiged või vigased.

Maateadus

Lisaks puht-meresõidu meenutustele on Pitka mälestustes üht-teist sellest, kuidas nägid välja sadamad ja nende ümbruskond, kus laev seisis. Seda materjali on püütud anda juurde, laiendamaks lugejate teadmisi kaugetest maadest, nende elanikest ning loodusest. Mõnusa huumoriga on jälgitud laeva toodud erinevate elusolendite (ahv, papagoid jt.) tegemisi.

Keel

Mälestusteraamatu keel on meremehekeel. Siin on segamini mitme keele lauseid, terminid on kas maa- või muukeelsed. Kusjuures on eestikeelset mereterminoloogia kasutamist erinevate paikkondade murretele toetudes. Pitka ise oli ju pärit sisemaalt ja lapsest peale külgejäänud merekeelt tal polnud. Kõik see teeb raamatu keele väga tuttavaks ilmselt kõigile, kel õnne olnud vanade purjelaeva-meeste tavajuttu kuulata, kus eesti ja inglise sõnad rahulikult kõrvu rootsi või soome päritolu olevatega "kokku kõlksuvad". Meremehel arusaamisega ei mingit raskust. Samal ajal võib järjest lugeda lausa lõike, kus igavesti põnev jutt, mis maapealsele ilmselt üsna uduseks jääb. Loodetavasti ei võta see lugemismõnu ära. Natuke aitab õnneks raamatu lõpus olev sõnaseletuste osa, aga ka see pole täiuslik, nagu ei üksi asi siin ilmas.

Natuke muust ka

Karmilt teatab admiral raamatu lõpuosas, et "Kaubalaevajuhtidest sõjamehi ei saa!". Selle kategoorilise otsuse teeb ta oma kogemuste põhjal, mis ta sai ajateenijana Vene laevastiku soomuslaeval "Admiral Ušakov".

See osa mälestustest on lausa (hale)naljakas, sest sellist meresõitu, mis ta tsaaririigi moodsal sõjalaeval koges, ei osanud ta vist ette näha ja ilmselt ei kogenud ka hiljem. Tagasihoidlik näide: "*Sadamas ankrus seistes oli sõjalaevas kõik väga korralik. Distsiplineeritus äratas lugupidamist ohvitserkonna vastu. Kogu värk aga muutus vastupidiseks, kui läksime reisile. ... Plangud laoti patareitekile virna nii, nagu nad olid olnud sadamakail. Nende kinnisidumisele ei mõelnud keegi. ... Suure askeldamise järel jõuti viimaks niikaugele, et mindi pimedas puksiiride abil avarast sadamast (Liibavist) ja veel avaramast sadamaväravast välja merele. Kõva lääne-tuulega pani kaunis tugev lainetus laeva külgepidi õõtsuma. Sellele järgnes patareitekil suur plankude kolin, millest kostis välja kahe inimese hirmus kisa. Joosti siis kohale ja leiti, et planguvinnad olid ümber kukkunud ja eneste alla matnud kaks merehaiget madrust, kes olid nende alla varjule pugenud. Suure vandumise saatel kougiti mehed välja ja kanti laatsaretti, kus mõlemal leiti raskeid luumurde.*

Nüüd peksid kinni sidumata unustatud paadipoomid nii kõvasti vastu laeva külgi, et laeva pisikeste ümmarguste akende tollipaksused klaasid purunesid, ja iga mööduv laine paiskas akendest vett ruumidesse. Paadipoomid aga tagusid kahuripaukudega võrreldavalt edasi, kuni nad murdusid üksteise järel laeva küljest lahti ja lained viisid nad oma teed...."

Õnneks on Eesti kogemus näidanud, et admirali kunagine väide meil pole päris paika pidanud.

Johan Pitka. Kodanik ja admiral. 125

See raamat sai valmis natuke enne Eesti mereväe aastapäeva 1997. aasta novembris. Johan Pitka enda 125. sünniaastapäeva oli pidulikult tähistatud sama aasta veebruaris.

Kokku on koondatud mitu Johan Pitka elu ja tegevust käsitlevat artiklit. Siin on tema Vabadussõjaaegse kaasvõitleja **Karl August Hindrey**, keda tunneme eeskätt kirjanikuna, 1938. aastal sarjas "Eesti rahvuslikud suurmehed. Elulooline kirjastik noorsoole." ilmunud **"Admiral Pitka – Eesti Vabadussõja hing"**. Lisaks sellele on **Voldemar Pinnilt** artikkel **"Elu isamaa nimel"**, milles autor analüüsib ka pikaajalise uurimistöö tulemusena kogunenud andmeid Pitka saatusest venelaste sissetuleku ajal või järel.

Hannes Walteri käsitlus **"Admiral Pitka kui laevastikujuht"** on keskendunud meresõja strateegiale ja taktikale, mida admiral kasutas. Tema väitel oli ta kaugel ees tollal levinud sõjapidamisteooriast, kasutades dessantide organiseerimisel põhimõtteid, mis tegelikku hindamist ja kasutamist leidnud alles 1970-ndail aastail.

Viimasena on kogumikus **Mati Õuna** kirjapandud Johan Pitka **lühielulugu**.

Need kaks trükist täiendavad teineteist, lisades palju juurde teadmistele meie esimesest admiralist ning andes kindlasti mõtlemisainet ilmaasjade kohta.

Siinjuures võiks meelde tuletada, et Johan Pitka mälestusi on avaldanud ka **"Meremees"** 1993 aastal.

