



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

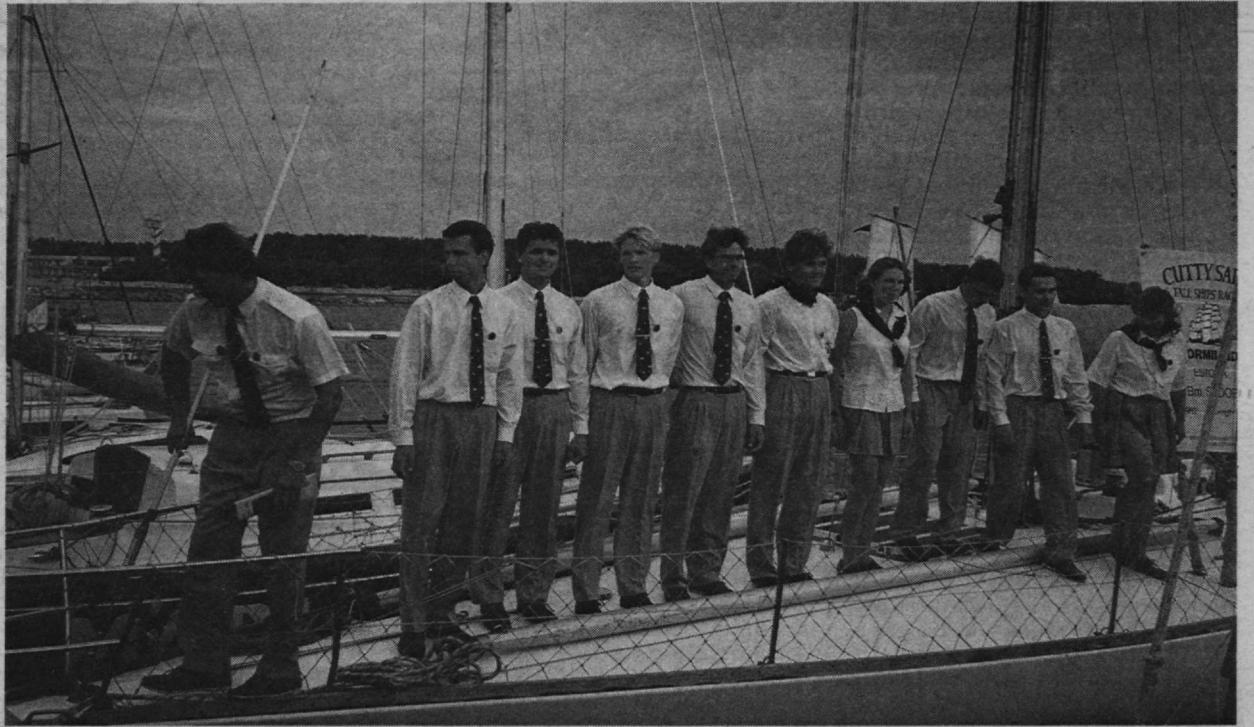
Nr. 16-17 (169-170)

Kolmapäev, 10. september 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kuressaare merepäevilt lk. 4-5
- ☛ "Suure Tõllu" heaks lk. 6-7
- ☛ "Cutty Sarkilt" tagasi lk. 8-9
- ☛ Puhkusest lk. 10-11
- ☛ Kaitsenäituselt lk. 12
- ☛ Pärnust lk. 13-14
- ☛ Suvejutt XIV lk. 15



Just kooliaasta alguseks jõudis "Cutty Sarki" regatilt tagasi Eesti Merehariduskeskuse "Tormilind". Lähemalt lk. 8-9.

Üks kord kaheksa aasta jooksul

27. augustil viidi Muuga lahes läbi rahvusvaheline reostustõrje õppus "Balex Delta '97". Esimest korda korraldas selle Eesti, järgmine kord tuleb kaheksa aasta pärast.



Külasti tervitasid keskkonnaministeeriumi kantsler Rein Ratas ja mereinspektsiooni direktor Aadu Lukksepp.



Läänemere kaitsjatele korraldati vastuvõtt Soolalaos, parasjagu oli selles paehoones paearhitektuuri näitus. Lähemalt lk. 2 ja 3.

Uus mereklass

1. septembril läksid lapsed kooli. Nagu ikka ja harjunult. Õnneks on igal aastal olnud harjumuspärase kõrval ka uudsus, mis otsiva meele olemasolu haridussüsteemis ikka ja jälle kinnitavad.

Tänavu 1. septembril alustas esmakordselt ajaloos merehariduse andmist Kunda 1. Keskkool. Siin võeti kooliperesse esimesed merendusklassi õpilased. Kokku on neid 35, tütarlapsi natuke rohkem kui meessoos esindajaid. Poistele hakatakse õpetama madruse, paadijuhtimise ja kalapüüdmise tarkusi, tüdrukutele merelaevade reisijateenindust. Mereainete õpetaja on Arnold Ots.

Kooli direktor Tõnu Valdmaa meenutas Käsmu merekooli ja selle tuntud kasvandikke, nentides, et vahepeal katkes merehariduse andmine siinkandis. Oma kooliperere soovis ta peamiselt meeskonnavaimu, mis aitab elus hakkama saada.

Esimesel koolipäeval olid kohal linna- ja haridusjuhid, häid soove öeldi teistelt öla allapanijatelt kohalikust pangast, sadamast, tehastest, piirivalvelt. Tehas tõi kohale ka aluse, et oleks, millel seilata. "Optimist" nimeks. Nagu Käsmu merekoolile panid öla alla kohalikud mehed, nii ka siin.

"Üks madrus, kurivaim, kukkus vette," laulsid Kunda poisid avaaktusel. Kui mereklassi lõpetanute 3 aasta pärast kõigest meresõitjaid ei saa, on nad kindlasti need, kes õnnetus

vettekukkunu ära päästa oskavad. Mereklassid jätkavad tegevust ka Orissaares ja Pärnus.

Head kooliaasta algust!

Reet Naber



On nii lipp...



...kui ka kampsun.



Balex Delta '97

Igal aastal korraldatakse HELCOMi (Helsinki Komisjoni e. Läänemere piirkonna merikeskkonna kaitse komisjoni) rahvusvaheline ühisõppus, iga kord eri riigis. Ühisõppuste eesmärk on harjutada riikide reostustõrjeüksuste ja ametkondade koostööd, sidet, operatiivset ühistegevust ja juhtimiskorraldust.

Tänavune õppus oli esimest korda Eesti korraldada,

see toimus 27. augustil Muuga lahes. Legendi kohaselt satust Muuga sadamast väljudes Karbimadala kirdeosas madalikul tanker "Viimsi", pardal 5000 t masuuti. Laeva veelune osa sai viga ning kütus hakkas merre voolama. Tanker teatas juhtunust asjaomastele ametkondadele, Riiklik Mereinspeksioon kutsus kokku korjestaabi ning avariipaigale suundusid korjelaevad. Et laeva vigastused osutusid suurteks, teatati avariist ka naaberriikidele ning paluti abi reostuse lokaliseerimiseks.

Tanker tellis kere ülevaatusseks tuukrid ja vigastatud tanki tühendamiseks punkerlaeva. Kohale sõitsid mereinspeksiooni laevad "Reet" ja "Triin", Muuga Sadama "Vares", Läti ja Vene laevad ning asusid boontõkete reostust lokaliseerima. Keerulise tõkkekujundi sulges "EVA-316", et korjeseadmetega vett puhastada. Õnnetuspaigale lendas kopter ja peatselt võis raadiost kuulda: "Triin", viis kraadi vasakule, või: "Reet", kümme kraadi paremale.

Et reostust imiteeris eritõtlusega turvas, siis võis õhust parimini näha, kuidas tuul ja hoovused seda laiali kandsid.

Kui poomtõkked olid paigal ja "EVA-316" tükk aega "koristanud", saabusid külalislavast: Taani "Gunnar Thorson", Rootsi "KBV-046" ja "KBV-049" ning Soome "Merikarhu", "Halli" ja "Hylje". Pärast õppuse lõppu suundusid need laevad Admiraliteedi basseini, kus teistel peale samal õhtul lahkunud "Merikarhu" lubati järgmisel päeval linnarahvas laevu vaatama.

Et õppusel pressiteenistus täiesti puudus, võttis vaatlejate laeval viibinud paarile ajakirja-

nikule selgituste jagamise enda peale Thomas Fagö Rootsi Rannavalve juhtkonnast. Ent ka linnarahva erilist huvi Admiraliteedi basseini seisva esindusliku korjelaevastiku vastu polnud märgata. Kuigi seal oli, mida vaadata: justkui eestiliku koostöötamatus märgiks oli basseini laevu servast servani täis - lisaks eelmainitud pakiti tihedalt kokku samal ajal saabunud 9 Rootsi sõjalaeva.

Järelokaja

võis kuulda järgmise päeva arutelul. Mereinspeksiooni direktor **Aadu Lukksepp** selgitas: "Kui Eesti Vabariik 1992. aastal

Helsinki Komisjoniga liitus, püüdsime meie korraldatava õppuse tähtaega võimalikult kaugemale nihutada. Meie põhja- ja läänenaabrid on õlireostuse probleemidega tegelnud juba üle 10 aasta, nüüdseks on neil päevakorral keemiareostus. Meil oli vaja aga näidata, milleni oleme viimase viie aastaga jõudnud.

Püüdsime vältida hoolikalt kätteõpitud lavastust, kõik laevad peale avariilaeva väljusid oma tavabaasist. Tahtsime näidata, et oleme suutelised õlireostust likvideerima ning seadime ülesandeks lihvida koostööd.

Õppuse kohapealne juht **Tiit Tuhkla** lisas, et soovides teada saada, kuipalju tegelik reostuspaigale minek aega võtab, hakati alles pärast teate saamist Lennusadamast varustust laost autoga laevale vedama.

Õppuse ajal ilm muutus. Pärast esialgset 6 m/s kagutuult tehti reostuse levi arvutiprognoos. Ent tuul vaibus ja toimima hakkas hoovus, mis kandis reostust kagusse. Seetõttu tuli laevadele anda esialgsest vastupidine korraldus ja boontõkked ümber paigutada. Reostuse tegeliku ulatuse kindlakstegemiseks kasutati kopterit, sealt laekus teave kiiresti ja täpselt. Inglise keel toimis, oldi üksteisele arusaadavad.

Taani, Rootsi, Soome, Vene, Läti, Leedu, Poola ja Saksa esindajate sõnavõttud olid kiitvad, tehti ka üksikuid, kohati vastakaid ettepanekuid. Näiteks Saksamaa esindaja pani ette moodustada õppuse planeerimise rühm, mis vastutaks samuti ürituse kulgemise eest ega jätaks seda üksnes korraldava maa kanda, **Kalevi Voima** Soomest kiitis aga just seda, et tegelik koostöö algas kohapeal, iga suguste koosolekuteta.

Guntis Drunka Lätist pani ette, et keele- ja suhtluskogemuse saamiseks võiks eri riikide laevad panna üht ülesannet täitma, ent tore oli see, et kõik toimus reaalselt - iga üksus liitus siis, kui kohale jõudis.

Rootsi rannavalvejuht **Thomas Fagö** soovitas saabuvale abilistele paremini selgitada, mis on juhtunud - 30-40 tundi teel olnud laevalt oodatakse te-

gevusse lülitumist, nii et kapten ei saa veel öieti arugi, mis tuleb teha. Ta soovitas ka koostada lühisõnastiku, et igaüks teaks, mida miski tähendab.

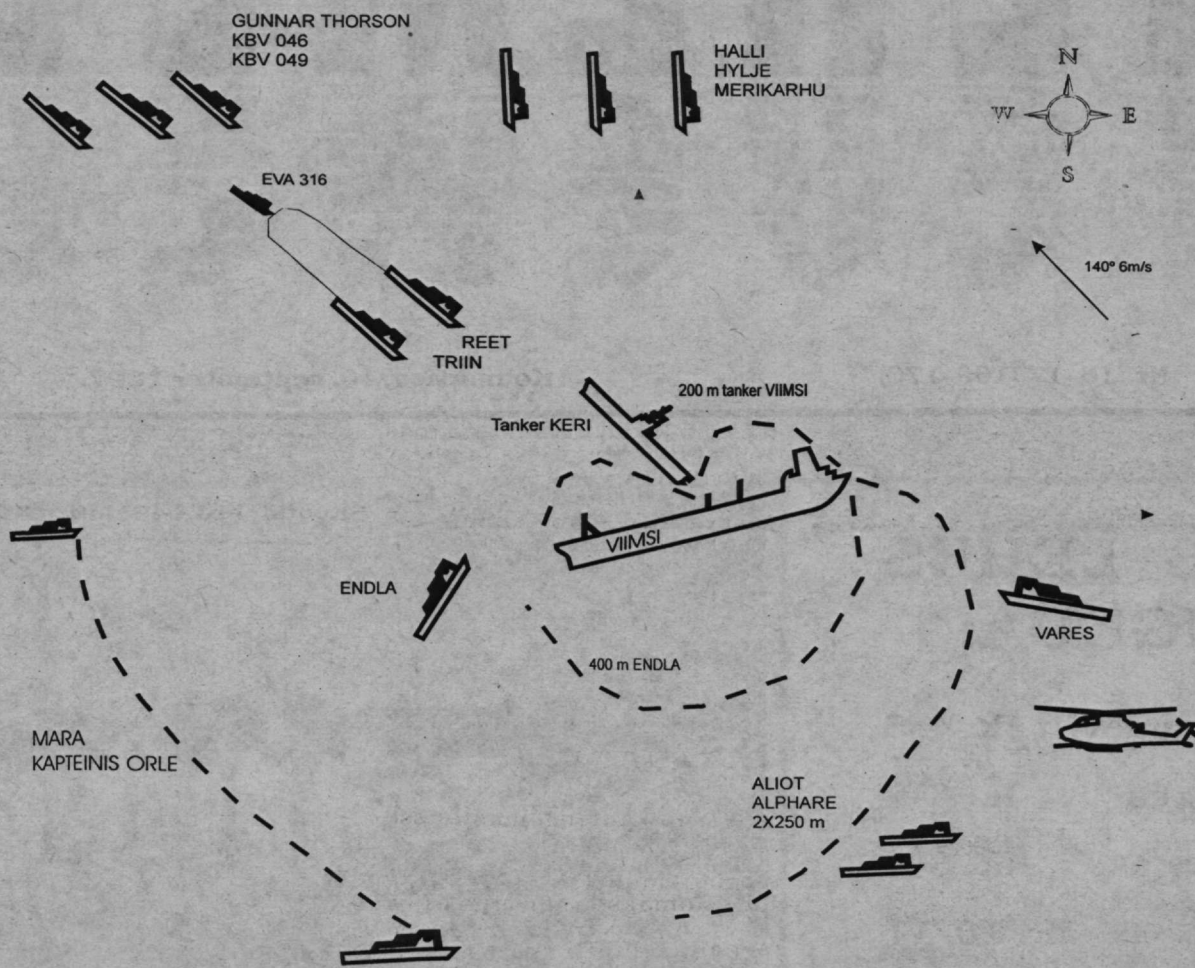
Koostöö

oli õppusel näha. Koguni ilmataadiga, sest ilm oli isegi liiga ilus. Et Helsinki Komisjoni liikmesriike on 9, korraldab Eesti järgmise õppuse kaheksa-aastase vaheaja järel. Mullune õppus oli Rootsis, järgmisel aastal on Poolas. Järgmised 8 aastat aga otsustatakse Eesti üle Muuga nähtu põhjal, see lisas korraldajale tublisti pinget.

Seni on Eesti Mereinspeksioon Läänemere-naabritelt tublisti abi saanud. Soomet võidi tänada varustuse, Rootsit koolituse, Taanit riikliku õlitõrjeplaani ja Saksamaad kütuste identifitseerimise labori väljajõe eest.

Olnuks säärane tankerioõnnetus reaalne, poleks saanud järgmisel hommikul selle likvideerimisest raporteerida. Helsinki Komisjoni riikidel on ise hakkamasaamise piir 500 t, suuremate reostuste korral kutsutakse naabrid appi. Tegelikus elus on Eestis iga kahe aasta tagant ca 50 tonnine reostus, viimati tänavu talvel, kui "Arzamass" uppus.

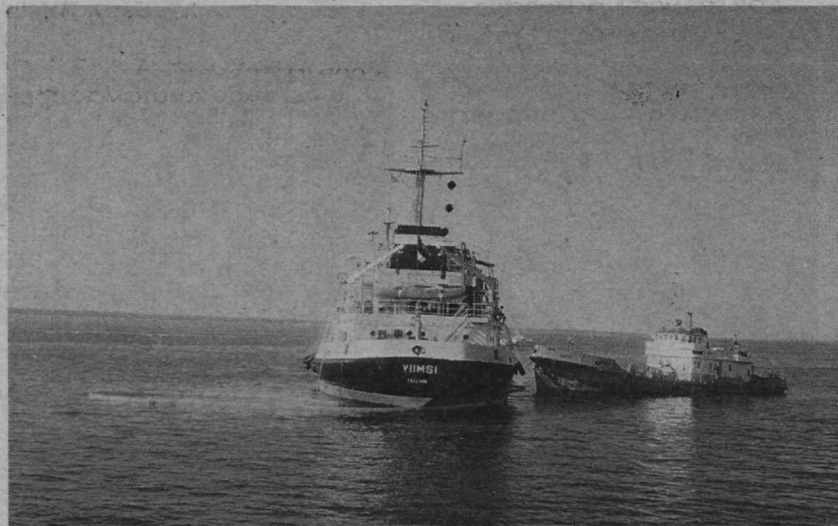
Madli Vitismann



Mitmesugused tõkked pidid olema täpselt õiges suunas.



Põhitöö tegi vastsete avamere korjeseadmetega "EVA-316".



Õnnetuslaev "Viimsi" esimese boontõkke ja punkerduslaevaga.

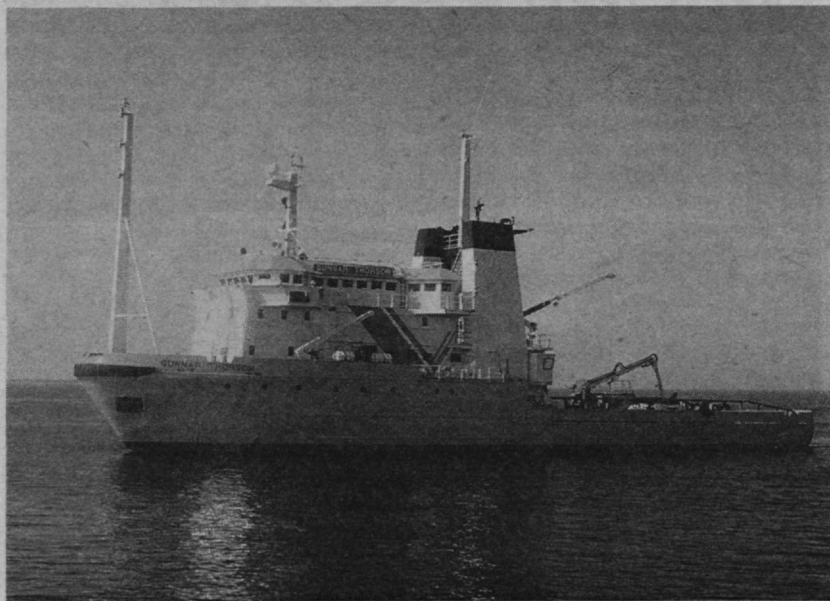


Laevad asusid vedama boontõkkeid.

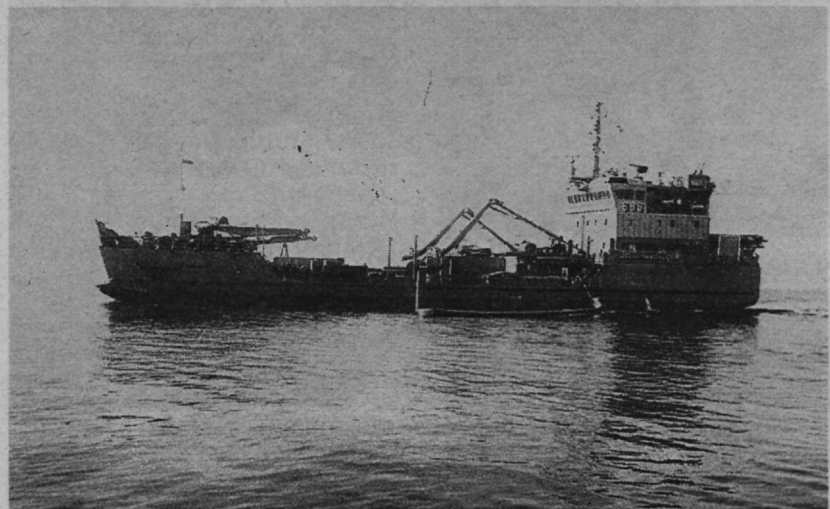


Kadedustäratava korjelaevade väljapaneku Admiraliteedi basseini varjasid ära sõjalaevad.

Külalislaevu



Kaugeim osalenud laev on Taani "Gunnar Thorson", 56 m pikk, 12,3 m lai, süvis 4,5 m.



Suurim osalenud laev oli 61 m pikkune Soome "Halli". Üldse osales õppusel 20 laeva, neist 9 Eestist.

Õppusel ajakirjanikele selgitusi jaganud Rootsi Rannavalve Idapiirkonna operatiivülem **Rolf Bergström** tunnustas eestlasi tehtu eest. "Mul on Eestis käimisest palju kasu. Rootsis on kõik juba kanaliseeritud, aga Eestis saan kinnitust oma mõtetele. Rõõmustan nähes, kuidas inimesed mõtlevad ja püüavad, kuni mõtlevadki midagi välja. Nii saan järele mõelda probleemide ja mitmete tegevusviiside üle, mis meil on justnagu valmis. Nii ei jää arengus seisma."

Rolf Bergströmi sõnul on Rootsi rannavalve kolm peaukesannet päästa, aidata ja valvata. Rannavalves töötatakse pensionini - 30-40 aastat. Kes on tulnud näiteks 25-aastaselt, teenib 35 aastat ja jääb pensionile kuuekümnesealt. Inimestele meeldib kodulähedane töö, mis võimaldab vabu päevi, ja piisav palk.

Sama kinnitas Södertälje korjelaeva "KBV-046" kapten: töö on vaheldusrikas ja 5-liikmeline meeskond nagu perekond, kes mõistab üksteist poolt sõnalt. Igaüks teab, kes mida teeb ja mida mõtleb. Peale kapteni on teised kõik ühesuguse haridusega rannavalvurid. Laeva juhtida ja masinat hooldada (lihtsamaid parandusi tehakse laevas) või süüa teha ja nõusid pesta oskab igaüks. Ja vahelduseks sillast laevanina vahtimisele võib kapteni masinasse vaadata või nõusid pesta.

Rootsi Rannavalve peab iga-aastaste muutuste üleelamiseks tähtsaimaks kvaliteeti, paindlikkust ja hea väljaõppega personali. Tehnika areng ja uute laevade saamine on toonud laevadesse arvutid ning nende abil toimiva teabe- ja juhtimissüsteemi. Samal ajal on vaja kohendada uute laevade, efektiivsema keskkonnakaitsega ja satelliitnavigeerimisega.

Uutelt rannavalvuritelt oodatakse merekogemust ja koostöövalmidust. Peamiselt tullakse rannavalvesse kauba- ja kalalaevastikust, aga ka mere-

ritud. Ega päris juurde ei pääsenud, aga niipalju, kui ma seal ümber käisin, tundus küll, et oli tehniliselt korras ja sõitis ning manööverdas täpselt. Oli näha, et esimese juhtuda võiva õnnetuse puhul on olemas koordineeritud tegevuseks võimalised laevad, vahendid ja mehed.

Järgmisel korral peaks muidugi natuke kehvema ilmaga ka proovima, kuidas läheb.

"Endla" oli oma boonidega juba varem kohal ja pani need ümber tänurid. Tema kohta võib öelda, et seal on väga tubli meeskond. Pealegi teevad nad seda tööd ka tegelikult. Esimese manööverina pani ta boonid alla tuult otse ümber laevakere, teiseks vedas ühe poole boone välja. Venelased pidid vedama teise poole. Ning siis pidid see kokku pandama, aga selle manööveri lõppu ma ei näinud.

Meie piirivalvelaevad valvasid, et kõrvalised isikud lähedale ei pääseks ja loopisid turvast laiali - imiteerisid reostust. Asi selles, et kui ei ole silmaga midagi näha, siis on sellist korjetöö imiteerimist raske teha.

Väga hea koostöö oli kopteriga, kuulsin kogu aeg raadiost, kuidas seal pidevalt kommenteeriti. Kopter kogu aeg jälgis, kuidas "reostus" tuulega liikus ning korrigeeris "Triinu" ja "Reeda" tegutsemist: "Kümme kraadi vasakule!" Ka lätlaste boonide panekut korrigeeriti õhust. Samuti seda, millise kotti venelased peavad tegema.

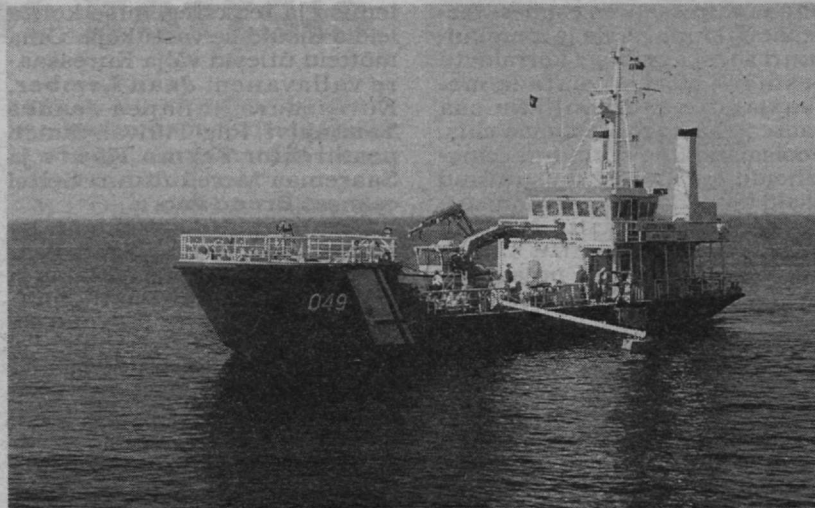
Ma ei märganud ühtki suuremat apsu, ainult pisiasju.

Oli igati kordalainud õppused. Eestil pool näitas, et suudab õlitõrjet juba alguses ise korraldada, ei pea lootma ainult välise abi peale. Kui seda aga vaja, saab ka muidugi abi.

Kas uut varustust ka näha oli, või kasutati praegu seda, mille veeteede amet mereinspeksioonile üle andis?

Uut on ka juurde tulnud. Kasvõi "EVA-316" uus avamere korjeseade. Mõlemas pardas on boonirida, mis kogub vasakusse ja paremasse pardasse spetsiaalsesse korjajasse, millel on omakorda veel mootor peal. Sealt pumbatakse vettessattu-

Tasub külas käia



Rootsi "KBV-049" (36 m x 7,3 m x 3,0 m) on Slitest. Oleks Saaremaalgi samasugune! "KBV-046" on samasugune, ainult Södertäljest.

väest. Viimaseil aastail on lisandunud naisi. Kõigile laevadele on komplekteeritud 2 laevapere.

Kutsekindlusest annab tunnistust seegi, et viis aastat taga-

si kohatud Stockholmi piirkonna rannavalvurid Sune, Anders, Mats ja Patrick on kõik rannavalves alles, kuigi nende tookordne laev teenib nüüd juba Lätti.



Soome "Hylje" on 54 m pikkune.

Rannavalvekommentaari

Omaaegses rannavalves oli reostustõrje Teile tööloik. Kuidas jälle tänase õppusega rahule, Eestil Veeteede Ameti peadirektori asetäitja ARVO VESKIMETS?

Vaatasin mereinspektsiooni "Argoti" kõike, mis huvitas, üsna lähedalt. Hea mulje jäi. Vene laevad tegid kohapeal kõik manööverid ära. Neil olid küll suhteliselt väikesed kerged boonid, aga nad said need päris ilusti, õigeaegselt ja täpselt käima, selle kohta pole midagi paha öelda. Paistis, et meeskond oli ka välja õppinud. Nad olid ka ainsad, kel olid natuke õlised boonid - tähendab, oli kasutatud. Teistel olid kas uued või hästi puhtaks nühitud. Lätlastel juhtus nii, et nad läksid vale suunaga peale, ja neil oli boonide rea peal tross, mille ümbertõstmiseks nad pidid väikest kummipaati kasutama - üks mees lihtsalt tõstis trossi käega, ja sellega oli natuke tegemist. Polnud nende "Mara" ju õige selle töö laev.

Seetõttu olid väheke pinges. Nende manööver läks lõpuks korda, olid õige koha peal ja tegid manööveri õigel ajal, läks ainult veldike aega.

Võis aru saada, et teised tullid vaatama, mida eestlased selles vallas teevad?

Minu meelest koostöö sujus päris hästi. Kõigepealt pandi "Triinu" ja "Reeda" vahele maha boonirida, mis töötas päris korralikult, seda veeti kooskõlas-tatult, paistis, et olid seda tööd enne teinud. Kott oli päris täpne - kurss oli õige, kui nad hakkasid sellega minema laeva suunas. Taga korjelaevaks oli pandud "EVA-316", millel oli peal võrdlemisi uus, üks moodsamaid ja tõhusamaid korjesüsteeme. See oli ka väga hästi korda pandud. See oli üldse kolmas kord, mil see väljas oli: esimest korda prooviti juunis ja siis paar päeva varem, kui tehti ära väikesed parandused, mille vajadust juunis oli märganud. Praegu töötas see suurepäraselt, kõik vead olid likvideer-



"Lonnale" (nüüd "EVA-316") jäeti avamere korjeseadmed omal ajal paigaldamata, sest see anti Eestile üle just siis, kui rannavalve likvideerimine oli otsustatud.

nud kütus vastavatesse paakidesse. Iga riik peab vastutama, et on võimeline oma jõududega kohe kiiresti avamerel kõigepealt teatud hulga, umbes 50 t reostust ära korjama. Ei julge öelda, et nõutud ajaga, 6 tunniga kohe igale poole päralt jõuaksime, aga ohtlikumates suundades on see vast juba reaalne.

Kui Eestil vetes juhtuks tankerõnnetus, kas saaksime hakkama?

Arvan, et tööd koordineerimisega ikka juba peaaegu saaksime, aga lähiriikide abita likvideeritud ei saaks. Soome laht on väike ja reostus leviks üsna ruttu naabrite vetesse - ka mujalt Eestil vetesse. Igal juhul ei ole Eestil ise enam päris abitu.

Kui boone pannakse, läheb kiiresti osa reostust vahelt välja. Väikesed laevad nagu "Vares" olid selleks, et niisugused üksikud suuremad laigud ära korjata. Nad on manööverdamisvõimelised ja saavad mingi järsku liikuma hakkava laigu ära korjata. Need on üldiselt väikesel sadamaalal kasutamiseks.

Suur "EVA-316" (ex "Lonna") on ikkagi suurte polde panemiseks, sellela ei tuleks me oma poldega toime, aga Soomes on ju niimoodi, et igal maakonnal

on korjelaevad, vähemalt üks võimas laev jäi ikka koju ka.

Niisil rannavalve likvideerimine ei anna enam tunda?

See tekitab arengus umbes kaheaastase mahajäämuse. Aga kaduma pole midagi läinud - väljaõpe, mida alustasime juba tollal, samuti kui varustuse muretsemist - on alles, sest ka meie mehed läksid siis mereinspektsiooni. Praegu ongi tähtsaim väljaõpe ja treening: varustust juba on ja kui seda kasutavad õppinud mehed, siis peaksime toime tulema.

Pärnus on reostustõrjega tegelev firma, neil on tugev varustus ja väljaõppinud mehed, aga see teenus läheb Eestist välja poole. Pakuti end lepingu alusel ka riigile appi, koguni vist nii, et esimesed 10 tundi töötataks tasuta. See leping on seni sõlmimata, ent see oleks reserv, kui hädasti tarvis. Riik peab siiski ise avariilukorras hakkama saama. Kui jääda lootma erafirmale, kel peabasi rahateenimine, võib juhtuda, et siis kui tarvis, on neil parasjagu bisnis pooleli kasvõi näiteks Kanaari saartel.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Soome merevalve "Merikarhu" on väga mitmekülgne. Ilmnes, et ka korjeseadmed on peal.

Kuressaare esimesed merepäevad

8.-10. augustini peeti merelinnas Kuressaare esimesi merepäevi. Linna, valla ja merekultuuri seltsi algatusel korraldatu eesmärk oli teadvustada mereasjanduse loomulikku osa saare ja ka kogu Eestimaa elus. Poolsajandiline sunnitud eemalolemine merest on suutnud siiski tekitada teatava võõraste mereasjade vastu. Naabrid lätlased on juba mitu aastat mitmete asutuste ja organisatsioonide koostöös merepäevi tähistanud, nüüd sai laiem ürituste teoks ka siinpool Liivi lahte.

Kohapeal oli tunda, et sündmusi täis suvisel Saaremaal kujutasid mereasjad endast suurt tõmbejõudu. Huvilisi tuli kokku palju, neid jagus igale üritusele. Üritusi oli aga nii palju, et üks inimene parimagi tahtmise juures igale poole ei jõudnud.

Merepäevad avati pidulikult reedel, 8. augustil Nasva sadamas. Mängis piirivalveameti orkester. Tervitas peaminister **Mart Siimann**, kelle kompliment lahtise mõtlemisega ini-

mestele merepäevade väljamõtlemise ja teostegemise kohta leidis üldise vastukaja. Oma mõtteid ütlesid välja Kuressaare vallavanem **Jaan Lember**, Kuressaare linnapea **Jaanus Tammkivi**, Riigi Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** ja Saaremaa Mere- ja Kultuuri Seltsi esimees **Bruno Pao**.

Üritused olid selleks ajaks juba alanud. Nasval "Saare Paadis" oldi lahkelt nõus näitama ja selgitama, kuidas paati ehitatakse ning "Saare Püünises", kuidas püügivahendeid tehakse. Nasva jahtklubi juures olid tavapärase olijate kõrval ka ääres kohad sisse võtnud külalised: piirivalve ja mereinspeksiooni alused ning terve rida tööpaate. Lustialustega koos võis näha näiteks "Väta Puidus" või Tallinna Laevatehases ehitatud uusi kalapaate, mootorid sees – kellel missugune, käib ju ka *mikojan*. Huvi igasuguste ujuvahendite vastu oli tõesti elav. Piirivalve ja vetelpääste demonstreerisid mere-

päästjate oskusi hädaliste abistamisel.

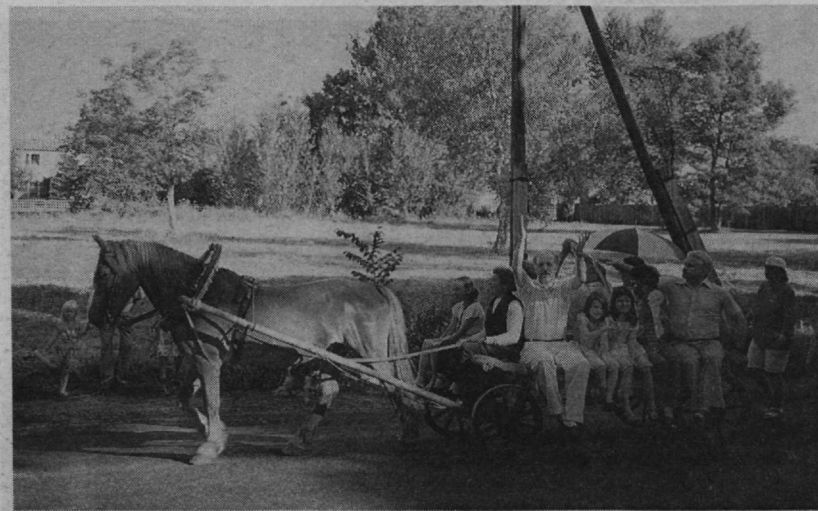
Nasvas olid ka purjetamisvõistlused, kus kohal noori "Optimisti"-seilajaid saartelt ja mandrilt, anti kontserte ja muidugi käis paras melu.

Ajalookonverents "Paatide ja väikelaevade liiklus Läänemere" paelus ettekannete temaatika mitmepalgelisusega ka peaministri ja arvukate teiste külaliste tähelepanu pikemaks ajaks.

9. augustil oli Kuressaare päev ja põhitegevuspaigaks Tori abaja kant. Sealpool peeti lauritsapäevalaata. Tallinna delegatsioon oli kohale tulnud sümbolise merevärava algatusega, milleks oli välja otsitud üks Tallinna piirikivi, mis linna kasvades juba piiri sisse oli jäänud. Saateks rääkis **Tõnu Karu**, et nüüd on minek Euroopasse ka lähemale saadud. Ühisel jõul sai kivi paika, kuhu 2000. aastaks lubati välja ehitada täisväärtuslik merevärav.

Laadaplatsil läks käima laadeldu, muuseumi arhiivraamatukogus avati näitus "Mereline Kuressaare" kuurort- ja merelinn elust peamiselt postkaartidel, lisaks muud museaalset materjali. Näituse kenaks ja kasulikuks jätkuks oli kuursaalid peetud konverentsi teine pool. Sellel kõneldi mere- ja sadamaasjadest, alates kohalike muinassadamate probleemist ning jõudes välja Taani kuninga Christian IV külaskäiguni Saaremaale 1597. aastal.

Oluline on seegi, et Saaremaa merendusajaloo täenduseks vaadati üle saarlaste leitud laevajäänus, mis on ilmselt sajandivahetuse talupojapurjeka fragment. Meremuuseumi spetsialist **Vello Mäss** võis rõõmu tunda, et sai meie laevaregistrisse kanda 272. väärtusliku objekti.



Tallinna delegatsioon tuli hobusega.



Lihula rahvas küpsetas "Nasva-lesta-uhinna-leivad".

Õhtu lõpetas Suur Kalakontsert kõlakojas, edasipidutsejail oli võimalus öö läbi rackoja taga tantsu lüüa.

10. august oli mõeldud pere-

dele, nii need osalejale mõnused ja tegijale pingelised päevad läbi said. Loodetavasti järgmise korrani.

Reet Naber



Lipuchtees piirivalvelaev Nasval rahvale vaadata.

Kuressaare on mereäärne linn,

mis on ehitatud sadama äärde ja praegusel hetkel on Kuressaare sellises olukorras, kus otse linna külje all ei ole õiget sadamat ega õiget supelranda. Kuressaare linnavalitsus on võtnud päris kindla sihi, et meil tuleb taastada nii üks kui teine. Saaremaal on loodud mõned aastad tagasi selline organisatsioon nagu Mere- ja Kultuuri Selts. See on üks aktiivsemaid seltsi, mis Saaremaal tegutseb, mis korraldab pidevalt üritusi, püüab viia inimesi merekultuuri juurde, millest mõeldud on nõukogude aastad on meid küllaltki võõrandanud. Oli ju aeg, kui ei tohtinud paadiga merele minna, ja kui sa läksid, siis võisid kindel olla, et piirivalve sind kohe tülitab. Ja see on väga tänuväärne, et merekultuuri seltsil tuli idee korraldada

Kuressaares merepäevad.

Linna juhtkond võttis sellest ideest kinni ja tunnistas selle ka oma ideeks. Õigemini on kolm organisatsiooni – Kuressaare Linnavalitsus, Saaremaa Mere- ja Kultuuri Selts ja Kuressaare vald –, kes me korraldame esimest korda merepäevi.

Merepäevade mõte on pöörata inimesi näoga mere poole; Nasva sadam Kuressaare vallas on praegu üks populaarsemaid jahtide peatuspaiku ja sellepärast algasid merepäevad Nasval. Kuressaarel endal küll nagu on Roomassaare sadam, aga see on linnast juba natuke kaugel ja see on suurte laevade sadam, ja tegelik mereromantika tuleb ikka purjepaatidest ja jahtidest.

Tori sadama kohta ma ei ütle, millal, aga see saab kindlasti valmis ja sellest tuleb jahisadam. Turistid, kes oma jahtide, aga ka mootorpaatidega siia Saaremaale tulevad, saavad

ühe hea sadamakoha, sest Tori laht on peaaegu linna keskel, on lainetuse eest kaitstud ja kui tulla mere poolt, siis avaneb ilus vaade Kuressaare linnusele, mis on tegelikult vähemalt 800 aastat vana Tori sadama juurde ehitatud.

Raske on öelda, mis Nasvast saab, Nasva on Kuressaare valla sadam. Võib-olla see sadam suudab seda liiva sealt ära tuua siia meie Ujula abajasse, kuhu me praegu süvendame ujumisranda; see oli enne Teist maailmasõda kuressaarlaste traditsiooniline ujumiskoht. Praegu geoloogid ennustavad, et Tori sadamal liivaprobleemi ei peaks lähema saja aasta kestel tekki- ma, küll aga ei ole sellel sadamal korralikku faarvaatrit.

Number üks, millega me praegu tegeleme, on raha leidmine selle faarvaatri jaoks. Euroopa

Jutuajamine

Kuressaare abilinnapea Jaanis Priiga

Liiduga on leping, et "Phare crossboarder"-programmist saame toetust. Jahisadama projekt on juba üsna mitu aastat tagasi Euroopa Liidule esitatud ja faarvaatri meitepoolne ehitus on eelduseks, et sealtpoolt sadamaehituseks raha tuleb.

Ma usun, et kannab kaks sadamat, Nasva ja Tori, ligistikku välja; muidugi nad konkurentsi pakuvad, aga konkurentsi sunnib neid jälle tagant.

Merendusfirmade osast Kuressaare elus

Kuressaare linnavalitsuse poole pealt nad avaldavad mõju, aga need firmad on sellised, mis tegelevad suuremate transpordiprobleemidega. Globaalselt. Meie vaatame siin lähemale, et inimesed oma väiksemate laevadega saaksid meile tulla. Just

merepäevade ajal jõudis Roomassaarde "Ofelia".

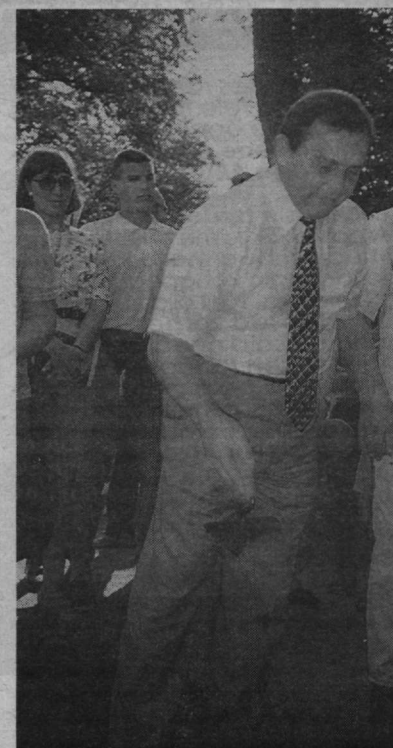
Kuressaare linn on mõelnud ka niisuguse väikese saare peale kui Ruhnu, ja selle elustamises mängib piirivalve juhtivat rolli. Meil pole ühtki sellist laeva, millega saaks saarega ühendust pidada. Siin on meil mõned erafirmad, kes tellimuse peale võivad reisu Ruhnu teha, aga hinnad on üsna kallid. Kuressaare linnal on küll merepiir, aga tal ei ole ühtegi saart ega meretranspordi vahendit, kuigi oleme arutanud, et oleks vaja.

Mis tähtsus on merepäevadel?

Kuressaarele on see kindlasti selle suve tähtsündmus. Nende merepäevade ajal on inimestele, kellega olen rääkinud, väga palju meeldinud mereajaloo konverents, mille ettekanded



Tori sadamas ehitati jõudsasti juba enne merepäevi.



Kellu käes, paigaldas peaminister Kuressaare merevärava aluskivi.

käsitlesid kontakte, mis inimestel varem merega olid. Siis, kui ei olnud neid tänapäevaseid meresõiduvahendeid ja navigatsioonivahendeid ja inimene pidi olema sõna tõsisel mõttes sinasõber meredega, et jõuda sinna sadamasse, kuhu siht oli seatud.

See oli Tallinna poolt kena žest Kuressaarele, et ta andis oma mereväravad meile Kuressaarele, tuues need Euroopa Liidule lähemale. Meil on mõte, et koostöös Tallinnaga aastaks 2000 ehitada siia tõelise kunsti- väärtusega mereväravad.

Reet Naber

"Kapteni" kõrts oli Kuressaare üks paik, kus lootsime meremehe kohata. Ja näe, ei läinud sisseastumisest minutitki, kui kohtasimegi. Kuidas siis kaptenihärrad elavad ka? Täpsustas üks neist:

V.: Meie õppisime omal ajal kalandustehnikumis, mõlemal mehel oli raske saatus, mõlemal mehel olid viisad kinni. Ja see, kuidas me kuskile välja jõudisime, on omaette pikk lugu. Tema oli see mees, kes läks Sahhalini saarele ja meie kursusel oli tema ainukene mees, kes sai kaugesõidukapteni välja. Nii et ta on kaugesõidukapteni diplomiga mees. Ise Pärnu lahe äärest pärit. Seitsemekümne kolmandal tuli ta Kirovisse koos oma kaugesõidukapteni diplomiga ja hakkas tegema ilma, nii et ta ühesõnaga oli kõige parema laeva kapten kõige parema meeskonna eesotsas.

Ei, ma ütlen päris puhtast südamest: musterkapten selle poolest, et haritud mees, tagasihoiulik mees, ja hirmus kõva töomees, ja hirmus hea juht ja, ja nihukese koolivenna üle võib uhke olla.

M.: "Sa kiidad nii, et muud ei ole, kui paras ja parim."

V.: "Kirov läks laiali, aga tal on seal oma osa sees. Ühesõnaga, kui rääkida kalalaeva kapteniga, siis tuleb rääkida temaga, sellepärast et kalalaevades sõidab igasuguseid mehi, sõidab töömehi ja sõidab maru pullimehi ja möllumehi. Aga sellejuures hea majandamine, ja tark majandamine."

M.: "Ma segan vahele, tegelikult nüüd sõidavad kõik töömehed, kõik laevad on nüüd praktiliselt eralaevad, välja arvatud meie laev, ja need kõige suuremad pulli- ja pallimehed on välja kukkunud või oma laevad kinni sõitnud, nagu seal Aegna saare juures, või püüavad nii vähe, et enam ei majanda ära, raha ei jätku."

V.: "Aga sina oled või sees".

M.: "Ma ei ütle, et või sees, aga üldse raske on ära elada, ütlemeni."

Meil on MRTK, "Baltika"-tüüpi. Kes on kalurid, need teavad, mis see on. Need on spetsiaalselt Balti mere jaoks ehitatud, selle nimi on "Toolse". Aga eks need laevad ole omal ajal tehtud ja nüüd on neil trümmimaht väike, peamasina efektiivsus on neil väike, ja nad peaksid kõik üksikult töötama, arvestades praegusi kalahindu. See on suhteline asi, kala hinnad on neli-viis aastat samaks jäänud, aga kõik muu on ju tõusnud. Püüame kilu-räime muidugi. Ja siis, kui meile näpuotsaga antakse tursapüügi limiiti, siis me oleme sellest kõik nii hirmsasti huvitatud. Sellega on niimoodi, et Euroopa Liit eraldab Balti mere äärsetele riikidele teatud kalakoguse ehk kvoodi. Kalametist on nüüd ministeeriumi juures ainult üks osakond järele jäänud. Kalurite Liit loodi moodunud aastast Orgussaarega eesotsas, ja tursalimidi jagamise oleme me, kalurid, võtnud täiesti enda kätte. Nii kuidas kalurid selle jagavad, nii Kalamet kirjutab meile litsentsid välja.

Täna on meil siin järjekordne tursapüüdjate kokkusaamine. Meil on see juba neljas või viies kord, mina olen siin kolmas aasta.

Neli aastat käisime Lõuna-Baltikas turska püüdmis, ainult Taani jaoks. Viisime Bornholmi Nexösse ja müüsimis seal ära. See hakkas üheksakümnendast või kaheksakümne üheksandast aastast peale. Siis me olime alles kõik veel kolhoosid ja see oli veel kolhoosi-

Kuressaare merepäevad

Kaptenitega Kapteni kõrtsis

deaegne värk. Meie firma, Kirov, ei tahtnud nagu sellest nii osa võtta. Siis tuli isiklik initsiatiiv mängu. Siis oli, ja on praegustki rahaliselt väga soodus, aga siis olid tsoonid jagamata, ei olnud Euroopa Ühenduse jagamist, ja me püüdsime kõik ühiselt nii praegustes Vene kui ka Läti tsoonides. Kui need tsoonid tekkisid, siis läks see kõik veidi raskemaks, sest iga riik katsub

kuni 60, meie püüdsime 45 tonni kolme nädalaga. Aga 45 tonni seal püüda on sama, kui me oleksime paaris püüdnud, nagu me püüame siin Soome lahe peal kilu-räime, siin kusagil 400 tonni kilu-räime.

Hind on sama. See on kasulik. Me võitleme iga aasta selle eest, et meil seal kvooti suurendataks, aga melle antakse seda nii

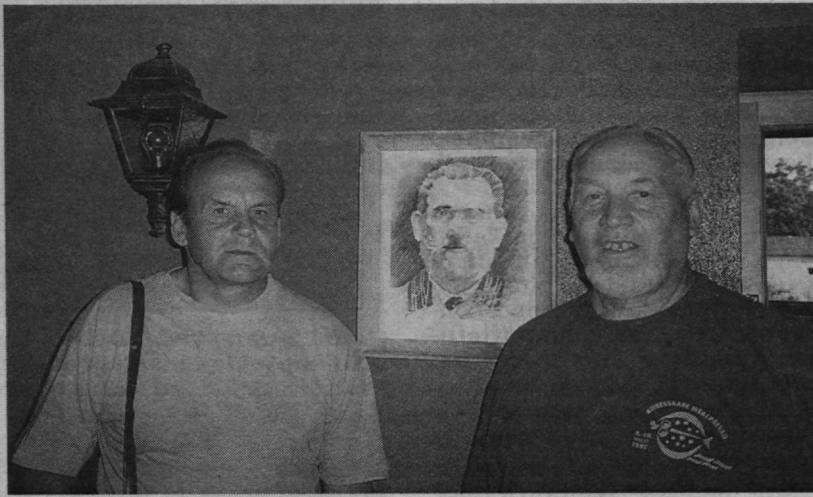
aega ja muretseme siis tehnikat, korjame edaspidi. Aga jääbki edaspidi korjamata ja laevad lagunevad kätte ära."

M.: "Ongi muideks selline kurioosne asi, et kui Kirov erastati, siis kõik meie laevad läksid meeste kätte; meie laev jäi erastamata, ma isiklikult ei tahtnud kuue mehe laeva. Ainult kellel on olnud "Esmari" aktsiad, see on osaga seal sees, muidu üldse mitte. No me siamaani ei ole kahetsenud, et see nii on."

Paarislaeval "Rutjal" oli möödunud aastal suur kapremont, läks maksma nii 800 000, meil ei olnudki niipalju teenitud aasta jooksul. "Esmari" maksis selle kinni ja tänavu oli natuke parem aasta, maksime need võlad kinni ja oma laeva remondiks on ka teenitud. Tänavune remont läheb ka kusagil pool miljonit. Korpuse vahetust teeme Seitsemendas tehases, leidsime, et see on kõige mõistlikum koht, sest et Miiduranna tehas tahtis saada remondi eest praktiliselt poole rohkem. Kui me läksime kevadel Taani, siis me jätsime need remondivedomostid mitmesse firmasse sisse ja kes meile šõbivama pakkus, sinna me läksime remonti.

See tehas (Tallinna Meretehas - toim.) oli kunagi väga hea kõva tehas, aga nüüd on seal jäänud ainult riismed järgi ja väga suur paberimäärimine on. Aga see töö, mis tehakse, tehakse väga korralikult. Seda peab mainima. Ja nüüd riik müüs oma osa Balti Laevaremonditehasele ja see hakkab seal nüüd seadust tegema ja seda asja õieti paika panema.

"Toolse" on 1975. a. ehitatud, ta on üks vanemaid MRTK-sid, mis meil veel on. "Lõunarand" vist tuli ka Angoolast tagasi. Loodame, et peab vastu. Tänavu läks peamasin 100 000 krooni maksma. Raamlaagrid ja suurem osa vahetati välja. Ütleme



"Kapteni kõrtsis" on kapteni pilt...



...ja laevakujuline lühter.

oma turska kvooti maha müüa nii kallilt, kui saab. Ja nüüd me oleme läinud selle peale, et võrgulaevad veel ostavad mõned tonnid Leedu või Läti tsoonist. Aga traallaevad on läinud ainult selle peale üle, et kui Euroopa Liit meile mingi kvoodi eraldab, siis ... Näiteks tänavu mina olin seal ainult kolm nädalat püüdmis, sest et rohkem limiiti ei olnud. Kes oli rohkem, püüdis



Säärase trimaraaniga Roomassaarest Pärnu poole seilajad ei üllata Saaremaal enam kedagi, kuigi sadam alles tormivarju tulnud laevu täis.

näpuotsaga. Kukub niimoodi välja, et me oleme võõras meres, püüame võõras kohas, toome võõraste sadamasse, kus oma Taani laevad seisavad. On ju läinud isegi niisuguse kurioosumini välja, et kaks aastat tagasi taanlased tegid boikoti, ei lasknud ühelgi siit idaranniku laeval kala ära anda. Ja käisid aga kalaga seal Saksamaal, siis läksid Poola ja lõpuks said Rootsist ära anda. Seal on üks Eesti mehe firma, see võttis selle kala siis lõpuks vastu. Näed, isegi nii, sest neilegi jagatakse seda limiiti niivõrd vähe. Hoitakse. Kasulik värk."

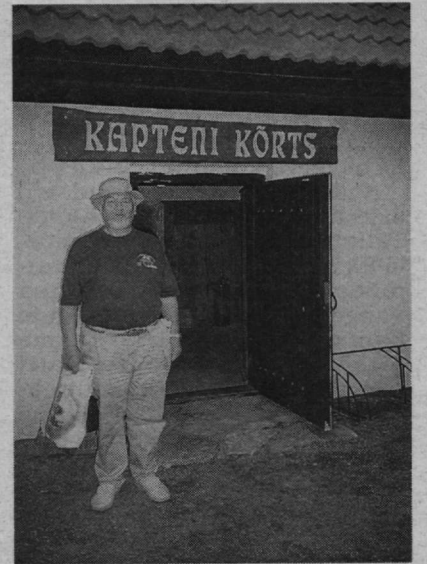
V.: "See oli üks kindel seltskond, kes seal Taanimaal töötas. Mulle kõrvaltvaatajana oli eriti sümpaatne see, et esimesed rahad pandi kõik tehnika peale ja muretseti väga korralik tehnika - satelliit-navigaatorid, värgid, aparatuuri."

M.: "Nojah, Taani pool tuli meile niipalju vastu, et küsimata pani kogu selle aparatuuri võlgu peale ja kalaga maksime tagasi. Nüüd on seda natuke raskem teha, aga siis oli vene rubla ja Taani krooni suhe nii hea, et meie kogu oma püügivahustuse tegime tegelikult kolme kuuga tagasi."

V.: "Kolm kuud on merel ikka pikk aeg tööd teha."

M.: "Noh, seda muidugi, aga ..."

V.: "Aga ma tean küll laevamehi, kes püüavad ja jagavad raha omavahel ära, et pärast on



Bruno Pao, Saaremaa Merikultuuri Seltsi esimees, "Kapteni kõrtsi" ees. Kaptenid on sees.

et väntvõll jäi vana, suurem osa sai uus sisse.

Muidu mõni firma töötab normaalselt, aga mõni surebki välja, laevad sõidavad nii kaua, kuniks neil dokumendid on, ja jäävadki kai äärde seisma, sest niipalju raha ei ole teenitud, et remontida. Sest riigi maksud on suured peal. Meie organisatsioon on niivõrd noor veel, põlvumehed on võidelnud neli-viis aastat, nüüd on hakanud saama riigilt toetust, aga meie veel nii kaugele jõudnud ei ole.

Meie kurb saatus on see, et oleme viiekümnendates ja rohkem aastates inimesed. Ja noort järelkasvu meil ei ole. Ja kui on mõni noor mees tulnud end praktikale pakkuma, siis meil ei ole neid kohti, meil ei ole maksta, meil ei ole päästevahendeid ja me ei ole neid võtnud. Ja vanasti kaadrid vaatasid, et miks ma võtan endale viieteistaastase poisile peale, vastuta nende eest, ja nüüd ongi, et me läheme siit nelja-vite aasta pärast minema, ja laevastik jääb tühjaks."

Kaptenite kõrtsijutu pani kirja Reet Naber



Merepäevadel oli igasugu vee...



...ja maasõidukeid.

Pärast mullusuvist Ajalooliste Laevade Fondi elustamiskatset tegi Eesti Meremuuseum järjekordse katse "Suure Tõllu" olukorra parandamiseks midagi ette võtta. 13. augustil kella 13-ks oli laeva kutsutud 13 VIPpi.

Kõik 13 kohale ei tulnud, ent seltskond oli siiski esinduslik: Tallinna linnapea **Ivi Eenmaa**, "Pakterminali" nõukogu esimees **Aadu Luukas**, Tallinna Panga juhatuse esimees **Guido Sammelselg**, Iru Elektri jaama direktor **Janis Balodis**, Balti Laevaremonditehase asedirektor **Dmitri Kuboškin**, Tallinna Olümpiapurjespordikeskuse direktor **Raimo Kägu**, Välisministeeriumi juriidilise osakonna juhataja **Aino Lepik** ja Mereturismi Assotsiatsiooni president **Sulev Roosma**. Väga vabandatavad puudumispõhjused olid kultuuriministril **Jaak Allikul** ja "Estonia" lauljal **Katrin Karismal**.

Laeva tutvustanud "Suure Tõllu" kapten **Olaf Vaarmaa** keskendus seekord olulisele ja piltlikule laeva ajaloo ning teatas, et kutsutuist loodetakse abi laeva sümbolse meeskonnana. Mitte niipalju finantsabi lootuses, pigem seetõttu, et laevale lähedalseivate prominentsete isikute kaasabil "Suure Tõllu"

13-ndal kell 13

olemasolu ja probleeme teadvustada. Lähiülesandeks loeti siiski laeva sõidukorda saamine, et sõita tuleval aastal Helsingisse ja seista kõrvuti Soome



Ivi Eenmaa esitas ka masinaruumis kaptenile ainult asjalikke küsimusi.

ajaloolise jäämurdjaga "Tarmo" presidendilossi ees.

Edaspidi seostatakse "Suure Tõlluga" ka järgmised Kotka merepäevad, mis on pühendatud Tallinnale, ja 750 a. möödumise Tallinnale linna staatuse andmisest 1999. aastal. Tähtsusetu poleks seegi, et aastal 2000 on Euroopa kultuuripealinn Helsingi.

Ülesannete arutelu tulevaste meeskonnaliikmetega kujunes konstruktivseks: hõivatud inimestena olid nad harjunud probleemidel sarvist haarama. Raimo Kägu ettepanekul peaks igaüks esmalt korda tegema oma kajuti ja koha messis. Kogu laeva remondiks on aga vaja määratleda esmatähtsad tööd, ehk, nagu küsis Guido Sammelselg: "Kuidas seada eesmärk: kas on vaja kokku korjata 1 miljon või 10 miljonit?"

Kui sisetööd saaks tehtud, võimalduks müüa väga kallilt väga peeni ürtisid. Ent esmalt vajaneks korraldada ettevõtlike juriidiline külg: aumeeskonna staatus võiks olla mittetulundusühing või sihtasutus, aga millised oleksid selle suhted riigiga, mille vara ta parendaks? Sellele küsimusele kohapeal vastata ei osatud, ent samalaadne probleem jättis soiku ka mullu uue hooga (taas)alustatud Ajalooliste Laevade Fondi.

Suuremad tööd seati järjekorda: esmalt dokiremont, seejärel tekk ja siis kaptenisild. Dokijärjekord arvati kätte jõudvat juba sügisel, teised tööd lükkuvad paratamatult uude aastasse. Suurema osa dokiremondi kulust maksaks riik, ent rahandusministeerium polnud veel raha eraldanud. Meremuuseumi direktori **Ants Pärna** sõnul põhjendusega: näidake enne sponsorraha ette.

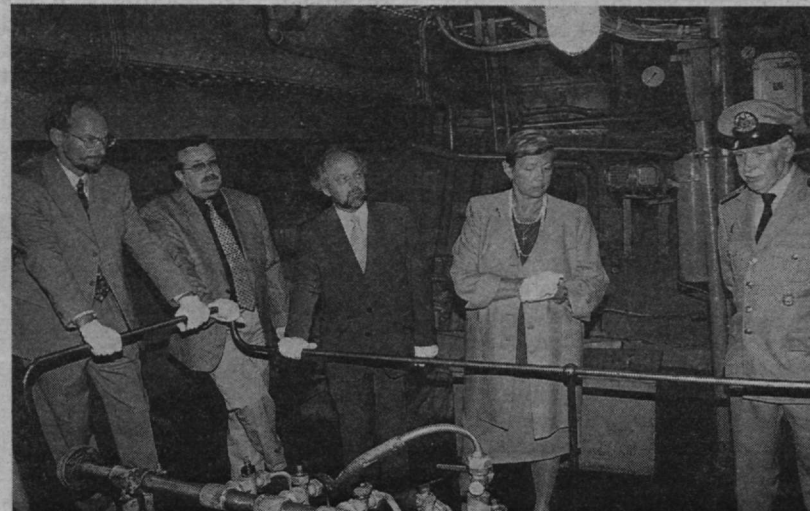
Ametikohad loodavas aumeeskonnas jagati järgmiselt:

Raimo Kägu – kapteni vanemabi,

Guido Sammelselg – II ohvitser, Ivi Eenmaa – käsundusohvitser külaliste vastuvõtu alal, Aino Lepik – sideohvitser, Aadu Luukas – vanemehaanik, Dmitri Kuboškin – II mehaanik, Sulev Roosma – III mehaanik, Janis Balodis – intendant, Katrin Karisma – kokk.

Nädala jooksul plaaniti läbi vaadata mullu koostatud mittetulundusühingu "Suure Tõllu Selts" põhikirja vastavus mittetulundusühingute seadusega, et seejärel kutsuda kokku seltsi asutamiskoosolek. Seda pole seni veel toimunud, ent "Suure Tõllu" regatt toimus Pirital lubatud ajal.

Madli Vitismann



Guido Sammelselg, Dmitri Kuboškin, Janis Balodis ja Ivi Eenmaa kapteniga masinaruumis. Endiselt kinnastatakse "Suurel Tõllul" külalisi, mitte masinamehi. Urmo Udrase foto



Raimo Kägu, Aadu Luukas ja Ivi Eenmaa olid kohe nõus "Suurtõllu" aitama.

28. juulil andis ehitaja, Balti Laevaremonditehas, piirivalveametile üle uue, jääklassiga kordonikaatri. Uus alus sai paratähise "PVK-010". Soome piirivalvelt kasutada saadud projekti järgi tellitud kaatril pandi kiil 24. jaanuaril. Ehitaja tuli toime lepingus ettenähtud ajaga ja tellija sai oma igatsetud aluse kätte. Käiguproovigi oli tehtud, nii et kindlus käes, et alus on merekorras.

Pidulikult üleandmistseremoonial esindas siseministeeriumi kantsler **Vahur Glaase**, kes avaldas tunnustust piirivalveameti jõupingutustele uute vajalike aluste ehitamist kodumaal käima lükata. Algus sai tehtud PVL-103 "Pikkeriga", nüüd on valmis saanud teise klassi alus, kordonikaater.



Komandöri ja tehase esindaja viimased nõupidamised kaks tundi enne üleandmist.

Kaater sai valmis

Balti Laevaremonditehase esindaja **Oleg Rodionov** tunnustas kohalikku initsiatiivi laevahituse traditsiooni taastamisel. Ta avaldas rahulolu kahe organisatsiooni koostöö sujumise üle ning lootust, et hea alguse saanud projekt ei jää pooleli. Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** väljendas veelkord oma veendumust, et Eesti on suuteline ise endale riiklike ülesannete täitmiseks vajalikke aluseid ehitama.

Piirivalveameti 70 ühikust koosnev laevastik peaks olema küll piisav, kuid vanade ja eri tüüpi aluste remondi- ja eksploatatsioonikulud on liiga suured. Uus töökaater peaks saama

esimeseks järgnevast seeriast. Et seekord on tegu tõsise töökaatriga, viskas Tarmo Kõuts vana laevahitustraditsiooni järgides kaatrisse soola, mis uskumuse kohaselt annab alusele tublisti õnne kaasa tema igapäevategemistes. Et ka merejuma omaniku lugupidamist tunneks, oli temalegi spetsiaalne annetus. Meremisejoni peasekretär **Jaani Jaani** õnnistas kaatrit ning soovis kõigile sellajalle head käekäiku.

Soome piirivalve meretehnika spetsialist **Timo Peräkylä** tunnustas Eesti laevahitajate pealehakkamist ja head tööd ning leidis, et koostöö on olnud mõlemale poolele kasulik. Mälestuseks laevatehaselt anti piirivalveameti peadirektorile üle kaatri 1:50 korrekne mudel.

Vastne kaater on mõeldud igapäevatööks. Seetõttu ei ole selle kiirus kuigi suur, kuid on ehitatud jäävõõga ning sobib pukseerimiseks. Väikestes ruumides on leitud koht pea kõigele, et kolmeliikmeline meeskond normaalselt töötada saaks. Siseviimistlus jätab hea mulje ning komandör Arno Kose sõnul näitas kaater end proovisõidul heast küljest. Arvestades eeskujuks olnud Soome "Villide" kogemusi, peaks see olema väga hea merekindel alus.

Uus kaater on 15,2 m pikk ja 4 m lai, süvis on 1,8 m. Veeväljasurve on 23,7 t, kiirus 12 sõlme, jääläbivus kuni 25 cm. Varustatud tänapäevaste side- ja navigatsioonivahenditega ning korraliku päästevahustusega.

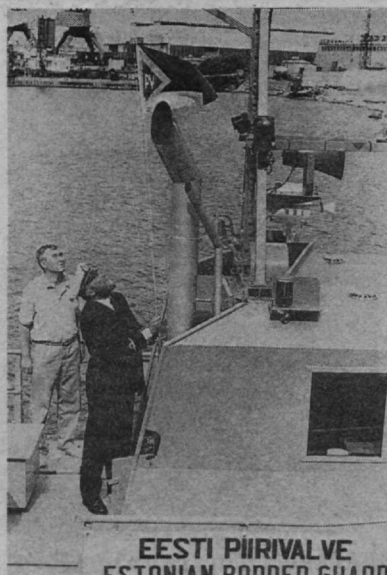
Reet Naber



Viimased pintsli tõmbed viimasel tunnil.



Uue seeria esinumber "PVK-010" ("Villu").



Komandör Arno Kosk heiskas lipu.



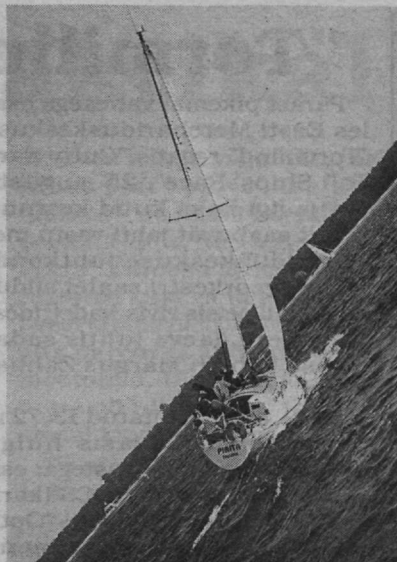
Piirivalveülem Tarmo Kõuts raputas heade soovide saatel soola. Isi Trapido fotod



Ministrid "Bessil",



peaminister "Merilyl",



riigikogulased "Piritall",



linnapead "Reginal",



ajakirjanikud "Kristil".

30. augustil toimus Tallinna lähel "Suure Tõllu" regatt. Startiliini ja pöördepunkti märkis kaater "Suur Tõll" ja stardipaugu andis kail jäämurdja "Suur

Tõll" kapten. Iga jaht meeskonnas oli peale oskaja hulk rohke-

Prominendiregatt

ma, vähema või puuduva purjetamiskogemusega prominente.

"Aegnal" kamandas spordijuhte kapten S. Ševtšuk, "Bessil" ministreid T. Kiiver, "Eerol" maavanemaid K. Veski, "Hermesil" kantlereid M. Ilumäe, "Merilyl" peaministri Reformierakonna esimehe jt-ga Aare Kõõp, "Mercuriusel" pankureid T. Raus, "Piritall" riigikogulasi Mati Kuulman, "Reginal" linna- päid I. Kallion ja "Kristil" ajakirjanikke O. Tisler.

Ilus ilm ja loodetud vaatemäng töid merele hulga huvilisi, enamasti purjede all, aga ka mootorkaatriite ja -paatidega ning koguni skuutritega. Uudistama tulnud purjelauduril oli tihedas liikluses aga rohkem tegu purje veest üsti upitamiseks kui ta sõidust mõnu sai.

Tuul oli olemas ja jahtid sõitsid kohati üsna tihedalt külg külje kõrval. Ka finišisse sõitsid kolm esimest jahti tihedalt koos. Võitjad - ajakirjanikud "Kristil" - visati Piritalle saabumisel kohe vette, misjärel nad aitasid sinna ka ürituse organisaaatori, Pirit Purjespordikeskuse direktori Raimo Käo.

Pärast regatti avati purjespordikeskuses tennisehall, milles esimese mängu mängisid Toomas Savi, Tiit Nuudi, Aleksander Tammiste ja Raimo Kägu. Samas autasustati regatiosalisi.

Proloog algas kailt, vaja oli kiiresti sadamast välja ja jõesuudmesse jõuda. Selle võitis "Merilyl" peaministriiga, teiseks jäi maavanemate "Eero" ja kolmandaks kantlerte "Hermes". Auhindu välja pannud firmadest olid merendusega väga tihedalt seotud viskifirma "Cutty Sark" ja aurulaev "Admiral".

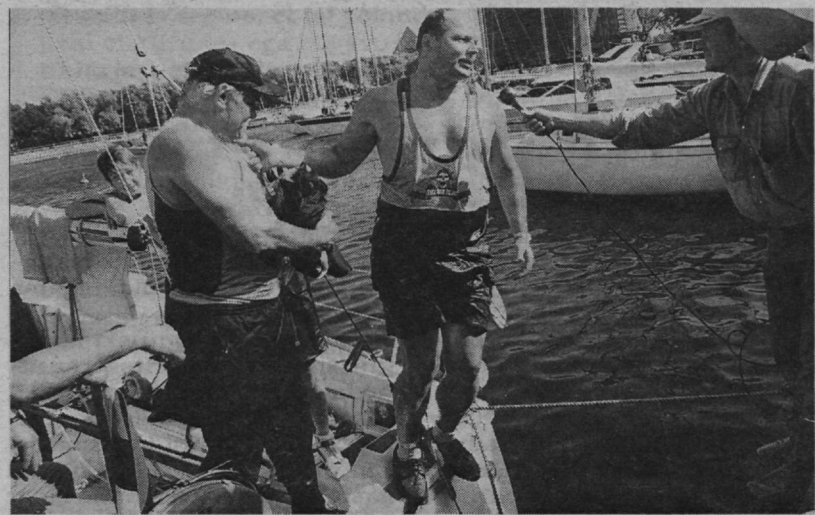
Regati võitjaks tuli ajakirjanike meeskond "Kristil", teiseks jäi Mart Siimanni ja Siim Kallasega "Merilyl" ning kolmandaks pankurite "Mercurius". Igaüks neist sai karika, regatt aga järg-

misteks kordadeks tõenäoliselt tennisehalli täie tulevast publikut.

Madli Vitismann
Küllike Roovälja ja
Madli Vitismanni fotod



Meremuuseumi direktor Ants Pärna ja "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarma on rahul: regatt kannab vähemalt "Suure Tõllu" nime.



Võitjaid ja korraldajaid austati vetteviskamisega: märjad on nii Mati Talvik kui ka Raimo Kägu.

Ilusa augustipühapäeva ennelõunal seisis luksuslaev "Radisson Diamond" Stockholmi Vabasadam. Trepi kõrval valvasid valge linaga ja lilleseade-

tega laual seisvaid šampanjapudeleid ja -klaase valgetes jak-

Perekond Dollar tuli reisile

kides ja valgete kinnastega kelnereid. Võiks arvata, et algab VIPpide vastuvõtt.

Laeva juurde hakkas vutama üksikuid taksosid. Kaile laotati kangas, millele turvamehed asetasiid taksost väljajate kohvreid, et need kraanaga laeva tõsta. Valgete kinnastega kelnereid saabusid poole kandiku šampanjaklaasidega, turvaohvitser Vic tassis kergemad kohvrid trepist üles, teine turvaohvitser Tony juhatas, raadio käes, teenindajaid trepilt.

Ei mingeid VIPpe, lihtsalt perekond Dollar saabus reisile, mis seekord algas Stockholmist. Sellele laevale on palutud reisi algul tulla vähemalt kaks tundi enne väljasõitu - ikka selle nimel, et perekond Dollar end kallihinnalisel reisel hästi tunneks. Tervitus trepi juures kuulub aga luksuslaeva kommete hulka.

Ka Tallinnas osatakse luksusreisijaid hinnata - Kesklinna sa-

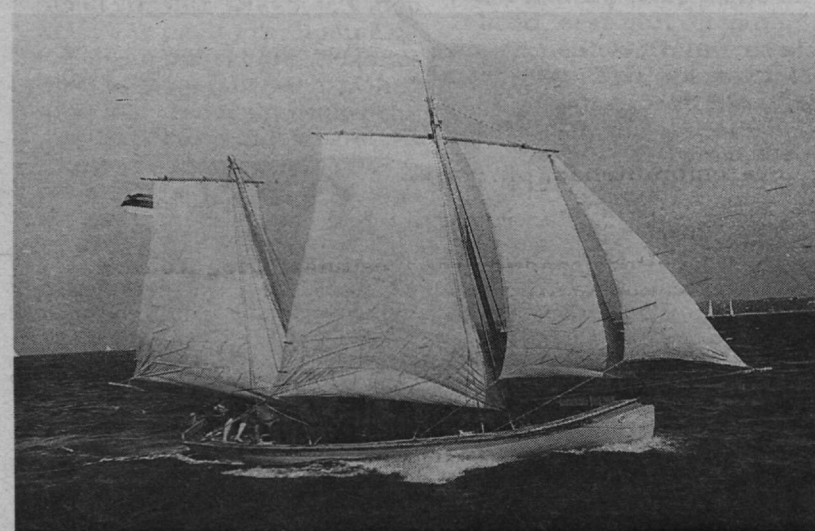
dam kattis "Radisson Diamondi" saabumise ajaks kai värsked, mis sest, et õilselt läikiva asfaldiga.

Madli Vitismann

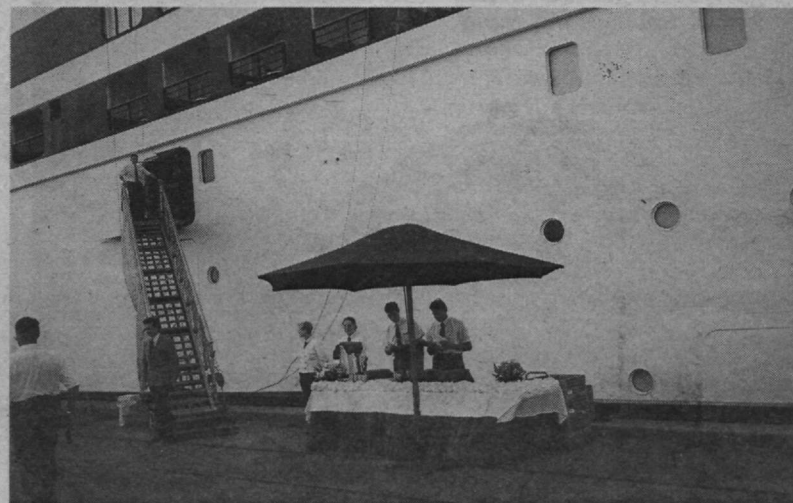


Taksojuht viis reisijate kohvrid kaile laotatud riidele, neid tõstis kraana.

Eesti Merehariduskeskuse rektor Peeter Veegen on "Tormilinnul"....



...kadetid aga nimetul purjekal.



Reisijaid ootas kaile kaetud laua kõrval valgetes kinnastes kelnereid.

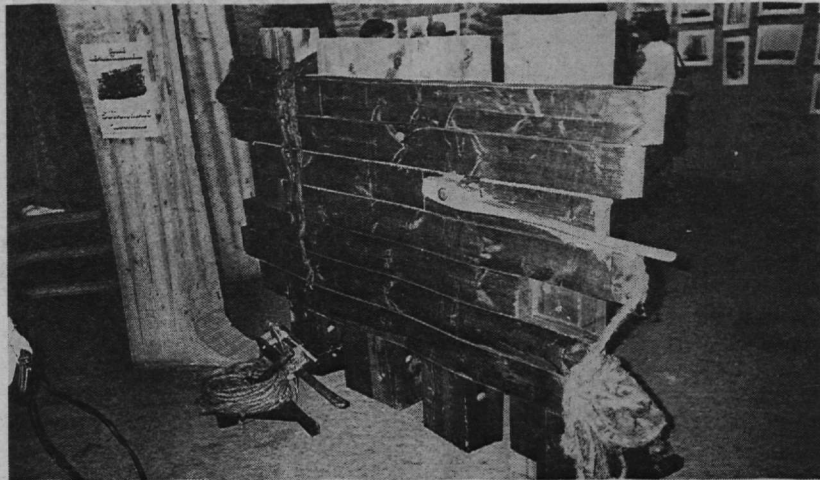
"Vega" näitusepildid

6. augustil avati Eesti Meremuuseumis näitus Soome reparaatsioonilaevadest. Selle koostasid Rauma muuseumi juhataja **Anna Nurmi-Nielsen** ja tema abiline **Virpi Nurmi**. Välja pandud oli mitmesuguseid purjelaeva ehitamise seadmeid ja abivahendeid, mille nimesidki koostajate sõnul õieti tõlkida ei õnnestu.

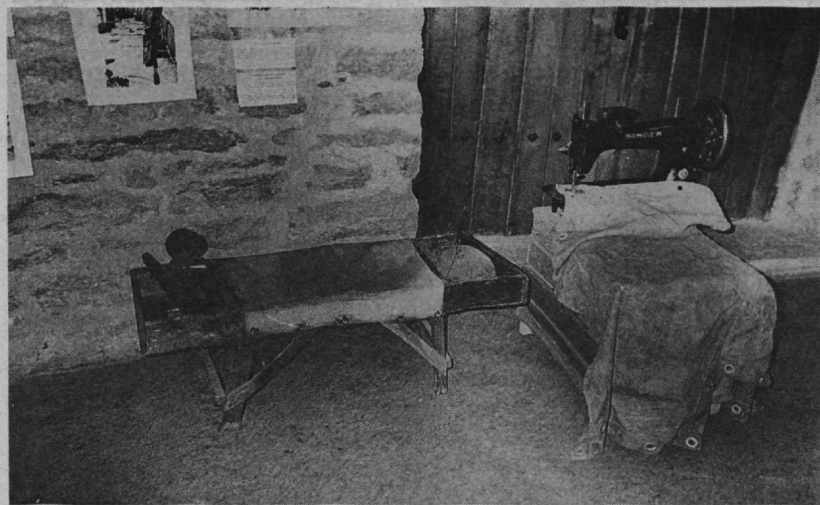
Fotod näitusel on enamasti amatööride tehtud, mis seetõttu paistavad silma kujutatud ehadusega.

Eesti Meremuuseum on omalt poolt lisanud "Vega" stendi. Näitust saab vaadata septembri lõpuni.

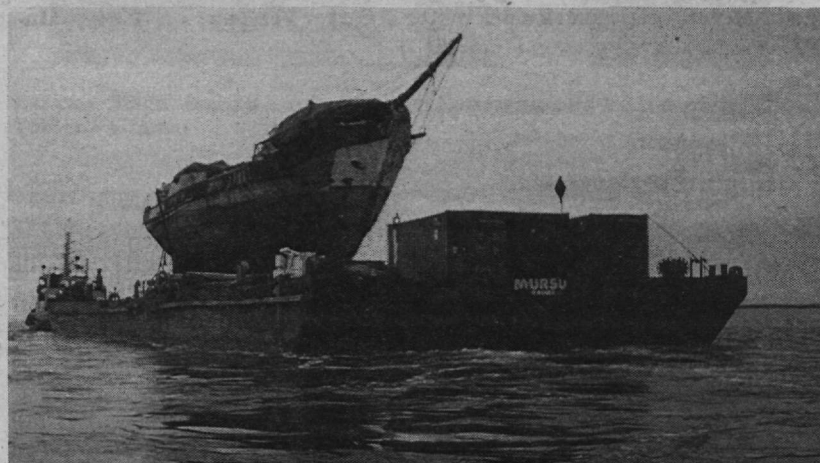
Madli Vitismann



Näitusel oli nii kereplangutuse kui ka purjeõblemise riistu.



Natuke ajalugu



Fotod "Vega" lahkumisteedkonnalt 19. juunil Pietarsaaris praamil "Mursu".



Sotakorvauskuunari vrakk endise Kolhoosidevahelise Laevatehase ellingu (Vana Kalasadama) kaitsemuulina.

Tiit Einbergi fotod

"Tormilind" käis "Cutty Sarkil"

Pärast pikemat vaheaega osales Eesti Merehariduskeskuse "Tormilind" regatis "Cutty Sark Tall Ships' Race". 25. augustil võttis ligi kaks kuud kestnud reisisilt saabusvat jahti vastu merehariduskeskuse juhtkond. Piirivalveorkestri saatel sildunud jahil seisis rivis kadettidest laevapere, laeva juhtis sadamasse kapten Margus Zahharov.

1982. aastal ehitatud 13,72 m pikkune jaht naasis hulga auhindade ja kingitustega: esimene auhind klassis C3 (kariikas), regati trofee (plaat), "Optimisti"-võistluse esimene auhind (lehmakell), Gibraltar



Koju tulek pärast kaht kuud kestnud purjetamist.

Veel veidi suurte purjelaevade regatist "Cutty Sark"

Selle suurürituse mõtte ja sisu kohta on ajakirjanduses juba ilmunud päris asjalikke, aga ka nõrdimust tekitavaid ülevaateid, viimase näiteks Madis Hindilt "Putkad ja purjekad Pirital". Seetõttu peaks teatavat huvi pakkuma ürituse nime "Cutty Sark" saamislugu.

Vähegi mereasjandusega kursis olijad seostavad tänapäeval nime "Cutty Sark" täiesti õigustatult eelkõige kuulsa XIX sajandi klipri nimega või siis tuntud Šoti viskifirmaga, ürituse peasponsoriga. (Klipper on pikk ja kitsas, pikkuse ja laiuse suhtega kuni 7:1, täislaeva purjestusega - kõigis kolmes mastis raapurjed - heade mereomadustega kiire purjelaev.)

Tegelikult tuleneb nimi "Cutty Sark", mis vanast šoti keelest tõlgituna tähendab "lühike särk", kuulsa šoti poeedi Robert Burnsi eepilisest poemist "Tam O'Shanter" aastast 1790. Poem jutustab, kuidas Tam ühel tormisel ööl oma kimli seljas kodu poole ratsutades märkas surnaial nõidu Saatana auks tantsimas. Üks neist, kõige noorem ja kütkestavam, kandis hästi lühikest särki. Tam ei suutnud end ohjeldada ja hüüdis: "Well done, well done cutty sark!" Kui lühikese särgiga nõiatüdruk seda kuulis ja nägi, hakkas ta Tami taga ajama. Galopeerides täie kiirusega, teadis Tam, et ainult ristuva voolava vee, jõe ületamisel on ta pääse-

kuningliku mereväeosa seinaplaad, laevakell jms. laoti masti kõrvale.

Pärast kodumaale saabumise protseduuri aidati sõbraliku abi korras merepõhjust leida jahile astumisel käest pudenenud piirivalvuriraadio, visati vette tublim kokk ning kapten läks vabahtlikult kodumerre ujuma, enne kui oleks vette visatud.

30. juunil teele asunud laevapere osales regatil, mis algas Aberdeenis (12.-15. juulini), läbis Trondheimi (23.-26. juulini) ja Stavangeri (3.-6. augustini) ning lõppes Göteborgis (14.-17. augustini). Ent teekond oli märgatavalt mitmekesisem: marsruut oli Tallinn-Visby-Kiel-Inverbervie-Stonehaven-Aberdeen-Aunoya-Trondheim-Bergen-Lysefjord-Stavanger-Störse-Marstrand-Göteborg-Helsingør-Gdansk-Tallinn.

Endast anti teada mitut viisi, nii telefonireportaažidena Kuku-raadiotele kui ajakirjaniku osaluseksperimendi abil "Eesti

Ekspressis". Pildiga lugu ilmus ka Göteborgi ajalehes. Ent hämmastavaim saavutus on Norrast kaasa kingitud paksus fotoalbumis "Rogaland": ärasõidu-päeval kätteantud raamatusse on jõudnud ka "Tormilinnust" kõigest paar päeva varem tehtud foto. Ent ametlikus programmis oleval fotol seilas 6 "Cutty Sarki" regati vimpliga "Tormilind" veel punalipu all.

Eskaadrisõidu etapil vahetati laevapere liikmeid, nii sõitsid Eesti kadetid Itaalia, Hollandi ja Saksa laevadel, aga ka "Sedovil" ja "Miril". Ent ka suurtelt laevadelt tulnud vahetus nägi "Tormilinnul" merd lähemalt.

Regatil käisid **Margus Zahharov**, **Aarne Seppi**, **Urmas Ira**, **Katrin Kuusk**, **Martin-Gustav Lepp**, **Margus Liigsoo**, **Kuido Naaber**, **Liivika Näks**, **Tanel Šmalko** ja **Jass Tüür**.

Järgmine "Cutty Sarki" regatt algab Portugalist.

Madli Vitismann



Koju tulek pärast kaht kuud kestnud purjetamist.

Veel veidi suurte purjelaevade regatist "Cutty Sark"

nud, sest nõiad seda teha ei saa. Aga just silla ületamisel jõudis väle nõiatüdruk talle järele, haaras hobusel sabast ja tõmbas selle ära! - Niipalju poemist.

Kui Šoti laevaomanik "Old White Hat Willis" 1869. aastal oma uue klipri vette lasi, otsustas ta laevale nimeks panna "Cutty Sark", lootes, et klipper on sama kiire kui lühikese särgiga väle nõiatüdruk poemist. Ja omapäraseks traditsiooniks kujunes madrustel iga kord enne pikka mereretke laeva võortäavil asuva kiire nõianäitsiku kuju ettesirutatud kää plh-

ku pista midagi hobusesaba-tuusti taolist, mis pidi tagama kiire ülesõidu.

"Cutty Sark" osutuski üheks kiiremaist teeklipritest, suutmata siiski lüüa "Thermopylae" rekordid - 91 päeva ülesõitu teelaadungiga Hiinast Inglismaale. Küll oli aga "Cutty Sark" kümne aasta jooksul suveräänne liider 1880-ndate villaveol Austraaliast Inglismaale.

Praegu asub legendaarne klipper meremuuseumi eksponeerimiseks Londonis, Greenwichis.

Kalju Toomara



Tänavused auhinnad ja kingitused laoti vastuvõtjatele imetlemiseks "Tormilinnu" masti kõrvale.

Kapten Margus Zahharov: Ettevalmistusi alustasime eelmise aasta sügisel. Hakati peale käima, et miks ikkagi ei sõida. Jahtklubi nõukogu arvas ka, et peab kindlasti osalema. Näha oli, et osavõtu nimel tahetakse vaeva näha. Siis mõtlesingi, et võin ju kapteniks tulla, kui kedagi paremat ei leia.

Mereakadeemia on selle asjaga vaeva näinud eelmise aasta lõpust alates, kui esimesed rahad läksid, et tormiriided saada. Üldse on selle kõige peale läinud päris palju raha, aga ega see ei ole raiskamine, vaid investering. Väga tore idee oli, et Mereakadeemia jahtklubi alustas ise roolimehekursustega. Mõne loenguga osalesin minagi. Sügisel tulevad eksamid.

Kui märtsi lõpus välja kuulustasime, et kõik, kes tahavad "Tormilinnuga" "Cutty Sarki" sõita, on teretulnud jahti remontima, ilmus päris palju inimesi. Kokku käis neid läbi 72. Lõpuks kujunes välja tuumik, kust valisime välja need, kes kaasa tulid. Kõigepealt oli, kas võtta ka tüdrukuid, samuti see, kas võtta 8 või 10 inimest. Olin selle poolt, et võimalikult palju noori saaks osaleda. Meeskonnana valik on alati keeruline, kui on palju tahtjaid ja vähe kohti. Päris mitmele tuli viimasel nädalal öelda, et kahjuks tema ei mahu peale. Korra sai enne purjetatud Helsingisse ja ka kohalikel võidusõitudel osaletud, nii et mingi väike kogemus oli, kes millega hakkama saab. Oluline oli, kui õpivõimeline ollakse, sest merekogemust ju polnud.

Ise olin ainuke kogemustega sõitja, mulle vahetust ei olnud. See oli ka päris raske.

Mereakadeemia tegi jahi varustamisel suure töö ära. Jaht oli sellises seisus, et tal polnud peal ei kiiruse- ega sügavuse näitajat, ei raadiojaama ega GPS-i, ei navigatsioonisüsteemi. Ja kaartidega oli asi nullseisus – tuli välja, et kaardid on kõik kellegi isiklikud, mida pole võimalik kasutada. Veel paar päeva enne teeleasumist olime laevanduse kateedris nende ammendamatu kaarditagavara lappamas, et leida kaarte ülesõiduks. Aga Norras tuli siiski veel kaarte juurde osta, sest Norra skäärid on väga omapärased.

Päästevestid tuli näiteks Kieli peale osta, sest siin maksab üks vest umbes 2000 kr., aga seal saime natuke odavamalt. Seegi on suur investering mitmeks aastaks.

Üldse tuli välja, et selle aasta suurim probleem oli raadioside. Meil oli hea uus raadiojaam, aga sellest ei piisanud. Järgmisel aastal on kindel nõudmine, et meil oleks kesklinna saatja peal.

Rektor Peeter Veegen: Odav lõbu see purjetamine ei ole. Siinkohal oleks sobiv nimetada ka sponsoreid, kes meid rahaliselt on toetanud. Need on traditsiooniliselt laevandusfirmad "Hansatee", "Eesti Merelaevandus", "Tschudi & Eitzen".

MZ: Viimase kulul toimus meil Norras purjede paranus, samuti saime varustust juurde.

PV: Tuleval aastal on lubanud Paljassaare kalatööstus "Esva" meid toetada. Üldse loodan, et pärast nii edukat esinemist pole meil enam erilisi raskusi sponsoreid leidmisega.

Kas niisugust küllalt pikka sõitu saab teie meelest arvestada ka merepraktikana?

Merepraktikal

MZ: Seda oleks kohustuslik merepraktikana arvestada. Olen ise merekooli lõpetanud ja tean, kuidas üks merepraktika välja näeb. Siin jahil on minu meeskond saanud 3-5 korda rohkem praktikat – alates otsa kinnitamisest, mida peab oskama madrus, kuni tüürimehe oskusteni navigatsioonilise tandri uurimisel. Mind ei rahulda, kui praktikant paneb mingi koha, vaid see, kui tuleb ja ütleb, et sel halsil võib minna nii palju, sest siis on madalik ees.

Ühesõnaga, asi pole automaatselt koha kaardi peale panemises, vaid laevajuhi oskuses orienteeruda mingis merealas. Ja vaat seda praktikat said nad minu arvates päris tõsiselt. Samuti said nad praktikat, kuhu mis kiirusega liikuda ja kuidas manööverdada. Ja kasvõi seda, kuidas endale üks hea ankrukoht vaadata. Ma ei taha midagi halba öelda praeguse ametliku merepraktika kohta, sest ei tea, kuidas see täpselt käib. Aga suures laevas on meri teinekord ikka palju kaugemal. Ja pealegi, seal ei ole kadett kogu aeg praktikas sees. Aga "Tormilinnul" oldi ka magades valmis kohe tegetsema, kui vaja.

Meeskonnas oli tulevase laevajuhte, mehaanikuid, kalandusspetsialist, sadamainsener. Süüa tehti kordamööda. Liivika aitas palju toidu ostmisel ja ka retseptidega. Kui mõni poiss algul kartis pliiti ja potti, siis pärast tehti juba kinnisilmi igasuguseid putrusid.

Loksutas päris kõvasti ja kalade söötmist tuli vist tõesti vaid ühe erandiga kõigil ette. Aga kõik tegid sellest hoolimata oma tööd. Minu meelest ongi merehaigus see, kui inimene on kois pikali ja ütleb, et tema ei saa nüüd mitte midagi tehtud. Aga muidu on ainult loksutamist tingitud väikesed ebamugavused.

Kas regati korralduses oli möödunud aastaga võrreldes midagi teisiti?

Kõigile oli suur rõõm, et Eesti lipp tuli jälle välja, ja regati korraldajad toetasid meid igati. Võtame või meie Volvo remondi. Göteborgis käis meil üks insener peal, soris terve päeva mootoris ja ütles umbes nii, et ei siin ole midagi ette võtta, kaduge minema. Järgmine päev tuli teine ja siis vahetati kõik peaaegu

et osade kaupa välja. Ning selle lubas vist "Volvo" ise kinni maksta – surve oli korraldajate poolt nii suur. Nad tegid "Volvo-Penta" Euroopa divisjoni peadirektorile kirja, et kuidas siis nii, keegi ei tule öieti vaatamagi, me siis parem ei aktsepteeri teie mootoreid. Ühesõnaga, suhtumine oli niisugune: järgmisel aastal kindlasti näeme!

Te olevat Göteborgis regatile ka sauna korraldanud?

Tavaline on, et kui tuled võidusõidult, kus paned kõik välja, siis tahad kuivatada riideid ja asju ja purjeid. Kaardi järgi vaatasime, et ilus väike laht, ja jäime ankrusse. Vesi oli 24 kraadi, nii et kohe sai ujuma minna ja ennast kuivatada. Sisse sõitsime lahte kella 5-6 ajal hommikul. Kella 10 paiku tuleb mootorpaat, öeldakse, et küll on ilus see sini-must-valge lipp. Tuli välja, et saarel elas üks eesti daam, kutsus sauna ja pakkus süüa. Nii me pesime end kohe pärast võidusõitu puhtaks ja meil oli mõnus olla. Aga kuna suhtlesime ka teiste jahtidega, siis õhtul kella kümneks oli seal meie ümber juba 5 jahti. Too eestlanna oli see, kes teavitas ka ajalehti. Ajakirjanikud tulid tema enda paadiga kohale. Pildistasid ja tegid juttu. Teisel hommikul oli ka üllatus – 20 liitrit piima ja värsked ajalehed, kus sees olime. Saime väliseestlased kutsuda ka raekotta väikesele vastuvõtule.

Meie jahilt käis päris palju rahvast läbi ja soovis meile edu. Oli ikka veel lahtine, kes on üldvõitja. Saime ju üldarvestuses 6. koha.

Viimase etapi finiš?

Füüsiliselt esimesena finišeerisid vist itaallased, meil jäi nendega vahe sisse 52 sek. Vähe küll. Üle 3 päeva sõidad... Tema oli ka palju suurem meist. Aga asi oli selles, et sattusime täielikult pimedusse. Teine märk oli teada, võtsime selle ära, kaks jahti oli ees. Üks oli taga, mis meiega kõige rohkem konkureeris – poolakas. Siis hakkasime nii-öelda rabelema. Kuulasime kogu aeg eetrit. Sõitsime oma aja maha, aga teistest ei teadnud midagi.

Füüsiliselt olime vist kolmandad.

Ajalooline paralleel: Kui "Cutty Sark" ja "Thermopylae" omal ajal Austraaliast Inglismaale tu-



"Tormilinnu" kapten Margus Zahharov.

lid, tulid nad samal ajal sadamast välja. Terve tee, 60-70 päeva, käis kibe võistlus, aga sadamasse jõuti 2,5 tunnise vahega. Auasi oli süiski esimesena jõuda. Eks kaupmehed pannud ka suure raha auhinnaks välja, sest kes esimesena kohale jõudis, selle kaup oli turul esimene.

Kus tänavu autasustamistseremoonia oli?

MZ: Lysebergis. See on lõbususpark, Skandinaavia üks kõige võimsamaid.

PV: Asub Göteborgis.

MZ: Parki läksime muidugi suure paraadiga läbi kogu linna. Algul lubati meid läbimärjaks teha, aga pärast võeti tagasi ja päris märjaks ikka ei tehtud. Ja tore oli tagasijõudmine: olime suurest paraadist ja palavast ilmast läbiväsinud, aga Tšehhi jaht oli lubanud meile ilusa lõuna teha. Läksimegi. Kostitati hea ja paremaga. Aga mul tekkis lõpupoole tunne, et miski on viltu. Läksin ja võtsin kella kae pealt ära, lipsu ära, vahetasin püksid ära. No ja tulidki seitsme jahti pealt mehed ning mina lendasin esimesena väga laia kaarega. Järgmised meeskonnaliikmed kas hüppasid ise või ka lendasid. Kõik kasutati ära. Eks olime rääkinud, et eestlastel on niisugune komme: esimesed visatakse vette. Regatil seda kommet ei ole olnud. Aga meeldis kangesti kõigile: *Estonian tradition!* Kõik olid väga õnnelikud ja meie ka: eestlasi tunnustati, saime palju sõpru. Võidusõit on võidusõit, aga kaldal tuleb sõpradeks jääda.

Kuningast on veel rääkima!

Kuningas surus kätt ja ütles,

et on väga õnnelik, et saab eestlastele eriauhinna üle anda. Noh, aga ega see mul esimest kord kuningaga kohtuda olnud. Eelmine kord Karlskronas istusin temaga ühes lauas. Olin "Vestaga" ainuke Eestist – oma kulu ja kirjadega – sõitmas võidusõitu Karlskronast Kotkasse ülesõiduga Tallinna ja siis Riiga.

PV: See oli 92. aasta "Cutty Sark", mis Tallinnast läbi käis.

MZ: Sain rentida "Eesti Energiat" jahi ja moodustasin isegi mingisuguse meeskonna, laenasin veel ühelt inglise laevalt tüdrukut, et mahuks 25-aastase vanusetsensuse alla. Tol korral oli "Vest" Eesti lipp. Läksime nädal pärast krooni tulekut välja, kõigepealt Kieli. Rootsi sponsoriga oli nagu räägitud ka, aga nemad ei leidnud kedagi peale. Karlskronas oli laevas juba leib otsas... Ja ilma tolle tüdrukuta poleks tsensust ka olnud, sest mul oli vanemaid mehi peal. Sõitsime edukalt Kotkasse. Noh, *spinnaker* läks, aga et olime tõesti ainult oma kulu ja kirjadega, siis tõi Kotkas keegi kodunt õmblusmasina ja õmblesin spinnakeri topi uuesti tagasi.

PV: Niisilts, pole päris õige, et Eestil on "Cutty Sarkil" osalemisel 11 aastat vahet. "Tormilind" pole küll nii kaua käinud. Aga Eesti lipp polnud tänava sel regatil esimest korda lehvimas.

93. aastal olid venelased Eesti lipu all "Grenadal" ja eestlased Rootsi lipu all "St. Ivil".

MZ: 94. aasta jäi üldse vahele, see oli kusagil Põhjamemel, ja mul polnud osavõtuks aega ega vara. 95. aastal olin "St. Iviiga" ja võitsin Fredrikshavni-Halmstadi etapi. Möödunud aastal olin ka "St. Iviiga" ja ainult teise etapi, sest rootslased ei tahtnud nagu lubada esimest etappi sõita. Kui jahi saime, lendasime hirmsa hooga siia, tegime ta paari päevaga korda ja lendasime jälle tagasi...

Nüüd oli ikka hoopis teistmoodi sõit: kindel meeskond, võimalus osta varuosi, paranada, mis vaja. Ja ka hoopis rahulikult sõita kui täiesti oma rahakoti peal. Kui midagi häda oli, sai kohe kellegi poole pöörduda. Katsusime seda muidugi võimalikult vähe kasutada. Mina küll arvan, et ei maksa midagi niisama kasutada, vaid ainult siis abi küsida, kui on tõesti häda. Tore oli, et "Eesti Merelaevanduse" agendifirmadega oli räägitud, et vajadusel abi annavad.



"Tormilinnu" laevapere Pirital. Piir pole veel ületatud, tollitempel on saamata.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Väikesed ja suured "Suurlahel"



"Suurlaht" sõidab jälle: Sviby sadama kai ääres ei jäänud vana laev märkamata.

Tume augustiöö täis tähti on mõnegi linnalapse jaoks ennenägematu ime, mida merelt vaadata veelgi põnevam. Et laste maailmapilti veidigi avardada, on 1959. aastast Eestis tegutsenud Eesti Noorte Mereklubi (alguses Pioneeride Maja ring ja hiljem Eesti Noorte Meremeeste Klubi), kus aja jooksul esmast merekogemust ja -õpetust saamas käinud kümned tuhanded noored. Reportaaž augustikuuliselt laevasõidult viis kokku endistest õpilastest veteranid ja verinoored jungad.

Roostekastist luigeks

Peale kümneaastast vaikelu, mille õppelaev "Suurlaht" küll vee peal seisnud, kuid baaslaeva "Tallinn" poordis seistes veetnud, on veeteede ameti Paldiski sadama järelevalvekapten Erki Kuld aluse paari kolleegi abiga meretõrjehävitajate meeskonda ühinenud. Juba suve hakul püüdis Paldiski Lõunasadamasse naasnud laev oma sinise korpuse ja säravvalgete tekierististega graatsilise luigena pilke, näidates, et teistega võrreldes pisike alus võib oma sihvakate mastidega üsna kena olla ja kaugele paista.

"Suurlaht" pardalt õhkub head vana laeva auras: puutekk - küll väga kulunud, kuid veel veekindel, vaskpasun roolirupka räästa all, terasvandid ja lakitud purjepoomid. Teist sõjakulude katteks saanud STB-tüüpi kalalaeva pole vist Eesti lipu all sõitmas nähtudki, arvasid uudishimulikud kail kõõlud. Kõik olla enne vanarauaks lõigatud või Soome saunsuvilateks müüdnud.

Vana armas kehakate

Augustikuu suurte soojade ajal tundub ees ootav paaripäevane puhkus merel paradüüsil. Paldiski Lõunasadamaga kaile koguneb aegamis kirju seltskond pampudega: klubi ringijuhist kuni pisemate poisten, kes oma seljakoti tagant naljalt väljagi ei paista. Kapten Erki ja suveks kokatäidiks ümber kohanenud abikaasa Piret juhatavad lapsed tõeliselt perelaeva, kus siis peale pakkide ära mahutamist tuttavaks saadakse.

Merajaloo ringi õpetaja Katrin kinnitab allkirjutatule, et tunneb end nagu kodus ja tal on õigus. Kuigi koos sai "Suurlahtega" toona veel "Suurlaht" nime all viimati merel käidud kümme aastat tagasi, on laev otsekui vana hea riietuse, mis kunagi ammu just sinu tarvis õmmeldud ja vaid veidi kulunud. Iga trepiaste ja käsipuu on omal õigel kõrgusel ja kodune ning suurem osa liigutusi on ka ootamatute lainelöövide puhul automaatsed ja kindlad.

Kui veteranide elutegevust juhivad kümnekonna aasta vältel sisse kulunud autopiloot, siis jungahakalistel tuleb tutvust teha nii puu kui rauaga, mis kõige ootamatutes kohtades laeva seest välja kasvab. Peanaha suhtes kõige ohtlikumad tunduvad olema kajutite sissepääsud, kus tekieristise madal lävi nii mõnegi tähelepanematu

esimesel tutvusel muhklukaks muudab. Laevaelu esimest korda maitsjaid võis lohutada vaid sellega, et kunagine legendaarne "Suurlaht" kapten Ago Laak, keda jumal oli õnnistanud korraliku kasvuga, võitles kitsaste ukseavadega ikka ja jälle, vaatamata aastatepikkusele kurvale kogemusele.

Taburetiga laeva juhtimas

Aastatetagused mitmenädalased merelaagrid on nüüd vaid mälestus, sest nii riigi kui lastevanemate rahakoti paksus ei luba pikka praktikasoitu teha. Kui vanasti sai lapse kolmekümne rubla eest (pluss sama palju taskuraha) kuuks ajaks kaelast ära, siis nüüd on kolmepäevane meresõit pooleteistsajakroonise toidurahaga napilt võimalik. Võrdluseks: erafirma jahirent võtaks vähemasti sama summa tunni eest pluss söögraha.

Mereklubi ei õigustaks aga oma nime, kui aasta aega klasisides sõlmi harjutanud, purjetamisteooriat uurinud ja kompassikursse maha pannud jungad oma teadmisi proovile panema ei saaks. Siis selgub, et laevavool pole mingi rattalenk, mis kindlalt sõidukit kraadide järgi keerata laseb, vaid esimesel hetkel raskelt tunnetatav võru, mis oskamatutes kätes laeva hoopis omasoodu pöörab. Et paarteist eluaastat pole poisese sugugi pikaks venitanud, tuleb enamikul abiks võtta taburet, millel seistes roolimehe ametit harjutada paras. Mee-nub aastatetagune merelaager, kus kogu maalähedane roolimeeskond oli õppinud oma positsiooni objektiivselt hindama: kes ilmus vahti tabureti, kes lihtsalt uksematiga - iga mehe jaoks oli tema jalgealune teada.

Kohe peale kottide kubrikusse sättimist ja koide jagamist saab jungadele selgeks, et laeval pole kombeks aega surnuks lüüa. Kokatädi saab enese käsutusse noorema naispere: poistest peajagu pikemad tüdrukud, kes hakkavad hoolitsema nõudepesu ja kartulikoormise eest. Toimkondadel tuleb teha ka muud tarvilist ning tüürimees saab peagi seltsiks terve lastekarja, kes tal lestakalu võrgust välja harutada aitavad. Tööd piisab kalarookijatele, tekipesijatele, masinaõlitajatele... Õõpimeduses selgub aga, et laevaelu juurde käib pasteerimine ja vahimehe seljatagant lipu tagurpidi masti tõmbamine.

Kaldale ja kohe vette

Kuna augustiilmade kapriisette ei tea, on seekord reisi sihtpunktiks valitud Vormsi: üsna lähedal ja kalda varjus. Merel ei anna miski aimu, et tuul tõuseks ja hiljem selgub, et kolmepäevane merereis jääbki kergel lainevirvel poputamiseks. Ilm püsib soe ja kuival maal näib kuumus väljakannatamatu.

Hommikul Paldiskist väljunud "Suurlaht" on õhtu saabudes Sviby sadamasuus: veel enne kui otsad kindlalt kaile kinni saavad, rökkab tekile kogunenud lastekari ühest soovist: väga tahaks ujuma. Ujuma muidugi saab. Siis kui tööd tehtud, vahid graafiku järgi paika pandud ja teised sildumisjärgsed toimingud möödas.

Mehed lasevad vette ka tekil olevad paadid: vana "Bella"-tüüpi sõudepaadi ja samuti päevinäinud "Optimisti". Vahetustega saavad aasta aega kuival õhku ahminud lapsed täiskasvanute valve all vees pladistada: kes aerulaba, kes soodiot-sa, kes päästevestiga. Viimane on eriti kuum ese, sest ujuma ülepea vees ilma ei lubata. Maha peetakse sõude- ja sõlmevõistlused.

Tundub, et lapsed pole sündi-

nud mitte maad mööda kõmpima, vaid vees ulpima. Arvamus süveneb veelgi järgmisel päeval, kui selgub, et suurem osa pladistajatest soovib saare avarustesse tehtud ekskursioonilt võimalikult kiiresti sadamasse naasta. Peale tunniajalist bus-

sireisi Rälby majaka juurde otustab enamik linnalastest tagasiteele asuda: loomulikult sama bussiga, millega tuldi.

Poe juurde mahapandud seltskond manustab vaid jäätised, tapab paar sääske ja kipub kohe tagasi vee äärde. Seevastu



Õhtusöök roolimaja katusel: värske õhk ja hea isu ei nõua ilmingimata söögilaua olemasolu.



Lapsed on veeloomad: raske oli päästevestides ujujaid laeva tagasi meelitada.



Reis on ees: Paldiski Lõunasadamast väljunud aluse jungadel tuleb kohaneda laevaelu kitsendustega ja ohtlikest paikadest alla kobida.



"Issi, vender on vahel", teab pisipootsman, otsaga kaile ronima valmistudes.



Õösel ja salaja: peale südaööd on lapsed kogunenud pasteerimisoperatsiooni kavandama.

kaptenipere ja veteranid eelistavad laeva tagasi minna vanamoodi - omal jalal ning piiramatus koguses teeservast põldmarju ja vaarikaid süües. Saare külakige latvade kohale keerutanud ja hiljem teeäärsest ojust hundinuie murdnud seltskonnal on piisavalt tegemist vanade hääde aegade meenutamisega: kui ainus laevarahva transportvahend oli kokkupandav jalgratas, millel kapten oma suure koguga tähtsalt poodi tooteid tellima väntas. Teised võisid siis kapteni voki sammu hoida, kui jaksasid, või samuti metsaandide korjamisele pühendudes teosammul edasi liikuda. Meretagune käik sai ükskord niimoodi käidud niikuini ja jalad surisesid mõnusalt veel tükki aega.

Firmarog - tavott

Õhtu sadamas on üks neist asjadest, mille mõnusust merel käimata inimene ei taipu. Kui uneaeg välja kuulutatud ja vaid vahimehed parda ääres vette vahtida võivad. Kui viimased pardid pladistavad kaldarostikus, tulemärk plingib kai otsas ja taevast on paksult tähti täis. Augustiõine pimedus muudab kõik ümbritseva vaid hääle ja valguskirde mänguks. Hiljane aurav tass teega ja moosisai sinna juurde ning unerammestusele võib järele anda.

Mereklubis ja "Suurlahel" on džemmiga kaetud jahutoodetest ikka lugu peetud. Juba kümnekond aastat tagasi avaldas üks laevakapten arvamust, et klubi tegevuses on nn. tavotist olnud üks suuremaid liikumapanevaid jõude. Vanasti seisis kolmekilone tavotist - purk ploomidžemmi - "Suurlaht" mastijala all väikeste mereoludest tingitud vaheaegade õõpäev läbi ning vahimehed ja teised laevapere liikmed said isu tekkimisel kambüüsist alati saiakäär, millele seda määrada. Ajal, mil banaan eksootika ja näts haruldus, oli tavotiisu lastel seda suurem.

Kui mõni toitumisspetsialist arvab nüüd, et maiust noolivad noored jätsid ebaõige toitumisharjumuse tõttu nahka panemata katlatäied kartuli- ja muud putru ning kõiki teisi etteantud toite, siis ta eksib. Ka veidi põhja kõrbenud road söödi ära, sest nii nõudis Neptunilt saadud meremehetunnistuse tekst. Iga vahetuse lõpus toimunud ristimispeol ahinguga mereisa ei puudunud. Ka Vormsi reisiil tehti ristimistseremoonia ära: esmakordsed seilajad said vana kombe kohaselt maitsta salakavalat sinepiga õnnistatud tavotisaia, pähe pangetäie merevett ja pihku samasuguse ristimistunnistuse. Pealekauba veel hirsuure ja -nuri noaga habemeajamine, erilahuses näppude desinfitseerimine ja loo autori kehastuses laeva külastanud Neptuni küsimuste vastamine. Ühiselt leiti, et ekvaatori asemel ületas laev seekord "Rahajõe".

Küllike Rooväli

Juuli kolmandal nädalavahetusel otsustasime kambakesi Ruhnu-reisi ette võtta – üliõpilasmalevas olemisest oli märkamatu mõõdnud kümme aastat. Olime ka varem saarele vanu aegu meenutama sõitnud, kuid ikka on tulnud kas jaht üürida või minna kalalaevaga. Lugesime lehest, et tänavu suvel hakkab Ruhnu vahet sõitma lausa lõbusõidulaev. Otsustasime siis meilegi "Stefani" kasuks.

Laev pidi Pärnust teele mine-ma kell seitse hommikul. Tegelikult kulus oma pool tunnikest veel: reisirijate nimekirja vajas täpsustamist.

"Stefani" jaoks oli see järjekorras teine merereis. Esimene laev läks Pärnust välja pooltühjalt ja tuli tagasi päris tühjalt, kui mitte meeskonnaliikmeid arvestada. Sedakorda olid piletid küll viimseini välja müüdnud.

Laevaseltskonna moodustasid rootslastest pensionärid, mesinädalaid veetev paarike ja saare alalised suvitajad. Ja muidugi ka meie – paarkümmend endist Ruhnu saare üliõpilasmalevlast.

"Stefani" on noobel

Ülakorrusel on reisirijate salong, mille seinad on kaetud heleda puiduga. Ei puudu ka pikk söögilaud ja mõnused pehmed diivanid.

Alumise salongi seinad on samuti puiduga vooderdatud. Baarilett aga alles ootas oma aega. Süsteem oli veel käivitamise staadiumis ja kohvi osta ei saanud.

Et kapteni kajuti uks juhtus lahti olema, sai suurem seltskond ka selle mõnused tundma

Ruhnul koos Stefaniga

õppida. Hiiglaslik voodi ulatus lausa seinast seinale ja pikali vi-sates võis end sama suurest lae-peeglist imetella.

Vana arm ei roosteta

Pika retke jooksul jõuab väike uinaku teha, toidukoti kalal käia, laulu lüüa ja ka kõigi reisirijatega tuttavaks saada.

Perekond Raal käib Ruhnu vahet juba seitseteist aastat. Ise arvavad, et ju nad kiiksuga on. Esimest tutvust tegi pereprova saarega Ruhnu maalipraktikal olles ja armus kogu eluks. Mees tema eeskujul samamoodi. Kõigil, kes saarele truuks on jäänud, on tulnud trotsida mitmeid eluraskusi. Teele tuleb iga kord pool elamist kaasa võtta, sest viletsa ilma korral on tulnud saarele jääda plaanitust ka paari nädala võrra kauemaks. Kui aga Ruhnu vahet transport ei liigu, ei tooda ka toidukraami...

Mõnel suvel juhtuvat sedagi, et saarele ei pääsegi – lihtsalt pole, millega sõita. Mitte igapähe ei tule suvilasse sõiduks ka ligi viitesaja kroonist laevapiletit osta. Aga Raalid ei kahetse – niisuguse suvekoduga on samuti vähesed õnnistatud.

Sadam karjub appi

Algselt kuuetunniseks plaanitud merereis võttis aega koguni üksteist tundi – peaaegu sama kaua kui Stockholmi-sõit. Põhjuseks erakordselt madal veetase. Juba nägime sadamasse vas-

tu tulnud bussi, lehvitavaid saareelanikke. Siiski tuli laevanina ringi pöörata – madal vesi ei lubanud sisse sõita.

Kohe muuli lähedal seisab üks roostes laevavrakk. Perekond Raalid teavad, et see pumbunud muda välja. Süvendamine sujunud päris hästi, aga lõpuks valgus põhi jälle muda täis ja laev jäi lootusetult kinni. Seal ta nüüd siis kurvalt seisab.

Ankru hiivasime lõpuks poolteise kilomeetri kaugusel saarest. Reisirijad tuli päästma piirivalvekaater, kuid nende väikesele alusele õnnestus paigutada üksnes pool reisiseltskonnast. Teised jäid tubliks tunnikeseks "Stefanile" oma järge ootama.

Nii mõnedki otsustasid aega sistsustada ujumisega. Vesi oli üllatavalt soe ja üksnes neli meetrit sügav – nii käisid mõnedki karmimad sukeldujad merepõhjust kivikesi toomas.

Kui ükskord saarele jõudsi-me, siis kõikus ja loksus pind jalge all. Aga see polnud mitte merehaigus, vaid süü peituskatkises muulis. See, et bussijuht veerevatel ja loksuvatel ki-videl rooli hoida suutis, oli tõeline kaskadööritrikk.

Ruhnul kella vaja ei lähe

Tagasisõidupiletid olid meil ostetud pühapäeva lõunaks. Esmaspäeva hommikuks oli aga enam kui selge, et eelmise

päeva õhtuks planeeritud koju-naasmine tuleb unustada. Sel-jataga on unetu õõ ning mitmeid erinevaid versioone sellest, miks me Ruhnult veel niipeagi lahkuda ei saa. Et kaatrijuht magavat peatäit välja, et merel tulevat kohe-kohe torm, et piirivalve pole saanud käsku...

Ootasime sadamas piirivalvekaatri nagu merehädalised kunagi. Sõök oli otsas, ihu kõrbenud, mure koduste ja tööasjade pärast oli suur.

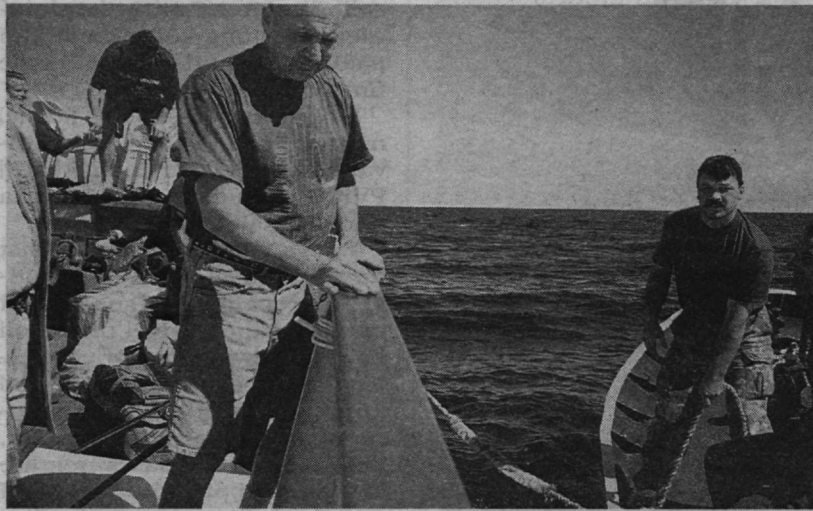
Ammendavat selgitust, miks ärasõit viibis, me lõpuks ei saanudki. "Stefani" jaoks sõltus ärasõit sellest, millal piirivalvekaater reisirijad laevale toimetab. Seetõttu saime aru, et ka reisi-bürool "Atlas" kahjutasa nõuda ei oleks kuigi arukas – Ruhnu vahet sõitmise risk on suur. Sedasorti "äri" toob seni ainult kahju.

Lootus ei kustu

Edasi-tagasi laevapileti hinna (480 krooni) muudab soolaseks see, et riik sõitu ei doteeri. On tekkinud üsna ebaaus olukord: lennukisõit on laevaga reisisi-mest kolm korda odavam. Ruhnule pääsemise lootust ei maksa seetõttu eriti hellitada neil, kellele reisikihk järsku peale tuleb, et lihtsalt madalalõppu si-sustada. Lennukisõidust peab teadma umbes kuu aega ette, et piletiga saaks arvestada.

Laevasõidu doteerimine teeks aga saarega tutvumise võimalikuks paljudele eestimaalastele, kes praeguse hinna juures seda endale lubada ei saa. Ruhnu väärib aga kindlasti, et seal kasvõi kordki elus ära käia.

Regina Hansen



Piirivalve on saabunud reisirijad päästma. "Stefani" kaptenil Ants Lehtsaarel on põhjust rahulolevaks muheluseks.

Kaldavaatlus

Vältimaks mõõdnud aasta kurbi kogemusi, tuli meile Pärnusse sellesuviseks reisilae-vaks Allar Lehestiku väga ilusa salongiga "Stefani" Tallinnast. Algul seisis kaua 8. kai ääres. Pärnu sadamavõimude karmuse üle omanik ei pahanda: ju tehti mõistlik mõõdnus kuue-kohalise pāramootoriga (val-ve)paadi puudumise kohta. Pigem oldi nõrdinud esialgse riigi või linna dotatsioon puudumise pärast. Muidu täideti kõik formaalsused kuni reisirijate täieliku nimekirjani välja.

Septembriks laev enam jääda ei taha, läheb kas Saaremaale või kuhugi mujale. Nii umbes 10 või 11 reisi Ruhnu igatahes teh-ti, ka Kihnus käidi vähemalt kord. Viimatisel Ruhnu-reisil oli sõitjaid hulgi.

Ott Taul



Ruhnureisirijad lähevad "Stefanile".



Reisiseltskond on juba ühte sulanud ja laulab vanu meremehe-laule.

Vastses sadamas on uus kõrts, kuid seepäev pliit rikkis ja süüa ei saanud muud kui suitsukala. Kõrtsimees Jaanus Ütt oli rahulik ja sõbralik, tulnud siia kui puhkekodusse - ei anna võrreldagi eelmise tööko-haga "Dekoltees". Seltskond, kes käib, on rahulik ja sõbralik – keegi ei ole ennast täis, kõik tunnevad elust mõnu ega kipu seda ka teistel põrguks ajama. "Meremehe" üle oli kõrtsime-

hel hirmus hea meel, on ometi midagi lugeda. Ega tõesti hakanud lehti ega televisorit kusa-gilt silma. Selle eest oli bensiin odav. Prita Neste olevat selleks ajaks hinna juba krooni võrra kallimaks ajanud, sest põhja-naabrid oma tühjade paakidega veavad seda palju välja. 22.juuli nädalalõpul oli järjekordselt

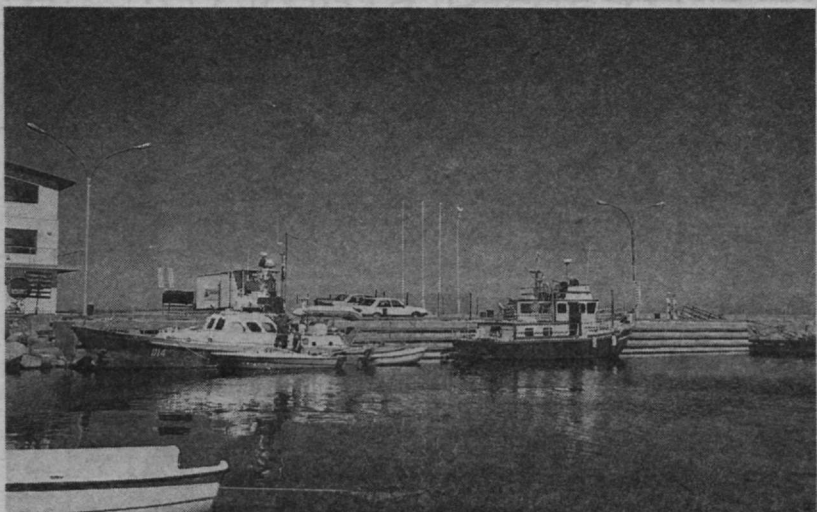
üks Soome jaht merehätta jää-nud, sest kütus lõppes otsa enne kui mereteet. Kõrtsis oli kõige põnevam ser-vamata laudadest sisevooder-dis, pealegi veel sinkjashall. Aga päevapaistes täiesti tore ja stiil-kas. Vergi sadamakapten on Juhan Leemets. Mullu tuli Verki

80 alust, tänavu juuli keskpaig-gaks juba selle aasta 154. Käi-vad soomlased, rootslased, sakslased, omad. Sadamakapten mäletab sada-ma ajalugu Gorkist Kirovini ja siis "Esmari" lagunemiseni, kui veel Vene kalalaevad seal talvi-tusid. "Viru Rand" müüs sada-ma Mereinstituudile, see vallale

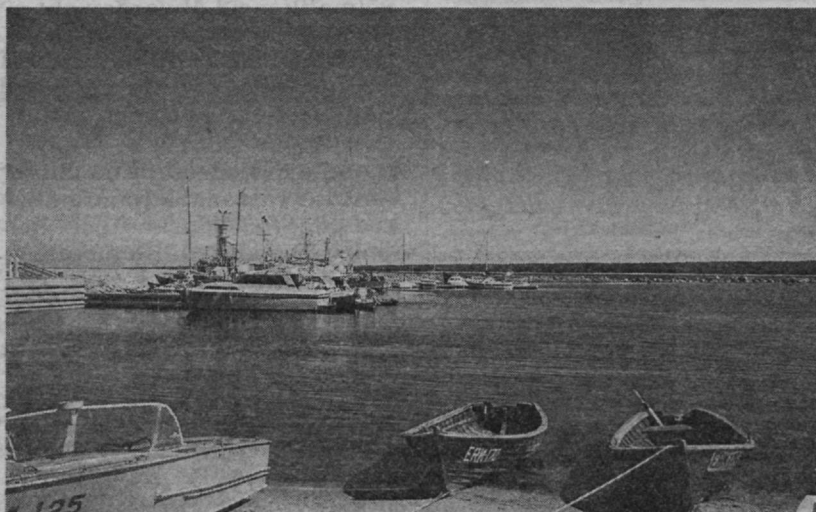
ja sealt sai sadama endale AS Vergi Sadam. Juhan ütleb, et mehed on, näe, misjonitundega teinud ja kiidab neid ümbruskonna rahva nimel – elu ikkagi käimas. Üks õöpäev seismist maksab 60 krooni, asfaltteegi korralik tehtud.

Reet Naber

Südasuvel Vergi sadamas



Kohalike rõõmuks oli kesksuveks Vergi sadamas käinud 154 alust.



Baarimees tahtis pildile jääda koos "Meremehega".

Tsivilistina militaarmessil

Tänavuse pika kuuma suve viimasel soojal ja päikselisel päeval, 5. septembril, avas eesti maa- ja merevägi, piirivalve, päästeamet, politsei, tolliamet ning kaitsepolitsei näituse "Kaitstud kodu '97".

Kella 11-ks oli Eesti Näituste Messikeskuse parkimisplatsi veerde kõrbend-tolmavale murule kaitseväge välilaager end üles löönud ja ka ära maskeeritud ning mitut sorti välikõõgid supi hakkama pannud. Medit-

Näitus ise oli üleval uhiuus 4800 m² keskmises paviljonis. Päästeamet eksponeeris end sissepääsu ees asfaltplatsil. Selleks ajaks olid Vihterpalu põlengult kaitseväge ja piiriteenistuse mehed juba ära lastud, aga päästeameti omad muidugi veel töös, ja seepärast paraadil ei marsitud. Näitusele oli kohale

teks "sõitis" 20-il aastail saaniga piiri kontrollima, vaid suksu oli aiste vahelt puudu.

Kõigele lisaks leidsid lapsed ühes nurgas legolauad ja vanemad tükikese Piirivalve Ohvitseride Kogu kasiinost.

Muidugi oli ka paberipealset materjali piirikaitse ajaloo ja tänapäeva kohta. Ent võlus ikkagi just *asisus, asjalikkus*. Riigi piirivalveameti peadirektori asetäitja **Aare Evisalu** märkis pressikonverentsil, et väljas on osa tulevases idapiiri valvesüsteemist: soojuskaamera, kaht liiki sensoreid. Aga "lihtrahvale" jäi tõmbenumbriks vist ikkagi Ruhnu kordonid suur "Bumerang"-kummipaati, mida esitles sellega sõitev Ruhnu kordonit ülema ise, ning kõigivõimalikud pääste- ja muud vahendid selle ümber.

Kõigele lisaks sai kõigil kolmel näitusepäeval Pirital käia piirivalveala "Pikker" ning kaatril PVK 010, mida kuuldavasti ka päris usinalt tehti.

Ja ega midagi muud merelist tervel näitusel silma hakanudki. Merevägi tegutses kuival maal: paviljoniesisel platsil oli kavas mereväerühma riviharjutus. Esimesel korral ei tundnud külalastajad rividriili vastu suuremat huvi. Vaid narkokutsa, kel otse enne seda esinemine vist samuti publikupuudusel ära jäi, valas oma nõrdimuse kõva häälega mereväe peale välja.

Maavägi ja politsei demonstreerisid näitusel peamiselt kõigivõimalikku tehnikat - rassistel ja ilma - ning relvi, mis asjatundjaid ja meesinimesi loomulikult väga huvitada võis. Riigikaitse Akadeemia letil jäi silma valedetektor, millega ilmselt külalastajate ausust kontrollida sai. Oli ka terve "fotokoridor" "Erna" retke asjus ja kaitsepolitsei muuhulgas ajaloolisi fotosid 1941. aastast. Müüdi mõningaid raamatuid; ajakirju ja mõnd muud trükist sai vist tasuta. Riigieelarvelised organisatsioonid püüdsid ilmselt võimalikult vähesega läbi saada, ja küllap oli just seetõttu läbivaks kujunduselemendiks maskeerimisvõrk. Ka moedemonstratsioonil. Nii et ohjeldamatut *bukletindust*, nagu messidel üldiselt tavaks, sel näitusel eriti ei harrastatud.

Tegelikult ei ole sõnad *näitus* ja *mess* ju õieti sünonüümid, nagu eelmises lauses kasutatud. Tegijad ise nimetavad oma ettevõtmist kutsel näituseks. Mess on rohkem nagu laat, kus tutvustatakse midagi, mida ka müüa saab. "Kaitstud kodust" osavõtjail pole aga pakkuda muud kui turvalisust. Kui sedagi. Isegi kapten Laigna ütles, et võimalik meid ähvardav oht ei ole mitte militaarne, vaid tingitud väga mitmesugustest globaalprobleemidest, ning kõigi näitusest osavõtjate struktuuride eesmärk on **elu kaitse**.

Midagi reaalselt müüa oli sel näitusel vast vaid kümnekonnalt tootjal ja/või edasimüüjal ühes boksireas alates "Klementi" ja "Stoola" õmblustööst ning lõpetades kellegagi, kel pakkuda tulekustutamisest suurest väikseimani.

Peale ekspositsiooni vaatamise oli teisigi tubaseid üritusi, tõsisem neist kaks päeva kestev rahvusvaheline konverents "Julgeolek Läänemere regioonis pärast Madridi tippkohtumist."

Ka kohtusid Eesti ettevõtete esindajad näitusest osa võtvate ametkondade inimestega. Aga samas kõrval mängis vanu häid lugusid sisekaitse operatiivrühmendi *bigband* ja toimus moedemonstratsioon. Näidati muidugi kõigi osavõtjate vormiriietust, nii tõist kui pidulikku, lisandiks ühel juhul ka uhke piirivalvekoer ning teisel sama uhke pikas kitsas kleidis daam. Moenäitus oli tehtud intelligentselt ja huumoritundega; ka väike vahepala saalist pooodiumile tekkiva päti ja vahvate poliitseidistega ei teinud etendusest "laadakat". Väike militaarsõu pärast etenduse lõppu oleks võinud küll ka olemata olla. Kahjuks ei kostnud esimesel näitusepäeval vormiriiete esitlemisel halva võimenduse tõttu kommentaatori väga vajalikud asjakohased seletused hästi.

Aga ka õues läks tegevus oma rada. Politseiautod tegid täpsus- ja vigursõitu, piirivalve- ja politseikoerad näitasid, mida nad oskavad. Sel ajal, kui sees avamisepuhust pidulikku vastuvõttu peeti, raputas piirivalve lennusalga lennuk peotäie poisese üsna kõrgele sinisesse taevasse, kust nad siis värviliste langevarjude ja üks koguni Eesti lipuga üpris täpselt paviljonide taha maandusid. Mõne aja pärast järgnes neile alles äsja Vormsil tõsist tulekustutamise tööd teinud piirivalvekooper. See jäi madalale platsi kohale rippu, ja mehed näitasid efektselt pinnapäästeoperatsiooni: mitu meest laskus, igaüks erinevalt, trossi mõõda alla; üks "sai viga", see viidi laatsaretti; siis ta toodi uuesti kanderaamiga kohale, ja kanderaam tõsteti üles; sellele järgnes ka päästja. Aga seejärel kooper maandus ja rahvas sai pea päevaks otsaks voli lennumasinat (ning kas tõesti ka tulekustutamisest ju väsinud komandöri, nagu lubati?) uudistada. Väikestel noor-



Kooper päästab.

kotkastel läks sel hetkel igatahes jube kiireks.

Esimene näitusepäev sujus, küll väikeste, peamiselt informatsioonilist laadi, jõnksudega päris kenasti. Suuri masse ei saanud, valitses meeldiv poolpidulik, aga sõbralik õhk. Pealé mundris asjaosaliste oli palju mundris külalastajaidki, n.ö. omanimesi ja nende pere liikmeid. Kõrvalpaviljonis avati täpselt samal ajal aianudsmess. Üks pere - vanem paar käte järgi otsustades just tolle messi osaline, ja noorem, lapseootel - arutas kõigile näitusekompleksi külalastajale ühises baaris lõunat süües toimuvat. "S e a l olid riigikogulased ka kohal." "Mis neil saunikuist..."

Tegelikult oli aianudshuvilisi sel esimesel päeval ikkagi tunduvalt rohkem. Aga päästeameti välisekspositsioon läks päris sujuvalt üle aiatraktoreiks ning muruniitjateks, ja pealelõunal oli me e i e paviljonis juba ka mõnd äsja kõrvalt haruldase istiku ostnud isikut näha. Tahaks loota, et ka *militaarlased* lilli nuusutamas käisid.

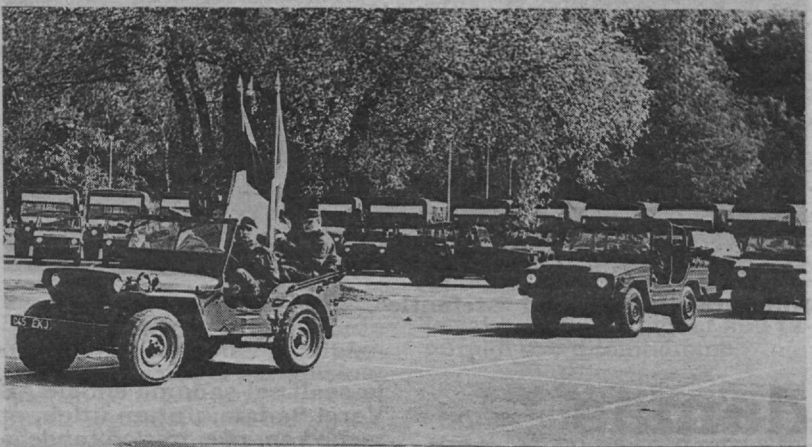
Mari Vamba



Peaminister võtab paraadi vastu.



Kaitseväge marsib.



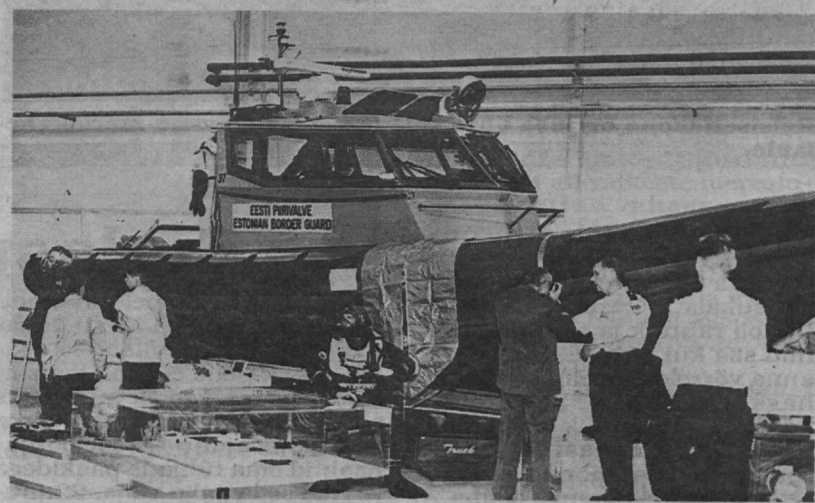
Maasturid lahkuvad.

siinipunktki oli kohal. Platsi servas seisis reas šveitsi ja saksa militaarne humanitaarabi: veoautod ning maasturid. Peeti kõnesid ja paraadi. Avasõna ütles peaminister **Mart Siimann**. Vahepeal kõlas inglise ja saksa keel. Ning kaitseminister **Andrus Övel** alustas muidugi niimoodi: "Mehed!"

Järgnes piirivalve ja kaitseväge puhkpilliorkestri *tattoo*, ikka üks teise järel. Sedaegu pudes suurem osa ameti- ja muid isikuid juba laiali. Aga asjata: orkestrid said vigursammumise ja ühtaegu pillipuhumise ning lõpuks koguni laulmisega ilusasti hakkama. Kõige lõpuks võtsid maasturid rivi ja sõitsid üllatavalt vaikselt minema. Läbi linna. Et rahvast harjutada kaitseväge olemasoluga, ütles pressikonverentsil kapten **Einär Laigna** peastaabist.

sõitnud uus *Scania* tuletõrje- ja päästeauto, täpsemalt "Kärmas Katariina", mis maksab 3,5 miljonit. Nelil meil neid on ja kuus saame veel. Samuti näidati katastroofimeditsiini telki, juures mehed, kes Islandil toimunud NATO rahvusvahelisest päästeõppustest hiljuti osa võtsid. Kavas oli ka kõiepääste demonstratsioon.

Paviljoni sees hakkas silma kõigepealt piirivalveameti ekspositsioon. Helgiheitjad valgustasid nimetust ja piir ise oli ka selgelt maha pandud: roheline mäta maa- ja rannakivid merepiiriks, mätal piiripostki peal. Sisenemisel oli passikontroll ametis ja ega tolliletkki kogu oma tehnikaga kaugele jäänud. Kõik oli päris ja elusuures: nii piirivalvurite töö- kui sõiduriistad, nii inimesed kui mannekeenid. Üks neist viimastest näi-



Piirivalve näitab kaatrit...



...autosid, saane ja kulgureid.

Pärnu päevik

11. juuli

Paneb lausa imestama, kuid usin eestlane end nüüd krampulikult "lääne" poole kallutab. Kõik on valimatult hea, mis teisepoolt lompi tuleb. Pärastlõunal algas vana silla juures nn. *Watergate*, see, kus G-täht on sõnas tagurpidi pööratud. Lihtsurelike meelest mahuks üritus matsikeeles veepeo nime alla, kus põrgulärmi ja muidu müra jätkus nii maa kui vee peale.

Mõni tund enne algust jõudis isegi Eesti oma sõjalaev "Ahti" tulla "Rudolfi" poordi ja heisata peoplakud masti. On ikka tore küll oma sõjalaeva kohata - ei mäleta küll täpselt, missuguse Põhjamaa riigi poolpidusena kingitud... Paistis silma, et aatriots, jame ja karvane, mingilt vanalt kaubalaevaalt pärines. Võõrispring tundus vastavalt aluse suurusele küll paras peenike olevat. Juba eesti sõjalaeva kolmevärviline lahingulipp on omaette vaatamisväärsus. Üldmuljet rikub vahest ehk ainult ristatud siniste triipude suur laius. Ja kahe võõrikahuri suudmetulesumbutid tuletasid taas meelde toda kauget-kauget aega, mil ise taoliste taga oldud sai.

Ihm oli priima ning rahvast aina kogunes ja kogunes sillale ja kaldapealsele. Veele oli tehtud vaalaplatform, ja "Väikeste Lõõtspillide Ühingu" meeleolukas mäng tõmbas isiklikult mind kõige enam sinna. Aga ükski asi pole igavene, ning pärast lõõtsmoonikute püünelt lahkumist said sõnaõiguse veetsiklid või kuidas neid peenemalt kutsutaksegi. Nendega sõitmine näeb välja, nagu oleks ahv käia otsas istumas, ainult et asi toimub vee peal ja põrgulärmi saatel. Neid tutvustas üks rämedalt reklaamikarjiv onu. Allpool silda seadsid end sõidukorda süstamehed ja paadisõudjad, ent need vaesed ei pääsenud üldse enne lõõgile, kui marodöörid-kalamaimutapjad oma töö lõpetanud olid. Pärnu sadama sadamakapten Uku Tiik tegi täiesti õigesti, kui seesugustele sadama akvatooriumis koha kätte näitas, millega ka kogu linnarahvas päri on.

20. juuli

Loendimustand näitab täpsustamata andmeil aluste arvaks Pärnu sadama kõigi kaide kohta 340. Aga õhtul tuleb veel rootslaste MODO-le metsa vedav "Artemis" vastu võtta. See MODO olla üks ahnemaist, kes oma kartongihinna ülespuhvimisega koguni mingi suure trahvi kaela saanud. Tema veab välja peamiselt kasepuud. No

kaske meil jätkub, sadam saab tööd...

9. mail oli Teet Roosaarel "Pärnu Postimehes" artikkel pealkirjaga "Enne sügist lastakse sadama ümber veel palju verd". Selles räägitakse Pärnu sadama aktsionäride üldkoosolekust. Räägitakse sellestki, et 39% sadama aktsiate omanik Pindi Invest linnavalitsuse pakutud uute nõukogu liikmete vastu hääletas. Olgu kuidas on, aga meil, kes me sadamas oma igapäevast tööd teeme, on äärmiselt võlgas lugeda, et keegi tegelinski ainult sadamanõukogus olemise eest saab 2000 krooni kuus. Kolmel kaimadrusel tõsteti alles hiljuti palka - 1400 kroonini...

Hiljuti kirjutas sama leht, et iga ettevõtte, kel on Pärnu jõe laevatatava osa kaldal maad, võib sinna oma isikliku kai ehitada. AS Reldor, kel lõpeb tänavu septembris sadamas rendileping, seda kõigi märkide järgi plaanitakseki. Ometi oli "Reldor" see, kes 1992.-1993. aastal Kesklinna sadama 2. ja 3. kai niivõrd korda tegi, et seal polnud häbi ei välis- ega oma laevu vastu võtta. Möödunud aastal tehti ainult niipalju, et tasandati kraanatee ja kaipealsed lohud betooniga, muidu oleksid kraanad vist ümber kukkunud.

Nüüd näib "Reldori" huvi ehitamise vastu olevat raugenud ja arvatavasti 4., 5. ja 6. kai jaoks mõeldud spoonid viidi juba mõni aasta tagasi minema. Sellest on mälestuseks jäänud vaid 4. kai otsa tehtud inetu nn. lukk, nii et stidor ja kaimadrus peavad alati koos lootsiga arvestama, kas mahub või ei mahu.

Laadimistööde kiirendamiseks töötab nüüd *Fiskarsi* autohaarats, mis võtab oma "tangidega" otse koormast laaditava

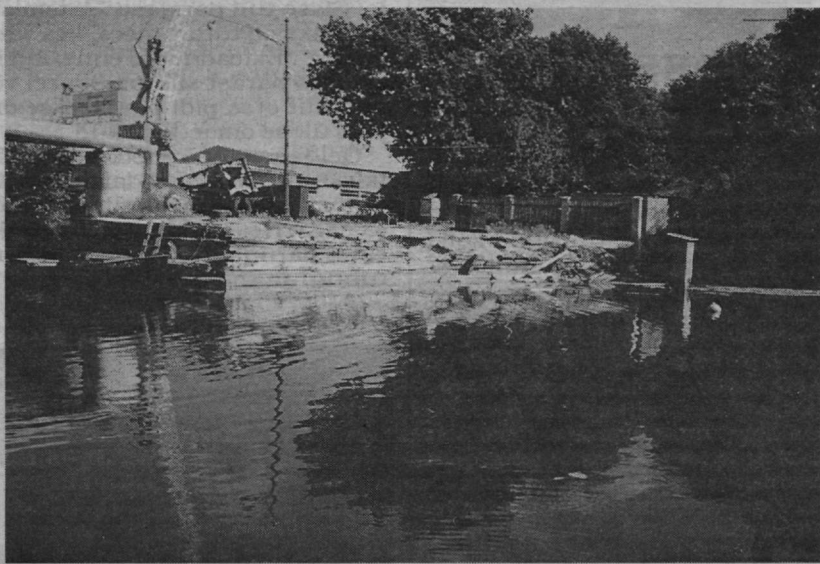
kauba ja paneb trümmi. Varem lõhkusid kaibetooni laevaninad, nüüd võib seesama haarats oma käppadega varinguid põhjustada. Mitmes kohas lebadvadki ilusad maakivid imeväel kai küljes rippuvail vendreil. Ka kunagistel uutel kaidel kukuvad mõned vendrikummid vette; kohati vajub pinnas; 1992. aastal ostetud veevoolik laseb juba nii palju läbi, et paik on paigas kinni; vist veel vene päritolu veemõõtjat ei tasu aga ammu enam uskuda, see valetab nagu suliauto taksomeeter. Selle riista näidu järgi esitab "Pärnu Vesi" "Reldorile" arved, ja need taotakse kälmavereliselt kinni. Ju siis rahakest on, et maksta. Uue vooliku ostmiseks aga nähtavasti ei ole...

22. juuli

Seisa, seisa kalalaev, puhka rahus, otsas vaev... Niimoodi võib vist öelda AS-i Permare kalalaevade "Uzventis" ja "Rand-3" kohta küll. Nagu asjaomastelt härradelt kuulda, tahetakse need mõlemad maha müüa ja kaks väiksemat traalerit asemele osta. Niisugused, nagu on kunagised "Pärnu Kaluri" "Reiu" ja "Liu" ja "Lao".

"Rand-3" on kosilast oodates juba pikka aega seisnud, "Uzventis" aga tegi kogu pika sügise ja talve veel hoolega tööd. Alles kevade lõpul jäi remonti. Et seal veel paar-kolm kunagist Põhjamae kamraadi tegutses, tulid nendega kohtudes endalgi vanad ajad meelde ja jutt sujus. Iga kord, kui nad sadamasse tulid, sai meie kohalikule suitsuahjule ka tuleke alla tehtud. Sest, antagu andeks, me poleks ju üldsegi kunagised kalameistrid, kui meil suitsuahjugi poleks, mis, olgu öeldud, ka sadamaülemuste poolt aktsepteeritud on. Nii see ahi seisab omaette vaikselt nurgakeses, ei jää kellelegi ette.

Ott Taul



Pärnu Kesklinna Sadama kõige "kaunim kai". Ka vanim ja lühim.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	L	L	V	E	E	S	P	O	R	T	
12	B	E	R	I	N	G	A	O	M	E	N
14	I	N	G	L	I	S	E	S	O	O	L
17	L	D	E	K	M	A	N	E	L	T	A
21	A	K	S	I	V	E	R	I	O	R	A
24	E	A	T	T	O	R	E	D	N	O	R
28	V	L	A	S	S	O	V	O	P	P	I
31	P	A	A	K	K	L	I	N	T	I	D
35	A	L	P	I	N	I	S	T	E	S	T
40	L	A	O	S	A	I	J	O	R	M	A
44	U	N	D	E	R	V	O	R	O	T	A
48	N	E	L	I	V	I	N	N	L	R	K

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Allveesport. 12. Bering. 13. Aomen. 14. Inglise sool. 17. ld. 18. Ekman. 20. ELTA. 21. Akxi. 22. Veriora. 24. Ea. 25. TTO. 26. Red. 27. NOR. 28. Vlassov. 29. Oppi. 31. Paak. 32. Klint. 34. ID. 35. Alpinist. 38. EST. 40. Laos. 42. Äi. 43. Jorma. 44. Under. 46. ... Vorota. 48. Neli... 49. ...vinn. 50. RK.

ALLA: 1. Abilaev. 2. Lendkalalane. 3. LR. 4. Vilkitski. 5. Enim. 6. EGS. 7. Saen. 8. Poseidon. 9. Omolon. 10. Reotropism. 11. TN. 15. Gestaapo. 16. Laarid. 19. Aero-. 22. Vosk. 23. Revisjon. 30. Ptero... 31. Palun. 33. Liivi. 36. Närv. 37. ...torn. 39. Taak. 41. Sei. 45. dl. 47. TR.

Süvendatakse Ventspils sadamat

Viimastel aastatel on Balti riikides hakatud sadamaid moderniseerima. Selleks kasutatakse nii omavahendeid kui ka välislaene. Ventspils sadam sai Euroopa Investeerimispankalt süvendustöödeks ja kolmanda naftakai moderniseerimiseks 20 miljonit eküüd (225 miljonit \$) laenu. Tööd tehti mitmes järgus. Süvendati merekanalit, Venta jõe suuet ja naftasadama akvatooriumi kuni 17,5 meetrini. Nüüd on niisilts ka tankeritel täieliku kandevõimega umbes 120 000 - 130 000 t võimalik sadamasse siseneda.

Sadamat ennast parajasti privatiseeritakse. Sadamavalitsus tegetub maaomanikuna ning rendib maad ja kaisid välja. Kaupade töötlemine on terminaali operaatorite vastutusel.

Eelmisel aastal töödeldi Ventspils sadamas ligikaudu 36 miljonit tonni kaupa, millest umbes 29 miljonit moodustasid vedellastid. Enamik sellest oli Venemaalt tuleva ja ekspordiks mineva toornafta ning naftasaaduste transiit. Imporditi vaid umbes 300 000 tonni kõrge oktaanarvuga bensiini.

Sadama rekonstrueerimise käigus kavatakse ka uue naftajuhtme ehitamist, mida tehakse koos mitme Venemaa naftatootmisfirmaga.

Eduard Hunt

Põhjuseks tukkuv tüürimees

"Sea Windi" õnnetus. Uurija kritiseerib nii lootsi kui ka vahitüürimeest, et plaanitud kursimuutus ära jäi.

Vasaloppet kummitab kui kaaspõhjus reisi- ja kaubalaeva "Sea Wind" madalikule sattumises Stockholmi saarestikus Mjölkö juures 5. märtsi varahommikul.

Madalikule sõidu tegelik põhjus oli lootstüürimehe tähelepanematus. Seetõttu ei viidud läbi plaanitud pöret, mis omakorda viis madalikule sõiduni.

Ei saa välistada, et Vasaloppetil, millest lootstüürimees mõni päev varem osa võttis, oli teatav mõju tema töövõimele. Ka ei saa välistada, et lootsi suigatas hetkeks. Seda konstateeris riiklik avariikomisjon oma nüüdseks valminud uurimistekandes.

"On teaduslikult tõestatud, et sedalaadi pingutusel nagu Vasaloppet võivad töövõimele mõjuda veel mitu päeva hiljem," kirjutab komisjon. Seevastu ei arvatud, et lootsi töökoormus võinuks olla tähelepanematus põhjuseks, sest tal oli olnud enne seda vaba nädal.

Kui õnnetus juhtus, oli "Sea Wind" teel Turkust Stockholmi. Pardal oli 107 reisijat ja 30 laevapereliiget. Keegi ei saanud viga ja nende evakueerimine möödus tegelikult probleemideta. Laeval oli ka 2600 t lasti, muuhulgas raudteevagunid ja veoautod.

Ihm oli ilus ja nähtavus hea. Olukord oli ideaalilähedane, märgivad uurijad, see võis samuti lootsi loiuks muuta.

Madalikule sattumisel sai laev kerevigastusi allpool veepiiri vöörist 70 m pikkuselt ja ahtris. 1450 t merevett voolas sisse ning täitis põhjatankid ja kruviruumi. Laev vajus 90 cm.

Avariikomisjon kritiseeris ka seda, et vahis olnud tüürimees ei viibinud õnnetuse ajal koos lootstüürimehega juhtpuld juures. Vahitüürimees oli sillal, kuid kaardilaua juures, et merekaardi abil saada parem ülevaade laevateest.

Uurijad osutavad, et laeva juhtimisel nii kitsal laevateel nagu see, kerkis küsimus, kas on tähtis, et mõlemad laevajuhid - loots ja vahitüürimees - viibiksid samaaegselt juhtpuld juures, kui olukord seda nõuab.

Avariikomisjonil oli ka kriitilisi seisukohti käsiraamatu kohta, millest saab teada, kuidas lasti tuleb kinnitada. See võib olla rahuldav Stockholm-Turku liinil, kuid kuna laeval on tunnistus sõiduks kogu Läänemerele pluss Kattegat ja Skagerrak, arvavad uurijad, et meresõidumamet peab selle muutma asjakohaseks käsiraamatuks. Komisjon märgib ka, et laeval oli õnnetuses õnne. Laev sõitis n.-õ. keset madalikku ega saanud seetõttu õieti mingit kreeni. Kohtunuks laev madalikuga ühelt küljelt, viinuks vigastused arvatavasti kreenini, mis raskendanuks märkimisväärselt evakueerimist.

Lars Dal

"Dagens Nyheter", 5. august
Tõlkinud Madli Vitismann



Kui laevatee on nii kitsas, kui see Stockholmi-Turku liinil on, nõuab pidev saarestikus sõit ka pidevat tähelepanu.

Inspekteeritakse elamistingimusi

Hollandi linnas Rijswijkis Pariisi riikliku sadamakontrolli kohta käiva vastastikuse mõistmise memorandumile alla kirjutanud merevõimud (EL liikmesriigid ning Kanada, Horvaatia, Norra, Poola ja Venemaa) alustasid 1. septembril kontsentreeritud inspeksioonikampaaniat, mis on keskendatud elamistingimuste kontrollimisele laevades. See kestab kolm kuud ja lõpeb 1. detsembril. Riiklik sadamakontrolli komitee algatas selle mõtte mais Peterburis peetud koosolekul.

Inspeksiooniprogramm tähendab, et iga Pariisi MOU (*Memorandum of Understanding*) piirkonnas paikneva sadama riikliku sadamakontrolli inspekteerimise käigus kontrollitakse olme vastavust 1976. aasta (nr. 147) ILO kaubalaevanduse (miinimumstandardid) konventsioonile. Suuremat tähelepanu pööratakse majutusele (ka haiglale), laevaköögile, toidu- ja joogivarudele ning nende säilitamisele.

Eelduste kohaselt kontrolli-

takse kampaania käigus umbes 4000 laeva. Puuduste avastamise korral uurib riikliku sadamakontrolli inspektor laeva elu- ja töötingimusi põhjalikumalt. Inspektori sanktsioonid võivad puuduste leidmisel olla väga mitmesugused: niihästi puuduste ülesmärkimine, andes kaptenile 14 päeva aega olukorda parandada, kui koguni laeva arestimine puuduste kõrvaldamiseni. Ka võidakse niisugust laeva teistes Pariisi MOU sadamates uuesti inspekteerida. Samuti on oht sattuda Pariisi MOU sekretariaadi igas kvartalis koostatavale puuduste pärast kinnipeetud laevade nimekirja.

Alates 1. juulist 1996 võivad laevaomanikud sattuda finantsraskustesse, kui avastatakse, et nende laevad ei vasta esitatud tingimustele ning on seepärast arestitud. Pariisi MOU on lisanud ka võimaluse, et kõik inspekteerimisega seotud kulud esitatakse laevaomanikule või -operaatorile tasumiseks.

Kõik inspekteerimised on kirjas Pariisi MOU SIRENAC-i andmebaasis ning need märgitakse ka hinnangulehele. Aasta lõpuks valmib kampaania tulemuste analüüs, mis esitatakse Pariisi MOU komiteele.

Eeldatavasti pööratakse järgmise kontsentreeritud inspeksiooni kampaania jooksul suurt tähelepanu ISM Code'i (*International Safety Management*) täitmisele.

Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) töötaja sõnul tervitab organisatsioon selliseid ettevõtmisi ja püüab neile igati kaasa aidata.

Muide, mõnel Eesti lipu all sõitval laeval on avastatud puuduste seas märgitud ka prussakate olemasolu. Arvestades prussakatõrjevahendite suurt valikut ja kerget kättesaadavust ning nende kasutamise lihtsust on selline puudus küll laevameeste hoolimatuse ja lohakuse musternäidis.

Eduard Hunt

Pärnu päevik: august



Kala- ja mereuurimislaev "Koha" jõuab lahelt tagasi.

Pärnu on merelinn ja puhkuste linn. Juuli lõpul oli Vanas pargis pingil näha Toivo Ninnast istumas. Olevat "Viikingis" puhkamas. Rääkisime ilmast ja maast – elust enesest, nagu öeldakse. Inimlik inimene inimliku jutuga.

Aga ka kalalinn pole Pärnu lakanud olemast. Kala siin ikka saab, ja mitte ainult turult. Ka kalurite käest.

Siin on ka kaks arvestatavat üleriigilist üksust: Eesti Riiklik Mereinspeksioon ja Mereinstituut oma kalauurijatega. Ka merevett uuritakse. See olevat teadurite sõnusi puhtamakski muutunud. Aegajalt tulevad siia "Maseko-Nordi" laevad "Rand-2" ja "Rand-4" end tühjaks tegema. Õige pea, vist juba septembri algupoolel, võtavad vee peale ja ütlevad *aidaa* pärnakate endi traalerid "Rae", "Reiu", "Töstamaa", "Ermistu" ja teised. Osa neist läheb Taani vette tursakala püüdma.

Viljandi meeste turbakotte veavad kordamööda minema "Birgit" ja "Wahlstedt", saematerjali on välja vedanud eesti laevad "Maria M" ja "Alvina M". Viimane on muide endine "Aleksander Kulberg" – slaavi tähtedega, kodusadamaks Tallin.

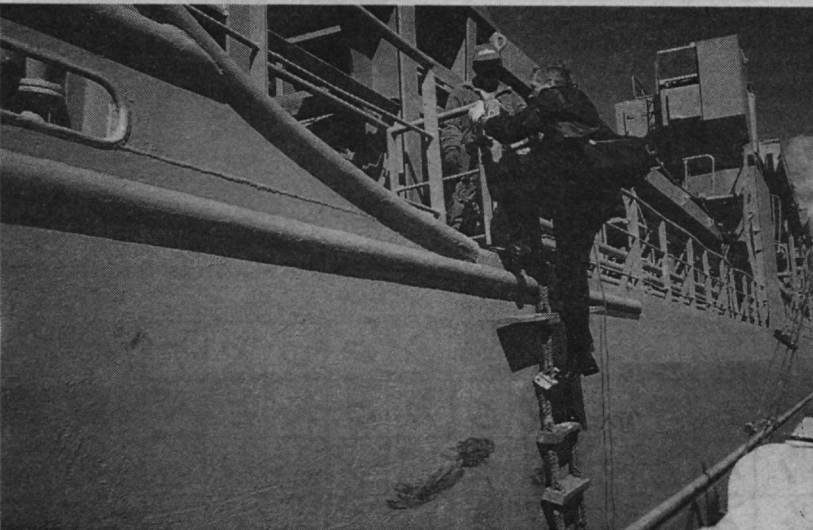
Keegi pole seni kokku lugenud – aga seda võiks huvi pärast teha –, kui mitu korda on 1992. aastast alates Pärnu sadamas olnud Peterburi laev "Nikolai Psomiadi", kui mitu "Tobolsk". Ja mitu korda "Nadöm", mis moodunud aastal esimese alusena äsjavälminud turbaterminaalist lahtise turba peale võttis.

Mainitud turbaterminaaliks käib aga rekonstrueerimine. Kalle tehakse üks juurdesõidutee lisaks, osa kaid on rakistes. Sadamarajatised vajavad pidevat hoolt ja remonti, koormus on suur. Ka Kesklinna sadamas tõstetakse mahavajunud vendreid veest välja ja ankurdatakse uuesti. Seda tehakse ka "Reldori" enda ehitatud ilusail 2. ja 3. kail. Vajunud kohad täidetakse killustikuga, mahavarise- nud puuprahi korjavad traktorskreeperid hunnikusse, kust see prügimäele läheb. Vast kõlbaks see aga mõnes katlamajaski põletada, kui seda enne mullast pisut puhastada?

Tööst vabal 17. augustil sai tehtud lootsikaatriga kaks retke reidile. Sisse tuli parajasti "Artemis" ja pisut hiljem turbalaev "Sarah". Lootsiks oli tuttav mees, kes varem töötas Tallinnas pukseril "Kalevipoeg". Ei teadnudki enne, kui ise nägin, et terminaaliks kinnitatakse alus pärast sildumist veel võõrist ja ahtrist pika terastrossiga, mis üht otsa pidi pinnasesse on ankurdatud. Turbaterminaal vajakas üldse omaette juttu.

Öeldakse, et õnnetused ei käi mitte kive ja kände mööda, vaid ikka inimesi pidi. Sedakorda pääses meie püsiloots Nikolai Smirnov autoavariist õnnelikult, aga abikaasa pidi haiglasse jääma. Autogi sai viga. Hea muidugi, et niigi läks. Seevastu pole ühegi laevaga, mis eales Pärnusse tulnud ja siit läinud, meie lootside süül midagi juhtunud. Ja see on hea.

Ott Taul



Loots on jõudnud mööda tormitreppi reelinguni.

Ujuv kinnipidamisasutus

Veel 150 aastat tagasi oli laevade kasutamine vanglana tavaline, kuid umbes 100 aastat tagasi lõpetas ka viimane laev-vangla oma tegevuse.

Ent nüüd võis "Lloyd's Listist" lugeda, et Inglismaal alustas tegevust uus vanglalaev "Weare". Eritellimusel USA-s ehitatud vanglalaev koos esimeste kinnipeetutega paigutati juulis kohalike ägedast vastuseisust hoolimata Portlandi sadamasse.

Ujuv kinnipidamisasutus mahutab kuni 600 vangli. Väliselt sarnaneb see ujuvhotellile, mida võib hulgaliselt näha näiteks Hamburgi sadamas, kus need on peamiselt immigrandide eluasemeks.

Eduard Hunt

Kiribatidele tööd jätkub

Augusti viimase nädala alguseks oli Pärnu sadamat külastanud laevade kontrollitud arv jõudnud 401-ni. Rootsi paberit- või tselluloosigigandile "Modo-Mets" mahamüüdnud või renditud sakslaste "Artemisel" on tihedad tööpäevad. Iga kuue päeva tagant meil, siis jälle Rootsis. Mõned laevamehed nurisevad, et ei taha Pärnut enam näha.

Aga kui lähed ja juttu teed, et ka ühel meie mehel oleks välislaevas töökohta tarvis, siis öeldakse kohe takistuseks keel ja kodakondsus ning tagatipuks ka: *endilgi suur tööpuudus!* Mis tõesti ka tõsi on.

Meeskonnas on kiribatid. Siit küsimus tarkadele: millise mere või ookeani saarestikus elab rahvas, keda kiribatideks kutsutakse?

Ott Taul

Saksa laev sai blokaadis lepingu

Saksa laeva blokeerimine Bohus "Eka Chemicals" juures Göteborgist põhja pool andis kiire tulemuse – 9 lepinguta meremeest said lepingu. "See laheneb kella 21 paiku õhtul," ütles Carl Tauson, meremeeste ametühingu usaldusmees Göteborgis.

Lepingus seisab, et soolalasti lossimine "Eka Chemicalsile" võib toimuda häireteta.

Üheksameheline laevapere on pärit Tuvalult ja Kiribatilt loode poolt Austraaliat.

"Metro", 9. august

Merepolitseil on oma baar

Merepolitsei müüb Stockholmis oma Slusseni jaoskonnas salaviina. Seal on baarilett täis viina ja raha, teatab "Aftonbladet".

"See näeb imelikult välja. Olen palunud meie sisejuurdlusosakonnal töendeid lähemalt uurida," ütleb politseiülem Sune Sandström.

Ajalehe järgi on salaviina baar Slusseni väljaku politseimaja keldris. Politseijaoskonna enda sees politseinike puhkeruumis seisab baarilett.

Üks politseinik väitis, et viina müüakse avalikult, sellest teatatakse jaoskonna teadetahvilil. Allikad väidavad veel, et on korraldatud pidusid, millel müüdi salaviina. "Aftonbladet" teatel pole merepolitseil üldse alkoholimüügi luba.

Merepolitsei ülem komisjar Stig Winkler ütles ajalehele, et ei näe selles midagi imelikku. Ta ütles, et ei teadnud, et salaviina serveeritakse ja et kuulutused ilmuvad teadetahvilile. Winkler ütles, et maavallitsuselt loa saamist on arutatud ja saadud vastus, et seda pole vaja.

Kjell Rynhag

"Metro", 9. august

100-aastane tossutab

Tänavu sai sada aastat Kunsti- ja Tööstusnäitusest – "Stockholmi näitusest" –, mis tõi Djurgårdenisse suurpubliku.

Tänapäeval pole näitusest alles kuigi palju nähtavaid mälestisi, kuid kaks neist aurulaevadest, mis ehitati külastajate toimetamiseks Djurgårdenisse, on praegugi Stockholmis, saja-aastasena vapralt sõites. "Djurgården 3" ja "Djurgården 4" on trotsinud kõiki vanarauaks saatmise ähvardusi ning konkurentsi trammide ja bussidega.

"Djurgården 4" kuulub "Waxholmsbolaget" laevastikku ja sõidab suviti liinil Nybroplan–"Wasa" muuseum–Skeppsholmen–Almänna Gränd. See on suurepärane alternatiiv Djurgårdeni külastamiseks, vähemalt veefestivali ajal.

"Djurgården 4" on aastate vältel moderniseeritud ja nüüd mootorlaev, kuid siiski võlv. Tema sõsarlaev "Djurgården 3" on ikka veel sõeküttel aurulaev ja peaaegu tervenisti originaalteostuses. Laevaomanik on Saarestikulaevade Sihtasutus ja laev sõidab tänu sihtasutuse liikmetele.

Gunnar Friberg

"Metro", 9. august
Tõlkinud Madli Vitismann

Valve Hiiemäe uus maaliprojekt

Valve Hiiemäe maalinäitus Meremuuseumis on lõppenud ja maalid seintelt maha võetud. Muidugi oli loogiline, et just Meremuuseumis võis näha meremaale. Ent kunstniku jaoks on see väga isiklik teema. Kuid need pildid panid ka paljud külastajad mõtlema. Kunstnikul oli julgust teistelegi näidata, mis sünnib ja elab hinges, kui oled ootel. See tunne on ju paljudele tuttav, aga pildil ei oska seda mitte igaüks väljendada.

Praegu on Valve Hiiemäel käsil veel üks mereteemaline projekt. Septembris tuleb Adenaueri fondis kunstniku uus personaalnäitus. See näitus on

mere hingeomasest stiiliast ja sellest, et naine kui õrn olevus aitab tingimata meremehe hingejõudu toita. See on luule mereineitsitest, kes ei hukuta meremeeste hingi.

Kõike seda saab maalida, ütleb kunstnik. Maalitehnikaks on seekord valitud õlivärv ja lõuend, mis kõige enam võimaldavad jõulisust edasi anda. Ent ometi on pildid pastelsed ja rahulikud. Aga see iseloomustus ei ütle palju. Tegelikult ei ole need ilusad mõtted, mida kunstnik püüab edasi anda, sügugi rahu sündinud. Pigem vastupidi. Kunstnik ise ütleb, et tormisel merel tekivad ju ka

mingid rahuhetked – paradisi keset põrgut. "Meri ja naine – see on puhas paralleel. Tormitõuseb ja vajub... Oma maalidega tahtsin näidata naise olemust ja eriti meremehe naise olemust. Ning sedagi, mis tegelikult ootab neid neide, kes igatsevad meremehe naiseks saada."

Mida siin veel lisada?! Tahaks lihtsalt kõiki huvilisi kutsuda seda näitust vaatama, sest eks oma silm ole kuningas ja enda arvamus kõige parem.

Meremuuseumi kunstnik
Roman Matkiewicz

Suvi 1997

Kolmapäev

"Olge head mehed, visake mind möödamärges Paldiskisse ära!" palus Tallinnas kail hääletaja. "Mul algab vahetus kell 12, aga rong läheb alles kell 2. Te ju lähete Paldiskist mööda."

Meretee Saaremaale läheb Paldiskist mööda küll, aga seal pole teeristi, millest mees ise edasi läheks. Saaremaa taga lõpeb riik ja piirivalvelaev "Kõu" saadeti juulis sinna vahti pidama, et riik alles püsiks. Kolmapäevast kolmapäevani.

Õhtusöögiks oldi juba Saaremaa taga ankrus. Päevi liigendasid peale vahiaja veel vaid söögiajad. Ülejäänud oli vaba aeg, mida igaüks kasutas vastavalt võimetele. Sai selgeks, et logelegagi peab oskama, muidu ei tunne sellest mingit mõnu.

Neljäpäev

Tallinnas oli äike, elektrikatkestus, paduvihm ja rahe. Kiipsaare all aga päikesepaiste ja tüüne meri.

Meeskonna hinnangul on "Kõu" hea laev. Mehed, kes väikestel kaatritel töötanud, oskavad paremaid töö- ja olmeolusid hinnata, vaheldust lisab ka õpustel osalemine.

Laeva varustumuresid arvatkse omapäi paremini lahendada võivat kui tsentraalselt. Võiks ehk laeval oma eelarvegi olla, sest kes on see, kes laeva veel paremini hoiaks, kui mitte meeskond ise. Üks ex-"Silmä" endisi komandöre rääkinud, et



"Eriüksus" on saabunud.



Proviandireisilt. Piima ei tohi maha loksutada.

tol ajal neil just nii olnudki. Tollandest säästlikust majandamisest aga pärinevatki "Kõu" interjööride punane samet ja puuduimitatsioon.

Lõbus vahepala samal teemal: Olnud ühes kalurikolhoosis kalalaeva kapteniks juut. Kogu lõhepüügi eest lisateenistuseks saadud raha, oli seda siis 20 või 50 rubla, saatnud naisele. Teiste suureks imestuseks, sest see

oli ometi "raha, mida naine ei tea". Ise ta aga lõhet ei sõõnud, sest: "Dengi ne edjati!"

Reede

Lõunaks tuleb käsk lõuna poole edasi sõita. "Olge raadios ettevaatlikud - piirkonnas on peadirektor ja staabiülem koos Vene piirivalve ülemustega." Nojah, mõlemad saarlased on reede õhtuks kodusaarele tulnud, aga need teised?

Sõrve taga võib raadio rahulikult kinni keerata, sest peale ragina sealt midagi ei kuule. Kallas ometi paistab ja laev on Eesti territoriaalvees, aga ühegi eestikeelse raadiojaama uudised nii kaugele ei ulatu. Läti televisioon ja kaks Rootsi telekanalit paistavad väga selgelt, aga Eesti kanalitel lõpeb tuntud seaduspärasuse kohaselt pilt parasjagu oodatud seebika alguseks või filmi põnevaimaks episoodiks. Mobiilside huvitava kombel siiski on.

Veel raadiost: Läti puudulaev "Daugavpils" tuli Riia, läheb... (Uhu)sundi. Üks piirivalvepost andis laeva teisele ja teine kolmandale üle, aga vene aktsendiga inglise keelest ei saanud keegi aru, missugusesse (Uhu)sundi laev läheb. Igaks juhuks pandi kirja, et läheb Rootsi.

Laupäev

Vaja poodi minna. Selgus, et mereväe muidu otstarbeka vormiieetuse hulgas puudub tänavu suvel hädavajalik troopikavorm. Et paadiga otse kaldani sõita ei saa, üritasid mehed pikade säärtega tunkedest lühikesi rullida. Ka paadisõiduks sobivat vormimütsi pole ette

nähtud, seevastu näiteks Ameerika rannavalvel on.

Tuletorni trepil oodati kadakate vahelt välja ilmutavat patrullidžiipi, mis viis mustades tunkedes paadiseltskonna Laadna poodi. Pealinlasele võib maaelu imeodav tunduda. Kus võiks linnas leida poe, milles müügil 150 kr. maksev ülikond või 50-kroonine väga suur, aga ilus valge pluus. Leidus ka üks paar musti ja teine valgeid daamikingi.

Laupäeval säärasest odavast kaubast ei hoolitud. Ent kirjute siltidega riit ei jäänud linnapoele kuidagi alla. Ilmnes, et tavad on maalgi muutunud.

Leti juurde astus maamees, kaenlas kast koffi ja pool tosinat opmanni ning küsis müüjalt paar pudelit viskit. Viskas letile jakobsoni ja ütles: "Sada krooni anna oma mehele." Ilmnes, et nii 32.40 jääb sel juhul puudu. "See pane kirja," sai ta muist raamatu peale jätta. Meremehed nautisid aga maist eksootikat - jäätist. Piima sai talust, kus parasjagu heinatage käsil.

Poesiselt kuulutuselt võis lugeda, et samal päeval peeti teisel Torgu laata, kus kell 20 esineb "Surra-murra". Seepeale teatas tüürimees: "Täna kell 20 tuleb meil ahtritekil surra-murra."

Kell 20 oligi ahtritekil surra-murra: piknik grill-liha ja mitme salatiga, ikkagi laupäevaõhtu. Seriaalid jagati aegsasti ahtri- ja võõritelevisori vahel, paraku kippus ekraan parasjagu lemmikseebika ajal vaid virvendust näitama.

Elust enesest, täpsemini küla-poest: "Kes meist, hõkk, autot juhib?"

"Ära, hõkk, muretse. Me kõik juhime!"

Pühapäev

Lainetus tõusis. Seni polnud midagi juhtunud. Kapten tõi aga näiteid päästejuhtumest, mil piir tavalise ja päästeolukor-

ra vahel on olnud vaid 5 minutit. Seetõttu on vahel raske püritleda, kui hädaline on häda.

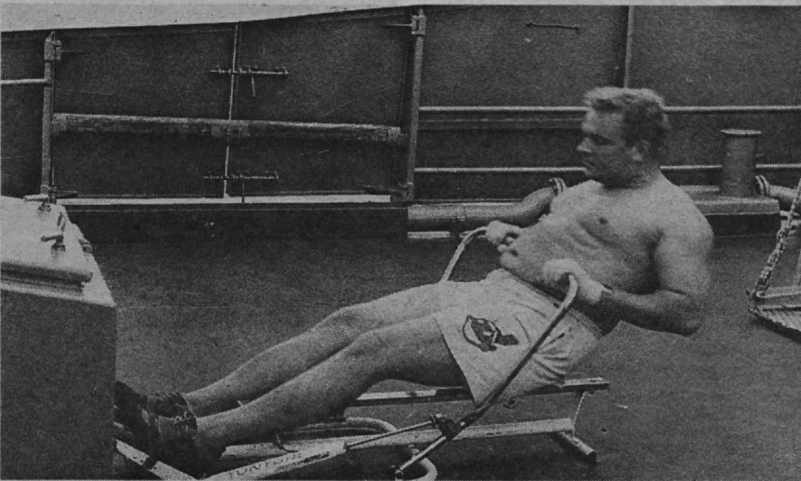
Laeval tuntakse puudust ajateenijaist. Need kuus, kes on "Kõul" olnud, olid väga tublid. Kaks on ära läinud - üks ülikooli ja teine, kuigi väga tubli ja lahiste kättega, ei saanud jääda, sest polnud keskharidust. Ülejäänud neli on jäänud üleajateenijaks.

Nüüd ei teatagi, kust uusi mehi juurde tuleks. Madruste kooli polevat tarviski, sest selle väljaõppe võiks laevas saada. Või võiksid Eesti Merehariduskeskuse kadetid sel viisil sõjaväekohustuse läbi teha. Muidu olevat kadett praktilik nagu hunnik õnnestus - kuhugi ei pääse, midagi ei näe ja raha ka ei saa - töötab söögi eest. Samal ajal on ta kursusekaaslasel käinud kaugetes maades ja teeninud ka raha.

Samuti on erinev väärtus ohvitserikursuse lõpetanuil ja Nõukogude reservohvitseridel - viimased tulid merekohtlisse päevagi sõjaväes käimata. Pole aga teada, kumba peetakse edaspidi tähtsamaks, merendusala või sõjalist kompetentsust.

Esmaspäev

Lainetus tõusis ca 2 m-ni, tuul üles 10 m/s. Et saarasel loksumisel erilist mõtet pole, mindi



Tasa sõidad...



...kaugemale jõuad.



Laupäevaõhtune idüll. Kallas on kaugel, mehaanik grillib liha ja trümmilugule on kaetud rootsi laud.

ümber Sõrve Mõntu reidile varju. Tuul oli pärastlõunal 15-20 m/s, laine veidi väiksem kui avamere pool.

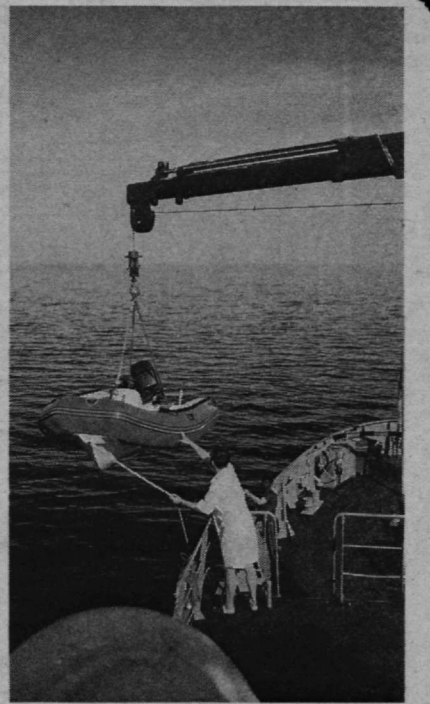
Tuul ja veidi vihma hoidsid meeskonna ruumides, televiisorit vaadati päevalgi. Ilmnes, et provintsis näidatakse "Kanal 2" üks päev hiljem, nii õnnestus näha pühapäevakavast vana filmi "Kutsumata külalised". Mõistagi vallandas see meenutusi, kuidas KGB karvane käsi meremehel silma peal hoidis. Näiteks:

Keegi ei tohtinud liiga palju varastada. Kuigi oli teada, et kõik varastavad. Näiteks Kirovis (Kirovi-nim. kalurikolhoosis) oli nii range kord, et see andis toitu koputajaile - kõik kaebasid kõigi peale. Alandav suhtumine inimestesse oli mehed nii ära hirmutanud, et nad kartsid isegi vales kohas üle tänava minna: järsku keegi näeb ja teatab kolhoosi.

Meenutustes hinnati seevastu ajalooõpetajaid, kes ei valetanud. See mees, kes õppis Mart Laari käe all, leidis, et ta olevat õpetajana etemgi olnud kui peaministrina.

Teisipäev

Kõik kaasatoodud ristsõnad on lahendatud, kusjuures võis märgata paari ristsõnafänni erinevat taset. Kogu laevas olev



ajakirjandus on läbi loetud ja suurelt jaolt ka läbi arutatud. Värskemaid lehti mõistagi juurde ei tule, aga raadiouudiseid ikka veel ei kuule. Telepilt on vahelduv, aga uue nädala telekava kuskilt ei saa.

Vahetatati kaasasolnud raamatuid. Keegi on võtnud kaasa erialaraamatu, Viljo Anslani "Konterbandi" ja küsib, kas teistelegi meeldis. Liigutamisevõimalust annavad vaid kaks peetud jõumasinat, ka neil on oma fännid. Eriti kui pärast trenni võib sauna minna.

Koka üllatus, värskelkõpsetatud saiad, parandas tublisti meeleolu, sest ilm pani kõigi loagemisokuse proovile.

Vahisõliljaid hoiavad ärkvel arvutimängud, paraku on valik kesine. Võib öelda, vastavalt võimetele, sest selles osas on meeskond isevarustamisel. Kuigi võiks olla ka näiteks laevajuhtide sildumis- jmt. erialamängud - neid on mujal juba paar aastat näha olnud. Keeleõppeprogrammid ja -mängud on veelgi vanemad.

Raadios palus Mõntu sadamas olev Rootsi laev abi: helistatagi kellelegi Kukele Kuressaare (tüles numbri), et see sadamasse tuleks.

"Hallo, here is Estonian Boarder Guard. What's your problem?" Hetk vaikust, siis: "Wait a moment, please."

Uus hää: "Here is Estonian..., what's your problem?" Rootslane seletab uuesti. "Wait a moment, please."

Kolmapäev

Roomassaare sadamas on "Kõule" meeskonnavahtuseks ruumi tehtud, eile oli sadam tormivarju tulnud laevu täis. Järgmisse vahetusse pool meeskonda enam ei tule, valmistatakse sõitma Ameerikasse uut laeva ära tooma. Ameerikasse tahavad kõik, aga kaks nädalat üle ookeani tagasi tulla ei valmista kedagi.

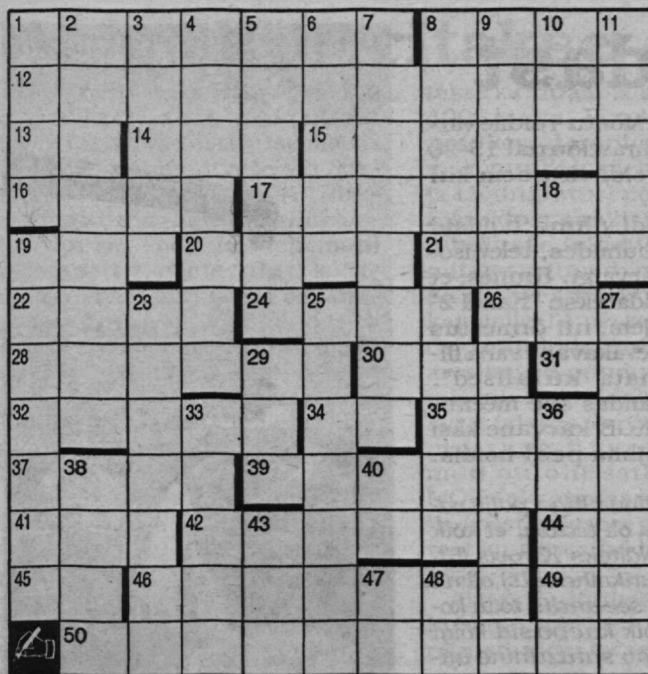
Ikka palub rootslane raadios, et tema Kukk üles otsitaks. Meenub kunagi kuulnud repliik: ingliskeelset lauset moodustada on raskem kui paadiga ära käia ja järele vaadata.

Vahetuspäeval mõõndi: aktioni küll polnud, aga parem on, et midagi ei juhtunud. Vahel mõõdub nädal nii, et pole hoo ega hoobi vahet.

Sõitnud kord soomlase jaht ülemäärase reisisjahulgaga, Pärnust peale võetud sõpradega võrkudesse. Jahti päästma tulnud "Kõule" helistati siis Nasvalt, et esmalt tahab kahju üle vaadata traali omanik.

Päästmisega oodatud, kuni kalur Nasvalt paadiga kohale popsutas, fotod ja akt tehti, sest - oma kodanikku peab ju kaitsma.

Madli Vitismann



"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Laeva või võrku köit- või trossipidi vedama. 8. Meditsiinilise kõrgharidusega isik. 12. Suur tsiviilaeve, mis sõja ajal on relvastatud ning sõdib reiderina, saadab konvoisid või peab valveteenistust. 13. Ametiühing (lüh.) 14. Lõvi (ladina k.) 15. Lauk (ladina k.) 16. Kreeka täht. 17. Laevamees. 19. ...baat - samasügavusjoon. 20. Meri (slovaki k.) 21. Soomepoistest 1941. a. moodustatud ja Eestisse saadetud luuresalk. 22. Veeloom. 24. Veekogus kuhjunud pude aines. 26. Hiiu naiste peakate. 28. Saar nimega Lolland asub ... 30. Apetiit. 31. Sumeri jumal, maa-aluse mageveevalla isand. 32. Valituim osa. 34. Tokelau saarte tähis. 35. Hubane. 37. Kaaren. 39. Kordamise tulemus. 41. ...tall. 42. Alusriie tikkimisel. 44. Risti mast. 45. Auriku ingliskeelne lühend. 46. Laevalaest madalamal ehk voodivaibaga kaetult. 49. Sihitava käände lingvistiline lühend. 50. Sportlane ja laev.

ALLA: 1. Kõrvalepõige. 2. Süvameri. 3. Soome ki-

viija uurija (1872-1933). 4. Näitleja, keda peetakse eesti suurimaks kangelannaosade mängijaks (1891-1961; eesnimi esitähth ja nimi). 5. Kreeka tuultejumal. 6. Koorilaulu "Läksin kõrtsi aega veetma" autor (1882-1963; eesnimi esitähth ja nimi). 7. Sportlaslik tüüp. 8. Vastase tsiviil- ja sõjalaevade hävitamine allveelaevadega. 9. Eesti Meremeeste Liidu esimees (eesnimi ja nimi). 10. Seitse (rootsi k.) 11. Kabe. 18. Rootsi keelne eitussõna. 19. Kollatõbi. 23. Sile, tasane (mere kohta). 25. 1994. a. hukkunud Eesti reisilaev. 27. "... teed ja siis saabus vaikus". 29. Nutulaul. 33. Rõhumise all. 36. Mäestik Euroopa ja Aasia vahel. 38. Eesti laulja (1920-1975; nimi ja eesnimi esitähth). 40. .../...-. 43. Toiming. 47. Avenüü (lüh.) 48. Vasak pool (inglisk. lühend).

Koostanud
Märt Kullo



ADMIRAL
KLUBI

*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

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

8. septembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kes meil käivad

Kesklinna sadamas

"Sammi Fortune" (Lõuna-Korea) - laadib metalli
"Kalana" (Eesti) - lossib, laadib konteinerid

Muuga sadamas

"Star Bergen" (Bahama) - laadib naftaprojekte
"EK Cloud" (Rootsi) - laadib naftaprojekte
"STF Trust" (Norra) - laadib naftaprojekte

"Sea Pin" (Belize) - laadib metsa

"Viirelaid" (Eesti) - lossib, laadib konteinerid

Kopli sadamas

"Ref Star" (Panama) - lossib kanaaliha

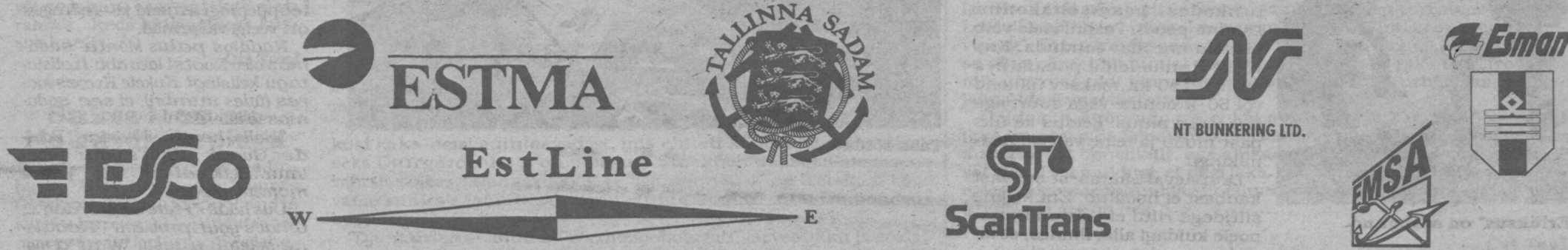
"Erina Traider" (Eesti) - laadib soodat

"Ladoga 108" (Vene) - laadib metsa

Paldiski sadamas

"Ob" (Vene) - laadib vanametalli

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 8. septembril

"ELMAR KIVISTIK" - teel San Lorenzost Bahia Blancasse
"ALEKSANDER ABERG" - Santos
"PAUL KERES" - Paranaguas
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Santosest Rotterdami
"GUSTAV SULE" - teel Beirast Casablancasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Casablancast Roueni
"HAAPSALU" - teel Baltimore'ist Houstonisse
"VILJANDI" - teel Houstonist Kaliningradi
"RAKVERE" - teel Kõbenhavnist Helsingkisse
"NARVA" - New Yorkis
"VALGA" - teel Camdenist Gdyniasse
"NORDANA ADVISOR" - teel Fort de France'ist La Guairasse

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" - Iljitiševskis
"KEHRA" - teel San Pedrost Las Palmasesse
"KUIVASTU" - Santanderis
"KUUSALU" - Antwerpenis
"RAKKE" - teel Campost Leixoesi
"VALKLA" - Doualas
"PIHTLA" - teel Abidjanist Recifesse
"NAISSAAR" - Iskenderunis
"VAINDLO" - Volos'is
"KASSARI" - teel Police'ist Setubali
"MUHU" - Kullukis
"ABRUKA" - Haraholmenis
"VILSANDI" - teel Lissabonist Kundasse
"MUUGA" - teel Rubbestadnessetist Fredericiasse
"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockholmi

"KALANA" - Vanasadamas
"KURKSE" - teel Rotterdamist Muuga sadamasse
"DIRHAMI" - teel Helsingkist Århusi
"KAPTEN KONGA" - teel Paljassaare sadamast Montrose'i
"KAPTEN VOOLENS" - teel Stockholmist Antwerpeni
"MEHAANIK KRULL" - teel Warrenpointist Limericki
"VIIRELAID" - Muuga sadamas
"SUURLAID" - remondis Frederikshavnis
"SOODLA" - remondis Riias
"KLOOGA" - teel Foweyst Raumasse
"TRANSESTONIA" - Århusis
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Krista Seppel

Järgmine number ilmub septembris

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

Mobiiltelefon:
8-25-238 088;
peiler 40710
(operaatori telefon
6304050)

«Printall»
Tellimuse nr. 3578
Toimetaja
MADLI VITISMANN



EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR