



Ilmub alates  
1989. aastast  
X aastakäik

# MEREMEE

Nr. 12-13 (189-190)

Teisipäev, 30. juuni 1998

Hind 5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Mai polnudki vilu ja tuuline lk. 2
- ☛ Linda on tuntud eesti nimi lk. 4
- ☛ Võistlevad lennukiga lk. 5
- ☛ EMSA Rootsist lk. 6
- ☛ Harjutavad purjete all II lk. 7
- ☛ «Kõuga» «Baltopsil» lk. 8-9
- ☛ Eesti Meremuuseumi taassünd lk. 10
- ☛ Heitlus trofee pärast III lk. 11



11. juunil ristiti Helsingis nii suur kiirlaev, et šampanjapudel riputati üles tugiposti abil. Lähemalt lk. 2-3.

## Mereväelisi muutusi

19. juunil andis riigikaitse kõrgeim juht Vabariigi President sõjaväelised auastmed.

Käskkirjaga nr. 38 anti Kaitseväge juhatajale Johannes Kerdile kindralleitnandi, Kaitsejõudude Peastaabi ülemale Ants Laaneotsale kindralmajori ja Eesti piirivalve ülemale Tarmo Kõutsile kontradmirali sõjaväeline auaste.

Käskkirjaga nr. 39 anti koloneli auaste Piirivalveameti staabiülemale Aare Evisalule.

Varem on Eestis kontradmirali auastme saanud Johan Plitka (1872-1944, kontradmiral 21. septembrist 1919) ja Hermann Alexander Eduard parun von Salza (1885-1946, kontradmiral 24. veebruarist 1928).

19. juunil tegi kokkuvõtteid oma 7 aastat ja 7 kuud kestnud tööst Riigi Piirivalveametis kaptenleitnant Jaan Kapp, kes asub teenistusse Mereväe ülemana.

Reet Naber



Kontradmiral Kõuts andis mereväkke lahkuvale kaptenleitnant Kapile mälestuseks piirivalvelipu. Jaan Rõõmuse foto

## Aktsiaist ja laevaliininidest

"Hansatee" ostis omal ajal ära AS Infortar, nüüd räägitakse AS-ist Infortar. Millal ja miks see muutus, AS-i Hansatee Grupp nõukogu esimees TOIVO NINNAS?

Mina olen seal olnud aktsionär nii umbes möödunud aasta kevadest - ühtki "Hansatee" aktsiat mul ei ole. Kuidas nende nimelega on, peaks küsima Enn Pandilt. See aktsiaselts tehti ammu, kas mitte juba 1993. aastal, ja kui hiljem olid need sundümberegistreerimised, võib-olla siis muudeti nime.

\*\*\*

Kas te ei karda, et see koht, kus neid oma sajatuhandesi esitajaaktsiaid hoiate, järsku vahetab omanikku?

Ma ei usu, et see asi nii hull on. Ja ega selle paberiga, millesse su sajakroonised aktsiad on kokku kogutud, ei saa poodi minna ning midagi selle eest osta. Ainult et nendega on see ohtlik nali, et neil paberil ei ole omanikku - need on umbes nagu rahatähed. Kui annad selle kellegi teise kätte, ongi omanik muutunud, ja muutus pole kusagil registreeritud. Üldkoosolekust võtab osa ja dividendid saab see, kelle käes on paber.

Kuidas sellest aru saada, et paberi raamatupidamisväärtus, millele on peale kirjutatud 100 000 krooni, on 1,3 miljonit, nagu lehtedes kirjutatud?

See on, jah, Hallaste väide. Väga raske on öelda, et nende raamatupidamisväärtus on 1,3 miljonit. Ma arvan, et kui keegi pakuks mulle selle 100 000 kroonise paberi eest 1 miljon, annaksin ma selle väga hea meelega ära. Kindlalt võiks selle paberi eest mu meelest saada nii kahekordset hinda. FIRMAL ON IKKAGI KA KOHUSTUSI.

Kuidas ja millal suurenes "Hansatee" aktsiakapital 56 miljonilt 224 miljonile?

Väga lihtsalt. Kui näiteks 10-kroonist aktsiat müüakse 40 krooniga, siis varsti ei taha seda keegi nii kallilt üle nominaali osta, ja tehakse fondiemissioon. Osa sellest rahast, mis on kogunenud aaziona - raha, mis on aktsiate eest üle makstud - lastakse aktsiatena välja. Omanikud saavad neid kõik proportsionaalselt, ja keegi neist ei pane ise raha sisse. Seda teevad praegu Eestis paljud firmad. Aktsiakapital küll suureneb, aga firma väärtus jääb samaks. Järelikult aktsiahind peab langema. Tavaliselt langeb see küll vähem, kui saaksime aritmeetilise jagamise tulemusena.

"Infortari" aktsiaid oli Hallastel 6,4 miljonit eest. Tema arvates on see nii väärtuslik firma, et nõuab selle aktsiate eest kümme korda rohkem. Ega ta ei ole ühtki neist kümnekordse hinna eest müünud. Aga pakub "Infortarile"? Ostnud ei ole. Tekib vastu-rääkivus: kolmeteistkordne raamatupidamisväärtus, müük kümnekordse hinna eest... Mu meelest selle hinnaga neid müüa on utopia. Väga meeldiv utopia muidugi.

\*\*\*

"Hansatee" tõus suhteliselt lühikese ajaga suurest kahjumist kasumisse - kas selle taga on üliandekas juhtimine?

Sedagi peaks Pandilt küsima. Küsime just teilt, kes te kõrvalt näete - ise on Enn Pant rääkinud kokkuhoiust, ratsionaalseist otsustest jne.

On muidugi mitu põhjust. Kas see, et üks "Hansatee" omanikke - ma ei taha kive kellegi kappasaeada loopida, aga - "Inreko", oli kogu aeg rahahädas. Kompenseerimiseks tahtis ta kogu aeg rendihindu tõsta, ja "Eesti

Järg lk. 4

Veeteede Ameti hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse teenistus teatab, et on ilmunud

### "Navigatsioonimärgid Eesti vetes"

Raamatut saab osta teisipäeviti kell 14-16, kolmapäeviti ja neljapäeviti kell 9-12 Tallinnas, Lasnamäe 48, tuba 124 Hind 120 krooni



Laevaliikluse Juhtimise Keskus võtab tööle  
lootsiõpilasi  
Väljaõppeaeg 3-6 kuud

Nõutav:

- kapteni või vanemtüürimehe diplom
- merendusala inglise keele oskus
- meresõidualane töökogemus

Peale väljaõpet pakume tööd lootsina Pärnu, Kunda või Paldiski sadamas. Huvitatuid pööruda isiklikult Laevaliikluse Juhtimise Keskuse lootsiteenistusse Tallinn, Uus-Sadama 19

## Reisijaid Vanasadamas (A, B ja D terminaalist)

Mai 1998	Saabus	Lahkus	Kokku
"Georg Ots"	16 819	23 297	40 116
"Vana Tallinn"	26 158	15 614	41 772
"Meloodia"	25 393	29 641	55 034
"Fantaasia"	31 577	31 251	62 828
<b>HANSATEE</b>	<b>99 947</b>	<b>99 803</b>	<b>199 750</b>
osakaal			57,3%
"Wasa Queen"	31 351	27 282	58 633
osakaal			16,8%
"Nordlandia"	26 513	29 431	55 944
osakaal			16,1%
"Regina Baltica"	11 762	11 597	23 359
"Baltic Kristina"	5 427	5 182	10 609
"Neptunia"	167	96	263
ESTLINE	17 356	16 875	34 231
osakaal			9,8%
<b>Kokku</b>	<b>164 682</b>	<b>163 353</b>	<b>348 558</b>

## Autosid reisilaevadel

Mai 1998	Saabus	Lahkus	Kokku
Tallinn-Helsinki			
"Georg Ots"	992	1 068	2 060
"Meloodia"	1 617	1 074	2 691
"Fantaasia"	2 187	1 437	3 624
"Vana Tallinn"	876	1 044	1 920
<b>HANSATEE</b>	<b>5 672</b>	<b>4 623</b>	<b>10 295</b>
osakaal			52,4%
"Wasa Queen"	1 211	980	2 191
"Finnjet"	997	1 108	2 105
<b>SILJA LINE</b>	<b>2 208</b>	<b>2 088</b>	<b>4 296</b>
osakaal			21,8%
"Nordlandia"	2 367	2 704	5 071
osakaal			25,8%
<b>Kokku</b>	<b>10 247</b>	<b>9 415</b>	<b>19 662</b>
Tallinn-Stockholm			
"Regina Baltica"	1 332	1 117	2 449
"Baltic Kristina"	782	649	1 431
"Neptunia"	420	266	686
<b>ESTLINE</b>	<b>2 534</b>	<b>2 032</b>	<b>4 566</b>
osakaal			87%
"Marine Evangeline"			-678
osakaal			13%
<b>Kokku</b>			<b>5244</b>

## Mai polnudki vilu ja tuuline

## Reisijaid teistes Tallinna sadamates

Mai 1998	Saabus	Lahkus	Kokku
"Cinderella"	44 832	44 832	89 664
"Finnjet"	30 316	33 609	63 925
<b>Muugal kokku</b>	<b>75 148</b>	<b>78 441</b>	<b>153 589</b>
"Marine Evangeline"			674
"Tallink Express I"	10 485	10 038	20 523
tiiburid			25 861
<b>Mujal kokku</b>			<b>200 656</b>

Enne reisirühma tippaja algust on laevasõitjate hulk Tallinna Vanasadamas suurenenud mulluse oktoobriga võrreldes saja tuhande ehk ligi viiendiku võrra. Üksnes "Viking Line'il" on reisirühma vähem olnud ning laevaliini on langenud pingereas teiselt kohalt kolmandale, "Silja Line" aga tõusnud teiseks. Suurest reisirühmast loobumise tõttu on "Lindaliin" (ex "Inreko") jäänud viiendale kohale, sealt neljandale aga tõusnud "Eckerö Line" (ex "Eesti Linjat").

Stockholmi sõitjate osakaal on Vanasadamas tõusnud pea kümnendikuni, sinna veetavaid autosid on aga üle viiendiku (20,6%). Muuga on Tallinnas tähtsusetult teine reisisadam – sealtkaudu sõidab Helsingisse ligi kolmandik (29,9%) reisirühma. Ja kuu jooksul enim reisirühma vedanud laev – "Cinderella" – sõidabki just Muuga-le. Reisirühma koguarvult on järgmine "Finnjet" ja kolmas "Fantaasia". Järgnevad "Wasa Queen", "Nordlandia" ja "Meloodia".

Et AS Tallinna Sadam on kuu kokkuvõtte teinud eraldi ka reisirühma laste kohta, võib näha, et lastesõbralikum laev on "Nordlandia", järgnevad "Wasa Queen" ja "Finnjet" ning alles siis Eesti reisirühma.

Autode arv ei ütle midagi olulist laevaliini tegeliku turuosa kohta, sest ühe ühikuna on arvesse läinud nii sõidua autod kui ka treilerid. Need hõivavad laeval eri hulga tekimeetreid ning toovad sisse erineval määral raha.

Mingi laevaga saabuvate ja lahkuvate reisirühma hulka võrreldes võib aga teha järeldusi laevade sõiduplaani kohta. Kui "Georg Otsaga" lahkus kuus ja pool tuhat inimest rohkem kui saabus, siis järelikult pole Helsingist väljumise kellaeg nii hea. Samas on "Vana Tallinnaga" saabunud üle kümne tuhande inimese rohkem kui lahkunud. Et aga igal nädal juba kuuest laevaliinist on omad fännid, näitab turuosade püsimine enam-vähem samas suuruses kui mullu sügisel.

Tänavu suvel saab Helsingisse sõita 20 korda päevas. Tallinnast Helsingisse kella 8–24, peaaegu nagu linna-liinibussiga. Siiski on hommikupoole liiklus hõredam – vaid neli kiirlaevareisi. Tihedamaks läheb sõiduplaan lõuna paiku, alates kella ühest. Helsingist Tallinna saab hommikul palju paremini – kella kümneni on neli suure reisirühma ja neli kiirlaevareisi. Seevastu õhtul ei maksa hilja peale jääda: kes pole pool kaheksa "Meloodiale" jõudnud, võib loota veel vaid poole üheksasele viimasele tiiburireisile.

Kui meenutada tiiburliikluse algust 1990. aastal, siis tol suvel sõitsid Helsingi vahet kord päevas "Georg Ots" (täpselt sama sõiduplaani järgi kui praegu) ja "Tallink". Kaks tiiburid, "Sinilind" ja "Luik", tegid kumbki kaks edasi-tagasi reisi päevas. Tänavune liiklus Vanasadama väravas vajaks aga vist jälle valgusfoori, nagu oli viiekümneandil.

Madli Vitismann

Laevaliini	Reisijaid	Osakaal
1. Hansatee	220 273	42,8%
2. Silja Line	122 556	23,8%
3. Viking Line	89 664	17,4%
4. Eckerö Line	55 944	10,9%
5. Lindaliin	25 861	5,0%
<b>Kokku</b>	<b>514 298</b>	

## 20 sõidu-võimalust

## Tallinn-Helsinki

8.00	tiibur
10.00	"Tallink Express I"
10.30	tiibur
10.45	"Nordic Jet"
13.00	"Vana Tallinn"
13.00	tiibur
13.30	"Fantaasia"
14.00	"Wasa Queen"
15.00	"Meloodia"
15.00	"Tallink Express I"
15.15	"Nordic Jet"
16.00	tiibur
18.00	"Nordlandia"
18.30	"Georg Ots"
18.30	tiibur
19.30	"Nordic Jet"
20.00	"Tallink Express I"
20.30	tiibur
22.30	"Vana Tallinn"
24.00	"Wasa Queen"

## Helsinki-Tallinn

7.30	"Tallink Express I"
8.00	"Vana Tallinn"
8.00	"Nordlandia"
8.00	tiibur
8.05	"Nordic Jet"
9.00	"Wasa Queen"
10.00	"Georg Ots"
10.00	tiibur
12.30	"Tallink Express I"
12.45	"Nordic Jet"
13.00	tiibur
16.00	tiibur
17.15	"Vana Tallinn"
17.15	"Nordic Jet"
17.30	"Tallink Express I"
18.00	tiibur
18.15	"Fantaasia"
18.30	"Wasa Queen"
19.30	"Meloodia"
20.30	tiibur

## Lapsi reisilaevadel

"Nordlandia"	4 128
"Wasa Queen"	3 511
"Finnjet"	2 417
"Fantaasia"	1 834
"Meloodia"	1 518
"Georg Ots"	1 284
"Vana Tallinn"	1 022
"Regina Baltica"	857
"Tallink Express I"	332
"Baltic Kristina"	221
"Neptunia"	2
"Marine Evangeline"	1
<b>Mais 1998 kokku</b>	<b>16 795</b>

## Katamaraanide arengust

Kahekerelised veesõidukid – katamaraanid – pärinevad Polüneesias. Kerede kuju tagab väikese hõõrde- ja lainetakistuse ning hüdrodünaamiline efekt võimaldab saavutada suurema kiiruse väiksema võimsusega.

Esimene aurik-katamaraan sõitis Neeva jõel 1830. aastal. Victoria ajastul esitleti inglise kanalil mehaanilisel jõul töötavaid katamaraanid: 1850. a. "Gemini", 1874. a. "Castalia" ja 1877. a. "Calais-Douvres". Kommertsslikus mõttes ei olnud need katsed edukad, katamaraanide arendamine ja tehnilised katsetused peatusid mitmekümneks aastaks.

Tehnilise progressi tulemusena osutus võimalikuks katsetusi käesoleva sajandi keskkel jätka. Uus ajajärk algas kiirlaevade, sh. ka katamaraanide arengus 1950. aastatel. Katsetusi tehti peamiselt kolme laevatüübiga:

- \* õhkpadjal e. hõljuklaveadega,
- \* tiiburilaevadega ja
- \* katamaraanidega.

Kommertseesmärkidel kasutatavad esimese põlvkonna katamaraanid olid suhteliselt lühikesed ja mõeldud ainult reisirühma jaoks. Peamasi jaoks olid diiselmootorid ja küttureiks sõukruvid.

1970. aastail võeti katamaraanide jõuallikana kasutusele gaasiturbiinid ja hüdroreaktiivküturid (jugaküturid), mis on kompaktsed ja seejuures võimalised arendama ja kasutama küllalt suurt võimsust (60 000 kW). See võimaldab projekteerida ja katsetada pikemaid ja

suurema mahutavusega katamaraanid. Kerematerjalina kasutatakse mitmesuguseid alumiiniumsulameid.

Vaatamata mitmesuguste tehniliste raskuste suure katamaraanide ehitamisel, on laevahitustfirmad jõudnud niikaugemale, et kõigi maailmajagude meredel sõidavad ligi 100 meetri pikkused katamaraanid, mis on mõeldud nii reisirühma kui ka kauba veoks.

Kiirlaevade tormiline areng ja erinevus tavalistest laevadest nõudis nende ehitamise ja ka-

sutamise reglementeerimist, sest SOLAS 1960. a. nõuded ei olnud kiirlaevadele kohaldatavad. Sellest tulenevalt võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO 1994. a. vastu "Kiirlaevade ohutuse koodeksi" (Code of safety for High Speed Craft), mis jõustus jaanuaris 1996. See koodeks reguleerib kiirlaevade ehitamist ja eksploatatsiooni. Ometi on kiirlaevade ehitustehnoloogia arenenud niivõrd kiiresti, et mõni aasta tagasi jõustunud koodeksit oli vaja järjekordselt muuta.

Uuendatud nõuded kiirlaevadele peaksid ilmuma tuleval aastal.

Katamaraanide tunnuseks on kiirus, seepärast on vaja muudatusi ka sadamapoolse teeninduse vallas – reisirühmateenindust sadamais tuleks korraldada samamoodi kui lennujaamades. Autod sõidavad laevale ja laevale vastavate parklate kaudu.

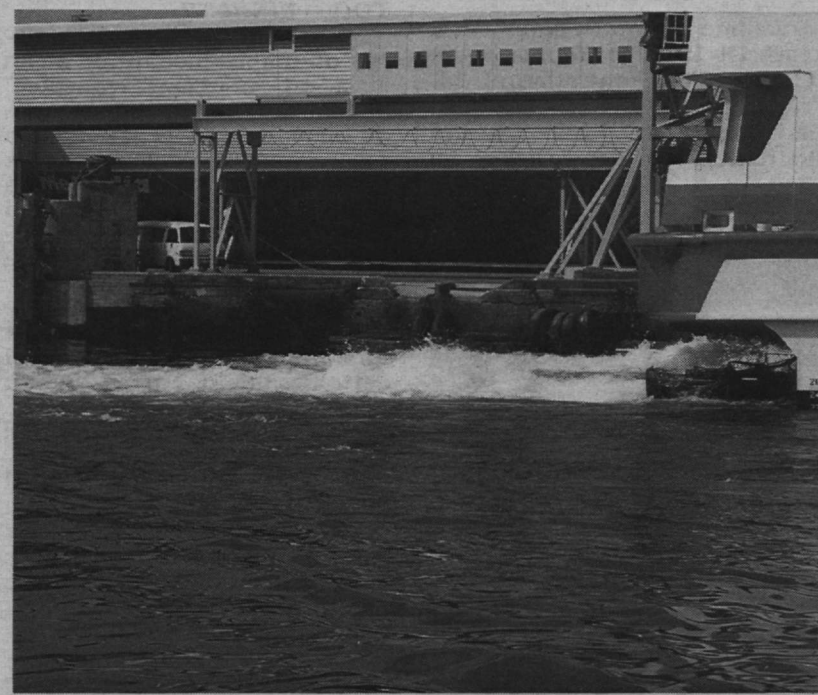
Katamaraanide käituri tekitatud veeturbulents teeb peavalu sadamata hüdrotehniliste rajatiste hooldajale, sest vesi uhub kalaluseid ja merepõhja, tekitades küllaltki sügavaid uuristusi, mis nõrgendavad kaide kandevõimet. Täiskäigul sõitev katamaraan tekitab võrdlemisi suure ahtrilaine, mis uhub kallast tugevamini just kitsastes lahtedes ja väinades.

Tallinn-Helsinki liinil sõitvaist katamaraanidest kuulub "Tallink Express I" väikeste ja "Nordic Jet" keskmiste katamaraanide perre.

Katamaraanide suhteliselt suur laius tagab hea stabiilsuse, seepärast saab merel piiravaks teguriks lainetus. Nii on "Nordic Jetil" lubatud sõita lainekõrgusega kuni 1,5 m, HSS 1500-l aga lainekõrgusega kuni 4 meetrit.

Eeltoodust järeldub, et suured katamaraanid võivad edukalt võistelda reisirühma laevadega. Suureks puuduseks on vaid keeld jääs sõita, kuid juhtivad laevahitajad ja konstrueerimisbürood loodavad lähitulevikus sellegi vältimiseks lahenduseni jõuda.

Eduard Hunt



Sadamajuhid kardavad kiirlaevade jõulisi sildumisi.

## Suuri katamaraanid

Katamaraani tüüp	pikkus	laius	süvis	reisijaid	autosid	pea-masin (KW)	võimsus (kW)	kiirus (sõlme)	ehitus-aasta
Incat	74	26	2,8	450	84	diisel	14 400	38	1990
Devil Cat	91	26	3,7	900	240	diisel	28 800	43	1997
HSS 1500	124	40	4,5	1500	375	turbiin	68 800	40	1996
HSS 900	88	30	3,7	900	210	turbiin	34 000	40	1997
B60-GT	77	19,5	2,15	450	52	turbiin	32 200	58,7	1998

## Kiirlaevu Tallinna-Helsinki liinilt

Tüüp	nimi	pikkus	laius	süvis	reisi-jaid	auto-sid	pea-masin (KW)	võimsus (kW)	kiirus (sõlme)	ehitus-aasta
katamaraan	Tallink Express I	38,8	9,4	3,8	245	—	diisel	4 080	38	1989
katamaraan	Nordic Jet	55,8	16,5	2,9	430	52	diisel	14 400	36	1998
tiibur	"Kometa"									
tiibur	"Sinilind", "Luik"	33	6	3,8	120	—	diisel	1 472	30	1980
tiibur	"Tsüklon"									
tiibur	"Liisa"	38	7,3	4,6	220	—	turbiin	5 150	47	1986
tiibur	"Olümpia"									
	"Laura", "Jaanika"	37	8,4	4,5	200	—	diisel	2x1905	39	1993

11. juunil tegi avareisi ja 12. juunil alustas liiniliiklust kolmas Tallinn-Helsinki kiir-laevaliin "Nordic Jet Line".

**Laevaliin soomlastele**

Sellise mulje jätab sõiduplaan. Helsingis õõbiv laev võimaldab soomlasele 9-tunnise Tallinna-päeva, eestlasele aga maksimaalselt 4,5-tunnise Helsingi-päeva.

Muljet kinnitab hinnakiri: kahe- või kolmekroonistega lõppevaid hinnarubrikuid silmitsedes võib aru saada, et hinnad Eesti kroonides on millestki tuletatud. Kui ära arvata laevafirma krooni-marga suhe, näiteks 2,7, selgub, et ilusad ümmargused pilethinnad ongi Soome markades. Siiski on laevafirma kehtestanud natuke soodsamad hinnad hommikul Tallinnast lähtuvale ja õhtul saabuvale reisile, niisil eestlastele.

# 21. sajandi laev

Alates 1. oktoobrist pole eestlasel võimalust päeva jooksul edasi-tagasi sõita, seevastu soomlase Tallinna-päev lõheleb vaid poole tunni võrra. Sõiduduplaan kehtib jõuluni, aga sügistalve reedeti-laupäeviti peetakse vahet.

Muidugi on laevafirma sõiduplaani lisanud märkuse: "Liiklemine on sõltuv ilmastikutingimustest."

**Läänemere jaoks**

Katamaraan, millel esimest korda Tallinnast väljudes veel nimegi polnud, saabus kolm päeva enne avareisi tehast, värv vaevu kuivanud. Sisse sõidetud saab see niisil võib-olla sügiseks. Ent laevaomaniku teatel on avareisi päeval Helsingis ristitud "Nordic Jet" (ristiema Karin Becker lõi šampanjapudeli esimesel katsel kildudeks) esimene spetsiaalselt selle liini jaoks kavandatud reisi-laev. Bergenis ehitatud "60m Jumbo-Cat" -tüüpi on ta omas klassis teine.

"Nordic Jeti" põhiomanik on Saksa laevafirmade suurim *tax-free*-kaupleja "Föörde Reederei Sektouristik", väiksemad omanikud on veel Norra "Finnmark Fylkesrederi" ja "Kværner Investment Ab". Eestis on registreeritud AS Nordic Jetline Eesti, mille tegevdirektor on Mikael Granrot.

Reisimugavust loodetakse katamaraan suurusest ja siseruumide avarusest. Sõidu kulgu taseandavad arvutid juhivad MDS-stabilisaatorid (*Motion Dampening System*), mistõttu laev võib merele minna ka suurema lainetusega.

Evakueerimisüsteem koosneb torust kummaldi pardal, mille sisemuses siksakselt libisedes laskutakse suurtesse päästeparvedesse. Õppusel olnud selle läbilaskevõime 14-18 inimest minutis.

**Sõidavad kohvikus**

Sadamakoridorist laeva astujat rabab pärast väikesest infoletist möödumist avarus ja valgus. Kogu laeva keskosas on üks suur kohvikuruum, üsna pikk ja ka lai (katamaraanis vöörus), ülalt valgustatud teravavillulise katusaknaga, mida laevas nimetatakse taevavalguseks (*skylight*). Lennukiistmeid on vaid akende all, seevastu ärikläss võõris nendest koosnebki.

Kohviku taga on ümmargune pood ja selle ümber baar. Kõige hämmastavam detail on kohviku ja baari piiril: neljast trepiastmest saab vajaduse korral üles invatõstukiga. Ka autotehnikalt saab tarbe korral üles ratas-toolitõstukiga.

Väljas saab olla mõnel ruutmeeteril ahtris baari taga, sinna suunatakse ka suitsetajad. Suurel ülaltekil sõidu ajal olla ei tohi - tuul puhuks ära -, aga sinna pääsebki vaid läbi roolikambri.

**Norra lipu all**

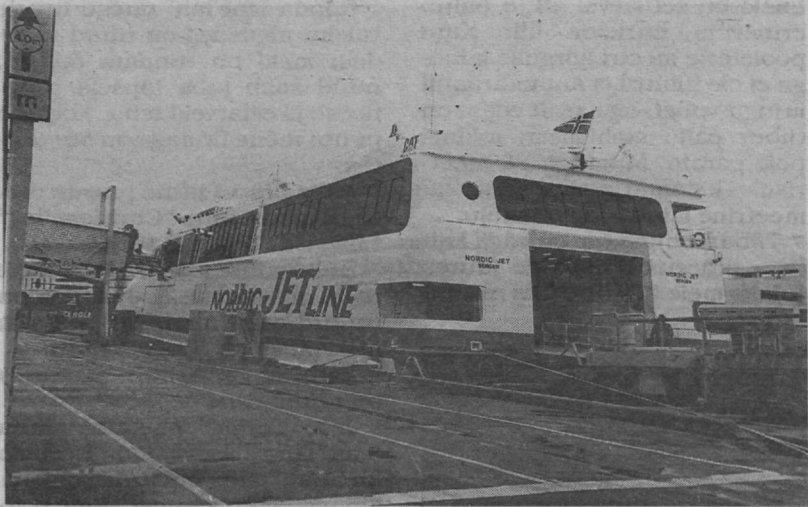
"Nordic Jeti" laevaperes on 14 inimest, peale kapteni ja vanemehaaniku on kõik eestlased. Palka makstakse IIT-1 normide järgi, aga rohkem kui makstaks filipiinlastele. Laevafirma on registreeritud Eestis ja laevaperel on Eesti kollektiivleping, mille sõlmis Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsioon.

Töö on pingeline, tunnise peatuse jooksul jääb autode kinnitamiseks või kohviku koristamiseks vaevalt pool tundi. Ent laevaperet on lubatud vajaduse korral suurendada. Kolmele tööl oleud ligi 14-tunnisele päevale järgneb suvel kolm vaba päeva, sügisel võivad vahetused ehk pikemaks venida. Helsingis õõbitakse meremeeste hotellis, aga ööd jäävad paraku lühikesteks. Laevaperet toitlustatakse laevas, öeldi, et väga korralikult.



**"Nordic Jet"**

Lipp	Norra (NIS)
ehitaja	Kværner Fjellstrand
tüüp	60m JumboCat
maksumus	170 miljonit NOK
kere	alumiinium
klassiühing	Det Norske Veritas
tavareisijad	347, äriklassis 83



Sellele laevale lähevad reisijad ja autod sama teed kui päris reisi-laevale.



Roolikambri moodsaima tehnika taga istuvad Dag-Fin Arnesen ja Raivo Karpender.



Norra lipuga laev läheb sadamast, nii et vesi vahutab. Reisijad saavad väljas olla baari kõrval nurga sees.



Iga kohvikutool on arvesseminev reisijakoht.

Töökeel "Nordic Jetil" on inglise keel.

Ka meeskonna päästeõpe oli Norras. Tekil on vaid kaks parve ja valvepaat, ent suured paari-kaupa ühendatud päästeparved, igaüks 135 inimese jaoks, on kinnises ruumis. Neisse laskutaksegi nn. sukast.

**Loodetakse head äri**

Pressikonverentsil selgitasid firmajuhid, et kiir-laevaliikluses plaanitakse saavutada turuosaks 40%, kogu Tallinna-Helsingi laevaliikluses 5-6%. Vööruseks loetakse omaette terminaalni nii Tallinnas kui ka Helsingis - see võimaldab reisi- ja kiiresti laevale ja laevalt maale läbida.

Suure reisi-laeva pilethinna ja *tax-free*-kauplemise suhe 15 : 85 pole kiir-laevadel võimalik. Seetõttu on pilethinna osatähtsus laevaliini ülalpidamisel märgatavalt suurem: poolteise sõidutunniga kuigi palju müüa ei jõua. Ent arvati, et Tallinna ja Helsinki - kahe pealinna - vahel kasvab reisi-laeva arv kindlasti.

Avareisilt saabunud "Nordic Jeti" esimesele tavareisile oli juba müüdnud Helsingis 123 ja Tallinnas 48 piletit.

Madli Vitismann

## SMM - laevad, masinad, meretehnika Hamburgis

29. septembrist 3. oktoobrini 1998



SMM - laevahituse, seadmete ja meretehnoloogja ning vastava allhanketööstuse mess on maailma suurim. Sel aastal on eksponentidena registreerunud rekordarv, üle 1100. Tuhande eksponendi piir ületati esmakordselt 1996. aastal.

Kuigi messi teema hõlmab ainult mereteemalisi eksponeente, on selle teema eksponentide skaala tõesti lai - igat tüüpi laevad, sadamatööstus, sadamad, laevaühingud, veeteed, seadmed, varustus, jõumasinad, ajamid, varustus- ning jäätmekõrvaldamissüsteemid, keskkonnakaitse, konteinerlogistika, mere- ja sadamatehnika, pumbad, tihendid, armatuurid, abimasinad, transpordid, peale- ja mahalaadimissüsteemid, elektrotehnika ning elektrooni-

ka. Viimati nimetatud harust on eksponente sellel aastal kolmandiku võrra rohkem kui eelmisel aastal. See on märk sellest, et elektrooniliste seadmete ja süsteemide, samuti tarkvara tootjatele kujuneb laevahituse tulevikus kindlasti suure kasvupotentsiaaliga turuks.

Meie põhjanaabrid soomlased kuuluvad maailma 10 juhtiva laevahitusema hulka. Messil on võimalik üpris põhjalikult soomlaste laevahituse ja sadamatööstusega tutvuda, sest ametlik partnermaa on 1998. aastal Jaapani (1994) ning USA (1996) järel taas tähtis Euroopa laevahitusema - Soome. Eriti suure näitusepinna on üürinud ka Jaapan, Norra, Taani, USA, Suurbritannia, Hispaania, Venemaa ning Holland.

Kokku on messil esindatud 40 riiki.

Laevu ehitatakse Eestis küll vähe, SMM võiks aga eelkõige huvi pakkuda laevaremonditehastele, sadamatele, mere-uringute ja keskkonnatehnika tegelejale, ka metalli- ja masinatööstusele. Heameel on tõdeda, et sel aastal on ka Eesti ühe firmaga SMM-i esindatud.

Tänu "Estonian Airi" otsendudele on Hamburgi jõuda üpris mugav. Hamburgi messikeskus asub aga erinevalt paljudest teistest messikeskustest südalinnas. Kui broneerida Eesti reisibüroo kaudu ka hotelikoht ning plaanida reisi sisse öö vastu pühapäeva, ei tohiks kurta reisi kalliduse üle. Hotelikohtade broneerimisega SMM-i külastamiseks tuleks

alustada küll varakult. Kogemused näitavad, et sel ajal on välja müüdnud mitte ainult Hamburgi, vaid ka naabruses asuvate linnade hotellid.

Lisainformatsiooni messi kohta saab Saksa Majandus-eesinduselt Eestis, kes on "Hamburg Messe und Congress GmbH" ametlik esindaja Eestis. Samuti on võimalik muretseda juba enne Hamburgi sõitmist sobiv messipilet ning kataloog. Siinkohal olgu ära toodud ka messipiletite hinnad:

ühe päeva pilet 280 EEK  
kahe päeva pilet 440 EEK  
komplekspilet 640 EEK  
kataloog 320 EEK

**Karin Alliksaar**

Saksa Majandus-eesindus Eestis, "Hamburg Messe und Congress GmbH" esindaja

Lindaliini AS-i juhataja ENN ROHULA, olete alati väitnud, et laevandusega teenitud raha investeerite ikka laevandusse. Nüüd, kui olete ära müünud "Vana Tallinna" ja "Liisa", peaks siis arvama, et valmistate laevanduse alal midagi eriti suurt ette?

Kindlasti, kindlasti. Aga mis see täpselt on, ei ütle praegu kahel põhjusel. Esiteks, Eesti panganduses on ärev aeg, ja ma olen täiesti nõus Indrek Neiveltiga, kes räägib, et iga firma peab nüüd väga hoolega vaatama oma rahakotti ja valmis olema kriisilukordadeks majanduskes. Sellepärast ei hakka ka meie oma uusi projekte nii väga laia joonega tegema, nagu praegu kombeks. Näiteks täna tuli siia autotekiga katamaraan, mille ühe reisijakoha ehituslik maksumus on üle 50 000 dollari. Nii lühikese maa peal tahaks näha, kas see autotekk hakkab tööle või ei – kõik, kel niisugused laevad on, väidavad, et on vaja teatud suuremat vahemaad sadamate vahel, enne kui autotekist kasu hakkab saama. Kiirlaeval pole ostu- ja restorinivõimalusi, ning kui lühikest maad sõidavad paralleelselt suured reisiravlaevad, siis lähevad reisirajad oma autodega sinna. "Silja" ja "Viking" teevad näiteks autopileti Helsinki ja Stockholmi vahet tasuta – suurte laevadega võib firma seda endale lubada. Seal kõrval muutub katamaraan autoteki vajadus praktiliselt nulliks. Peale selle, suur laev sõidab ainult tund aega kauem. Ja üldse, ärimehel, kes kiirlaeva kasutab, pole mingit mõtet autot kaasa vedada.

Tulevikus see kõik ehk isegi töötab, aga täna on natuke vara.

## Linda on tuntud eesti nimi

Ja kui peaks majanduslangus tulema, ei jaksa sõitja enam 400 krooni pileti eest maksta, see peab olema 200. Tiiburid on võimelised ots otsaga kokku tulema, kui piletihind on 200 krooni.

"Liisa" müüsime nii, et oli koguni neli tahtjat, ehkki panga-härrad väitsid omal ajal, et tiibureid pole millekski vaja ja turgu neil ei ole. Kiirlaeva uuema variandi tellimise töö käib. Aga missugune tuleb ja millal tuleb – see oleneb ka tervest majanduse olukorrast. Meil peab olema tagataskus variant, et kui majanduskriis tuleb, siis me ei peaks oma firmat kokku pakkima.

"Linda Line" ja Linda Line OY on nüüd ühtedes kätes, ühe mütsi all. Ei pea enam Soome pooltel kellegagi nagu tuuleveskiga võitlema. Meil on praegu olemas kõik üksused, et opereerida nii suurt laeva kui kiirlaeva kui kaubalaeva. Oleme ka vabad igasugustest majanduslikest riskidest: enne võtsime suuri laene, andsime isiklikke garantiisid, käendusid jne. On olemas küllaltki reserve, et teha nii suurt projekti kui väikest projekti. Aga suure projekti jaoks peab palju asju kokku langema: olema õige aeg, võetav(ad) laev(ad) peab olema perspektiivne, turu seisund peab sobiv olema.

Aga praegusel kiirlaevaliiniil pole reservi: varem, kui ühe tiiburiga midagi juhtus, panite "Liisa" käiku, või halva ilma korral panite reisiraja "Vana Tallinna" peale.

See ei ole õige – meil on kõigi

suurte laevafirmadega lepingud: Ja kui üks tiibur peab remonti minema, käib teine niikaua tihendatud graafikus. Pealegi on kiirlaevald kiiruse reserv – me sõidame ökonoomse, mitte kiireima kiirusega. Meie laevade lubatud kiirus on palju suurem kui kasutame, niisil sõidame sel ajal kiiremini. Ühe laevaga sõitmise varianti puhul jäävad lihtsalt teise laeva reisiid hommikul natuke rohkem, päeva peale juba vähem hiljaks.

Läänemere sadamais on rohkem katamaraan näha, aga kas ja kui palju mujal kasutatakse tiibureid?

Vahemeres on neid hästi palju. Hongkongi kandis ja Hiinas sõidab neid samuti palju, just jõgedel. Usun, et maailmas on

neid sõitmas sadakond. 200 reisirajat pealevõtvaid on aga ainult meil – "Laura" ja "Jaani-ka". Kolmas, "Liisa", mis oli kõige vanem, läks Vahemerele. Meil on tiiburite neljas põlvkond, maailma kõige uuemad. Titaantilivad teevad nad eriti kergeks ja tugevaks. Stabilisatsioonüsteem töötab n.ö. inimese kuuldemehanismil; tiibased on sel laeval all ju palju, erinevate nurkade all. Kuni pooleteise meetri kõrguse lainega ei ole tiiburil ja katamaraanil mingit vahet, aga seal edasi on tiibur palju stabiilsem, midagi pole parata. Muldugi, 80 meetrisele katamaraanile, jah, 2,5 meetrine laine enam ei mõju.

Tiiburi ehitamine on väga kallis – praeguste hindade juures tuleks meie tiiburite üks reisiraja-



Avamerel sõidab tiibur tõesti tiibadel – kere on peaaegu veest väljas.

### Aktsiatest...

Algus lk. 1.

Merelaevandus oleks olnud lollis olukorras, kui tõstmise oleks olnud ühepoolne. Nii olidki rendihinnad "Hansateec" jaoks ebarealsed. Ja et mitte maha jääda, tõstis pank omalt poolt ka laenuprotsenti. Oli ka veel niisugune vasturääkivus, et ühest küljest tegid omanikud firma tühjaks – firmal jäi terve hulk kahjumeid üles, millest omanikud pärast olid sunnitud loobuma. Ühesõnaga, firma vabanes paljudest kahjumitest.

Aga peab ka ütleva, et need viimased poolteist aastat on firmal olnud väga hea aeg – hästi palju reisirajad. Loeb ka see, et soome lama on hakanud läbi saama.

Aga juhtimine on ka paranenud. "Eminres" ja "Hansatees" algul ei olnud väga suured finantspetsialistid. Ainult särke õblemise oskusest on vähe, tuleb osata õblemist ka finantseerida ja särk pärast veel maha müüa.

Varem on räägitud, et operaator peaks olema laevaomanikust eraldi. Nüüd on "Hansateel" oma laevad. See sunnib sõitma laevaga, mis on, mitte sellega, mis ehk otstarbekam.

See on küsimus küll. Kui sul on firma, siis kas tegutsed üri-kontoris või on mõistlik oma kontor ehitada? Ürides maksad ruutmeetrit ränka hinda; kui oma ruumid ehitad, võib jälle nii juhtuda, et kord on sul vähem töötajaid, kord rohkem, aga ruumi ikka ühepalju. Kui sul on laevad lepinguga aastaks või kaheks, siis firma stabiilsusele see omastkohast eriti hästi ei mõju. Teisest küljest: kui firmal läheb halvemini või pare-

mini, võid laevu vastavalt valida.

Aga laevad ei kuuluigi ju "Hansateele", kui nii võtta, vaid firmale, millel on ka veel teisi omanikke. Näiteks "Fantaasia" on tegelikult Küprose firma laev, kes on andnud selle rendile "Hansateele". Kusuures tolle Küprose firma üks omanikke on ka "Hansateec". "Regina Baltica" ei ole ju ka "Estline'i" laev, vaid kuulub Küprose firmale, mille üks neljast omanikust on "Eesti Merelaevandus". Nii et me kasutame terminit omanik tihti veidi valesti.

Ka "Vana Tallinn" kuulub firmale, mille omanik on "Hansateec". Ja kõigil neil laevald käib iga päev rendiarvestus nagu "Georg Otsal" või "Melodial". Vahet on ainult nii palju, et kui rendiraha läheb tütarfirmasse, siis sellest makstakse pangalaenu tagasi. Ja lõpuks jookseb ikka kõik pank kokku. Kui nii võtta, siis enamik asju siin maailmas kuulub pankadele.

Viimasel ajal on jälle üles tõusnud maksuvaba kaubanduse küsimus sadamates.

Laevanduslinimesena olen maksuvabasse kaubandusse sadamas suhtunud alati väga negatiivselt. "Eesti Merelaevandus" võitlesime koos "Nordström & Thuliniga" kõigest hingest selle vastu. Need poed tekkisid ju kohe, B-terminaalid olid vist esimene.

Maksuvaba kaubandus on mu meelest riigi võimalus midagi konkreetselt doteerida, näiteks laevaliini. Aga kui teha pood, mis kellelegi makse ei maksa ja saab odavalt viina müüa, doteeritakse vaid omanikke, ja ei kedagi teist. Lähems niisuguse poe tulu näiteks paljulapseliste perede või vanadekodude toetamiseks, oleks riigi loobumine oma tulust arusa-

dav. Skandinaavias, kus alkohol on muu maailmaga võrreldes väga kallis, annab maksuvaba kaubandus laevald võimaluse toetada suurte reisiravade liiklust, kus selleta oleksid piletid väga kallid.

Lennujaamades – nagu Eestiski – on maksuvaba kaubandus olemas, sest lennukis ei saa sellega ju eriti palju teenida.

Eraldi probleem on veel maksuvaba kauplemine laeval, mis sadamas seisab.

Soomes sadamas seisval laeval ei tohi kaupa müüa, aga hommikusöökile sulle antakse – selle oled juba siin ära olnud. See on riigi küsimus – oleneb, mida riik tahab.

"Silja Festivalil" kaubeldi meie riigi sadamas küll täie endastmõistetavusega. Meie riik on seda siis lubanud?

Kui see ei oleks lubatud, siis poleks näiteks Muugal käivate reisiravade peal sadamas viibimise ajal inimestel ju midagi teha.

Võimalust sel teel too konkreetne maksuvaba kaubandus sadamas kõrvaldada, et see lihtsalt ära osta, "Hansateec" ei kasutanud?

Missugused need pakkumised reaalselt on olnud, mina ei tea, pole sellega tegelenud. Ise arvan, et kas see oleks kõige õigem tee: täna ostame selle ära, aga homme tuleb uus asemele. Plats on ju sadama oma. Ja üldse, see oleks sama, kui: milleks rõõvida panka, parem teeme oma pangad...

Kogu see poe asi saab lahendada ainult seadusandluse korraldamisega – sel on praegu augud sees. Tean, et riigikogu majanduskomisjon tegeleb asjaga. Seadusandjal tuleb paika panna, kas ta tahab, et kellelegi midagi kingitakse, ja kui kingitakse, siis millisel eesmärgil.

40 miljonit, mis poe eest justkui küsitakse, on suur raha. Iseasi, kui kõik laevafirmad kokku lepiksid ja selle ostaksid... Aga ma ei pea ostmist suurepäraseks lahenduseks.

Käite siinamaani hotellis "Viking". Omal ajal oli teie käsi selle ehitamisel kõvasti mängus.

Seda ei saa just öelda. Kui ajalugu meelde tuletada, siis algas asi niimoodi. Pärnu Mere-kool laskis igal aastal välja umbes 200 meremeest, kellest enamik oli kooli tulnud väljast-poolt Eestist. Siis hakati proovi-ma neid Eestist võtta. Ja pärast tekkis olukord, et neid meremehi ei olnud enam kellelegi vaja. Järgmise etapina võeti meilt ära merekooli majad, mis olid 47. aastal mingi Mikojani või Stalini käskkirjaga laevandusele antud. Ühiselamu oli merelaevanduse ehitatud, tehtud tolle aja kommete kohaselt küllalt robustelt, ja sellega ei olnud midagi peale hakata. Otsustasime meremeestele taastusravi jaoks puhkebaasi teha – puistlastil-laevald olid mehjad ju üle poole aasta järjest merel. Aga kõik võttis aega, vahepeal muutus riigikord, inimestel tekkis raha – aga raha eest võib puhata kus tahes. Siis tuli erastamine...

... ja Heiki Lindpere ostis "Vikingi" ära ja Illar Hallaste valitses seda.

Jah. Ja laevandus sai sinna pandud raha tugevalt tagasi – maja oli enamjaolt ju rublade eest ehitatud. Mis on ka tunda – aknad ei pea, krohvi tuleb maha. Seal on vaja tõsisist tööd teha.

Kui laevandusest ära tulid ja kompensatsiooni sain, ostsin osa aktsiaid Lindpere käest ära. Tema on seal nõukogu esimees, mina olen liige. Olen seal nüüd ka igal aastal ise puhanud.

koht 25 000 dollarit. Ilma autotekita katamaraan üks koht maksaks 16 000 – 17 000 dollarit. Meie tiiburid on nüüd välja makstud – nii tehasele kui mootorivalmistajale "Mercedesele".

Olete öelnud, et ootate "Eesti Merelaevanduse" erastamise ära ja seejärel võiks tõenäoliselt olla huvitav nendega koostööd teha.

Oleme kohtunud ja juttu ajanud, aga praegu ei ole kokkupuutepunkte – nemad ei tegele kiirlaevandusega, ja otse ise ka mitte ju reisiravandusega.

"Linda Line'ina" uuesti turule tuleku algusaeg on nüüd mõõdas; meid on tundma õpitud; nüüd saab juba täpseid prognoose ja eelarveid teha. Koostöö puhul mõne firmaga on see tähtis.

Miks Linda nime juurde olete jäänud – juba "Corbiere'ist" tahtsite "Lindat" teha?

Laevanduses kasutatakse palju naisnimesid. Ja Linda on tuntud eesti nimi. No ja Linda nimi läheb ka Soomes hästi.

Näib, et Linnahalli sadamas on muudatusi oodata?

Jah, "Silja" plaanib sinna teha suure laeva kai. Ernesto Preatoni jälle huvitub rohkem Kalasadama kandist, aga võib ju ka olla, et sellestki. Meie olem seal osanikud ja praegune eesmärk on ikkagi, et seal tiiburid käiksid. Reisirajale see koht meeldib. Ega me vastu ei ole, et ka suured laevad käiksid seal sees. Oleks ju normaalne, kui reisisadam kuuluks linnale. Soomes näiteks läheb reisirajamaks puhtalt linnale; Tallinnas oleks see siis 20 krooni reisiraja pealt korda 6 miljonit reisirajat...

Mari Vamba  
Madli Vitismann

Majanduslikus mõttes vajaks hotell laiendamist – liiga väike. Personalikulud, mis väga palju ei sõltu hotellil mõõtmest, ei õigusta end ära.

On's Hallaste ka seal osanik?

Ma arvan küll, et väike osanik on ta seal kindlasti. Aga rohkem on ta olnud juriidiline nõuandja.

Seoses kõige eelnevaga tuli ajakirjandusest välja, et "Hansateec" teeb Riia-stokholmi laevaliini, aga kuhu – ei öel-da.

Eks neid läbirääkimisi on käinud ja käib igasuguseid. Mina kuulun nõukogu tasandile, ja nõukogu pole seda arutanud – tegevjuhtkond pole ette pannud. Näiteks Riia-Stockholmi liin võiks ju kõne alla tulla. Olen kuulnud, et "Eesti Merelaevandus" ka arutavat seda – see oleks loogilisemgi, sest neil on ju Stockholmis oma kontor olemas. Praegu sõidab seda liini vaid üks väike laevuke, mis käib kolm korda nädalas. Aga Riia on ikkagi suur linn. Paljud lätlased ja Läti autod sõidavad praegu Tallinna kaudu.

Mille taha Saksamaa laevaliini jäi?

Et liin tööle hakkaks, on vaja sissesõiduks teatud aega. Paldiski-Kapellskäri liin juba ei olnud algul kõige paremas olukorras, ja "Hansateec" tegevjuhtkond hakkas kartma, et Saksa liiniga võib sama juhtuda. Esimestel reisiidel oli vähe kaupa, liin pandi kinni. Mu meelest see ei olnud kõige parem otsus. Leedu laevad olid küllalt mõistliku hinnaga käes, ja Leedu laevandus on neist liinidest huvitatud.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Kardab lainet



Kui "Tallink Express I" sadamast välja on saanud, on kiirlaeva kiilvesi uhke oravasabana kaardus.

Tänavu sinipunaseks värvitud "Tallink Express I" tööpäeva keskhommikul reisil on paduvihmast hoolimata üsna palju reisijaid. Tihedamalt asustatud turistiklassis istub ka lastega peresid, hõredamas ülateki äriklassis peamiselt ametiasjus sõitjaid.

Veest ronib välja tuuker ja otsad antakse ära. Olevat olnud korraline profülaktiline keru ülevaatus. Tekile kinnitatakse reisijate jaoks piire – lausa parda äärde kiirlaeval ei lubata.

Sõidu ajal võib end lõbustada pisikeses poes või kohvikuleti ääres või minna ukse taha värsket mereõhku hingama – seda proovivad just lapsed ja suitsetajad. Äriklassis alustatakse lennukihommikusõiduga. Kui laev juba avamerale jõuab, kahtseb see, kes hetkeks kohvitassi kõrva käest lasknud. Ning vilumata enam kuskilt kinni hoidmata seista ega liikuda ei saa – lainetus. Selgub, et katararaan kardabki lainet enam kui tuult – kui laine kõrgus ligineb 3 meetrile, "Tallink Express I" enam ei sõida.

Kummalist kahe harjaga kiiluvett näevad laevajuhid peegli- ja kaameratega, samuti kui muud laeva küljel ja taga toimuvat. Teise harja pidi kiiluvette tõstma keeris, kui laevakruvidest mõlemal pool laeva üles keeratud veejoad keskel kokku saavad.

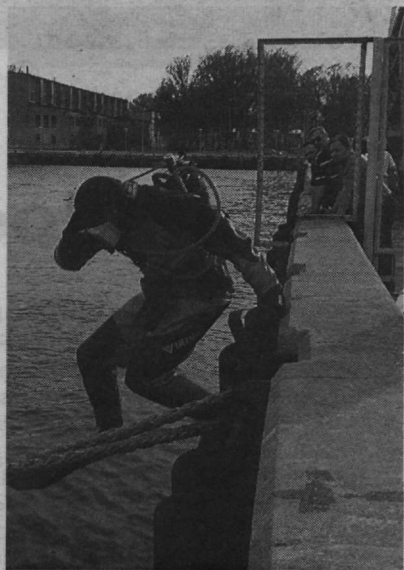
Vanasadama C-terminaalis muid kui "Hansatee" katamaranireisijaid ei ole, seetõttu pääseb laevale ja laevalt tänavale kiiresti. Ka Helsinki Makasiiniterminaalis pole passikontrolli järjekord kuigi pikk, nii võib Tallinnast kell kümme sõitu alustanud reisija südapäeval juba Helsinki kalaturgu uurida. Eriti kiiresti pääsevad laevale ja laevalt äriklassi reisijad: kui laev sadamasse jõuab, lubatakse nad esimesena maha. Seda reklaamitaksegi eraldi vooruse-na: *first in – first out* ehk viima-

sena laevale ja esimesena maha.

Osa laevaperet (laevajuhid) saab end korraks sirutada, teine osa (teeninduspoolel) peab kibekiiresti järgmiste reisijate vastuvõtuks kõik valmis seadma. Vähem kui tunniajaste peatustega sadamas on tööpäev katararaanil pikk ja väsitav, kestab esimese reisi algusest viimase lõpuni üle 14 tunni. Kolmele tööpäevale järgneb kolm vaba päeva, laevapere õõbib Helsinkis "Georg Otsal".

Helsinkis saadud vabastusega lootsimisest on võidetud aega, kiirlaeval on ju minutidki tähtsad. Mõnevõrra on reisijaid kaotatud uuele laevaliinile – see paistab Helsinkis Makasiiniterminaali juurde hästi ning inimesed lähevad uut proovima. Kuigi uus on kallim.

"Tallink Express I" sõiduplaanile trükitud kalender näitab aega aprillist septembrini.



Kui laev on tagasi jõudnud, hüppab vette tuuker – otsima kere küljest kadumaläinud kiirusesõlme. Kuuldavasti leidnudki – kinnijäänud pre-senditüki.

## Lennukiga võidu

"Lindaliini" (ex "Inreko") tiiburid "Jaanika" ja "Laura" on ära vahetamiseni sarnased. Ainult et üks alustab ja lõpetab ligi 14-tunnist sõidupäeva Tallinnas, teine Helsinkis.

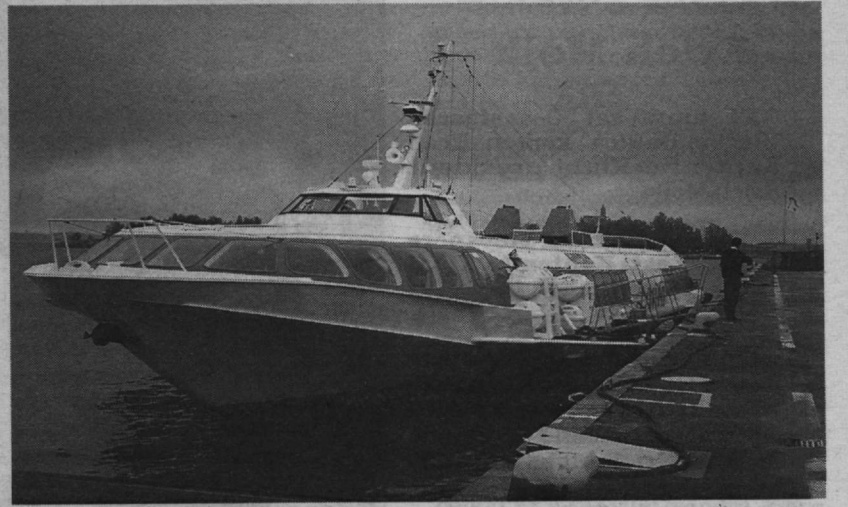
Tallinnas tulevad viimased keskhommikused reisijad laevale 5 minutit enne ärasõitu. Kui viimasel minutil tulijaid on aga Helsinkis õhtul kell kuus, teeb see laevajuhtidele tublisti tüli, sest ette tuleb jõuda samal ajal väljuvatest suurtest reisi-laevadest. Poolteisetunnisest sõiduaegast peetakse kinni väga täpselt, vabastus lootsimisest Helsinkis andis 7-8 lisaminutit. Seetõttu pidi tiiburi 5-minutilise hilinemine andma märku, et ilm on tõesti halb.

Veel halvem on aga, et halva ilmaga ei saa kindel olla, kas laev ikka sõidab. Kuigi sel puhul pakutakse sõita teise laevaga, näiteks "Nordic Jetiga", või soovatakse enne kassasse helistada ja järele küsida. Juuni algusest Jaanilaupäevani jätsid tormid ära 18 reisi. Seepärast pidavat targem olema sõita suure laeva või lennukiga, kui Helsinkisse sõidu eesmärk, näiteks kauge lend, edasilükkamist ei kannata.

Tuulega 11-12 m/s, aga vähem kui poolemeetrisel laine-kõrgusega on tiiburiga mõnus sõita – laevas saab vabalt liikuda, nõud ei kuku ümber. Reisi- ja vaadates jääb mulje, et tegu on vilunud tiiburisõitjatega – keegi midagi ei küsi, kõik paistavad teadvat, kuidas olla ja mida teha. Laevaperel on sama mulje: olevat lausa igapäevase sõitjaid, kes juba nägupidi tuttavad. Kui otsad ära antakse, siirduvad ühed poodi, teised baari, kolmandad lasevad endale kohapeal kohvi-võileiba pakku- da.

Väljasõit Patarsadamast pakub uudseid sadama- ja linna-vaateid, kuid tiiburis reisijaid tekile ei lubata. Suitsetajad kogunevad baari, kes omaette tahab olla, istub suurel roosal diivanil salongis, kus enne oli pood. Nüüdne klaasseinaga laevapood on kolinud tooliridade ette, kus hästi nähtav kaubavaliik parandas hüppeliselt müügitulemusi. Tavapärase laevapoe kauba kõrval on värsked ajalehed ja vähemalt viit sorti firmasuveenire ning kassaaparaat annab eestikeelse tšeki pealkirjaga nagu "Jaanika baar" või "Laura pood". Hinnad trükib aga siiski Soome markades.

Ainsana sõidab õhtul Tallinna "Laura". Teised kiirlaeval on samal ajal teel Helsinkisse. Nii vilgutatakse head õhtut soovides vastastikku tulesid, kui vastu tulevad "Tallink Express I" ja "Jaanika". Kui tiiburid on vahetuses, õõbitakse "Nordic Jeti" laevaperega samas hotellis. "Tallink Express I-ga" jagatakse Helsinkis kaid ja terminaali – eri firmade laevapereid on omavahel tuttavad.



"Laura". Sadamas tundub tiibur väike ja madal.



"Jaanika". Seest on tiibur üllatavalt ruumikas: ees äriklass, keskel pood ja salong, taga salong ja baar.

Tallinnas on laevajuhtide meelest suurepärane asi omaette sadam: ei mingit sadamavärvast ootamist ega suurte reisi-laevade vahel vingerdamist. Nii ongi õhtul pool üheksa Helsinkist välja sõitnud reisijad Tallinnas kell kümme juba sadamast kadunud. Reisi- ja meelest on Vanasadama B- ja C-terminaal ning Patarsadam linnahalli taga jalakäijale kindlasti kättesaadavamad kui lennujaam seitsmekroonise bussiga kord tunnis. Rääkimata sadama

ja lennujaama vahest Helsinkis.

Paraku selgus, et jaanipäevaeelse nädala tormile vandusid alla küll tiiburid ja "Hansatee" katamaraan, aga mitte "Nordic Jet". Ning ka lennukid lendasid – neile ei mõjuvat niipalju tuule tugevus kui selle suund.

"Lindaliini" laevade sõiduplaan on kavandatud 1. detsembrini, aga viimasele reale trükitud nagu teistelgi kiirlaevaliinitel: "NB! Tiiburite liiklus sõltub ilmastikuoludest."



Eesti kiirlaevade ühine konkurent peab vastu halvale ilmale, aga pileti hind on seal kõige kallim.

### Reederikommentaar

Kuidas suhtute praegusesse kiirlaevakonkurentsi, AS-i Hansatee Grupp nõukogu esimees TOIVO NINNAS?

Sellega on nii, nagu turumajanduses ikka tekib. Kolm firmat tundub olevat liiga palju; keegi peab arvatavasti hävima. Algul, kui tundub, et on koht, kus teenida, jooksevad kõik kokku, siis langeb mõni välja ja tekib jälle normaalne olukord.

Milles te näete "Hansatee" katamaraanil eelist?

Inimesel tekib tiiburi ja katamaraanil kõrvuti vaadates kindlustunde katamaraanis suhtes. See on ka "noorem" – tiiburid on juba "keskealised". "Hansatee" katamaraanil äriklassis on ka suhteliselt mugav sõita. Ega muud meie kasuks eriti ei ole. Tiibur tuleb umbes 10 minutit kiiremini kui katamaraan.

Ja see katamaraan, mis autosid peale võtab, on hoopis erijuhtum. On firmasid, kes on nõus kiirlaevaga auto vedamise eest maksuma. Reisijal pole vaja siis kohale jõudes autot rentida või muud transporti otsida, vaid ta paneb oma autoga kohe edasi, kui tal on Helsinkis kaugemale vaja minna.

### Direktorikommentaar

Kuidas hindate praegust kolme kiirlaevaliini konkurentsi Helsinki Lõunasadamast, "Linda Line OY" tegevdirektor ANDRES GROSS?

Siin on olukord normaalne ja asjalik, ümmikut sadamas ei teki. "Nordic Jet" on sadama vastasküljel, "Tallink Express I" melega samas terminaalis nagu mullugi. Kas teie firma reisijaid on seetõttu vähemaks jäänud?

Raske öelda, sest jaanipäeva ajal, mis ju Soomes ja Eestis kokku ei lange, reisijate hulk alati väheneb, aga on siiski piisav.

Halva ilmaga kaotasite vist

mõlemad reisijaid "Nordic Jetile"?

Kui meil reisid ära jäid, läks osa reisijaid tõesti "Nordic Jetile" – meil on selleks puhuks leping –, osa aga sõitis suurte laevadega. Nii oli nelligi sel päeval vähe reisijaid, sest kuigi suurem, pole katamaraan halva ilmaga siiski päris sama kui suur reisi-laev.

Helsinki turisimiinfo punktis võis leida nii teie firma kui ka "Tallink Expressi" sõiduplaane ja reisi-pakkumisi. Kas väikesel firmal on raskem turistide vaatevälja jõuda?

Ega me reisijate hulgalt olegi

kõige väiksemad, turisimifirmad aga pakuvad võrdset teenust. Kui see mõnes firmas nii poleks, ega selline teave meieni ei jõuaks. Aga umbkaudu 2/3 meie reisijaist on soomlased.

Miks reisija peaks nii suure valliku korral tiiburit eelistama?

Meie tiiburid on kõige kiiremad, Läänemere jaoks ehitatud stabiilsustõustustemidega. Päeva jooksul on kõige rohkem reise: kuus korda mõlemas suunas. Et reisijaid on kõige enam 200 ringis, saab terminaalist kiiresti läbi. Teenuse kvaliteedi osas aga kolmel laevafirmal suuri erinevusi ei tohiks olla.

Madli Viisimann

Õnnitlеме!

## Erich Moik —

50

21. juunil sai 50-aastaseks "Regina Baltica" kapten, Eesti Kaptenite Klubi president Erich Moik.

"Regina Baltica" laevapere  
Eesti Kaptenite Klubi  
"Meremehe" toimetus

Õnnitlеме tulnud laevapere keskel lõigati lahti roolirataste ja ankrutega kaunistatud seitsmekorruseline tort, mida kroonis Erich Moigi Aafrika-reise meenutav šokolaadpruun kaptenikuju.



## "EMK-info"

on Eesti Merehariduskeskuse üliõpilasedustuse ajaleht, mis hakkas ilmuma eelmise aasta aprillis. Tänavu on lugejate kätte jõudnud kaks numbrit, veebruaris ja mais. Senise edustuse valitsemisajal (uue edustuse valimised olid 19. mail) oli see paratamatuse sunnil ühe-mehe-ajaleht – seal kirjutatu põhjal tuleb uskuda, et teisi tegijaid peale edustuse esimehe enese kohe üldse ei leidunud. Mairold Vaik kurdab lehes ise ka, et nii peegelduvad kooli probleemid paljuski läbi ta enese seisukohtade, aga – vähemalt peegelduvad. Kõrvalseisjale on need ajalehed õpetlik lugemine; kadettidele – info mõttes – ilmselt ka kasulik.

Igihaljad teemad on lehes sõjaline õpe ("Miks peab merekoolis korrale alluma, kui ei saa sõjaväest vabaks, kui peale merekooli peab nagunii kaitsvõlke minema ja seal kõlke otsast peale alustama?"); sõõkla viletsus, kus toimetab sant firma, millega kunagi on rumalasti pikaajaline leping sõlmitud ja ühiselamu eest raha nõudmine, ehkki noored astusid kooli, mis pidi kindlustama täielikult riigi ülalpidamise (maikuu ajalehe ilmumise seisuga hakkas viimane laheneb). Need ning hulk muid, nii rahalisi kui ka üldisemaid, Eesti merehariduse taseme ja tulevikuga seonduvaid probleeme on tekitanud koolis saspuntra, mis leidis väljundi kooli juhtkonna umbusaldamises ja 29. aprillil "Eesti Merehariduskeskuse üliõpilaskonna avalikus pöördumises Eesti Vabariigi haridusministri hr. Mait Klaasseni poole".

Kadettide tahtmata, väidetavalt haridusministeeriumi kaudu, jõudis umbusaldamine moonutatud kujul "Eesti Päevalehte" ("...ajakirjandus on põhjendamatult võtnud pähe kuulutada, et EMK-s saadav diplom ei vasta rahvusvahelistele nõuetele...").

Infoleht avaldab pöördumise täieliku teksti, kus muu hulgas on lugeda: "Paistab, et haridusministeerium ei suuda esilekerkivate nõuetega ja probleemidega hakkama saada ja ainuvõimalik tee on kas midagi ära kaotada, raha kokkutõmbamine või teiste süüdistamine. Kadetid ei oska ka öelda, kas merekooli juhtkonna süüdistamine kasuks tuleb, samas on praegusel juhtkonnal hetkeolukorras ja praegustes tingimustes, kus muuhulgas ollakse kadettidega kimpus, raske jätkata. Pealegi uue juhtkonna jagelmine ministeeriumiga jätkuks samamoodi. Võib-olla ei piisa ainult merekooli juhtkonna süüdistamisest, vaid võib-olla peaks ka mõnede haridusministeeriumi ametnike pädevust nende ametikohal arutama. /.../ Kokkuvõttes oleks vajalik kõigi merendusega seotud asutuste ja ringkondade koostöö töötamiseks välja merehariduse jaoks eraldi konseptsiooni. /.../ Olukorras, kus kõik püüavad kõigile kõikaid kodarasse visata, kannatab ju ainult mereharidus (mitte ainult) ja ringkond, kes praegu püüavad merehariduse ümber toimuvast kasu lõigata, on küllaldaselt, ka väljaspool Eestit. Seepärast tuleb lõpetada hariduse eesmärkide ja kogu riigi huvide eiramine."

Lehetegija ei näe aga koolis valitsevat olukorda sugugi ühekülgsest. Otse pöördumise kõrval ja sellega samas mahus räägitakse väga (enese?) kriitiliselt kadettide suhtumisest ja käitumisest. "Praeguses olukorras peaks iga kadett eraldi seisma selle eest, et merekooli mainet üleväl hoida, vaatamata kõrgemalpool toimuvast poriloopimisest. /.../ Kadetid oma käitumisega pole isegi mitte enam hoolimatud, vaid tõesti jultunud. /.../ Merekooli õppima tulnud noor on ära unustanud, miks ta siia on tulnud ja peale selle ei tunni ta rida EMK kodukorras (kuigi on kadetivande andnud!) Selle väitega, et milleks kord, kui sõjaväest vabaks ei saa, ei jõua kaugemale. /.../ Merekooli kadett arvab, et ta on siia õigusi nõudma tulnud ja kohustustest ei taha midagi kuulda. /.../ Ükskõiksust merekoolis toimuva vastu ei vabanda mitte miski. /.../ Praeguses olukorras tahaks ja loodaks, et kui EMK-s räägitakse millestki, mis on korras, siis oleks see merekooli kadettide hoiak. Õnneks on merekoolis ka kadette, kes üldise mentaliteedi vastu seisavad /.../. Peame mõtlema ka sellele, et iga meremees, kes Eestist väljaspoole satub, on ka oma maa esindaja ja diplomaat, kelle käitumine ja hea kasvatus vaid soosivat hinnangut peab teenima. Sellele me peame juba praegu mõtlema!"

Lehti luges Mari Vamba

# EMSA Rootsisis seminaril

Rootsi Meremeeste Ametiühingu Svenska Sjöfolk(sförbundet) kutsel viibisid 12.-14. maini Mälari järve ääres Last-

bergeti seminarikeskuses 10 EMSA usaldusisikut ja allakirjutanu.

Seminaril ajend oli tihendada

Soome, Rootsi ja Eesti meremeeste ametiühingute koostööd, õppida üksteist lähemalt tundma, teadvustada ühiseid ja igaühe eriprobleeme, selgitada sõnavõttudes ja aruteludes meie riikide merendusala ja üldise tööseadusandluse erinevusi, aga ka kokkulangevusi. Arutamiseks leidis probleeme tunduvalt rohkem kui selleks eraldatud aega.

Seminarist osavõtjad olid suuremalt jaolt meremehed, kes teevad ametiühingutööd põhitöö kõrvalt. Kohal olid Svenska Sjöfolki, Suomen Merimiesunioni ja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esindajad. Et nende ametiühingute liikmeskonnast on üle 75% reisisparvlaevade meremehi, siis osalesid seminaril peamiselt suurte reisislaevade usaldusisikut.

Külalisesinejad olid Rootsi teenindus- ja transporditöötajate ametiühingust SEKO (facket för Service och Kommunikation), Rootsi meresõiduametist ja "Silja Line AB" personaliosakonnast. Jutuks ametiühinguliikumine Rootsis ja Soomes, meresõiduohutus ja inimtegur (väsimus), laevaoperaatorite personaliprobleemid (personali reserv ja sellega seotud lisakulud, alkohol ja laevapere jms.).

Õhtuid veetsime nüüdisaegse seminarikeskuse saunadega puhketiivas. Pärast saunatamist ja külma õlut proovisime laulda kõigile ühtviisi tuntud meremehelaule igaüks omas keeles. Samas sundimatus õhkkonnas arenesid aga ka tõsised arutelud laevade argieluprobleemidest.

Kõigile sai selgeks, et kolme riigi meremeestel on isekesks kerge ühist keelt leida, sest mured ja tööd-tegemised on väga sarnased.

Jüri Lember



Seminaril käisid "Hansatee" ja "Estline'i" laevade usaldusisikut. Esireas: EMSA sekretär Evelin Tomson, Tea Wierland "Vanalt Tallinnalt", Reet Laaspere "Meloodialt", Angelika Udeküll ja Aivar Kaur "Regina Balticalt". Tagareas Aivar Moorus "Georg Otsalt", Inge Reiman "Regina Balticalt", EMSA esimees Jüri Lember, Jüri Joakid "Vanalt Tallinnalt", Külli Rohtla "Regina Balticalt" ja Ilmar Riitsaar "Meloodialt".



Lastbergeti seminarikeskus Mälari kaldal.

## Kas ainult buldooseriiga?

Tallinna sadamapiirkondades on palju kohti, mis korrastavat kätt, aga veelgi enam käe tegevust plaanivat mõistust vajavad.

### Kalasadamast Kalarannaks

Kalasadama nimeline koht ei õigusta enam millegagi oma nime. Linnapoolne kai on sisse varisenud, ühtki kala-ega muud laeva sadamas pole. Ettenägelikult senisele Linnasadamale pandud nimi Patareisadam õigustab end aga varsti, sest Patarei ja linnahalli vahel polegi muud, mis sadama nime võiks kanda.

Vaikelu ilmestavad ilusa ilmaga jalutajad ja päevitajad ning, kui vesi soojemaks läheb, kindlasti ka suplejad. Loomulikult on kohal õngitsejad.

Paemüüritis ja vana paerakettis, mis varingutes on paljandunud, jätab piisavalt arhailise mulje, et sinna kalaturgu kujutleda. Muidugi koos paadist müüdava kalaga.

### Saja-aastane on küllalt vana

Juba on buldooser Lootsi tänavaga ja Vanasadama territooriumi vahele jääva romantiliselt kõvera tänavaga vana paekivist ladudekvartali kallal. See, mida

paar viimast aastat hirmuga oodata võis, on teoks saanud.

Ajal, kui sama väärtuslikke ja unikaalseid ehitisi enam püstitada ei osata, ongi targem plats puhtaks teha, et järjekordne papist ja plekist sinine või roheline kast püsti lüüa. Uus on pealegi odavam kui vana taastamine. Seda, et vana kest ka uut sisu väärtustada võiks, on vist veel vara tahta. Hiljem, kui selleks jõukust ja mõistust jaguks, on kahjuks juba hilja.

Paljude väikeste paekivihoonete asemele on tänapäeval kindlasti lihtsam üks suur teha.

Madli Vitismann



Pole sadamat, milleks kaigi enam...



Sada aastat juba maapeal olnud, aitab...

(algus eelmises "Meremehes")

4. juunil jõudis "Gorch Fock" mitte Tallinna, vaid Tallinna reidile. Asjaosalised ametiisikud käisid kaatriga purjelaeva pardal, et laeva Tallinna-visitidi üksikasju täpsustada.

**Pesevad ja nühiivad**

Esmalt vateldi, kas "Gorch Fock" hakkab seisma Vanasadamas põhjamau lõpus, mis hakkab kujunema külalislaevade visitidikaiks, või reislavade vahel, kus on piiritsoonist tingitud piirangud. Ilmnes, et piirangud laevajuhtkonda ei hirmuta, sest laevakord on veelgi rangem kui piiritsoonil oma. Küsiti, kuidas on võimalik arstiabi saada ja kas väljakutse vastuvõtja ikka oskab inglise keelt. Paluti luba sukelduda, mis Vanasadamas küll kuidagi võimalik ei ole.

Sel ajal, kui päevakava kellaegu täpsustati, olid kadetid laevatekil kõvasti ametis. Niigi läikva vase ja laki pinda nühiiti veel ja veel, harjades ja seebiveega küüriti puittekk. Samal ajal läksid akvalangiga sukeldujad reidi veealust elu vaatama.

Oma laeva näidanud kadeti sõnul kestab üks väljaõppevoor 2 kuud. Sel ajal elatakse kolmekümne kaupa klassitoa suurustes ruumides, mille seinte ääres on igal kadetil kitsas kapp kogu ta varustuse - vormi, töö- ja voodirilete, päästevesti - ning isiklike asjade jaoks. Kuidas seal hulgakesi magatakse, võis aimu saada ühes ruumis, kus haige kadeti pärast oli võrkliike meenutav riidest rippkoi kettidel alla lastud. Samas ruumis on laua alla kokkuklapitud lauad - toolid - päeval muutub see tööpoolest klassitoaks. Suurte laudadega suurest messist on pool suitsumeestele. Kitsakese kambüüsi luukidest antakse kindlal kellajal toit laeva eri messidesse viimiseks kätte.

Allohvitseridel on kahekümne seitsmekesi päris koid ja nende väiksemas messis on pisike köök, et nad võiksid ise vahel kohvi keeta. Selgitati, et nemad elavad laevas märksa kauem ning vajavad seetõttu rohkem mugavusi. Ohvitseride pooltel on

# Harjutavad purje all



## Õ/1 "Gorch Fock"

Pikkus	89,40 m	purjepind	2 037,00 m <sup>2</sup>
laius	12,00 m	klirus:	
süvis	5,20 m	masinajõul	max 12 sõlme
veeväljasurve	1 870,00 ts	tuulejõul	max 16 sõlme
peamasti kõrgus	45,50 m	laevapere	77 inimest
peatki pikkus	24,00 m	kadette	max 160 inimest



Pressikonverents tekil: vasakul viitseadmiral Dirk Horten ja Saksamaa suursaadik von Mützelburg, paremal Kieli ülemlinnapea Norbert Gansel ja komandör John Schamong, keskel tõlk.

pool on laevale võimaldanud hea ilma ja sissesõiduks sobiva tuule ning neil on ees tore võimalus tutvuda Tallinna vanalinnaga ja osaleda vanalinnapäeval. Visiidi tähtsust rõhutas aga, et kaasas on ka laevastiku admiral ja kodusadama linnapea.

Kieli ülemlinnapea Norbert Gansel on sõpruslinnas korduvalt käinud, aga leidis, et ilusaim sissesõit Tallinna on mere poolt. Viitseadmiral Dirk Horten saabus Eestisse esimest korda, kuid tal oli heameel näha, et Saksa ja Eesti mereväe suhted toimivad ning Saksa miinitraale ja väljaõppeabi saanud Eesti merevägi areneb.

Komandör mereväekapten John Schamong on varem olnud vähem laevajuht, pigem ohvitser. Tema karjäär on side-, relvastus- ja välissuhtlusohvitseri aastaid. "Gorch Fock" kapteni rollis on ta olnud vähem kui aasta. Tallinna jõudis laev 4 päevaga, sest Läänemerele valitsev tuulesuund läänest itta teeb pikemaks hoopis tagasijõudmise Kieli. John Schamongi sõnul on "Gorch Fock" aastas 161 päeva merel ning suurpurjekate regattidel alati esimeste hulgas, sest on tugeva tuulega väga kiire.

"Cutty Sark" regattidel osaleti 60.-70. aastail, nüüd enam mitte - regatid on suvel, kadetid aga tulevad väljaõppele sügisel. Põnevamaid reise on oodata 2000. aastal, kui võetakse osa suurest Bermuuda regatist, ning 4. juulil suurpurjekate regatist New Yorgi reidil.

"Gorch Fock" lahkus Tallinnast 8. juunil, kuid kadetid jõudsid tallinlastele jätta peale imeilus laeva muljet ka mõne maksmata baariarvega või "laipu" kojutoova "sanitaarkomandoga".

Sõjaväelist ilu demonstreeriti aga ajakirjanikele veel enne, kui nad laevalt lahkuda jõudsid: kaldale astuva viitseadmirali ärasaatmine oli terve tseremoonia rivi, vile ja pasunamehega ülatekil.

Madli Vitismann

## Õppelaev "Gorch Fock"

"Gorch Fock" on parklaev, kolmemastiline purjelaev, mille fokk- ja grootmastis on raapurjed, besaanmastis kahvelpurjed. Laevakere ja mastid on terasest. Üle 300 t ballastit tõttu on laev eriti stabiilne. "Gorch Focki" 23 purje ja otsad on sünteetilisest. Laeval on abimasin, mis aitab tuulevaikuse korral või navigeerimisel piirangutega kohtades.

See "Gorch Fock" on teine samanimeline laev, omas klassis on ta viies. Neli sõsarlaeva, mis on enne II maailmasõda ehitatud samas Hamburgi tehases "Blohm & Voss", on praegugi õppelaevadena sõidus. "Gorch Fock" ehitati 1958. a., laeva kodusadam on Kiel.

"Gorch Fock" on teinud 107 õppe-reisi välisvetes, katnud üle 560 000 meremiili ning külastanud 332 sadamat 53 riigis viiel mandril. Kõige põnevamad on olnud 11-kuine ümbermaailmareis 1988. a., kui külastati ka Austraaliat, ning osavõtt Kolumbuse regatist 1992. a. Laeva pikim (ümbermaailma)reis aastail 1996-1997 kestis 343 päeva, külastati 18 sadamat neljal mandril ja sõideti ümber Hea Lootuse neem.

Tänavu saab "Gorch Fock" 40-aastaseks. Laev ja taglas on heas seisukorras, seda on testitud iga ilmaga. "Gorch Fock" on mitu korda moderniseeritud, et see vastaks nõuetele (nt. õhukonditsioneerimisüsteem). Kahe destillatsioonisüsteemiga, pilsivee õliseparaatoriga, heitveekäitlus- ja tihendamisseadmetega vastab laev keskkonnakaitse viimastele tehnoloogistandarditele.

"Gorch Fock" on Saksa Mereväe õppelaev. Üle 10 000 ohvitseri ja allohvitseri on saanud sellel oma merelise üld- ja eriväljaõppe. Laevajuhtimise tähendus kutseala alusena saab edasi anda vaid purjelaeval, mis sõltub tuulest ja ilmast. Pealegi lähendab ruumikiitsikus ja mugavuste puudumine kadette, õpetab teist arvestama ja suurendab meeskonnavaimu, mis on oluline ka moodsatel laevadel.

Arvukatel välismaareisidel toetavad laev ja laevapere Saksamaa välisesindust tööd. "Saadikuna sinises" on "Gorch Fock" olnud edukas suhtekorraldaja ja tulevase juhtide põlvkonna õppelaev ning avalikkus ei kujutle Saksa Mereväge ilma oma peamise õppelaevata.

Laeva nimi "Gorch Fock" on saandialguse kirjaniku Johann Kinau varjunimi.

Presstmaterjalidest

mugavusi mõistagi rohkem, ilu samuti. Kontrastina arhallise purjelaevalluga võis ohvitseride töölaudadel näha vingeid arvuteid.

Ekskursioonijuhist kadett oli oma peamised muljed saanud ilmselt raadele ronimisest, ta teadis, et iga raa kaalub kaks tonni. Otsi pidi laevas olema 11 km, need olid suurtel puitplokidel. Rooliülekanne ei kasutata ja seetõttu vajatakse halva ilmaga suurt kolmekordset rooliratas keerama kuut meest korraga.

Sõõgeelseks rivistuseks peatekile kogunenud tööriides kadette oli tekk tihedalt täis - pardal oli 220 inimest.

**Läigib silmipimestavalt**

5. juunil seisis "Gorch Fock" reisijatekai ääres, laevajuhtkond ning kaasas viibinud viitseadmiral Dirk Horten ja Kieli ülemlinnapea Norbert Gansel tegid visiite ja võtsid vastu külalisi. Osa laevapere oli ekskursioonile läinud, teine osa linna laiali valgunud. Kõik, mis niigi läikis, oli veelgi enam särama löödud ja laeva jäänud kadetid paraadvormis.

Pressikonverentsile tulnud ajakirjanikele oli vaatamiseks välja pandud Läänemere merekaart, millelt võis näha, et Bundeswehr kasutab ikka veel Vene aluskaarti. 1996. a. kaardil 1:500 000 ilutsesid siitkandi nimed nagu Muuga (Novotallinskij), Narvskij jmt.

"Gorch Focki" komandör John Schamong ütles, et siinne



Eelmisel päeval enne visiiti seisis "Gorch Fock" Tallinna reidil, sest...



...laev oli vaja veelgi puhtamaks nühhida-küürida.



Kolmekordne rooliratas nõuab hiiglaseljõudu.



Haige jaoks on koi päeval välja tõmmatud, öösel on neid kettidel tervelt 30.

3. juunil väljus Piirivalve Meerebaasist piirivalvelaev PVL-107 "Kõu", et minna osalema õppusel "US Baltops '98". Tagasi jõuti 17. juunil.

#### Üldist

Tegu on USA poolt sel aastal juba 26. korda korraldatavate Läänemere manöövritega, millest alates 1996. aastast on osa võtma kutsutud ka Eesti laevad (juba varemalt oldi seal vaatlejadena). "Kõuga" koos osales tänava ka mereväe "Olev".

Õppustel osales 13 riiki: Eesti, Saksamaa, Läti, Leedu, Holland, Taani, Soome, Norra, Rootsi, Prantsusmaa (esmarkordselt), Poola, Suurbritannia, Ameerika Ühendriigid. Venemaa oli viimasel minutil ära õelnud. Kaasatud olid all- ja pealveelaevad fregatidest abilaevadeni, lennukid, kopterid. Mereväelasi arvestati kokku üle 3000, sealhulgas PR-rühmas kümnekond inimest.

Õppused olid jagatud kahte ossa: esimesest võtsid osa nii NATO kui ka mitte-NATO riigid, 14. juunist 19. juunini kestvast mereõppusest vaid NATO-riigid, et läbi mängida puhtsõjalisi manöövreid.

Õppuste üldjuht oli staabilaeval "Wella Gulf" USA kontradmiral **William W. Copeland Jr.**, tema asetäitja Saksa Laevastiku ülema asetäitja kontradmiral **Rainer Feist**.

Piirivalve poolne õppuste üldjuht oli **Eerik Kirsimaa**, staabiülem **Ahti Piirimägi**, sideohvitser **Silver Vahtra**, kõik mereosakonnast. "Kõu" komandör oli **Lembit Kirs**, tema abi **Aivar Pokk**, "Olevi" komandör **Sten Sepper**.

"Kõu" meeskonna ja õppuste staabiga koos läksid merele ka 18 II mereväeohvitseride kursuse kadetti, et saada võimalus oma nahal mereväeõppuste miljöös kogeda.

#### Minek

Siit mindi Suurupi II pool juurest tegelikult kolmekesi: seal saadi kokku "Oleviga" ja äsja Tallinna-viisidid lõpetanud USA rannavalvelaevaga "Tahoma". Mingi viivitus tekkis merel "Tahoma" tõttu, mille kopteri pealevõtmiseks kulus ilmatu aeg ja pikk tuurimine.

Et ülesõit Gdyniasse niisama ei oleks, harjutati natuke ette: "Tahomaga" vahetati meeskonnaliikmeid ja lasti neil pukseerimist harjutada.

#### Gdynia

5. juunil kell 7.15 sildusime Gdynia sadamas. "Kõu" oli esimeste seas, kes kal äärde said ja seega oli hea võimalus vaadata eri riikide laevade saabumist ja sildumist.

Reede-laupäev-pühapäev olid ette nähtud õppuste käivitamiseks. Staabis arutati kõigi osalevate riikide esindajatega veelkord läbi õppuste korraldus, eriti sidepidamise osa, siis tehti traditsioonilised/kohustuslikud visiidid linnapeadele, korraldati-osaleti vastuvõttudel. 6. juunil, Rootsi rahvuspühapäeval, oli komandör kutsutud vastuvõtule Rootsi staabilaevale "Trossö" (ex "Livonia").

Oli ka tuletõrjeõppus sadamas, piknik, peeti spordivõistlusi ja pressikonverents. Kõik need üritused olid populaarsed. Meie röömustasime kahtlemata selle üle, et kõu- ja olevlaste korvpallimeeskond tuli pikas ja pingelises võistluses neljandaks (ehk Euroopa meistriks), sest "no neegrid kohe on loodud korvpalli mängima".

Sadamas oli ka traditsiooniline avatud laevade aeg, mis tõi kokku hulgaliselt huvilisi imikutest vanadeni. Tõelised järjekorrad olid kahe allveelaeva

## "Kõuga" "Baltopsil"

juures: Poola "Orzel" ja Rootsi "Hälsingland" äratasid suurt huvi. Ei saanud aga meegi küllastajate vähesuse üle kurta, kogu aeg oli kaipealne ja laev rahvast täis. Kõik oma laevadele aga külalisi ei lasknud, näiteks soomlased lubasid oma "Oulu" peale vaid kollege-militariste ("For military only").

Aega jäi nii sadama kui ka linnaga tutvumiseks. Õigemini ei olnud sadamas väljaspool ametlikke üritusi suurt midagi teha. Korraldajatel polnud jätkunud aega või tahtmist koha peale kasvõi ühe suure õlletelgi ülespanemiseks, kus osagi õppustel osalenud 3000 mereväelastest oleks saanud omavahel

lähemalt tutvuda. Rahavahetusest rääkimata. Nii olidki loomulikult abiks taksojuhid, keda see-eest oli piisavalt. Tänu kodusele eelkarastusele ning eelteabele raha väärtusest meil ja mujal (ehk krooni-zloti kursist) sai nende käest Poola raha ka ametliku kursiga.

Gdynia ei ole eriti huvitav linn. Endine sotssüsteemi sadamalinna vajab veel aega ja raha, et korda saada. Samuti kui suur sõjasadam. Aga "Dar Pomorza" on uhke vaadata ja ölut võis saada hulga odavamalt kui Tallinnas. Peamises promeneerimispaigas, mis korralikumat ilmet saamas, oli üsna tuttavlik kantpeade jõuk oma kontrolli teostamas, ülbemalt ja avalikumalt, kui meil kesklinnas nähtud.

Ja nagu ikka: igas sadamalinnas oma eestlane.

Pühapäeva õhtu tõi sellise tugeva älkese, et lõi osa sadamat pimedaks. Tagantjärele võib arvata, et sealt ta edasi Eesti peale liikusk.

#### Merepäevad

Esmaspäeva, 8. juuni hommikul andis kogu laevastik, kokku üle viiekümne aluse, otsad lahti ja suundus merele. Laevad olid vastavalt ülesannetele rühmitatud ja harjutuspiirkonnad ette antud. Algul töötati Gdynia lähel, hiljem Bornholmist ida pool.

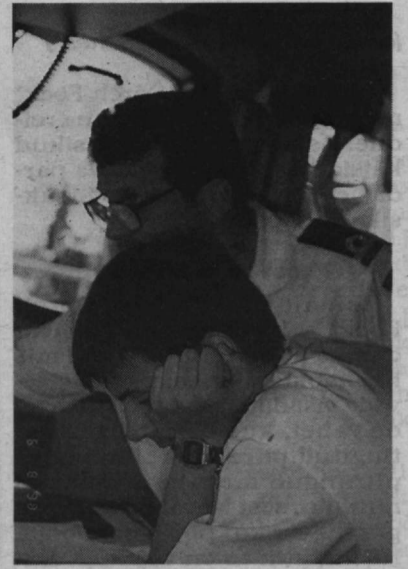
Päevakavad olid kokku seatud nii, et praktiliselt tuli valmis olla ööpäev läbi. Päeval vaheldusid erinevad harjutused, öisel ajal oli põhiliselt nn *night steaming*, sõitmine erinevates formatsioonides, mille kohta grupi juhtlaeval "Tromp" saadi sektorid ja distantsid.

Hollandi 138-meetrise 4308-tonnise veeväljasurvega fregatil "Tromp" asus ka üksuse staap esotsas mereväekapten Van der Hulstiga. Viimane käis 10. juunil, kui "Kõul" oli mitmes harjutuses täita juhtlaeva osa, ka meie laevas ning kuulu järgi sai positiivse mulje laeva seisukorrast ja meie meeste oskusest. Ta oli üks vähesid kõrgeid külalisi, kes ka masinaruumis käinud. Seal leidis ta eest tükk-kese kodust: "Kõu" peamasin on tehtud Amsterdamis.

Merel tuli "Kõu" meeskonnalt täita mitmesugused ülesanded. Esmatähtis oli muidugi side. Lisaks tavapärasele sidevahenditele oli juurde toodud ka kompuuter NATO varustusest, mis pidanuks võimaldama veelgi paremat ühendusepidamist. See aga alati töötada ei tahtnud, õieti valis, kelle teateid vahendas ja kelle omi mitte. Õppuste sidepidamine oli pingeline, see ei käinud ka tavapärase lahtise tekstiga, vaid kodeeritud. Nagu hollandlasest mereväekapten selgitas, teevad nende sõjalaevad seda trenni praktiliselt iga päev. Ning radiste ja muid sidepidajaid on laevades piisavalt. Meie sideohvitseridel seevastu oli hingamishetki üsna harva. Ei olnud kerge ei sillal, teks, masinas ega kambüüsis.

#### MIO, mu MIO

Üks hoolikamalt läbimängitud etappe oli laevade peatamine ja läbiotsimine embargo ajal. Seda nimetatigi MIO, *Maritime Interdiction Operations*. Laeval pandi kokku läbiotsimistoi-kond, milles selle operatsiooni rahuldavaks läbiviimiseks on vaja vähemalt 8 inimest ja lisavarustust. Kahtlusalune laev tuleb peatada, lasta valmis panna vajalik dokumentatsioon,



Võtab tõsiselt: komandör **Lembit Kirs** ja staabiülem **Ahti Piirimägi**.

kamandada meeskond paika, kus seda saab kontrolli all hoida, ruumid läbi otsida, kahtlustatava kauba leidmise korral vastavad toimingud teha ning võtta vastu otsus laeva edasise saatuse kohta. See kõik eeldab ka operatiivset sidet (sõja)laeva ja läbiotsimistoi-konna vahel.

Harjutamas käidi vastastikku erinevate riikide laevadel. Tasapisi kasvas kõigi kindlus ja otsustavus. Huvitav oli see, et selles osas, mida ette kirjutatud polnud, oli parim elulähedane fantaasia meie omadel ja poolakail. Kui õppuste esimesest etapist kokkuvõtteid tehti, toonitas admiral Copeland aga just seda, et endise idabloki maad on võimalised hästi koos tegutsema ka praktiliste, militaaroperatsioonidel mittetraditsiooniliste ülesannete täitmisel, mida embargo-operatsioonide harjutamine näitas.

#### Kujundujumine ja muu

Iga päev oli meeskonnaliikmete vahetus teiste laevadega, et oleks võimalik nende teenistus-korraldust näha. Õppused käisid aga omasoodu. Olid õhutõrjemanöövrid, kus tuli jälgida Rootsi "Viggeneid", punkerdamisharjutused merel (meie kogemustega poordimejad oleksid hea meelega sedagi proovinud, aga polnud ette nähtud), taktikaharjutused veepinna-, allvee- ja õhumärkide liikumise jälgimisel ja nende liikvideerimist simuleerides. Hulk aega läks mitmesuguste ekraaniharjutustele, teatud kindlates rivides sõitmisele.

#### Are you the boss of exercise?

"Kõult" tuli juhtida grupi tegevust merepäätstarjutuse läbiviimisel (nuku avastas vaatleja miili kaugusel laevast ja see toodi ära) ning ühel õhutõrjeharjutusel. Läbi viidi ka kaks praktilist laskmist: üks liikuva märklaua ja teine vettelastud õhupallide pihta. Mõõdunud aastal oli pihlalaskmine ära keelatud, tänava lubati, ja me olime edukad ka.

12. juunil oli fotoharjutus, milles 18 laeva pidid moodustama lõpuks nn *Screen K (KILO)*, kus kõik ümbritsevad tsentri-laeva. Selleks valiti välja "Kõu" ja kogu laevastik pidi meie liikumist jälgima-järgima. Sellest skriniist tehti aerofotod.

#### Hansalinn Rostock

Reedel, 12. juunil suundus kogu laevastik Rostocki. Seal seisid laevad nii kesklinna kui ka Warnemünde sadamas. Eesti laevad olid just kesklinnas.

Jällegi käidi ametlikel visiitidel, tehti esimesi vahekokkuvõtteid, näidati laeva ja tutvuti linnaga.

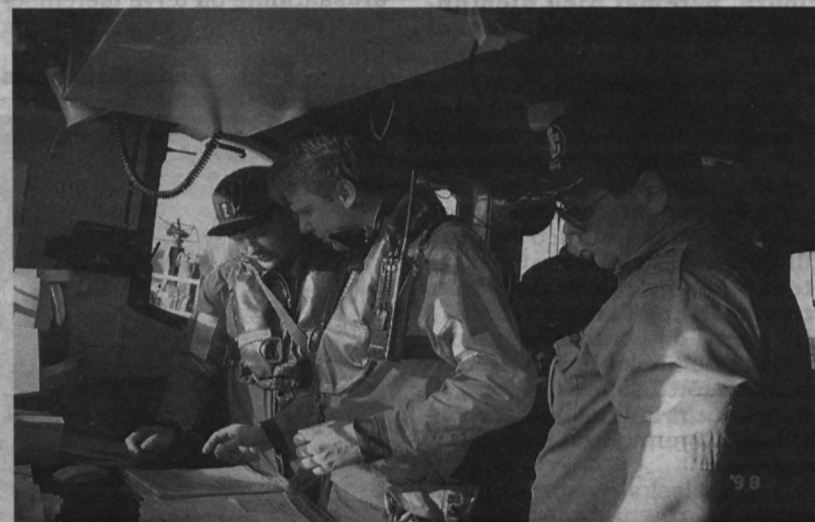
Sakslased olid nn. sotsiaal-



"Kõu" kõrval seisab Läti "Zibenis".



Poola "Orzel" oli Gdynias suurima huvi objektiks.



MIO — "mängukapten" on tõsine, dokumente kontrollivad taanlased.



Laskmine on õnnelikult lõppenud, tekil on pootsman **Heiki Hallist**.





# Eesti Meremuuseumi taassünd

Eesti Meremuuseumi ajaloos on suur tähtsus 1. juulil aastast 1961 – sel päeval taastati iseseisv muuseum.

Eesti Meremuuseumi ametlikku sünnipäeva peetakse 1. jaanuaril, sest sel päeval aastal 1935 määrati kohale muuseumi juhataja kapten Madis Mei ja algas muuseumi iseseisv tegevus.

Meremuuseumi loomist oli alustatud aga juba 1929. aastal. Algul paigutati eksponaadid Veeteede Valitsuse tollases hoones, nüüdses AS-i Tallinna Sadama peahoones kolme tuppa, kus nendega võisid tutvuda Veeteede Valitsuse külalised. Kui 1934. aastal vabanesid ruumid Baikovi sillal asunud laohoone teisel korrusel, anti need meremuuseumile ning muudeti see iseseisvaks sihtasutuseks ja kõigile avatud muuseumiks.

Peale Eesti allutamist NSV Liidule 1940. aastal läks Meremuuseum Hariduse Rahvakomissariaadi alluvusse. Oma ametist lahkus Madis Mei, teda asendas ajutiselt muuseumi juhataja liige A. Heinmaa.

1940. aasta juulis tuli aga muuseum sulgeda ja oma ruumidest välja kolida, sest need läksid NSV Liidu Balti Laevastiku käsutusse. Sissepakitud varad paigutati algul Veeteede Tallituse hoonesse, seejärel Tallinna Merekooli hoonesse Vene t. 31 ning lõpuks maandusid need Kiek in de Köki keldris. Seal elati üle ka kõik Tallinna tabanud sõjaraskused ja purustused.

1940. aasta 7. oktoobril pöördus tollane ENSV Meretransporditöölise Ametiühing Hariduse Rahvakomissariaadi poole palvega, et Meremuuseum antaks üle komissariaadi alluvusse, sest see kavatsetakse avada Meremeeste Majas Uus-Sadama tänaval (Merekubis).

Et Meremuuseum oli sihtasutus, siis 1940. aasta 1. novembril seoses eramuuseumide riigistamisega see ametlikult suleti. Meremuuseumi varade ülevõtmist, ehk nagu tolleaegsetes dokumentides on mainitud – likvideerimist – teostas merekubli juhataja A. Pärn.

1941. aasta 17. aprillil pöördus Hariduse Rahvakomissariaadi poole juba Eesti Riiklik Merelaevandus muuseumi taasavamise küsimuses. Vastus saadi 19. juunil, seega kaks päeva enne sõja algust. Selles on öeldud, et kui Eesti Riiklik Merelaevandus eraldab vastavad ruumid ja kinnitab muuseumi uue põhikirja, siis vastuväiteid ei ole. Juunist 1941 pärineb ka akt, millest on näha, et A. Pärn andis Hariduse Rahvakomissariaadi Meremuuseumi kultuurikomissarina muuseumi varad üle Eesti Riikliku Merelaevanduse määratud uuele meremuuseumi juhatajale kapten Benjamin Valterile.

Algas aga sõda ja Meremuuseum



Meremuuseumi esimene juhataja Madis Mei Tallinna sadamas laevavraki väljatõstmisel. Muuseumifoto 1935. aastast.

seum jäi taasavamata. Üks etapp meremuuseumi elus oli sellega lõppenud ja algas teine.

Rasketel sõjajärgsetel aastatel ei tegelnud meremuuseumi taasavamisega keegi. Eesti Riikliku Merelaevanduse ja Tallinna Sadama juhtivtöötajad olid tulnud Venemaalt ega teadnud meremuuseumist midagi. 1947. aasta veebruaris anti meremuuseumi varad üle hoiule Tallinna Linnamuuseumile.

Alles 1959. aastal tõstatasid muuseumi taasavamise küsimuse Eesti Merelaevanduse töötajad I. Jalakas ja G. Tumanov. Nende aktiivse tegevuse tulemusena loodigi algul sama aasta 18. augustil Tallinna Linnamuuseumi juurde "mereasjanduse ajalugu käsitlev osakond" kolme töötajaga. Vanemteaduriks oli 18. septembrist kohakaaslane alusel ja 4. juulist 1960 põhikohaga Kalandusliku Merekooli lõpetanud laevajuht Viktor Tõnissoo, kes lahkus muuseumist 18. septembril 1961. Teadurina töötas 1. septembrist 1959 kuni 20. veebruarini 1961 Helge Peterson ja seejärel alates 17. aprillist Tiia Vint. 1960. aasta 13. augustist saadi juurde ka restauraatori ametikoht, kellenas asus 16. novembril tööle käesolevate ridade autor.

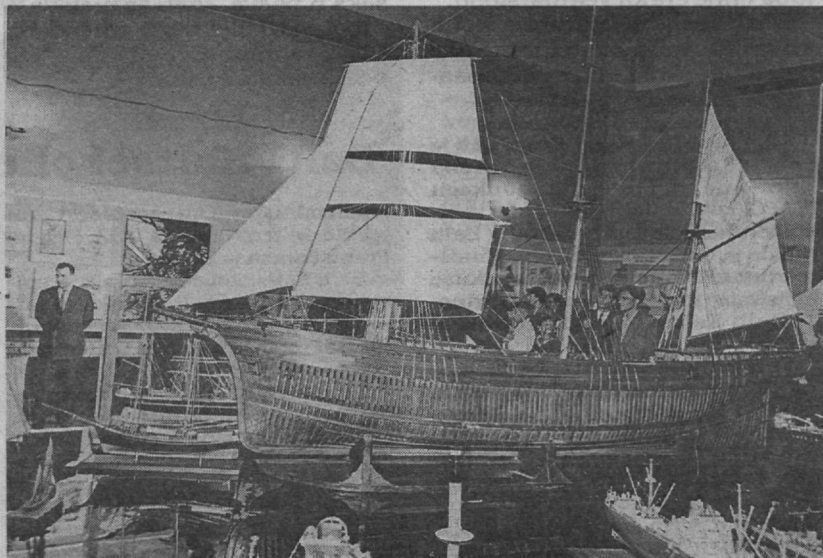
Nende kolme töötaja esmaülesanne oli kokku koguda Meremuuseumi varad, mis vahepeal olid välja laenatud Haapsalu, Kuressaare ja Pärnu muuseumidele ning merekoolile ja jahtklubile Tallinnas. Uute materjalide kogumiseks tehti neil

aastail üheksa ekspeditsiooni Hiiumaa, Pärnu, Haapsalu ja Harju tollaste rajoonide rannaküladesse. Kokkukogutud varade paigutamiseks saadi ruumid Merekubis. Vastavalt viimase vajaduste tuli aga muuseumi varasid sageli kolida ühest ruumist teise. Muuseumitöötajale sai hästi selgeks üks nii vajalik lisaeriala – transporditöölise oma. Seal said kannatada paljud esemed, eriti fotod keskküttetoru lõhkemisel.

1961. aasta aprillis kolis muuseum aga hoonesse Vene 17, mida asuti restaureerima Tallinna Linnamuuseumile. Seal polnud parem kui Merekubis. Oma vara tuli samuti

kolida ühest ruumist teise ning mahavõetud katuse tõttu niisutat esemed sageli vihmavesi. Ülemiste lagede valamisel paigutati toetuseks lagede alla tugevad palgid, nii et istuti kui metsas.

Vaatamata kõigile raskustele tehti oma igapäevast tööd ning organiseeriti koguni mitu näitust. 1959. aastal Merekubis, 1960. aastal aga suur ja ulatuslik ülevaatenäitus Eesti mereasjanduse ajaloost "Eesti ja meri" Harju t. Keskklektoriumis. 24 päeva jooksul külastas seda 6255 inimest. Eesti Merelaevandusest saadeti näituse glüidideks 6 reservis olevat meremeest, nende seas ka mind. See



Näituse "Meie meri" avamine juulis 1960. Muuseumifoto.

## Meie teeme ajalehte

da, kuidas Rootsi natsid trükikoja klientideks said.

TT - "Dagens Nyheter",  
13. juuni

Rootsi uudisteagentuur TT on reede õhtul pärast telesaate äravaatamist teinud saate kohta uudise. Selle on, tõsi, sisseuudiste küljel ära trükinud laupäevahommikused päevalehed.

Hommikupoolikul on seda uudist märganud (või on sellele tähelepanu juhitud) meiegi uudisteagentuur(id) ning kesk-päeval toob riigiraadio Rootsi sisseuudise tervele Eestiile koju. Skandaal meretaguses Eestis on puhkenud ja kestab algul terve päeva, seejärel kauemgi. Televisioonireporter, kellele natslik ajaleht kätte puutus,

võib rahul olla – tema töö on leidnud laialdast tähelepanu.

Trükikoja direktor treib suvisel laupäeval seletuskirju – aru nõuab koguni president – ja pressiteateid ning vastab tihedatele telefonikõnedele. Skandaalil Eestis on koguni dünamiika: kui kella viie paiku pärastlõunal oli juttu veel sellest, et trükitoit tellitakse ja nende eest makstakse samuti kui muugi kauba puhul, siis õhtul kella kaheksa paiku räägitakse juba komisjonist, mis trükitoit sisuga tutvuma hakkab.

Järgmiste päevade ajalehtede kirjarubriikides võib kohata seisuhoiti, et direktor peaks teadma, mida tema trükikojas trükitakse jne. jne.

"Meremeest" trükitakse samas trükikojas. Kord aastas, jaanuaris, esitab toimetaja trükikoja tootmisosakonnale tellimiskirja ajalehe aastakäigu trükkimiseks ja Eesti Meremeeste Liidu (väljaandja) volituse, mis kinnitab, et toimetajal on õigus trükikojaga iseseisvalt suhelda. Tootmisosakond on omalt poolt juba eelmise aasta lõpus esitanud toimetajale hinnakirja, mis jätab väga vähe läbirääkimisruumi.

Mis on kirjas "Meremehe" 1. või 21. numbris, seda tootmisosakond ei tea ega näe, sest ajalehe tekstid esitatakse disketil ühte osakonda ja fotod ümbrikus teise. Edasi tegelevad nendega mitme eri osakonna töötajad. "Meremeest" loevad neist ainult need, keda leht tõesti huvitab, ja ka siis valmiskujul. Tööajal pole neil aega arvutiek-

oli mu esimene kokkupuude meremuuseumiga, mis sai peagi mu töökohaks 34 aastaks.

Kolmas etapp meremuuseumi elus algaski 1961. aasta 1. juuliga. Sellest kuupäevast loodi ENSV kultuuriministri 3. juuli käsikirjaga nr. 280 iseseisv Eesti Riiklik Meremuuseum. Tallinna Linnamuuseum andis meremuuseumile üle kõik tema käes hoiul olevad varad ning ka kolm töötajat. 15. novembriks anti üle ka hoone Pikk 70. Linnamuuseum töötas selles hoones aga kuni 1965. aastani. Meremuuseum pidi 1962. aasta aprillis taas kolima, seekord merevää kasarmusse tollasel Nahhimovi tänaval. Suurde saali sai paigutada nii varad kui ka töölaud. Restauraatoreid toimetas oma tegemisi laval eesriide taga.

Meremuuseumi koosseltsus nähti ette direktori, vanemraamatupidaja, vanemteaduri, teaduri, restauraatori ja koristaja ametikohad.

Tegelik töö taasloodud muuseumis algas 14. juulist, mil määrati kohale – küll tagantjärele 1. juulist – direktor Ants Pärna. Vanemteadur Viktor Tõnissoo lahkumise järel tuli tema asemele 1. augustist restauraatorina töötanud Vello Kuldna, kes praegu töötab Eesti Ajaloomuuseumi teadusdirektorina. Teaduri ametikohal jätkas Tiia Vint. Esimene vanemraamatupidaja Helmi Luitse pidas vastu vaid kaks nädalat, siis tuli tema asemele Erika Paldrok. Restauraatoreina asus 18. septembril tööle Richard Kleesmann, kes muuseumist lahkus alles 1981. aasta 1. septembril. Koristaja ametikohal oli Olga Uukkivi.

Eesti Riikliku Meremuuseumi esimene iseseisv tööpoolaasta oli pingeline ja töörohke. Raskest oli palju, sest enamikul töötajast polnud muuseumitöö kogemusi. Oldi aga noored ja täis entusiasmi ning tahet taastada meremuuseum igati arvestatava muuseumina. Kogumistööd tehti nii laevadel kui ka suviti rannakülades, organiseeriti rändnäitusi, tehti uurimistöid, valmistuti ekspositsiooni avamiseks ning koondati merevetereane.

1964. aastal asuti remontima Pika tänava ruume, millesse koliti 1965. aasta kevadel. Ja sama aasta 22. oktoobril jõudis kätte kauaoodatud päev, mil avati pidulikult ekspositsioon külastajatele. Järjekordne etapp muuseumi elus oli jälle seljataga. Meremuuseum oli taas avatud. Kuigi väike, vaid 104 ruutmeetrit kahes ruumis, andis see siiski hea ülevaate Eesti merenduse ja kalanduse ajaloost. Oma ekspositsiooniga tõestasi me, et Eesti oli ja on mereriik.

Ants Pärna  
Eesti Meremuuseum

## Rootsi natsipressi trükiti Eestis

Rootsi natsistide ajalehti "Nordland", "Gripen" ja "Framtid" on trükitud riigi omandis olevas trükikojas Eesti pealinnas Tallinnas. Riigi president Lennart Meri palub valitsust uurida, kuidas see võis nii olla, jutustab Rootsi TV saade "Raport".

Ajalehed sisaldavad leppimatut propagandat immigrantide ja juutide vastu. Kahtluse alla seatakse häving II maailmasõjas.

Trükikoda "Printall" on Eesti suurim, selle kliendid on maa suurimad päevalehed. "Raport" intervjua arvab direktor Sergei Tšernov esmalt, et see pole probleem, et natslikke ajalehti trükikojas trükitakse. Kuid vähehaaval ajab ta kõrvad kikki ning lubab trükkimise peatada ja uuri-

raanil või kilel või trükiplaadil teksti lugeda.

Ajalehe sisu eest vastutab Rootsis juba ammust ajast ja nüüd meilgi väljaandja, kes delegeerib oma vastutuse toimetajale. Kui trükikoda peaks hakkama otsustama, et jätab mõne "Meremehe" numbril trükkimata, sest mingi tekst või foto tundub sobimatu, siis otsib "Meremees" muidugi teise trükikoja.

Rootsi uudises polnud juttu peamiselt, miks sealseid ajalehti Eesti trükikojas trükiti: siin on see töö tublisti odavam, aga siiski piisavalt kvaliteetne. Ka Rootsi trükikojad ei tsenseeri väljaandeid, nad on trükkinud ja trükivad vastavalt tellimusele näiteks sealset "Eesti Päevalehte" ja "Teatajat" ning muud eestikeelset (aja)kirjanust.

Toimetaja

## Spordireportaaž

(algus 19. mai "Meremehes")

7.-8. maini kestis "Regina Baltica" Läänemere laevafirma jöuproov "Mare Balticum Trophy". Kahel alal võistlesid kokad, kolmel ettekandjad/kelnerid ja kahel baarimehed/baaridaamid.

Võistluse viimase alana tuli kokkadel valmistada kana-praad. 14-liikmelisse žüriisse kuulusid kõigi kuue osaleva laevafirma peakokad ning Eesti esindajana restorani "Gloria" omanik ja peakokk Dmitri Demjanov. Teine pool žüriid oli uhkete tiitlitega: kuus eri aastail Rootsis "aasta koka" tiitlit kandnud restoraniomanikku ja peakokka, üks neist tänavune ja teine mullune Euroopa meister, Rootsi Peakokkade Liidu esimees ja Põhjamaade Peakokkade Liidu esimees. Žürii esimees Christer Lingström on Stockholmi restoraniomanik ja "aasta kokk" olnud aastal 1986. Žüriil oli ka auesimees, mulluse žürii esimees dr. honoris causa Tore Wretman. Dmitri Demjanovi sõnul tulevadki uuemad toidutrendid mitte Pariisist, vaid Rootsist ja Londonist.

Jällegi alustas loosi tahtel "Tallink", Ando Lille ja Tarmo Ömbluse rooga nimetati "Kana-poja tornedo kartuli-tangupüreega". Et hoolimata rahvuslikust elemendist pole tegu eesti talupojarooga, võis aimu saada retseptist. See lõppes õpetusega: "Pruunista suhkrutükid katlas, lisa portvein ja kooritud küüslaugud ning maitsesta luudest keedetud leem." Žüriile pakuti toidu juurde "Chianti Classico Reservat" 1994. aastakäigust.

Järgmisena esinesid "Estline'i" kokad Andres Oselin ja Mihhail Muhhin. Nad olid valmistanud "Kana-rulli spinati-ürditäidisega, peekoni-röstikartul ja paprikakastme".

Kolmandana esinenud "Eckerö Linjen" pakkus "Praetud kanafileed ja kanarulli koos porulaugukartulite ja estragoniküüslaugukastmega". Veel pikema nimega roogi pakkusid järgmisena esinenud "Birka Line", "Viking Line" ja "Silja Line".

Et sel tasemel toiduvalmistamine on terve teadus, võis aimu saada publikule jagatud retseptidest. Kartul pole lihtsalt kartul ega kohustuslik praelisand, vaid: "Vormitakse laevukeste kujulised kartulid, fritteeritakse ja küpsetatakse ahjus valmis. [...] Enne serveerimist märitakse need küüslauguvõltiga ja gratineeritakse." Kaste oli veelgi keerulisem, potti pandud toiduaineid, sh. ka punast veini "keedetakse seni, kuni ammoniaagi maitse tuleb esile. Aetakse läbi sõela ja maitsestatatakse. Enne serveerimist võitakse läikivaks." Kirjeldus oli "Silja Line'i" retseptist, kus oli ka üksikasjalik serveerimiskirjeldus: "Taldriku ülemisele osale pannakse koivad, vasakule poole kartulid ja fileetükk toetub kapsarullile. Viimasena kaste. Garneeritakse ürtidega."

Juhendi kohaselt oli oluline, et kõiki roogi oleks laevas võimalik valmistada ka 500 inimesele. "Viking Line'i" esindaja sõnul korraldati neil firmasisesel võistlusel, esinema saadeti "Gabriella" kokad ja ettekandjad ning "Cinderella" baarimees. Võistlejatele innukalt kaasa elanud firmatiim on firmasisesel ühtekuuluvustunde tulemus. Seda on aga kujundanud elav vaba-ajategevus ja ühine sportimine. Nii tunnevad kõik kõik, kuigi näiteks uuele laevale, "Gabriellale", koguti laevapere teistelt laevadelt, "Cinderellal"

## Heitlus trofee pärast



Trofeed läksid "Eckerö Linjenile".



"Estline'i" teenindajad olid vahetpidamata žürii silme all! Paremalt esimene žürii esimees Christer Lingström, tema kõrval auesimees Tore Wretman.



"Estline'i" kokkade kanarull paprikakastmega.

on aga pikka aega sama meeskond.

Eesti laeva kohta oli tal öelda peamiselt häid sõnu. Olnud varemgi "Estline'i" laevaperega kokku puutunud, võis ta märkida eestlaste töökust ja oskust valmistada kõike algmaterjalist. Sageli polevatki eestlaste tehnilised oskused nii head kui valmisolek teenindada, hea koostöö ja kaasaelamine. Muide, meremeeste pensionikassa oli "Viking Line'is" korraldanud eesti keele kursused, õpetaja oli Tuglase Seltsist. Huvi sääraste kursuste vastu olnud üllatavalt suur. Kuigi see kestis vaid kaks päeva, saadud olmeväljendid sealtsiiski suhu.

Kaks päeva kestnud heitlust trofee pärast kroonis kokkade autasustamine. Trofee said "Eckerö Linjeni" kokad Thomas Berlin ja Joakim Nordberg. Nii esikohale tulnud ettekandjad kui ka kokad on firma Rootsi-liini laevadelt, "Alandialt" ja "Roslagenilt".

Teise koha said "Viking Line'i" vahvaks firmarõivais Jyrki Tulkki ja Juha Rissanen. Kol-

mas koht läks "Silja Line'i", Esä Rihule ja Arne Ahrothile. Iga autasustatu sai rahalise preemia, lisaks tegid kingitusi võistluse sponsorid.

Vähemalt sama raske kui pingelises võistluses osalemine oli "Regina Baltica" laevapere roll. Roogi ja jookse serveerisid žüriile "Regina Baltica" kelnerid ja baarimehed-daamid. Hoolimata sellest, et kõõgis askeldasid võistlejad, tuli reisijaid tuntu tasemel toitlustada. Lisakoormuseks oli veel võistlustel osaleva seltskonna toitlustamine-teenindamine.

"Estline'ile" tuli tänavu baarimeeste võistluse kolmas auhind, ent "Regina Baltica" töövõit on hoopis muus. Kaks ööpäeva olid laeval konkurent-firmade parimad töötajad ning ranged kohtunikud, kel silma iga pisteksimusegi märkamiseks. Ometi polnud Eesti laevapere kohta kuulda ühtki halba sõna, kõik sujus normaalselt. Ning ka publiku toidud olid maitvad.

Madli Vitismann

## Jahtklubi läheb hingusele

Rootsis tegutsev Eesti Jahtklubi "Nautici", mis tänavu saab kahekümneaastaseks, ähvardab tegevuse lõpetada. Juubelipeo asemel räägitakse nüüd lõpupeost.

"Nautici" on oma olemuselt rohkem ühiskondlik klubi. Tehtud on ühiseid väljasõite, peamiselt Stockholmi saarestikku, ja talviseid peoõhtuid. Aastatega on aga klubi liikmeskond vananenud ja uusi, nooremaid, ei ole liikmeks astunud. Mitmele on vanaduse tõttu jahi või mootorpaadi pidamine ka üle jõu hakanud käima ja alused on maha müüdnud. Sellega on ka üritustest osavõtt kahanenud.

Kui tippaastatel võis väljasõitudel lugeda üle 20 aluse, nii jahte kui ka mootorpaate, siis tänavusel esimesel kohtumisel oli kohal vaid kuus. "Nautici" liikmete arv on samuti kahanenud - varasemast enam kui sajast nüüdse vähem kui viiekümneni. Raske on ka saada kokku juhatust, kes asja vaimukalt edasi veaks.

Karta on, et sügisene traditsiooniline väljasõit, vähijapüü 15.-16. augustil jääb viimaseks. Sellega on "Nautici" samal teel kui mitmed teised väliseesti organisatsioonid, mis motivatsiooni puudusel on välja suremas.

Peet Kokla  
Stockholm

## Avariiohtlikke olukordi

Rootsi Meresõidumeti kokkuvõttest Rootsi kauba- ja kala-laevade ohtlike juhtumite kohta 1996. aastal

## Reisilaeval, juhtum 1

Vahimotorist sai korralduse lülitada sisse pinge võõrikruvide jaoks. Ekslikult vajutas ta generaatorite lülititele, mille tagajärjel 2 generaatori pingeregulaatorid kahjustusid. Laeva suudeti jäärennis juhitavana hoida avariijuhtimiseadmete abil.

Vahetati (elektron)kaart ja peamasinad suudeti taas käivitada umbes 5 minuti pärast. Generaatori lülitit ja võõrikruvide lülitit asusid elektripaneelil kõrvuti ja olid sama tüüpi. Hiljem paigaldati generaatorilülitite peale kaitsekuk.

## Reisilaeval, juhtum 2

Paksus udus avastati radaril märk, mis hiljem osutus allveelaevaks. Esialgselt näis see kui kindel lahkumine vasakute parrastega, edasi aga jäi märgi suund muutumatuks, seetõttu tehti pööre paremale ja vähendati käiku. Abinõu ei aidanud, mistõttu laev peatati täielikult. Kui allveelaeva lõpuks nähti ja tema kurss kindlaks tehti, anti käik ja pöörduti veelgi paremale, mispeale mõõduki allveelaevast 15-20 m kaugusest.

## Reisilaeval, juhtum 3

Laev oli tihedas udus teel Dragörist Limhamni. Avastati radarimärk paremal, muutliku kursiga. Laev peatati ja märk mõõduki ca 2 kaabeltau kaugusest laeva eest. Võeti ühendust laevaliikluse juhtimiskeskusega (VTS) ja märgiks olnud laev andis endast teada, pöörates samal ajal paremale ning mõõduki taas nina eest, seekord umbes 100 m kaugusest.

## Reisilaeval, juhtum 4

Reisi ajal avastati tavakontrolli käigus väike leke võõrvisiiris. Kõik lukud olid puutumata. Leke oli tekkinud tihendi vahelt. Peale Stockholmi saabumist tehti põhjalikum kontroll ja 30 cm tihendit vahetati välja.

Tõenäoliselt vigastati tihendit visiiri sulgemise ajal. Üks lukke oli väljavajunud asendis ja vigastas seetõttu tihendit.

## Reisilaeval, juhtum 5

Laeval tekkis black-out, mille põhjustas 2 töös olnud abimasina ülekoormus. Reisi sai jätkata pärast lisaabimasinade käivitamist.

## Reisilaeval, juhtum 6

Laev sai telefoni teel pommiähvarduse. Järgiti selleks puhuks ettenähtud protseduure ja laev otsiti läbi ning leiti mingi pakk ühest ventilatsiooniruumist. Ventilatsiooniruumi ümbrusest evakueeriti kõik ning veekindlad ja tulekindlad uked sulleti. Sadamas saabus pommirühm ja õhkis paki. See sisaldas tühje õllepurke.

## Reisilaeval, juhtum 7

Laev sai mobiiltelefoni teel pommiähvarduse. Kapten otsustas laevaga Oslole tagasi pöörduda, kus reisijad ja laevapere evakueeriti. Laev otsiti läbi, ilma et midagi kahtlustatavat oleks leitud.

## Tankeril, juhtum 8

Pärast väljasõitu Läänemere sadamast Helsingborgi võttis laev Öresundis põhjakursi. Radaris pandi tähele idakursiga laeva. Kui vahemaa oli ca 300 m, vähendati kiirust. Kohe seejärel nähti laeva visuaalselt, mistõttu anti masinale täiskäik tagasi. Teine laev mõõduki võõrist 2-4 m kaugusest.

## Reisilaeval, juhtum 9

Utöl Gruvbrygga külge kinnitamisel pidurdas kapten sellise jõuga, et aerupaat kahe inimesega läks ümber. Inimesed saadi asjaosalise laeva poolt päästa. Laev vigastas oma tagurpidi manöövriga ka kaht haalamispollarit. Juhtumil ajal puhus tugev kirdetuul.

## Reisilaeval, juhtum 10

Rambi proovimisel vigastati võõrvisiiri tihendit. Vigastus oli 2,6 m ülalpool veepiiri.

## Tankeril, juhtum 11

Bensiin lekkis 2 ventiili kaudu alla dreemistanki, milles oli 80% vett. Laadimine peatati kohe. Hiljem tühjendati tank tellitud praamile. Ventilatsioonil paisitas, et õhujoad lähevad vale teed. See viga parandati ning laadimist võidi järgmisel päeval jätkata.

"Sjöfartsverkets meddelanden" 1997, nr. 4

Tõlkinud Jüri Lember

## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Akvanaut. 9. Katel. 18. Rein. 20. Gaia. 21. Ede. 12. Laevastikud. 13. Ankrupaik. 15. Du. 16. N.A. 17. ... i.a. 23. Pärna. 25. Urm. 26. 1-1. 27. Lipuke. 29. Niit. 30. Ugra.

1	A	K	V	A	N	A	U	T	E	D	E
12	L	A	E	V	A	S	T	I	K	U	D
13	A	N	K	R	U	P	A	I	K	D	U
16	N	A	K	A	T	E	L	R	E	I	N
20	G	A	I	A	I	A	P	A	R	N	A
25	U	R	M	L	L	L	I	P	U	K	E
29	N	I	I	T	U	G	R	A	M	A	R
32	U	S	S	O	S	T	E	R	B	I	N
37	R	O	N	Ö	N	S	I	D	L	O	J
41	K	R	Ö	M	E	E	N	U	U	D	E
45	A	G	U	R	I	H	O	S	U	U	N
48	M	E	S	S	U	H	O	I	D	M	A

31. Mar. 32. Uss. 34. Österbi. 37. Ronön. 39. Sidlo, J. 41. Kröm. 43. "EE". 44. Nuude. 45. Agu. 46. Riho Suun. 48. Messu. 49. Hoidma.

ALLA: 1. Alangu-nurk. 2. Kanaari ... 3. Vekkimisnõus. 4. Avraaltõõ. 5. "Nauticus". 6. Aspe. 7. Ut. 8. Tiir. 9. Ekker. 10. Dudinka. 11. Edu. 14. Alpi-Rein. 19. Naer. 22. Alg. 24. Apardusi. 28. Umb-luud. 33. Sorge. 35. Tseh. 36. Iodum. 38. Neu. 40. Jena. 42. Mrs. 45. a.m. 47. Oo!

Hamburg Messe und Congress GmbH  
SMM' 98

29. septembrist 3. oktoobrini 98 Hamburgis

### Maailma suurim laevaehituse, seadmete ja meretehnoloogia ning vastava allhanketööstuse mess

Messil esitletakse: igat tüüpi laevad, sadamatööstus, sadamad, laevaühingud, veeteed, seadmed, jõumasinaid, ajamid, varustus- ning jäätmete kõrvaldamissüsteemid, keskkonnakaitse, konteinerlogistika, mere- ja offshore-tehnika, transpordi-, peale- ja mahalaadimissüsteemid, elektrotehnika ning elektroonika.

Eksponeente 1100, rohkem kui 40 riigist

Lähem info, messipiletid ja kataloogid Saksa Majandusesindustriest alates 1. augustist 1998

Telefon 449 929, Karin Alliksaar

Faks 6460 248

e-mail karin@koda.ee

### "Silja" lähed/ei lähe Lätti

13. juuni "Postimees" toob artiklis "Seli ostis Riia linnas hotelli" ära vastse hotelliomaniku **Neinar Seli** sõnad: "Et asume sadama lähedal, peaks täitvust tõstma ka Läti ja Skandinaavia vaheline laevaliin, mille Silja Line peatselt avab."

Küsimustele: millal, milliseist sadamast ja mis laevaga, vastas "Silja Line Eesti" operatiivjuht **Meelis Laido**: "Praegu ei ole ilmselt milinus liinil mõtet. Tax-free säilitamiseks tulevikus sobib hästi Tallinn. Riiga tegime mullu jõulureisi: Helsingist sõitis sinna "Finnjet" ja Turkest "Silja Europa". Ent need olid ühekordsed kruisid."

## KUKU

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



LAUPÄEVAL KELL 8 - 9

## MERETUND



### Suweetekk on avatud!

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

### 29. juunil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

**Vanasadamas**  
"Schumi" (Malta) - laadib malmi

**Muuga sadamas**  
Tanker "Bumpuri" (Küpros) - laadib naftat  
Tanker "Orengoi" (Küpros) - laadib naftat  
Tanker "Reinstern" (Mani saar) - laadib naftat  
"Karin" (Norra) - laadib puitu  
"Astra-2" (Panama) - lossib suhkrut

### Kes meil käivad

**Paljassaare sadamas**  
"Abdul S" (Süüria) - laadib puitu  
"Vassili Polištšuk" (Küpros) - lossib külmutatud kanu  
"Wilhelmine Stepkens" (Saksa) - laadib fosfaati  
"Starlete-1" (Liberia) - lossib külmutatud kala

**Paldiski sadamas**  
"Alblas" (Holland) - laadib puitu  
"Indiana" (Norra) - laadib vanametalli  
"Nefte Ney" (Honduuras) - laadib metalli

### «Meremehe» ilmumist rahastavad:



TALLINK



Linda Line

EstLine



### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 29. juunil

"ELMAR KIVISTIK" - Narvikis  
"ALEKSANDER ABERG" - teel Hay Pointist Lazaro Cardenasesse  
"PAUL KERES" - teel Hamburgist Singapurri  
"KRISTJAN PALUSALU" - Odessas  
"GUSTAV SULE" - teel Mo I Ranast Rostocki  
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel San Pedrost Constantzasse  
"HAAPSALU" - teel Camdenist Halifaxi  
"VILJANDI" - Houstonis  
"RAKVERE" - remondis Riias  
"NARVA" - Peterburis  
"VALGA" - teel Tallinnast Kieli  
"SAKALA" - Belledune'is  
"SOMPA" - teel Dunkerque'ist Abidjani  
"KUIVASTU" - teel Doualast Abidjani

### Neile, kes ootavad...

"RAKKE" - Doualas  
"VALKLA" - teel Las Palmasest Cabedellosse  
"PIHTLA" - Villagarcias  
"Viidu" - teel Viana do Castelost Gijoni  
"NAISSAAR" - Rotterdamis  
"VAINDLO" - Rotterdamis  
"KASSARI" - teel Hudiksvallist Prevezasse  
"MUHU" - teel Ravennast Porto Vesmesse  
"ABRUKA" - teel Vigost Mäntyluotosse  
"VILSANDI" - teel Kaliningradist Pasajesi  
"SOODLA" - teel Warrenpointist Muuga sadamasse  
"KLOOGA" - teel Monfalconest Galatzi  
"MUUGA" - teel Helsingist Felixstowe'sse  
"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockholmist  
"KALANA" - teel Hamburgist Vanasadamasse

"KURKSE" - teel Rotterdammist Vanasadamasse  
"DIRHAMI" - teel Stockholmist Antwerpenisse  
"KAPTEN KONGA" - Riias  
"KAPTEN VOOLENS" - Nakskovis  
"MEHAANIK KRULL" - teel Tallinnast Rosyth'i  
"LEHOLA" - teel Kroonlinnast Moerdijkist  
"LEMBITU" - Liverpoolis  
"CALIBUR" - teel Københavnist Helsingkisse  
"TRANSESTONIA" - Riias  
"TRANSBALTICA" - teel Kaliningradist Åbernasse  
"NEPTUNIA" - Vanasadamas  
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub juulis

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

Mobiiltelefon:  
8-25-238 088;  
peiler 11454  
(operaatorikeskus  
8-951)

«Printall»  
Tellimuse nr. 2730

Toimetaja  
MADLI VITSMANN