Reet Naber

Sajandi sada elulugu

Eesti Kirjandusmuuseum ja ühendus "Eesti elulood" kuulutab välja elulugude kogumise võistluse, mille eesmärgiks on koguteos eestlaste saatusest XX sajandil.

Teretulnud on kõik kaastööd selle sajandi eri kümnenditel sündinud eestlastelt kuni kõige noorematelt välja:

* meestelt ja naistelt
* linnast ja maalt
* kodumaalt ja võõrsilt
* küüditatutelt ja küüditajatelt
* Eesti Leegioni ja Eesti Korpuse meestelt
* kirikuõpetajatelt ja kommunistliku partei funktsionäridelt
* kohtunikelt ja karistatutelt
* põlluharijatelt ja poliitikutelt
* kunstnikelt ja pankuritelt.

Olulised on autori lapsepõlv, kodu, ajastu, miljöö, erakondlik kuuluvus, hetkesituatsioon kirjutaja elus. Rõhutatud peaksid olema sündmused, mis on määranud kirjutaja saatuse ja käekäigu.

Kirjutage vabas vormis 15–20 lehekülge. Lisage eraldi lehel nii iseenda kui kõigi teile teada olevate eellaste sünniaeg ja -koht. Avaldamisega seotud küsimuste lahendamiseks lisage kontaktaadress.

Kõik elulood talletatakse Eesti Kirjandusmuuseumi kultuuriloolises arhiivis mälestusmärgina tulevatele põlvedele XX sajandist.

Lood, mis kõige ilmekamalt kajastavad eesti rahva käekäiku sajandi algusest lõpuni, ilmuvad 1999. aasta jõuludeks koguteoses "Sajandi sada elulugu".

Võistluse tähtaeg on 1. detsember 1998.

Aadress: **märgusõna "Sajand", ühendus "Eesti elulood", Eesti Kirjandusmuuseum, Vanemuise 42, Tartu EE 2400**

Küsimustele vastab **Ruth Hinrikus** Eesti Kirjandusmuuseumi telefonil **(27) 430045.**

* * *

Kaua aega eestlaste elulugusid kogunud ja neist lavastusi teinud **Merle Karusoo**, sündinud 1944, ütleb vastavateemalise üleskutse lõpus:

Kas ei võiks me enne aastatuhande lõppu korra peeglisse vaadata? See on ju meie enese nägu ja me ei pea mõtlema seda ei ilusamaks ega inetumaks, meil ei ole vaja seda karta. Hirm on see, mis sünnitab kõige rohkem kurja.

Igal inimesel on õigus oma eluloole, igal rahval on õigus oma kujunemiskäigule.

Rahvus on kollektiivne looming. Ulatagem oma mälu tulevikku, et need, kes tulevad pärast meid, saaksid minevikku mäletada.

Pakri–näitus Harjumaa Muuseumis

See on kahe muuseumi ühisnäitus, nimeks **"Pakri rootslased. Ajalugu ja rahvakultuur."** Ajaloo–osa koostas Aivar Põldvee Harjumaa Muuseumist, rahvakultuuri osa Piret Õunapuu ja filmimaterjali Janno Simm, mõlemad Eesti Rahva Muuseumist. Foto–, filmi– ja dokumentaalmaterjaliga on aidanud teisedki Eesti ja Rootsi muuseumid ning arhiivid.

Väljas on stendid järgmistel teemadel: Vene impeerium ja Pakri saared, rahvariided, argipäev ja toidutavad, küla ja talu, põld, meri, usuelu, rahvakombed, uuem aeg ja Pakri Rahvamuuseum. Fotod, pastelljoonistused ja selged ning põhjalikud tekstid annavad pakrilaste elust–olust ja ajaloost hea ülevaate, mida oluliselt täiendavad ehtsad tarbeesemed ja rõivad muuseumi kogudest.

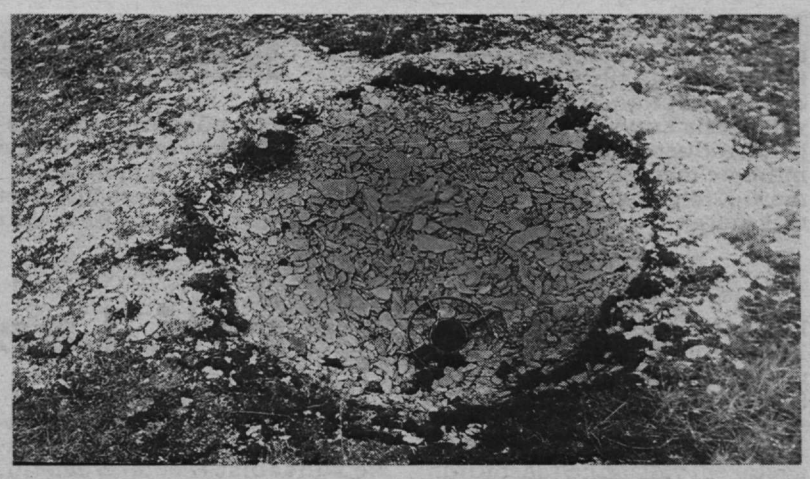
Eraldi rõhutatakse etnograafiahuvilise Rootsi koolimehe Per Söderbäcki (1894–1974) osa Pakri omapärase kultuuri uurimisel ja säilitamisel. Ka oli tema see, kes 1934. aastal tegi ettepaneku Pakri Rahvamuuseumi loomiseks. Tavakohane meeste nõupidamine kiitis mõtte heaks, ja järgmisel aastal see avatigi.

Kel rohkem aega, võib näitusel vaadata ka mitut pikemat teemakohast videomaterjali.

Näituse tegemise toetajate hulgas on müürilehel kirjas ka piirivalvelaeva PVL 108 "Linda" meeskond.

Näitus jääb Keilas, Linnuse 9 asuvas Harjumaa Muuseumis avatuks kuni 1. novembrini.

Mari Vamba



Elanikud aeti saartelt, et jätta järele põletatud maa. Mürsulehter Suur-Pakril. **Madli Vitismanni foto**

Laevadest ja reedereist

Eesti Laevaregister 1998

Eesti Veeteede Amet üllitas tänavu kevadel jälle väärt teatme– ja lugemisraamatu. Peatoimetaja on olnud Kalle Pedak, tegevtoimetaja Ants Läänesaar ja sekretär Aita Ojamets.

Senisele raamatu struktuurile on lisatud kaks nii teatmekui ka lugemishuvilisele vajalikku tabelit: laevaomanike laevade nimekiri ja laevade endised nimed. Kokku võib raamatust leida **554** Eesti laeva, mida alajaotuste kaupa on järgmiselt:

Alajaotus	1995	1998
Laevaregistris	177	**139**
kalalaevu	208	**167**
tähtajaliselt	23	**48**
teisaldatavaid	21	**29**
laevaraamatus	29	**48**
kalalaevu	73	**89**
riigilaevu	39	**34**
Kokku	**570**	**554**

Tänavu on Eesti lipu all **269** (1995. a. 260) reisi–, kauba– ja riigilaeva ning **256** (1995. a. 281) kalalaeva. Üle kahe korra pikem on tähtajaliselt laevaregistrisse kantud laevade nimekiri, mis algab "Tallinki" ja "Transestoniaga" ning lõpeb "Neptuniaga". Selles on 21, täpselt pool, "Eesti Merelaevanduse" laevadest, "Hansatee" ja "Lindaliini" reisilaevad ning RMI Kaubanduse OÜ kaubalaevad ja "Reldori" "Elizabeth".

Laevaomanikke on **210**, neist 39 eraisikut 29 laevaga. Kuigi enamikul eraisikuist on 1 laev, on ühel 2 laeva, osa on aga ühinenud kolmemehe laevakampadeks.

Mullu on laevaregistrist kustutatud 38 laeva. Neist 3 – "Avely", "Orissaare" ja "Merkuur" – on hukkunud. 5 laeva – "EVA–304", "EVA–307", "Ujuvkraana–5", "Simson" ja "Leiger" – on lammutatud. Üks laev – "Siig–3" – on kustutatud sõidukõlbmatuse tõttu. Ülejäänuist on enamik müüdud välismaale, 2 laeva – "Linda" ja "Arzamass" – aga kustutatud registrist Piirivalveametile üleandmise tõttu. Piirivalve–, samuti kui mereväelaevu laevaregistrisse ei kanta.

Huvitav on laevade endiste nimede tabelist leida nende ajalugu. Seal on kirjas seegi, et "Suur Töll" on 1917. aastani kandnud nime "Tsar Mihhail Feodorovitš" ning pole unustatud, et "Meloodia" kandis pärast "Estonia" hukku lühikest aega Naantali dokis nime "Vironia", millest väljasõidu ajaks sai "Mare Balticum". Huvipakkuvaid pika nimereaga laevu on nendegi hulgas, millest "Meremees" sageli kirjutanud (sulgudes on aasta, milleni nimi laevapardal oli):

"Baltic Kristina" – Bore I (80), Skandia (83), Stena Baltica (83), Ilyich (96), Anastassia (97), Windward Pride (97)

"Regina Baltica" – Viking Song (85), Braemar (91), Baltika (91), Anna Karenina (96), Anna K. (96)

"Tallink" – Svea Regina (78), Regina (79), Mediterranean Sun (82), Odysseas Elytis (85), Scandinavian Sky (89)

"Transestonia" – Arona (86), Larona (87), Largo (89), Farona (90)

"Vana Tallinn" – Dana Regina (90), Nord Estonia (92), Thor Heyerdahl (94).

Miks on *Aronast* saanud *Larona* ja seejärel *Farona*? Sama pärast, miks *Erik Egede* on kustutades muutunud *Erik*uks ja siis kahe juurdemaalitud tähe abil saanud nime *Merike* ning miks *Anna Kareninast* tehti *Anna K.* – omanikuvahetusel ei taheta endist nime jätta ja mõne tähe võrra muutes on lihtsam.

Uue nime ja uue omaniku on saanud ka Kihnu–teekonnal põlvekõrgusesse vette uppunud "Punch Craft II", see on nüüd "Bona Dea".

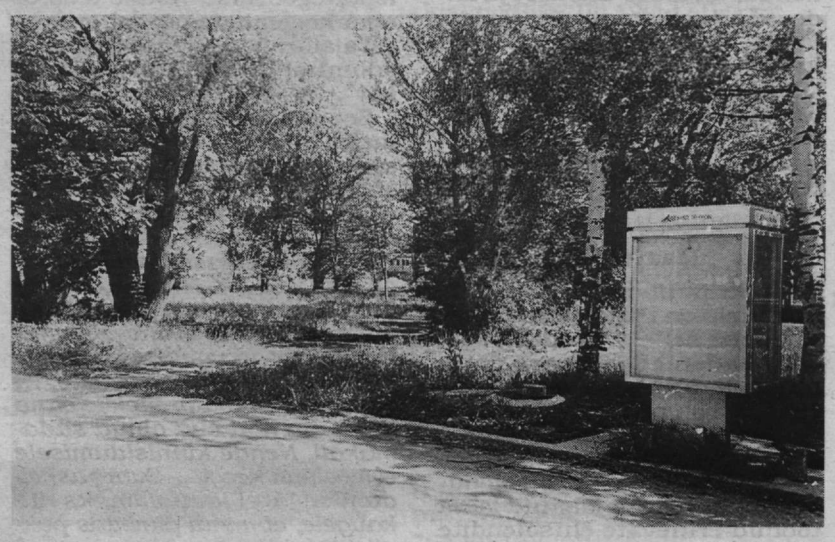
210 laevaomanikust 95 ehk ligi pool paikneb Tallinnas, neist 12 on riigiasutused ja 24 endised riigiettevõtted, ülejäänud on erafirmad. Populaarsemad reederite asupaigad on veel Pärnu 22, Kuressaare 18 ja Viimsi vald 15 laevaomanikuga. Tartus, Ida–Virumaal ja Saare maakonnas on registreeritud igas 10 reederit.

Huvitav on aga, et nimetatud linnades on reederid koondunud kindlatesse majadesse. Kõige tugevam reederikontor paikneb Kuressaares Rohu 5 – seal on 6 laevafirmat, kel oli 1. jaanuari seisuga kokku 21 laeva. Populaarseid aadresse on ka Tallinnas: Paljassaare 28 (ex "Ookean") paikneb 4 ettevõtet, Masti 7 on 3 ettevõtet kokku 9 laevaga ja Mustamäel ühe Sõpruse puiestee paneelelamu 133. korteris 2 laevafirmat. Et laevaomanikeks on hakanud pangad ja liisingufirmad, on aja märk. Nende osakaal edaspidi tõenäoliselt suureneb, samavõrra aga suureneb ka operaatorfirmade arv.

Tabeleist võib näha, et kalurikolhoosi "Majak" laevad kuuluvad nüüd eraisikuile. Aga võib ka leida 10 mullu soetatud väiksema kalalaeva sünnikohad: 4 on ehitatud Saksamaal, 2 Norras (üks oli tänavu hukkunud "Vegas"), 2 Venemaal ja 2 Eestis.

Head lugemist!

Madli Vitismann



Ka selles telefoniputkas elab laevaomanik: see on juba pikka aega ainuke (maapealne) ehitis, mis paikneb Tallinnas aadressil Sadama 2.

"Eesti Merelaevandusel" jälle oma leht

Esimese numbri kaheksale A4 formaadis leheküljele on tihedas kirjas päris palju juttu mahtunud, ja koguni kolmes keeles – eesti ja vene keel kõrvuti, inglise keel eraldi kahel viimasel küljel. Infojuht **Urmas Ööbik** lubab sissejuhatavas tekstis, et ilmuda plaanitakse kord kuus, eesmärgiks firmasisese informatsiooni edastamine. Igasse numbrisse tahetakse panna ka intervjuu mõne firma juhtkonda kuuluva isiku või allüksuse juhtivspetsialistiga, kellele firma töötajail palutakse eelnevalt küsimusi esitada.

Juhatuse esimehe **Felix H. Tschudi** pöördumises seisab: "Me peame parandama infovahetust juhtkonna ja operaatorite vahel, osakondade vahel ja nende siseselt ja meie klientidega. See vastutus lasub meist igaühel. Igal ajal saades informatsiooni sündmusest, juhtumist või võimalusest (kas heast või halvast) peame järele mõtlema, kas ei osutu see informatsioon tähtsaks või vajalikuks teistele firmas või meie klientidele. Kui see informatsioon aitab vältida vigu, kindlustada ohutust, säästa, kasumit saada või pakub uusi võimalusi, siis on see "tähtis" ja seda tuleks teistega jagada."

Muuhulgas on juhatuse esimehe tekstist ka lugeda, et kuna ESCO kontorid paiknevad praegu neljas eri kohas, siis on 1999. aasta lõpuks kavas valmis ehitada uus büroohoone hiljuti eraldatud krundile reisisadama lähedal.

Uue lehe esimene intervjuu on tegevdirektor **T. S. Peterseniga.**

Kirjutatakse veel firma kommertsuudistest, laevade tehnilisest korraldamisest ning organisatsiooni struktuuri– ja personalimuudatustest.

Lühiuudiseid ESCO ajalehest

Felix H. Tchudi nimetab mõningaid **ESCO põhistrateegiat kajastavaid ettevõtmisi:**

müüdi viis vanemat, ebaefektiivset laeva;

osteti (või prahiti ostuoptsiooniga) 3 ro–ro–tüüpi laeva ("Neptunia", "Transbaltica" ja "Calibur") ning üks *Euroopa Liinidele* ja *Estline'ile* sobiv reisiparvlaev "Baltic Kristina";

võeti vastu 2 ro–ro–tüüpi 300 miljonit krooni maksvat laeva (m/l "Lehola" ja m/l "Lembitu");

osteti *Nordström & Thulinilt* ülejäänud 50% *Estline'i* aktsiaid kontrolli tugevdamiseks Tallinn – Stockholmi liinil;

teise reisiparvlaeva liiniletulekuga alustati igapäevast ühendust Tallinna ja Stockholmi vahel;

lisandus kaks uut ro–ro liini: Tallinn – Kieli liin kui *Euroopa Liinide* uus liin ja Taani – Kaliningradi liin 51% osaluse ostuga firmast *Kaliningrad Key Lines;*

asutati uus laevamaakleri ühisfirma *ESCO–NSB Shipbrockers* ESCO turukontaktide ja informatsiooni laiendamiseks.

* * *

Meeskonnavahetuse põhimõtete muudatused

On leitud, et praegune vahetusskeem, mille kohaselt vahetatakse kogu meeskond korraga, pole parim. On alustatud rahvusvahelises praktikas juba tunnustatud skeemide rakendamist.

Üheaegselt mitte vahetada **sillas:**

kaptenit ja vanemtüürimeest; II, IV ja III tüürimeest; pootsmanit ja vanemtüürimeest.

Üheaegselt mitte vahetada **masinas:**

vanemmehaanikut ja II mehaanikut; elektromehaanikut ja elektrikut; IV mehaanikut ja III mehaanikut.

Vastava mehaaniku lahkudes jääb laeva vastav motorist.

Madruseid vahetada välja, nagu parajasti sobib.

Laevatüübi järgi

Rakendada meeskondade erinevaid vahetusviise sõltuvalt sõidurajoonist ja laevatüüpidest.

Liinilaevadel rakendada vahetusskeemis 3 meeskonda kahele laevale. Vahetada poole meeskonna kaupa põhiprintsiibi kohaselt.

Libisev graafik kaugsõidu– ja trampvedude laevadel.

Reisilaevadel jätta vahetusskeem samaks. Kogu meeskond on kaks nädalat tööl, kaks vaba.

* * *

Aprillis nimetati EML–i pearaamatupidaja kohusetäitjaks pr. Inna Sults. Ta on töötanud EML–i *Euroopa Liinides* pearaamatupidaja ning mõnda aega ka EML–i pearaamatupidaja asetäitjana.

Hr. Adrian Barret nimetati *Euroopa Liiniide* juhatajaks.

Seoses EML–i *Ookeani Liiniide* juhataja hr. Nikita Žukovi pikaajalise komandeeringuga maist oktoobrini on tema ajutiseks kohusetäitjaks sama osakonna juhataja asetäitja hr. Nikolai Miškin. Härra Žukov on stažeerimas *Tschudi & Eitzeni* Kopenhaageni esinduses.

Uusi töötajaid kaldal on 7 inimest, merel 19 inimest. Kaldal on töölt lahkunud 8 inimest, merel 77 inimest.

Juuni 1998

Ruhnus on kõike

Ruhnu on kaugel

Selles veendub igaüks, kes saarele meritsi ligineda püüab. Sõit võtab aega ja võib ilmast tulenevalt olla ebamugav, kaugusest tulenevalt pealegi kallis. Ilmneb paradoks, et avamerele oleks mugavam sõita suurema laevaga, aga suurele laevale ei jätkuks reisijaid, pealegi ei saa sealt sadama puudumise tõttu kuiva jalaga kaldale.

Ilmneb ka Eesti vaesus: suurema seltskonnaga Ruhnu sõitmiseks laevaregistrist sobivat reisilaeva otsides võib leida peale välis- ja saarte liinilaevade vaid 2 "...randa" ja "Vesta" üle 100 kohaga, aga neil on arvatavasti sõidupiirangud, ning 36 kohaga "Stefani", mis on suuremale seltskonnale väike.

Meenub, et Soomest ostetud kasutatud "Miku" oli enne rannavalve- ja siis piirivalvelaevaks moondumist 18-kohaline saarestiku reisilaev. Ja seal on neid igasuguse arvu reisijakohtadega. Aga meil ei ole veel turgu.

Ruhnlased ise arvestavad peamiselt lennukiga kord nädalas, saareelanikel on dotatsiooni tõttu teistest tublisti soodsam piletihind. Aga lennukiga toodava kaubakilo hinnale lisandub kaks krooni – kahe krooni võrra kallimale soolakilole peaks niiviisi suhkrumaitse juurde tulema. Kui kalliks aga läheb moos, isegi kui marjad oma aiast või metsast korjata?

Post käib kord nädalas. Ajalehti seetõttu ei tellita; telekavast saaks nädala pärast lugeda, mis nägemata jäi.

Ruhnus on kõike

On kool, kirik (koguni kaks) ja vallamaja. On pood, postkontor, perearst, lasteaed, elektrijaam, lennujaam, ilmajaam ja sadam. On raamatukogu, muuseum, rahvamaja ja võõrastemaja. Bussiliin ja kaks baari. Tuletorn ja piirivalvekordon. Panka pole.

On lapsi, noori, pensionäre ja töötajaid: vallavalitsuses 5, koolis 2, poes 2, ilmajaamas 2, kirikus, postkontoris, arstikabinetis, raamatukogus, muuseumis, võõrastemajas 1. Isegi poole kohaga bussijuht on. Ja elektrikud. Tuletornivaht ja piirivalvurid pole ruhnlased.

65 elaniku hulgas on koolilapsi 10, leerilapsi tänavu 4. Noori jalutab õhtuti kaheksa. Nende hulgas leidub üks punkar (nahk, needid ja värviline kukehari piki paljaksaetud pealage), üks kaelast varvasteni tulipunasesse rõivastatud beib, üks kannab tuulutusavadega teksasid, üks neiu õpib välismaal (Ahvenamaa gümnaasiumis). Aga nad kõik laulavad ilusti.

On lehmad, haned, kanad, kassid, hulk sõbralikke ja üks kuri koer. On ka arglik koer, värisevatel peentel jalgadel taskupuudel. Juunis on sääsed. Juulis olevat parmud, nii suured ja tigedad, et hammustavad tüki ja lähevad puu otsa seda sööma. Augustis olevat aga sedapalju kärbseid, et tuleb nad enne lusika pealt ära puhuda, kui lusikas suhu pista.

Varem oli kõik teisiti

Kõik Ruhnu elanikud peale ühe on tulnukad. Paljud on uustulnukad, kes saarel elanud vähem kui 10 aastat, isegi 90-ndail on sinna elama tuldud.

On suvitajad – külas näidati TREV-ide jmt. suvilaid. Aga suviti käivad ka pärisruhnlased Rootsist. 16-liikmelise kogudusega kiriku asju otsustab 43 kaugelviibiva toetajaliikme esindus. Ning maade tagastamine edeneb jõudsalt. Kinnisvarahinnad on kõrged.

Üks tagasitulnuist, 70-aastane mees, oli kodunt lahkudes 15. Selleks ajaks oli tal juba kaks aastat olnud oma hülgepüss ja Eesti Vabariigi ametivõimu antud relvaluba, mille järel ta 13-aastasena käis Kuressaares Saare maavalitsuses. Temas nagu teistestki äratas hämmastust paljugi sellest, kuidas tänapäeva ruhnlased elavad ja oma asju korraldavad.

Üks pea on hea, kaks veel parem

* * *

Rootsis on mitu suurt toidupoodide ketti. Näiteks Stockholmis on igas metroojaamas kõrvuti kaks toidupoodi, kolmas võib olla veel järgmises kvartalis. Kaubavalik ja hinnad olid enamjaolt samad. Kui siis pereema suurest lojaalsusest eelistas tarbijateühistu "Konsumit", võis ta pikapeale veenduda, et kõrval "Vivos" on tõhusamaid allahindlusi. Seejärel aga avastas, et järgmise kvartali "ICA" on suuremat toidukogust ostes kasulikum. Ning tarbijateühistu oli sunnitud "Konsumi" uksed kinni panema. Aga poeruumi ei tulnud elektroonikapood ega kasiino, vaid teine toidupoekett – türklased. Veidi odavamate hindadega kui vastaspoes "Vivo".

* * *

Ruhnus elas nii enne kui pärast sõda ligi 300 inimest. Kui kolhoos 70-ndail likvideeriti, lahkusid saarelt ka inimesed. Aga ETKVL-i pood jäi, kuigi on praeguseks ilmselt erastatud. Ka ETKVL-i poemees jäi. Peab peale poe veel baari ja majutab turiste.

65 elanikul (neistki 10 on koolilapsed ja mõned ka koolieelikud) on piiratud hulk raha, mida poodi tuua. "Äripäeva" andmeil olevat poe käive umbes 30 000 krooni kuus. Aga piirivalvurid, saarel toitlustust korraldav pere ja mõni teinegi eelistab poes mitte käia ning toidukraami Saaremaalt hankida. Sest poemees käitub.

Ühel õhtul nädalas on Ruhnus kaks baari. Kui ühes baaris jätab baarimees soovitud joogi ulatamata, öeldes: "Ma ei viitsi," võib arvata, kuhu külastaja läheb.

Pood on avatud neli tundi päevas. Ühel päeval möödub lahtiolekuajal poeuksest suurem seltskond ja tuleb mõttele sedagi kohalikku eksootikat vaadata, aga avastab ukselt sildi "Suletud". Otsemaid ukse taha rivistunud mitukümmend inimest tekitab saarel ebahariliku nähtuse – risti üle sõidutee ulatuva järjekorra. Uksele tulnud müüja aga soovitab teine kord tagasi tulla – tal vaja äsja-saabunud kaubale hindu peale kirjutada.

Pärast pisikest palumist poodi ümber paiknenud seltskond rullib üksteise taga sabas seistes valmispandud sajakrooniseid peos, kui leti taha saabub poemees. Vaatab mornil ilmel saba ja prahvatab järsku: "Mis te nii palju ostate. Vald ka ei aita sugugi ja poodi on raske pidada, ole nagu sotsiaalabi siini!"

Ostmata keegi siiski ei lahku – poes müüakse ka raamatuid Ruhnu kohta, mida mujalt raske saada. Kui aga poemees ei oska hinnata kümne minutiga ootamatult poodi saabunud paari tuhandet krooni, tundub, et ETKVL-i aeg on ümber. Täpsemini, asi, mida regionaalpoliitika Ruhnus vajada võiks, oleks teine poehoone mitte kaugemal kui sada meetrit esimesest, olgu sadama või küla poole. Ülejäänu teeksid türklased, korjates teenindusvalmilt naeratades kokku kogu suvisel saarel viibiva vaba raha.

Ruhnus on vaikust

Mobiiltelefonid ei helise – levi ei ole. Autod ei mürise – neid on Ruhnus üldse kümmekond ja kaks korraga ei pruugi teel kohtuda. Lärmi ei ole – inimesi niigi vähe.

Sõja eel oli Ruhnus inimesi, eriti naiste hulgas, kes polnud elu jooksul saarelt kaugemale saanud. Hülgekütid käisid küll, isegi kuni Laadogani, ja oskasid ka naaberrahvaste keeli. Aga tänapäevainimesedki ei kipu suure saare või mandri saginasse – nad on omas kodus rahul. Ning Ruhnust tulija mõistab esimese linnaveerandtunni jooksul, miks ruhnlased oma saart armastavad – seal on nii vaikne ja rahulik. Luud on lukuks ning igast vastutulijast on teada, kes ta on ja mida temast arvata.

Madli Vitismann

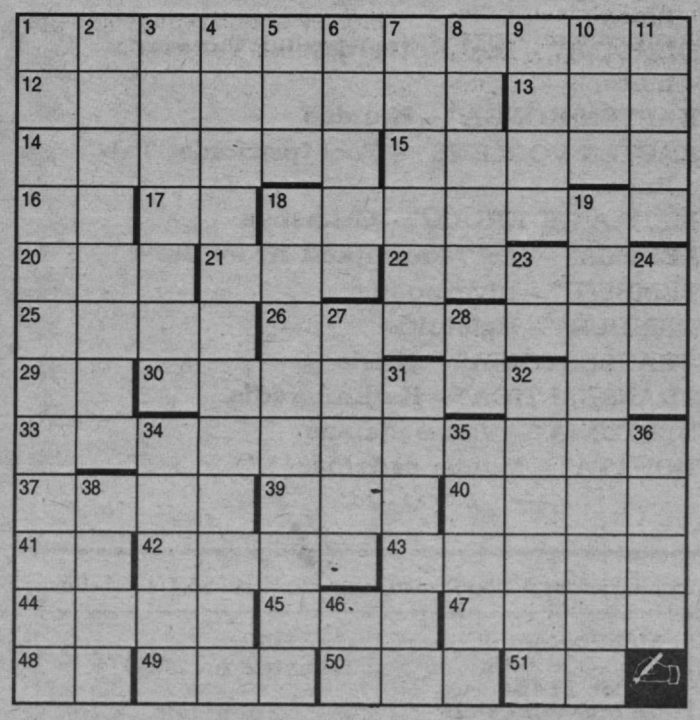
Abivalmis piirivalvurid toovad Ruhnu saabujaid vastse kordonikaatriga laevalt maale. Kui lainetab, kastavad märjaks ka.

Ruhnus leidub kõike: rannaliiva ja metsa, on oma (liivakivi) pankrannik sealt välja voolavate allikatega.

Ruhnu muuseumis on üle 200-aastast käsitööd, millel sugulust Rootsi muuseumides nähtuga.

Saja-aastases tuletornivahimajas on moodne piirivalvekordon, selle ees bensiinijaam ja parkimisplats.

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Tingimus prahikirjas, mis kohustab andma laevale sellise laadimis- või lossimispaiga, kus laev saab seista põhja puutumata. 12. Kalastusmaagiaga seostatav kividest laotud iidne rajatis. 13. Soome tähtsa sadamalinna rootsikeelne nimi. 14. Liirum ... lumps. 15. Eesti saar, millelt on leitud 12. paremale kõsitud rajatisi. 16. *Valeur déclarée* – väärtsaadetis (lühend). 17. Korea Vabariigi tähis. 18. Prantsuse maalikunstnik ja graafik (1868–1941). 20. Kodupoolis (murdes). 21. Vanused. 22. Võrgukuivatuspuud. 25. Öökull (saksa k.). 26. Kaasas käiv, saatev. 29. Hiina luule žanr. 30. Laeva ankrusolekut näitav signaalkujund. 33. Mis see on: range vorm, lihtne siluett, lagedad pinnad, pilastrite ja sammaste rohkus? 37. Tähtis püügikala Läänemeres. 39. Eesti suusataja. 40. ...voor – kõigesööja. 41. Meetertonni tähis. 42. Merluus. 43. Kaks ühenimelist saart Barentsi meres. 44. Eestlase sugulane. 45. Eesti maadleja, võitnud kaks olümpiamedalit. 47. Vanainimene. 48. Eemaldamist tähistav eesliide. 49. Saksa keele artikkel. 50. Paadi põhjapikitugi. 51. Puuda tähis.

ALLA: 1. Veekogus kalu, karpe või muud kasvatavad tootmisüksused. 2. Trümm. 3. Karpkalalane, elab ka Eesti merelahtedes. 4. Vahemere osa. 5. Koht, kuhu rajati Peeter Suure merekindluse üks tugipunkte. 6. Veeloomade liikumiselundid. 7. Eesti maletaja (eesnime esitäht ja nimi). 8. Leedu linn. 9. Julgema, riskima (rootsi k.). 10. Araabia mehenime osa. 11. Pääsikud. 18. Purjede vastu tuult seadmine. 19. Kaitserinnatised veesõidukil. 23. *British Navy* – Briti sõjalaevastik (lühend). 24. 545 rooma numbritega. 27. Mängufilmi "Metskapten" kunstnik. 28. *Species* – tee (lühend). 31. Kahe riigi vahel jagatud Läänemere saar. 32. Eesti humorist ja poliitik (nimi ja eesnime esitäht). 34. Peod. 35. Judaismi alusteos. 36. Purje serva tugevdav kõis. 38. Karikakar (murdes). 46. Paljude rääkijate sagedasim "sidesõna".

Koostanud **Märt Kullo**

Ruhnust lahkudes tuleb paadist laeva tõsta lapsed, koerad, eakad ja pagas. Sõltub ilmast.

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Jüri Lember. 11. Ohustamatus. 13. Ham. 14. Lorrain. C. 17. Albatrosser. 20. Naina. 22. Oh. 23. ... libe. 24. Peod. 25. Apua! 27. New ... 28. Iva. 30. Uluk. 31. Euro. 33. Tn. 34. Ent. 36. Süva... 38. Gl. 39. Kirgas. 40. Leija. 42. Akvaplaan. 45. Li. 46. Suir. 47. Jeltsin. 51. Adriatische ...

1 J	2 Ü	3 R	4 I	5 L	6 E	7 M	8 B	9 E	10 R	
11 O	H	U	S	T	A	M	A	T	U	12 S
13 H	A	M	14 L	15 O	R	16 R	A	I	N	C
17 A	18 L	B	A	T	R	O	S	19 S	E	R
20 N	A	21 I	N	A	22 O	H	23 L	I	B	E
24 P	E	O	D	25 A	26 P	U	A	27 N	E	W
28 I	V	29 A	30 U	L	U	K	31 E	U	R	32 O
33 T	N	34 E	N	35 T	36 S	Ü	V	37 A	38 G	L
39 K	I	R	G	A	S	40 L	41 E	I	J	A
42 A	K	43 V	A	P	44 L	A	A	N	45 L	I
46 S	U	I	R	47 J	E	48 L	T	49 S	50 I	N
51 A	D	R	I	A	T	I	S	C	H	E

ALLA: 1. Johan Pitka. 2. Üha. 3. Rumb. 4. Island, Ungari. 5. Lt. 6. E. Arro. 7. Mm. 8. Baaslaev. 9. Eti. 10. Runeberg, J. L. 12. Screw. 15. O. Taal. 16. Rohuküla. 18. Laevnikud. 19. Sinu. 21. Io. 26. Puss. 29. Aer. 32. Olaine. 35. Tapja. 37. Ain. 41. Eats. 43. Vir. 44. Let. 46. Sa. 48. LI. 49. S.C. 50. i.h.

Tervislik kõhnumine.

Diagnostika, konsultatsioonid, haiguste ravi.
Alkoholisõltuvusest vabastamine.
Info k. 10–18
tel. (22) 471 712
Registreerimine:
Kopli t. 25, kab. 402.
Grossmanni Keskus

KUKU

Tallinnas 100,7 Mhz
Järvamaal 100,5 MHz
Mulgimaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niitväljal 102,7 MHz

LAUPÄEVAL KELL 8 - 9

MERETUND

Avaldame sügavat kaastunnet kaastöölisele **Küllike Rooväljale**

ISA

surma puhul.

"Meremehe" toimetus

TALLINNA SADAM * ADMIRALITEEDI BASSEIN

ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP

Suvetekk on avatud!

AVATUD 12-24
Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

Kes meil käivad

20. juulil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Sigmund August" (San Vincent) – lossib kakaoube
"Sandal" (Vene) – lossib suhkrut
"Cachimba" (Gabon – *esimest korda Eestis*) – laadib traati
"Meliksah" (Türgi) – laadib ammooniumfosfaati
"Neftekudvoz 50" (Vene) – laadib malmi
Jahtlaev "Talitha G" (Inglise)

Muuga sadamas

Tanker "Victoria Codevila" (Libeeria) – laadib naftat
Tanker "Vikla" (Soome) – laadib naftat
"Borneo" (Küpros) – laadib turvast
Kruisilaev "Splendour of the Seas" (Norra)

Paljassaare sadamas

Tanker "Suia" (Vene) – laadib naftat
Külmutuslaev "Zolotaja Dolina" (Küpros) – lossib liha
"Võssotsk–3" (Vene) – laadib rauaveeriseid

Paldiski sadamas

"Cesis" (Läti) – laadib hakkepuitu
"Alina" (Antigua) – laadib vanametalli

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM
ESTMA
ESSO
TALLINK
Esman
Linda Line
BALTI LAEVAREMONDITEHAS
EstLine
W E
EMSA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. juulil

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" – teel Ventspilsist New Orleansi
"ALEKSANDER ABERG" – teel Lazaro Gardenasest Long Beachi
"PAUL KERES" – teel Hamburgist Singapuri
"KRISTJAN PALUSALU" – Odessas
"GUSTAV SULE" – teel Riiast Montreali
"ALEKSANDER KOLMPERE" – Constantzas
"HAAPSALU" – Kaliningradis
"VILJANDI" – Peterburis
"RAKVERE" – remondis Riias
"NARVA" – Riias
"VALGA" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"SAKALA" – teel Ghentist Halifaxi
"SOMPA" – Abidjanis
"KUIVASTU" – Santanderis
"RAKKE" – San Pedros
"VALKLA" – teel Cabedellost São Francisco do Suli
"PIHTLA" – teel Rouenist Doualasse
"Viidu" – teel Antwerpenist Banjuli
"NAISSAAR" – Izmiris
"VAINDLO" – Antwerpenis
"KASSARI" – teel Prevezast Beirutisse
"MUHU" – teel Klaipedast Bilbaosse
"ABRUKA" – teel Oskarshamnist Beirutisse
"VILSANDI" – teel Kundast Aveirosse
"SOODLA" – teel Muuga sadamast Monfalconesse
"KLOOGA" – teel Pireusest Terneuzeni
"MUUGA" – teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTSU" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"KALANA" – teel Hamburgist Vanasadamasse
"KURKSE" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"DIRHAMI" – teel Rotterdamist Vanasadamasse
"KAPTEN KONGA" – Kundas
"KAPTEN VOOLENS" – Teel Ipswichist Tallinna
"MEHAANIK KRULL" – Grimsbys
"LEHOLA" – teel Moerdijkist Kroonlinna
"LEMBITU" – Liverpoolis
"CALIBUR" – Helsinkis
"TRANSESTONIA" – Kielis
"TRANSBALTICA" – Kaliningradis
"NEPTUNIA" – Vanasadamas
"DONATA" – Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Sõel ja Kaia Suun

Järgmine number ilmub septembris

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

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler 11454 (operaatorkeskus 8-951)
«Printall» Tellimuse nr. 3003
Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR S