

MEREMEE

W E B E W E E E

Ilmub alates
1989. aastast
XI aastakäik

Nr. 9-10 (209-210)

Teisipäev, 1. juuni 1999

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- ☛ Bekkeri sadamast lk. 2
- ☛ Kiri laevaomanikele lk. 5
- ☛ «Läänemere Trofee '99» lk. 6
- ☛ Reisilaev kui päästekeskus lk. 8-9
- ☛ Pärnu kirjad lk. 10-11
- ☛ Ühest väikesest kaljasest lk. 14
- ☛ Paadinäitus laeval lk. 15



19. mail lasti vette Rootsi-Eesti ühistööna ehitatud lootsikaater «Ahto-07». Lähemalt uutest laevadest lk. 3-4.
Madli Vitismanni foto

AS-is Tallinna Sadam Pressiteateid

26. aprill

Seoses kvoorumi puudumisega ei toimunud tänaseks planeeritud AS-i Tallinna Sadam nõukogu istungit.

Istungi päevakorda planeeritud punktid tulevad arutusele lähemal ajal toimival järgmisel nõukogu istungil.

4. mai

Täna toimunud AS-i Tallinna Sadam nõukogu koosolek otsustas vabastada ettevõtte juhatuse liikmed ning valida juhatuse liikmeteks Jaan Tootsi ja Mati Senkeli. Nõukogu otsustas kuulutada juhatuse esimehe leidmiseks välja konkursi, mis algab pärast nõukogu poolt valitud personaliotsingu firmaga lepingu sõlmimist. Tallinna Sadama juhatuse esimehe kohuseid täidab kuni konkursi korras leitud juhatuse esimehe ametisse määramiseni Jaan Toots.

Vastavalt nõukogu otsusele lähevad endise juhatuse liikmete töölepingud juriidilisse ekspertiisi ning lepingutest johtuvad ebavaliselt suured kompensatsioonid ei kuulu enne ekspertiisi lõppu väljamaksmisele.

AS-i Tallinna Sadam nõukogu esimees **Tarmo Ruben**

Konkursi Tallinna Sadama juhi leidmiseks viib läbi "Fontes"

Agentuuriteade

21. mai

AS Tallinna Sadam ja personaliotsingufirma "Fontes" sõlmisid lepingu, mille alusel "Fontes" viib alates 24. maist läbi avaliku konkursi AS-i Tallinna sadam juhatuse esimehe leidmiseks.

AS-i Tallinna Sadam nõukogu esimees Tarmo Ruben teatas ETA-le, et "Fontese" ja Tallinna Sadama vahel kooskõlastatud ajagraafiku alusel kuulutatakse konkurss avalikult välja 24. mail ning kandidaatidel on aega oma taotlusi esitada 4. juunini. Ettevõtte uue juhatuse esimehe valis AS-i Tallinna Sadam nõukogu "Fontese" ettepanekute alusel välja juuli keskpaigaks.

Konkursil osalevad kandidaadid peavad olema kõrgharidusega Eesti kodanikud, kes valdavad vähemalt kaht võõrkeelt (inglise ja vene). Samuti peaks kandidaat, kel on varasem juhtimiskogemus ning soovitatavalt ka merendusala töö kogemus, olema pärit positiivse reputatsiooniga ettevõtlusringkondadest.

Vastavalt Tallinna Sadama nõukogu volitustele kooskõlastasid "Fontesega" sõlmitud lepingu lõppsätted tellija poolt nõukogu esimees Tarmo Ruben ja nõukogu liige Toivo Ninnas.

AS-i Tallinna Sadam juhatuse esimehe leidmiseks korraldatavat konkursi läbiviimiseks esitasid oma pakkumised personaliotsingufirmad "Ariko Reserv", "Fontes" ja "Pro Konsultatsioonid".

ETA

Alates 15. maist kehtestab

Teede- ja sideministeeriumis

Pressiteateid

21. aprillil anti üle ja võeti vastu EV Valitsuse 30. märtsi 1999. a. korralduse nr. 425k alusel Teede- ja Sideministeeriumi juhtimine ja asjaajamine.

Eelmise valitsuse teede- ja sideminister Raivo Vare tänas ministeeriumi töötajaid tehtud töö eest ning soovis teede- ja sideminister Toivo Jürgensonile akti üleandmisel jõudu ning edu vastutusriikka valdkonna juhtimisel.

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson tänas omakorda Raivo Varet tehtud töö eest. Ministeeriumi üleandmise vastuvõtmise juures viibis Riigikantselei esindajana üldosakonna juhataja Helge Porila.

7. mail külastas teede- ja sideminister Toivo Jürgenson Saaremaad. Visiidi eesmärk oli otsida lahendusi Saaremaa püsiühenduse, võimaliku süvasadama ehituse, Roomassaare sadama arengu, Ruhnu sadama arengu, Triigi-Sõru parvlaevaühenduse, Ranna maantee ehituse ning saartevahelise parvlaevaühenduse piletitariifi probleemidele.

13. mail tegi teede- ja sideminister Toivo Jürgenson visiidi Pärnumaale, kus külastas Pärnu Sadamat, tutvus olukorraga Via Baltica Pärnumaa-osas ja Kilingi-Nõmme ümbersõidu ehituskavadega ning osales Pärnumaa teedekonverentsil.

kantsler Ruth Martin käskkirjaga Vabariigi Valitsuse seaduse § 53 lg. 2 ja 3 alusel tulenevalt Vabariigi Valitsuse algatatud kokkuvõtteprogrammist ministeeriumi käsutuses olevate mobiiltelefonide ja ametiautode kasutamise piirmäärad.

Mobiiltelefonide kõnearvete riigieelarvest tasutavate kulude piirmääraks kehtestati kantslerile ja asekancleritele 500 krooni kuus, teistele ametnikele 400 krooni kuus. Ametiautode kasutamisel kehtestati riigieelarvest tasutava autokütuse piirmääraks 500 krooni kuus.

Teede- ja sideministri Toivo Jürgensoni sõnul on kulude vähenemine teede- ja sideministeeriumi eelarves kogusummas muidugi väike, kaheksa kuu jooksul ligikaudu 120 000 krooni. "Kui piirmäärad puudutaksid aga kogu valitsust, siis terendub silmapiiril juba kokkuvõtte ühe talispordirajatise valgustuse maksumuse ulatuses," lausus Toivo Jürgenson ning lisas: "Kokkuvõttevõtete summade suuruse kõrval on vast sama tähtis, et valitsus näitaks ka ise kokkuvõttevõtete eeskujuna."

Teede- ja sideministeerium kasutab seitset sõidukit ning kuutteis mobiiltelefoni.

19. mail osales teede- ja sideminister Toivo Jürgenson Varsavis 83. Euroopa riikide transpordiministrite nõupidamisel.

Teede- ja sideministeeriumi pressiosakond

Infrastruktuuri ja transiidi arendamise sihtasutuse nõukogu hakkab juhtima Raivo Vare

21. mail toimus Teede- ja Sideministeeriumi asutatud Eesti Infrastruktuuri ja Transiidi Arendamise Sihtasutuse (edaspidi EITAS) nõukogu esimene istung.

EITAS-e nõukogu esimeheks valiti endine teede- ja sideminister Raivo Vare. Sihtasutuse juhatajaks kinnitas nõukogu Marek Kiisa. M. Kiisa on teede- ja sideminister Toivo Jürgensoni nõunik. Nõukogu valis sihtasutuse audiitorfirmaks Price Waterhouse Coopersi.

Muude päevakorrapunktide hulgas kinnitas nõukogu sihtasutuse 1999. a. eelarve, eelarve struktuuri ja kasutamise põhimõtted, sihtasutuse sisekorraeskirjad, juhataja ametijuhendi ning EITAS-e 1999. a. tegevuskava.

1999. aastal on sihtasutuse prioriteetsed tegevusvaldkonnad transiitkaubandusala statistikasüsteemi loomine, infrastruktuuri ja transiidi alased uuringud (näiteks linnu läbiva transiidi uuring, transporditehnika standardite määratlemine, tollivabatsiooni regulatiivraamistiku uuring jm.), Eesti infrastruktuuri keskkonna turundus- ja reklaamitegevus, transpordisektori inkubaatorprojektide käivitamine, logistika koolitusprogrammi ettevalmistamine jm.

EITAS-e nõukogu

Sadama klienti omanikuvahetus ei huvita

Bekkeri sadam on mõnevõrra nurgatagune ja salapärane. Nurgatagune, sest enne sadamavärvat teeb tänav käännaku ja sadam seetõttu trammiaknasse ei paista. Salapärane, sest vahetuvad omanikud pole oma valdusi eriti reklaaminud. Niisamuti, kui veel 1993. aastalgi peletas Eesti riigilaeva sadamavärvast kahe dessantlaeva vastu huvi tundmast sõjaväeline raadiohäääl: "Otkuda? Kuda!", nii koputas aastaid hiljemgi laevu pildistavale külali-

sele õlale turvamees: "Pole lubatud!"

Jätkuv omandivahetus muudab sadama juhtkonna ettevaatlikult kidakeelseks. Heameelega näidatakse sadamat ja laevu, enne siiski ettevaatlikult uurides, mis erihuvi ajakirjanikul olla võiks. Ei muud kui teada, kas Bekkeri sadam on nii tegevuseta, et töötä jäänud laevad sinna asumisele saadetakse või töötatakse seal kõigest hoolimata kenasti.

Sadam laevu täis

Aprilli lõpus oli mõni nädal varem merepoolse kai ääres seisnud "Neptunia" Balti Laeva-remonditehase dokki ümber kolinud ja vabastanud koha samuti töötule "Transestoniale". Ent samuti Eesti Merelaevanduse laev "Kapten Voolens" oli linnapoolse kai ääres tegevuses: laaditi pakitud puitu.

Suvalisel päikesepaistelisel aprillipäeval oli sadamas ühtekokku 11 laeva: peale "Kapten Voolensile" laaditava puidu lossiti graniitkillustikku "Casandra" (Soome lipuga, kodusadam Borgå; ex "Frank Nippe" Hamburgist, nagu laevaküljelt näha). On otseselt tegevusele viitava nimega "Nafta" ning "Katran" (ex "Alant") ja kalalaev "Nasva", "Naftari" punkrilaev "Irja" ning pilsikogujad "Viitna", "Ikla" ja "Nevo", on ka platvorm "Jägala". Lisaks tegevuskäsku ootav "Transestonia" – ja kai ääres polnudki vaba kohta. Ent sadamakapten Riho Randoja sõnul on tipp-päev olnud vana-aastaõhtul, kui sadamas seisis pardati 17 laeva – meremehed said uusaastöö kodu veeta.

Punane ajalugu sadamaõuel

Nii juhatuses esimees Oleg Ivanov, marketingidirektor Tõnu Telliskivi kui ka sadamakapten Riho Randoja vuristavad muljetavaldava entusiasmiga käigupealt omaaegse Bekkeri laevatehase tippketti: "Kas teate, et tehas alustas tööd juba 1912. aastal? Ning et siin ehitati juba tsariajal seitse sõjalaeva, sealhulgas 1917. a. valminud 107 m pikkune "Avtroil", millest hiljem sai "Lennuk"?"

Kolmelööviline klaasitud katuseharjaga monumentaalne punane telliskivihooned on saanud nüüdisaegsed tehaseuksed ja on praegugi ametis. Tellisseinad varjavad raudbetoonkarkassi – "Eesti arhitektuuri" andmeil on 121x50 m suurune hoone Eesti suurim ühekorruseline monoliitne raudbetoonist ehitist. Ent kui sõjalaevu enam ei ehitatud, hakkas "Põhjala" selles kummisaapaid tegema ja Lorupi (hiljem "Tarbeklaasi") klaasivabrik klaasi puhuma.

Punaseks värvitud juugendvillasse tehasehoonest mere pool mahtunud aga toona kogu sadamavalitsus. Onneks on vahepeal sadamat valitsenud Vene sõjavägi selle alles jätnud.

Bekkeri tehase ajal jõudis sadamani raudteeharu, mis olnud kasutusel veel Balti Baasi ajal. Nüüd on selle läbi lõiganud killustikuga sillutatud juurdesõidutee.

Ei tahtnud kliente petta

Kaid on jätkuvalt asfalteerimata ja lainemurdja merepoolne külg mureneb, ent laadimislossimismasinad on nüüdisaegsed, tehnoloogia ja töölised nähtavasti ka, sest sadam on puhas.

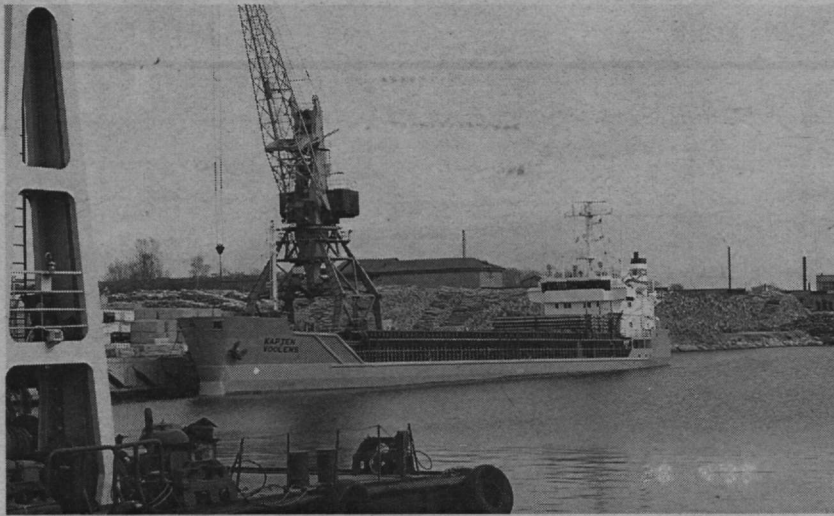
AS-ile Rasmusson kuuluv Uus Bekkeri Sadam kohtulahendi ootuses investeerida ei saa, kuigi plaanid selleks juba olid. Oodatakse omandivahetuste lõppu. "Nii me olemegi ühe otsaga 1914. aastal, teisega tulevikus," võtab praeguse ebaääraruse kokku sadamakapten Riho Randoja. Territooriumi kuuluvus on vaidluse all, sellel laadivad ja lossivad operaatorfirmad – ei tahetud petta kliente, kellega on pikaajalised sidemed. "Kliendile, kes paneb oma plaanid aastaks ette paika, ei tohi mõju avaldada omanikuvahetus ega muu kõrvaline asja-

olu," selgitab marketingidirektor Tõnu Telliskivi.

Laaditakse peaaesjalikult puitu, milleks on väga moodne tehnoloogia, aga ka natuke suhkrut-soola jmt. Tõnu Telliskivi sõnul teenindatakse Eesti turgu – veod Bekkeri sadamast on eksport-import, transiiti seal pole ning naftat sadamasse ei plaanita: "Meie kaup ei tule elamute vahel, vaid autoga mööda magistraalteed. Siin ei logistata elumajade vahel nagu mõnel pool mujal."

Koos operaatorfirmadega antakse tööd 50 inimesele. Mullu külastas Bekkeri sadamat 164 kaubalaeva, kaubatonne kogunes 239 575. 1997. aastal läbis sadamat parkümmend tuhat tonni vähem kaupa. Tänavu oodatakse Tõnu Telliskivi sõnul kaubakäibe tuntuvat tõusu, võimalik, et see ulatub 20-25%-ni.

Madli Vitismann



"Kapten Voolens" puitu laadimas.



Pakitud puidu laadimine edeneb kiiresti.



"Casandra" tõi Eestisse Soome kaupa.



"Viitna", "Ikla" ja "Nevo" ootavad tööd samuti kui "Transestonia" nende taga.



Edaspidi mahuks ehk sellelegi kaile kraana...



Vanasti mahtunud sadamavalitsus punasesse roheline katuse ja potisiniste ustega majja.



Selles hoones valmis "Lennuk" (ex "Avtroil").



Tsariajal viinud Bekkeri sadamasse raudtee...

3. mail pandi Balti Laevaremonditehases kiil uuele piirivalvelaevale. Lepingu patrull-laeva ehitamiseks sõlmis Balti Laevaremonditehasega 26. veebruaril Hansa Liising. Uus laev läheb koos käibemaksuga maksma 38 miljonit krooni ning peaks valmima järgmiseks kevadeks.

Piirivalvelaev sai kiilu

Pidulikul kiilupanekul kõnesid siseminister Jüri Mõis ja Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, kes rõhutas murrangut merepiirivalve arengus, kui

vanu välisabina saadud laevu on võimalik välja vahetada. Lähiaastail plaanitakse juurde ehitada veel kaheksa "Pikker"-klassi laeva.

Balti Laevaremonditehase haldusdirektor Dmitri Kuboškin pidas riigilaevade ehitamisel eriti oluliseks liisinguvõimalust. Nii võiksid peale piirivalve uusi laevu tellida teisedki merel tegutsevad ametkonnad: lootsiteenistus, mereinspektsioon ja merevägi. Arhitektuurimälestisest keretsehhi oli laevaehitajaid tervitama ja jõudu soovima tulnud ka Tallinna linnaeapea Peeter Lepp.

Müüdi keevitas kiilu sisse Tarmo Kõuts, siis jätkasid spetsialistid. Ettevõtmist õnnistas EELK meremisjoni peasekretär Jaan Jaani.

Uus laev tuleb 31,4 m pikk ja 6 m lai, süvis on 2 m. Laev saab teraskere ja alumiiniumist tehnikatise ning peamasinad 2x1524 kW Deutz MWM TBD 620 V12. Maksimumkiiruseks plaanitakse 27 sõlme. Operatiivülesandeid aitab täita jäiga põhjaga kummimootorpaat, mis veesatakse hüdrotõstukiga.

Tseremoonial viibuile korraldati Balti Laevaremonditehase territooriumil bussiekskursioon. Güidiks olud Dmitri Kuboškin juhtis tähelepanu sellele, et tehases, mille riikliku ülesandena rajasid 10 000 inimest Euroopa suurkontsernide osalusel pooleteise aastaga, oli esimene kiilupaneku tseremoonia 1913. aastal.

Osale tehase praegusest 2000 töötajast annab tööd nüüd ka laevaehitus, ent tuhatkond on neidki, kes töötavad territooriumi rentivais firmades. Laevaremont moodustab tehase töömahust 40%, teised tähtsamad valdkonnad on raudteeveeremite remont, metalltarindite valmistamine ning tehniliste gaaside tootmine ja müük Baltikumis.

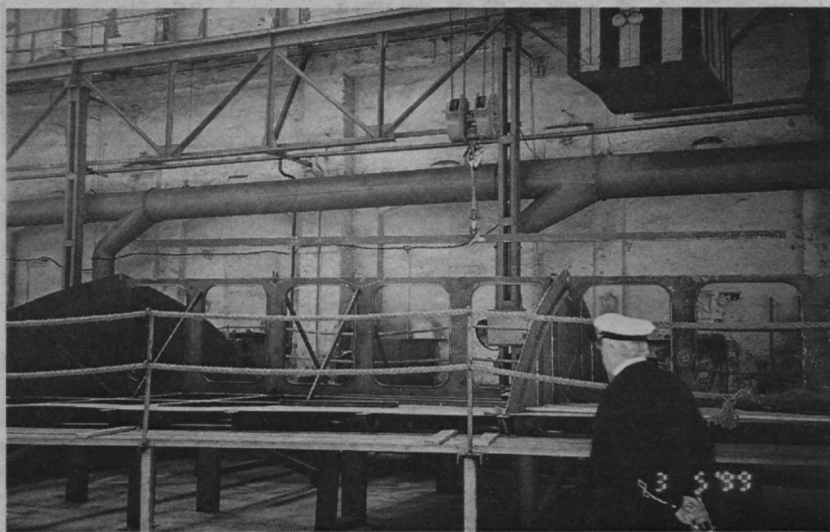
Külastele polnud juhtumisi küll ühtki dokis seisvat laeva näidata – kõik kolm dokki olid

tühjad, kaht laeva valmistati dokkiminekuks ette. Kuid sadamavärava taga harjutas parasjagu manööverdamist veebruaris valminud lootsikaater "Ahto-03".

Madli Vitismann



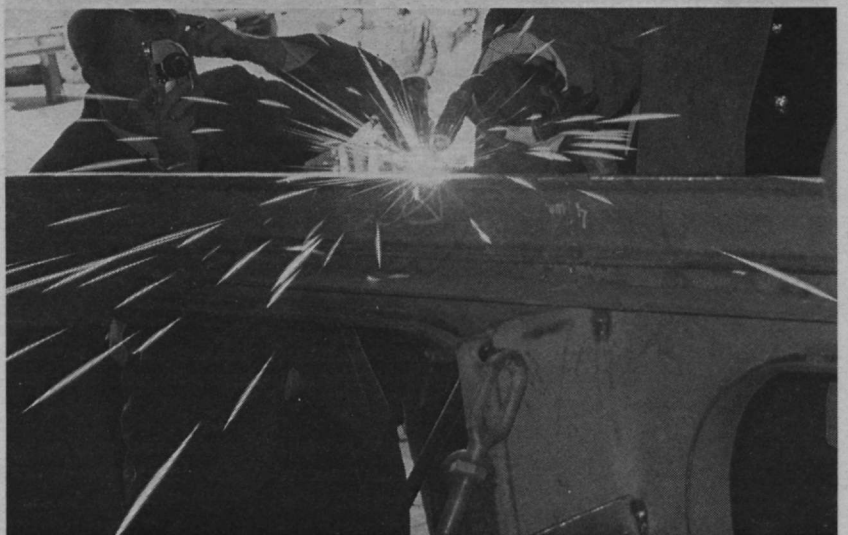
Paraad tsehhis.



Kaatri kaared ootavad kiilupanekut.



Esmalt kõnelejad (vasakult): Tarmo Kõuts, Jüri Mõis ja Dmitri Kuboškin...



... siis tegijad. Professionaali juhendamisel tegutseb Tarmo Kõuts.

19. mail lasti Pirital vette "Info-Auto" tütarfirmas "Balti Merekaatrid" valminud lootsikaater. Kaatri alumiiniumist keredetailid toodi Rootsist, samuti "Volvo Penta" diiselmootor. Tallinnas kaater komplekteeriti ja sisustati.

Riigihankekongressil parima pakkumise teinud "Info-Autot"

Lootsikaater lasti vette

esindanud Viktor Siilats meenutas merelise koostöö algust mõni aasta tagasi. Nüüd on Eestisse müüdnud mitu "Storebro" kaatrit – selles paaditööstuses alustasid pärast sõda Eesti

paadiehitajad. Meenutanud presidendi esitatud väljakutset Eesti ärimeestele – leida Eesti "Nokia" -, arvas Viktor Siilats, et samahästi kui selleks võiks sobida kontserdisarjas "Rootsi aeg" dirigeerinud Neeme Järvi, võiks Eesti "Nokiaks" saada ka Eesti paadiehitus. Ent sellekski vajatakse riigi tuge. Kui poleks olnud riigi tellimust, poleks "Info-Auto" sellist tööd alustanud: "Kas Eestis leidub neid nokiad, sõltub väga palju Eesti riigi toest ja abist. Tahaksin tänada kogu selle toe ja abi eest, mis siiani on olnud."

Karl Sundin laevakere ehitanud "N. Sundin Dockstavarvet AB-st" pakkis kaatri ristimiseks mõeldud šampusepudeli hoolikalt riidest kotti. Kuuldavasti mitte kartusest, et kere võiks mõlgi saada, vaid rohelisest mõtteviisist: jahisadamasse klaasikillud ei sobi. Karl Sundin lootis koostööd Eestiga jätkata, "Dockstavarvetis" tehtud lootsikaatriteid ostavad teisedki Põhjamaad.

Ristiema Helle Meri nimetas veel kail seisva kaatri "Ahto-07-ks", kuid kotti pakitud šampusepudelit ei saanud nii väikese laeva kere vastu efektse pauguga koksata. Helle Meril on see juba teine riigilaevast hoolalune – esimene on "Pikker".

Tellija esindaja, Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor Ants Põlluaas rõõmustas, võttes vastu tänava juba teist uut lootsikaatrit, ning arvas, et paari päeva pärast algavatelt käigukatsetustelt pole põhjust ebameeldivusi oodata. Lootsikaater läks maksma ligi 6 miljonit krooni.

Pärast kaatri vettelaskmist võtsid otsad kail vastu peavaevanägiljad Tõnu Kirs ja Jaak Juhkental "Balti Merekaatritest". Kapten Peeter Kaljuvee näitas oma vastset kaatrit kõigepealt Helle Merile.

Karl Sundin oli Göteborgist Kopenhaageni kaudu Tallinna sõitnud oma kiirkaatriga – 16-

meetrisest rannakaitsekaatrist tsiviilemaks sisustatud näidispaadiga "Enforcer". Eelviimaseks etapiks, Gotlandilt Helsingisse, kulunud vaid kuus tundi. Pirita sadama muulide taga

näidati selle kaatri sõidu- ja manööverdusvõimeid, kohapeal ringikeeramist ja ka äkkpeatust täiskäigult, mil peatumiseks kulub kõigest kaks laevapikust. Teine näidisesinemine korraldati Koplis Piirivalveameti mereosakonnale.

Madli Vitismann



Tseremoonia algust ootavad (vasakult): ehitaja Viktor Siilats, tellija Ants Põlluaas ja ristiema Helle Meri...



Vettelastud kaatrit uudistab kapten Peeter Kaljuvee.



... ning kaater kuival.



Soovijad said sõita Rootsi suurtükiväe dessantkaatriga, millest on sisustatud Dockstavarveti katsekaater.

Nordic Jet Line tõi 15. mail Tallinn-Helsinki liinile teise JumboCat-katamaraani. Päev varem korraldati laevatäiele kutsutuile Tallinnast lähtuv esitlussõit. Siin sai samuti Bergenis Kværner Fjellstrandi tehases ehitatud ja juba pea aasta liinil olnud "Nordic Jeti" sõsarlaev ka nime.

Maarja-Liis Ilus ristas katamaraani "Baltic Jetiks". Traditsiooniline šampanjapudel – Norra enda toode! – purunes hooga ja uhkesti vastu laevake-

ret. Kaipealne publik sirutas oma šampanjaklaasid tervituseks laeva ja kapteni poole; kapten juhtis ristiema esimesena treppi mööda üles laeva, omanikud ja kutsutute pikrida järel.

Kuni "Nordic Jet" end regulaarreisile oli seadnud, kai äärest lahkunud ja ta kassinäoline sõsar koha üle võtnud, olid

laevafirma külalised saanud voolilt laiendatud-uuendatud C-terminaali kaeda. See on nüüdsest vaid Nordic Jet Line'i päralt, mistõttu loodetakse passikontrolli ja muude formaalsuste kiiremat laabumist, ühesõnaga veel paremat reisijate teenindamist kohe lähtepunkti alates. Ristimisteremoonia sisse juhatanud Kværner Fjellstrandi president Ivar Myklebost tänas eraldi ka sadamat terminaali eest. Omanikud peavad teise laeva liinileaatmist tähtsaks sündmuseks ja ootavad tugevaid tulemusi. Kokku kuus edasi-tagasi reisi kahe laevaga päeva jooksul peaksid Nordic Jet Line'i turuosa Tallinn-Helsinki liinil veelgi suurendama.

Mulluse üle 150 000 reisija asemel loodetakse tänava sõidutada 400 000 inimest. Tugev argument on seejuures omaette ja kõige kesklinnikum terminaali nii Helsingis kui ka Tallinnas.

Piiritsooni tähistav traataed ongi jõudnud piki Admiraliteedi basseini serva tükk maad kesklinna poole. Sissesõit Admiraliteedi basseini näib kitsas ka siis, kui sadam on õhtul tühi. Päeval peab suur kiirlaev aga mõlemal pool kai ääres seisvate reisilaevade vahelt läbi mahtuma.

Ruumid on "Baltic Jetil" samasugused kui mullu liinile tulnud "Nordic Jetil". Kværner Fjellstrandi president Ivar Myklebost juhtis tähelepanu sellele, et reisija tunneb end paremini, kui võib sõidu ajal pea kõikjal silmapiiri näha. Kogu idee uute laevadega Tallinn-Helsinki liinile tulekust pärineb Viking Line'i katamaraanide ajast ning on osutunud õigeks: "Mullune aasta oli suurepärase!"

Juba tollastel katamaraanidel olnud lainetuse mõju vähendamiseks sensoritega stabilisaatorite süsteem. "See on väga tähtis, sest meri on siin tõesti komplitseeritud," arvas Ivar Myklebost. "Mõtleme veel suurema laeva peale, võib-olla tuleval aastal. Eesti laevapere on väga tubli ning Norra II register väga kvaliteetne ja otstarbekas. Eesti maksusüsteem teeb Eesti lipu väga kalliks, nii on meil Norra kapten ja vanemehaanik."

Roolikambris olid esitlusreisi ajal kaptenid Konrad Olsen ja Thore Kibsgaard ning vanemtüürimehed Ahti Hõim ja Allan Välja. "Baltic Jeti" lootsis sadamasse vanemloots Eino Paju, aga edaspidi kavandatakse tõenäoliselt lootsita sõidu loa saamist, sest kiirlaeval ei sobi odada, kuni loots tuleb või ei tule.

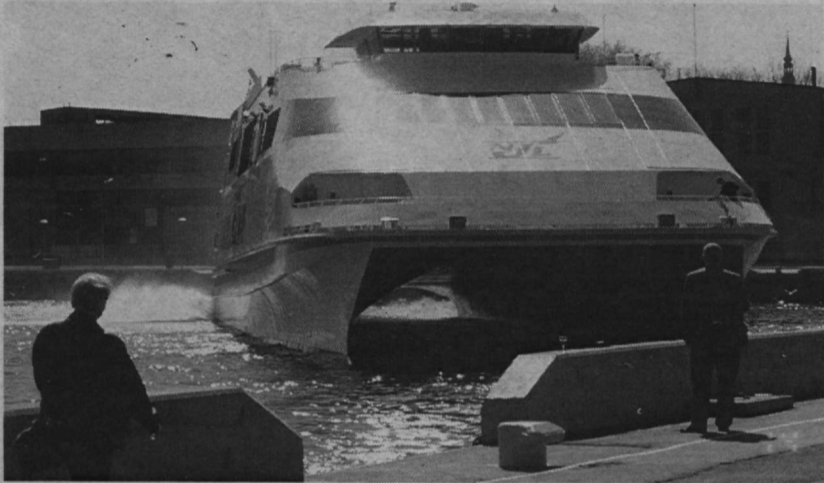
Röömsameelne lillades kostüümides teenindajapere on kolm päeva tööl ja kolm vaba-tööpäevad on neil pikad ja pingelised, aga palga üle nurinat ei kostnud. "Baltic Jeti" sõiduplaan võimaldab kodus ööbida.

Laevapoodi on jõudnud niihästi firmasuveeniirid kui ka "Kalevi" šokolaad.

Et Tampere orkester esotsas dirigent Eri Klasiga just Nordic Jet Line'i laeval Tallinna sõitis, tingis valiku arvatavasti see, et laevafirma pakub koostöös riigiraudteega kaugemalt kui Helsingist tulijaile soodustusi.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Eesti ristiema Norra laeval



Kui "Nordic Jet" oli liinile läinud, võttis koha sisse teine samasugune.



Maarja-Liis ütles oodatava lause mikrofonil selgelt, kindlalt ja inglise keeles.



"Baltic Jeti" peasalong, tagaplaanil baar.



Hoog on sees.



HSC "Baltic Jet"

Pikkus	60,0 m	abimasin	2x240 kW
laius	16,5 m	kiirus	36 sõlme
süvis	2,90 m	reisijaid	428
tühimass	120 t	autosid	55
peamasin	2x7200 kW	lipp	Norra (NIS)



Väikeimal lootsikaatril oli tegu, et suure kiirlaeva vahutavas kiiluvees parda äärde saada.



C-terminaal kannab nüüd ainult "Nordic Jet Line'i" embleemi. Traataed ulatub Admiraliteedi basseini linnapoolse küljeni.



Terminaali juurdeehitis on klaasseinaga. ETA andmeil läks maksma 12,5 miljonit krooni.

ESCO Eesti Merelaevanduse uus kaubamärk

Pressiteade

AS-il Eesti Merelaevandus on heameel teatada, et me oleme kaasajastanud oma logo, kajastamaks AS-is Eesti Merelaevandus pärast selle erastamist 1997. aasta juulis toimunud muutusi.

Uus logo näitab meie pühendumist tulemuslike, usaldusväärsete ja ärilise suunitlusega teenuste pakkumisele oma klientidele ja partneritele. AS Eesti Merelaevandus on kindlalt veendunud, et me oleme proovi läbi teinud ning võime nüüd nii firmasiseselt kui ka väliselt näidata oma uut pühendumist ja ärilist suunitlust, mis on saavutatud lühikese aja jooksul.

AS-i Eesti Merelaevandus uus logo võimaldab firmal ka säilitada kõrgema profiili turgudel, mida me oma liinilaevateenustega praegu teenime.

Kõiki teenuseid hakatakse müüma firmamärgi ESCO all ning me laseme selle logo järkjärgult värvida meie liinilaevateenuste osutamisel kasutatavate laevade külgedele. Peale selle on kavas muuta järkjärgult ka liinilaevastiku laevade nimed, et need oleksid näiteks

"ESCO Rakvere", "ESCO Virtu" jne. Teeme seda selleks, et nime ESCO ja meie praegusi ning ka tulevase teenuseid paremini teadvustada.

AS Eesti Merelaevandus püüab pidevalt praegu pakutavaid teenuseid täiustada ja töötada välja uusi tooteid, mis AS-i Eesti Merelaevandus kui tõhusa ja usaldusväärse äripartneri mainet veelgi tõstaksid.

19. mai

AS Eesti Merelaevandus

Õnnitleme!

Elmet Ekker — 50



4. mail tähistas juubelit "Baltic Kristina" kapten Elmet Ekker. Kolleegid, ülemused ja koostööpartnerid said õnnesoovilaulu esitada laevaorkestri saatel, sest sünnipäevalapsel oli õnne ka kalendriga: töövahetus lõppes just õigel päeval.

Fotol võtab kapten Elmet Ekker vastu reederi õnnitlusi Estline'i tegevdirektorilt Andres Laarilt.

Tallinna-Kieli laevaliini operaator lõpetab tegevuse

Agentuuriteade

Eesti Euroopa Liini OÜ lõpetab oma Saksamaa laevaagendi pankroti tõttu tegevuse, mistõttu suletakse firma opereeritud laevaliini Tallinn-Kiel. Firma juhatuse otsuse kohaselt katkestas Tallinnast Kieli sõitev "Rakvere" eelmisel õhtul poolt teel Saksamaa-reisi ja hakkas Tallinna tagasi tulema.

Eesti Euroopa Liini liinidirektori Aleksei Kanaitševi sõnul oli firma sunnitud tegutsema väga otsustavalt, kuna oli oht, et "Rakvere" oleks võidud Kieli sadamas arestida Eesti firmale Saksamaal agenditeenust osutanud, kuid sadamateenuste eest võlgu jäänud ettevõtte pankroti tõttu. Aleksei Kanaitšev ütles, et kuna Eesti Euroopa Liinil ei ole soovi ega võimalust topelt tasuda ühe teenuse

eest nii Eesti kui ka Saksamaa sadamates ning ilma jäädi ka Saksamaa agendist, otsustas firma suurema kahju ärahoidmiseks liini sulgeda.

Kui Eesti Euroopa Liini renditav "Rakvere" koos kaubaga Tallinna tagasi jõuab, teeb firma kõik endast oleneva, et kliente asjade pöördelisest käigust informeerida ning vastavalt sõlmitud kokkulepetele tagada nende kauba toimetamine Saksamaale, kasutades alternatiivseid kanaleid. Üks arutluse all olevaid alternatiivseid võimalusi on Eesti Merelaevanduse laev.

Seoses laevaliini sulgemisega lõpetab pärast kõigi kliendilepingute täitmist tegevuse ka liini ekspedeerimisteenust osutanud firma "Travend". Eesti Euroopa Liini korraldab Tallinna-Kieli liinil kaubavedu alates

1992. aastast. Mullu veeti liinil Tallinn-Kiel-Tallinn ligi 100 000 t kaupa.

ETA, 6. mai

Pressiteade

AS Eesti Merelaevandus jätkab kaubavedu liinil Tallinn-Kiel

Vaatamata Eesti Euroopa Liini OÜ tegevuse peatumisele laevaliinil Tallinn-Kiel, jätkab AS Eesti Merelaevandus siiani toimunud kaupade vedu laevaliinil Tallinn-Kiel oma kaubalaevaga "Calibur".

AS Eesti Merelaevandus teeb kõik, et täiesti rahuldada oma praeguste ja tulevaste klientide kaubaveovajadusi sellel liinil.

AS Eesti Merelaevandus avas laevaliini Tallinn-Kiel aprillis 1998.

AS Eesti Merelaevandus, 7. mai

Veeteede Amet

ringkiri laevaomanikele

Ajaleht "Meremees"
Eesti Merelaevandus
Hansatee Grupp
AS Tallinna Sadam
RVA AS
Esman AS
Estline E-Liini AS

26. mai 1999

Veeteede Ametisse on saabunud IMO 1. märtsi 1999. a. ringkiri nr. 2121. Ringkirjas antakse teavet IMO peakontoris Londonis toimunud kohtumisest, mis oli pühendatud arvutisüsteemide aasta 2000 probleemidele (Y2K).

Lisas 1 on loetelu küsimustest, millele on vaja selle probleemi lahendamisel tähelepanu pöörata, ja kolm küsimustikku, selgitamiseks nii laevade, sadamate kui ka laevakompaniide valmisolekut olukordadeks, mis võivad tekkida seoses probleemiga Y2K.

Lisas 2 on ära toodud põhi-olemendid võimalike tõrgete vältimiseks sadamates, terminaalides ja laevadel, ning kaks näidist võimalikest ohuallikatest sadamates ja terminaalides ning laevadel.

IMO ringkiri on saadaval veeteede ametis ja on saadaval ka Eesti Laevaomanike Liidule ning suurematele laevaomanikele.

Tuletame veelkord meelde, et on tähtis üle vaadata kõik laevadel, sadamates, terminaalides ja mujal olevad süsteemid, mis on üles ehitatud

arvutivõrkudele või kasutatavad oma töös mikroprotsessoreid. Laevadel kasutatakse eri vanusega arvuteid, mis juhivad nii navigatsioonikomplekse kui ka peamasinate tööd, nii reisijate turvasüsteeme kui ka kassasüsteeme jm. Kassasüsteemi ülesõitmine võib kaasa tuua väikese segaduse ja kohe võetakse tarvitusele mingid muud vahendid. Kuid pole raske ette kujutada, mis juhtub, kui integreeritud navigatsioonisüsteemi üks osa ei ole mingil hetkel suuteline ajamipulsside õigesti vastu võtma. See võib halvata kogu süsteemi. Aga kui see juhtub kitsas väinas või karide läheduses? Sama võib juhtuda vanemat tüüpi GPS-i, radari või ARPA-ga. Loodame, et laevaomanikud mõistavad probleemi tõsidust ja võtavad käesolevat ringkirja kui viimast hoiatust (vt. ka "Veeteede Ameti Teataja" nr. 3/4, 1998, lk. 80, p. 4.22).

Paljudele laevade navigatsioon- ja sidevahendeid tootvate firmade ning klassifikatsioonühingute internetilehekülgedele on ilmunud eraldi teemana Y2K. Neis failides sisalduv teave firma toodetud aparatuuri kohta. On muidugi kiiduväärne, kui laevandusettevõtte on oma jõududega suuteline üle kontrollima kõik laevastüsteemid. Kuid õigem oleks siiski spetsialistidel lasta nende firma toodetud aparatuur üle vaadata ja vastav

sertifikaat välja anda. Kui mingi seadme valmistajast ei ole enam pole, siis tuleks leida spetsialistid, kes on suutelised selgeks tegema, kuidas seade kriitilistel ajahetkedel toimib, ja väljastaksid selle kohta vastava tunnistuse.

Niiviisi tuleb järkjärgult kogu laeva elektroonikas selgusele jõuda.

Veeteede amet kohustab kõiki laevaomanikke kõneks-olevasse tõsiselt suhtuma ning tegema kõik, et nende laevad oleksid kontrollitud ja aasta 2000-probleemile lahendus leitud.

Palume laevaomanikke veel kord tungivalt informeerida oma laevade meeskondi ja hoiatada neid, et nad automaatseid kiiruse-, kursi- ja liikumiskontrolli süsteeme järgnevalt loetletud eriti ohtlike ajahetkedel (jälgida nii GMT aega kui ka kohalikku) ei kasutaks:

- üleminek 21. augustilt 22. augustile 1999. aastal (uue nädalalugemise tsükli algus);
- üleminek 8. septembrilt 9. septembrile 1999. aastal;
- 2000. aasta saabumise hetk;
- üleminek 28. veebruarilt 29. veebruarile 2000. aastal;
- üleminek 31. detsembrilt 2000. aastal 1. jaanuarile 2001. aastal.

Lugupidamisega peadirektor Kalle Pedak

"Veeteede Ameti Teataja"

Tänavune esimene topeltnumber sisaldab palju olulisi dokumente nii Vabariigi Valitsuselt, teede- ja sideministrilt kui veeteede ametilt, samuti rahvusvahelistelt merendusorganisatsioonidelt. Lugeda saab nii väikelaevadele esitatavaid kvaliteedinõudeid kui nõudeid väikelaevajuhtide väljaõppele. Ära on trükitud ka lootsi kvalifikatsiooninõuded, jäämurdetööde kord, IHO hüdrograafilise mõõdistuse standardid, ohtlike kaupade vedu puudutav Läänemere maade kokkulepe ja juhised hädateadete edastamiseks otsingu- ja päästeteenistustele.

Tutvuda saab veel järgmiste dokumentidega: "Eesti välisesinduste kohustused, mis on seotud riikliku järelevalvega Eesti riigilippu kandvate laevade üle välismaal", "Riiklike järelevalveorganite teavitamise kord Eesti Vabariigi sadamatesse saabuvatest ja nendest lahkuvatest laevadest", "Laeva või ehitatava laeva kinnistamiseks esitatavate laevatehniliste ja ohutuslaste dokumentide loetelu", mõned lisad "Laevapere liikmete kvalifikatsiooninõuete" juurde, "Lootsi-, tuletorni- ja jäämurdetasude määrad ning soodustuste kohaldamise alused ja kord", samuti diplomite kehtetuks tunnistamise ja muudatustega mõnedes kehtivates dokumentides.

Balti tee Stockholmi

Stockholmi Vabasadamades on selle basseini kõrvale, kus Eesti laevad silduvad, tekkinud mitte enam Balti kai, vaid lausa basseini. Korrage on kohal nii Riiaist tulnud Vene lipuga "Russ", kodusadam Vladivostok, kui ka Leedu lipuga "Palanga" Klaipedast. Nii on kõigest Balti riikidest tulnud laevad lähestikku.

"Palanga" kapteni Rudolf Tatteri sõnul on kavas praeguse barakilaadse asemel Balti terminaaliks ümber ehitada üks suurtest telliskivist sadamaladudest, siis ei ole see enam Tallinna-terminaalist kehvem. Nagu fotolt näha, on sadamalinna laeva külje all kail tänav sõidu- ja kõnniteega.

Praeguses terminaalil on naabritel kitsavõitu, sest "Palanga" sõidab Stockholmi kolm korda nädalas ja veedab seal öö vastu laupäeva. Tol õhtul koguneb laeva baari, mida endistviisi kaunistavad eksootilised rahatähed ja mündid, omamoodi Leedu klubi. Õppurid ja töötajad, kes Stockholmis elavad, saavad seal kaasmaalastega kokku.

Madli Vitismann



Naaberrigid on ühekorraga kohal.

Parim köök kolis ümber

"Läänemere Trofee" võitis "Viking Line"

Mitu aastat tagasi trükiti "Silja Line'i" reklaambrošüürides lehekülje servale loosungeid stiilis: Läänemere uusimad laevad, parim laevaköök jne. Siis oli see lihtsalt reklaamitrikk, aga viimaseil aastail on firmal, kes reklaamib end Läänemere parima laevakööbiga, selleks töine alus.

Elmisel aastal kasutas võitja õigusega seda võimalust "Eckerö Line", aasta varem "Estline". Eeloleval aastal hakkab end niiviisi reklaamima "Viking Line". Kuid et "Viking Line" võidab 6.-7. mail võistluse "Mare Balticum Trophy 1999" kõigil aladel, oli kindlasti üllatus niihästi nende vanale konkurendile "Silja Line'ile" kui ka teistele võistlusel osalenud laevafirmadele. Tänavu oli neid juba seitse.

"Regina Baltica" kaks päeva kestnud võistluse peala oli toiduvalmistamine. See on kõige paremini arusaadav kõrgete tiitlitega pärjatud kokkade koosnevale žüriile, kes maitseb kõiki toite ning tunneb asja. Pealtvaatajatele pakuti kokkade tegevust vaadata suurel videokraanil. Etteantud toidukorvi kasutades tuli valmistada eelroog ahvenast krevettide ja karploomadega ning põhiroog sea välisfileest. Seejuures tuli silmas pidada, et toiduportsjoni lähteained ei maksaks rohkem kui 25 SEK-i eelroa ja 40 SEK-i põhiroa puhul.

Et pealtvaatajadki saaksid parimate kokkade kunstist osa, pakkus "Estline" kõigile osalejale piduliku õhtusöögi muluste võitjate, "Eckerö Line'i" menüüga. Toidu valmistasid "Regina Baltica" kokad Eckerö kokkade juhatusel.

Kelneril ja ettekandjail tuli lisaks teooriatestile teenindada asjatundjaist laudkonda ning katta laud kahele paarile millenniumivahetuse õhtusöögiks Nobeli menüüga aastast 1931.

Laud tuli katta 30 minuti jooksul, alates laudlinast tuli vajalik kaasa võtta. Et laud olid küllaltki tihedalt, võis näha, et ka sagimine oli kelnerlikult viisakas ja vabandustega. Ent nii hoolikalt klaasi kaugust lauaservast tavaliselt küll ei mõodeta. Laa kaunistamisel sai rakendada fantaasiat, mistõttu mõnel puhul jäi mulje, et sööjal on nii ilusa laua juures ebamugav.

Kelneritel tuli lauaktmist ka kirjalikult põhjendada. "Estline'i" omad olid teinud kenasti koostatud ja vormistatud põhjenduse. "Viking Line'il" oli see märksa kuivem, ent tähelepanu äratas, kuidas oli esitletud Soome päritolu nõusid ja söögiriistu. Arabia serviisi, lühtala klaaside, Jokipii laudlina jm. soomeliku kõrval oli sama põhjalikkusega nimetatud ka kohvikannu saksa päritolu.

Tänavugi sai "Viking Line'i" baarimees eriauhinna tehnika eest. Kümme aastat "Gabriellal" töötanud Timo Hannukainen on Soome Baaripidajate Ühingu liige, tema sõnul tegeldakse tehnikanippidega just seal. Ent "Viking Line'is" peeti ka firmasene võistlus.

Paljude pealtvaatajate hulgas oli firma- ja laevajuhtkondade liikmeid. "Birka Princessi" intendant Klas Pettersson märkis serverimisvõistluse kohta, et kõik lauakatted olid ülepingutatud, kuid ideena head. Paljud asjad pole igapäevatoos kasutatavad, ent võistlus virgutab inimesi loovusele ja paremale töössuhtumisele. Seda, et võistlusel tehtav pole 500 inimese teenindamisel kasutatav, märkisid teisedki küsitletud.

Kõige raskem oli kokkade-teenindajate võistlus kindlasti "Regina Baltica" laevaperele: kaks päeva oli pardal mitusada

väga kriitiliselt meeletatud reisiijat, kes pealegi päeval maale ei läinud, mistõttu hingetõmbeaega ei jäänud. Lisaks tava-reisijaile ja võistlusega seotud inimestele veel otsene võistluse teenindamine. Kusjuures "Estline'i" töötajad esinesid ka võistlusel hästi: nii kokad kui ka kelnerid said kolmanda koha.

Auhindu said:

Koht	Kokad	Kelnerid	Baarimehed
I	Viking Line	Viking Line	Viking Line
II	Birka Line	Silja Line	Birka Line
III	Estline	Estline	Unity Line

Parimale laevafirmale mõeldud Tauno Kangro "Kalarootsu" sai mõistagi "Viking Line".

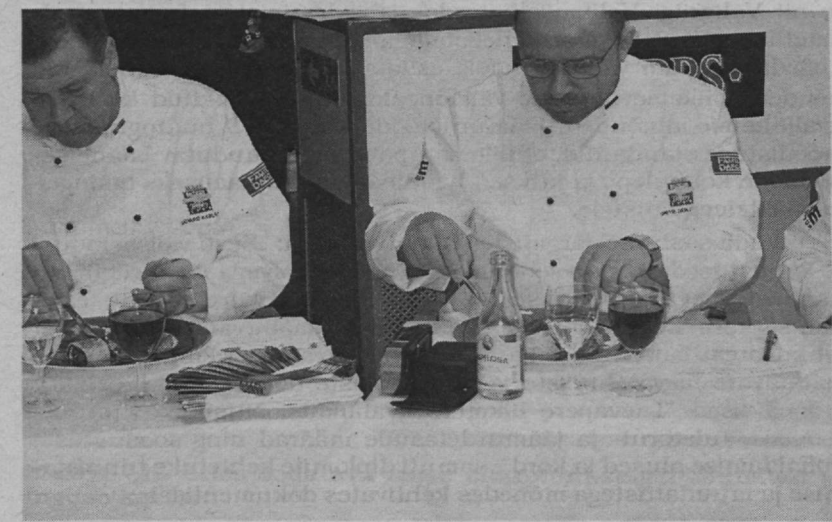
Madli Vitismann



Kolmanda koha said "Estline'i" kokad Kaupo Tenskov ja Andres Rahula.



Enne auhindade jagamist olid nende töökaaslased žürii ette kandnud 15 portsjonit eelrooga ...



... ja teist samapalju põhirooga. Paremalt Eesti žüriiliige Dmitri Demjanov.



Maitsnud toitu, tegid žüriiliikmed märkmeid ja arutasid omavahel. Paremalt žürii esimees Christer Lingström.



"Estline'i" kokad arutasid võistlustoite maitsmata omavahel.



Kolmanda koha saanud "Estline'i" ettekandjad Britta Laurimann ja Marko Makke...



... ja nende kaetud millenniumiõhtusöögi laud.



"Estline'i" baarimehed viivad võistlusjoogid žüriile hinnata.



Baarimehed ootavad võistlustulemuste teadaandmist. Timo Hannukainen (paremal) jätab mulje, et juba teab. Tema kõrval III koha saanud Dariusz Kosiorek, teisel äärel teise koha saanud Ove Mattson.

Reisilaevaga merehädalisi päästma

18. mail korraldati "Regina Baltica" Stockholmi saarestikus suur merepäästeõppus koos Rootsi asjaomaste ametkondadega. Laevale tulid Rootsi tuletõrjujad ja arstid, merel aitasid mereväe-, poliitsei-, merepäästeseltsi ja lootsikaatrid ning õhujõudude kopter.

ESTRA-99

Õppuse legend sisaldas tava-päraselt tulekahju laeval, kuid nüü, et vaja läheb lisajõude maalt. Esmaabirühma jaoks lüüdisid tulekahjus kannatanud.

Kuid samuti tavalise "reisijate" laevalt evakueerimise asemel oli uus etapp: merepääste-keskus palub tulekustutamise lõpetanud reisilaevalt abi Kanholmsfjärdenis uppunud laevalt pääsenute evakueerimiseks. Selleks veesatakse kiirpaat, "õnnetuskohal" selgub, et inimesed on vees. Kui "Regina Baltica" kohale jõuab, lastakse välja liugtee ja hlvatakse päästetud selle abil laevale. Nende hulgas on kiiret esmaabi vajavaid kannatanuid.

Järgnes puhtpraktiline osa – liugtee ja päästeaparve abil "evakueeritakse" Rootsi osavõtjad, kes vintsiatatakse parvest kopterisse. Ning laevapere liikmed kasutavad võimalust liugteest alla lasta ja samakaudu üles tulla, kuni liugtee laeva küljest vabastatakse ja laev teekonda jätkab.

Aega kõigeiks celtooduks oli plaanitud veidi üle nelja tunni. Legendi, konkreetset ülesandet ja ajakava töötas välja õppuse kolmeliikmeline juhtkond: "Regina Baltica" kapten Roland Lemendik, Rootsi Meresõiduameti Stockholmi saarestiku merepäästepiirkonna koordinaator Dorje Hellgren ja Rootsi õhujõudude kopteripiloot Lars Flemström.

Õppust nimega *Estline Safety Trainig; Recover & Abandon e.* ESTRA-99 sellisena korraldama ajendasid ilmselt "Estonia" hukust saadud õppetunnid. Peale vees olevate inimeste päästmise kavandati kopteriga päästmist, laevaperele ja reisijatele antavat informatsiooni

ning koostööd laevakompanii juhtkonnaga. Plaaniti ka ametiisikute, ajakirjanike, sugulaste ja üldsuse järelepärimiste käsitlemist ja suunamist.

Võib arvata, et üks eesmärke oli päästevarustuse veelkordne järeleproovimine ja miks mitte ka demonstreerimine. AS-i Estline juhatusliige Peeter Tees hindas "Regina Baltica" külge ehitatud ohutusmeetmete – võõri tugevdamise, uue sisemise võõriukse, leki indikaatorite ja alarmsüsteemi jms. paigaldamise – kõrval päästevarustuse uuendamisele kulutatud summaks 1,27 miljonit dollarit. "Estline'i" imago teenistuses on nii isepöörduvad parved, uut tüüpi päästevestid kui ka kiire valvepaat.

Päästevarustuse täiustamises osalenud Lars Flemström pidas peale selle, et liugteed kasutatakse n.ö. tagurpidi, veel oluliseks, et helistamistega kaptenile, firmasse ja mujale tekitatakse laevaperele pidevat stressi.

Õppus korraldati tavareisi ajal, reisijaile piirati ligipääsuks vaid ambulantsi ja liugtee ümbrus.

Õppuse esimeses osas, kui masinaruumis oli "tulekahju", ilmselt, et laevapere omal jõul toime ei tule. Varsti läheneb "Regina Baltica" mereväelaev "Heimdal", pardal päästeülikondades inimesed ja varustuskastid. Mõned aega sõideti pardati sama kiirusega, kuni inimesed ja kastid lootsiuksest sisse said. Ettevõtmist julgustas mereväe kiirpaat. Saabunud tuletõrjujad juhutati masinaruumi, arstid ambulantsi.

Seal olid tulekahjus "haavadud" raamil, neid seoti ja ravitseti parasjagu. Huddinge haigla naisarstide juures torkas silma emalik hellus, millega nad "patsiente" kohtlesid. Eesti arstid on sellega võrreldes kuivasjalikud. Ent samas ilmutas appitunud dr. Lindholm nõudlikust, kontrollides, kuidas laeval esmaabi on antud. Laevaarstidel lasti mitugi asja kapist välja võtta, et nende olemasolus kindlalt veenduda.

Seetõttu oli hämmastav näha, et Soomest ostetud esmaabikott, mille iga esmaabirühma liige "abivajaja" juurde tõtates harjunult kaasa haaras, oli rootsi arstidele uudiseks. Nii muutus kogemuste jagamine kogemuste vahetamiseks.

Tähtis oli "kannatanute" isikud tuvastada, nii püüdis esmaabirühm neilt vastavalt stenaariumile rootsi või eesti keeles nime ja sugulaste telefoninumbreid välja pinnida. Lõpuks oli abistajaid nii palju, et nad võinuksid "kannatanud" lämmitada – kitsas ambulantsisises laevakoridoris jäi õhku väheks.

Kui "Regina Baltica" Kanholmsfjärdenis jõudis – see on saarestikus pea ainus koht, kus õppuseks piisavalt ruumi – anti käsk valvepaat välja lasta. Selleks palju aega ei kulu: kolm meest riietuvad päästeülikondadesse, tõmbavad raadioga kiivrid pähe ja istuvad kohtadele, neljas vajutab kraananupule. Kapteni sõnul tehtud kord varahommikul proovi: une pealt äratatud paadimeeskond oli laeva võõrist vette visatud nukuga 16 minuti pärast tagasi.

Seejärel lasi päästevahendite firma "Viking" esindaja välja liugtee. Samasuguse nupuvajutusega lastakse välja päästeaparved ning õiges järjekorras välja lastud parved saab üksteise järel liugtee platvormi juurde tõmmata, sest eelmise parve küljes on järgmise liin. Nii peaks, kui kõik laabub, liugtee abil saama 30 minuti jooksul ühest pardast evakueerida 500 inimest.

Et legendi järgi oli liugteed vaja päästetute laevale võtmiseks, sõitsid kõigepealt alla arstid. Huddinge haigla omadel oli see esimene kord merel liugu lasta. Liugtee alusele kinnitatud vintsi abil tõmmati "pääsenud" presentkelguga üles. Valgeks värvitud nägudega "alajahtunuid" asuti sealsamas laevakoridoris turgutama, sinise näoga "surnu" aga viidi eemale.

Keegi ülesvintsiuist ütles: "Täna!" – "Näe, eestlane!" röö-



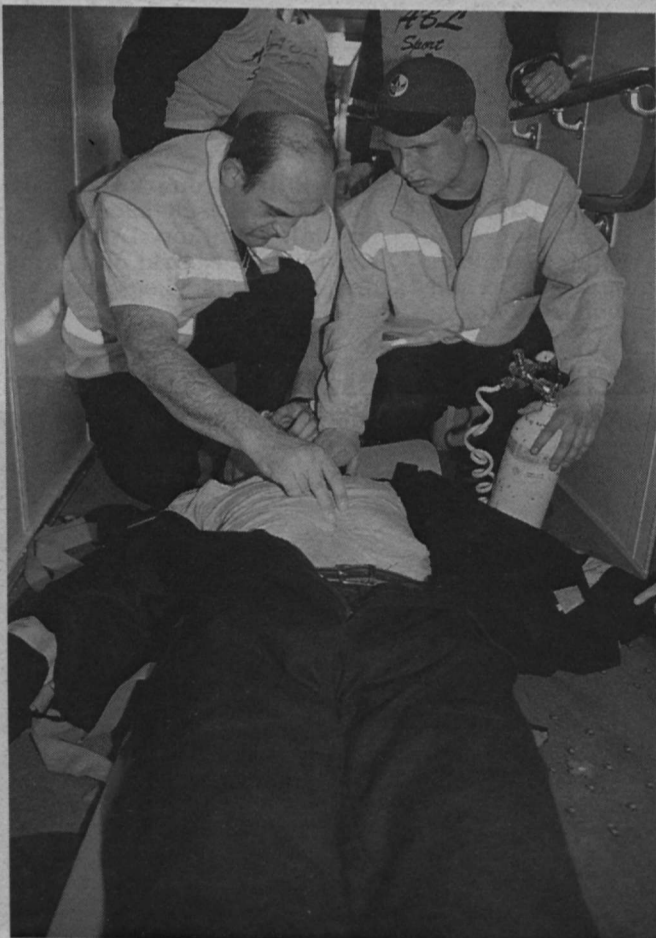
Õppus algas osatäitjate grimeerimisega. Neid muutis tundmatuseksi arst Peeter Loit.



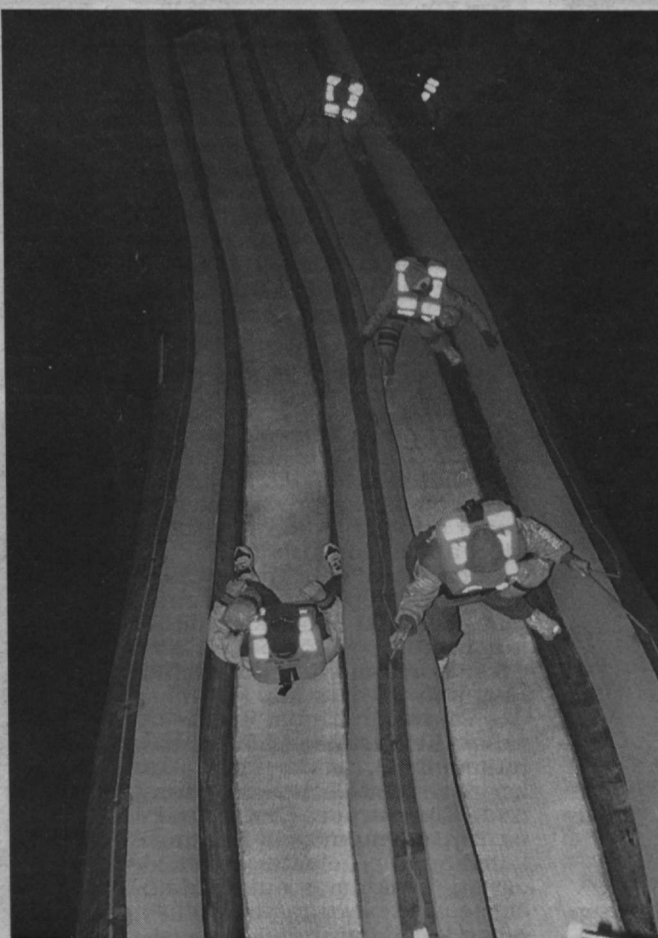
Kiire ja hea manööverdamisvõimega "Heimdal" tõi kohale tuletõrje- ja arstiabi.



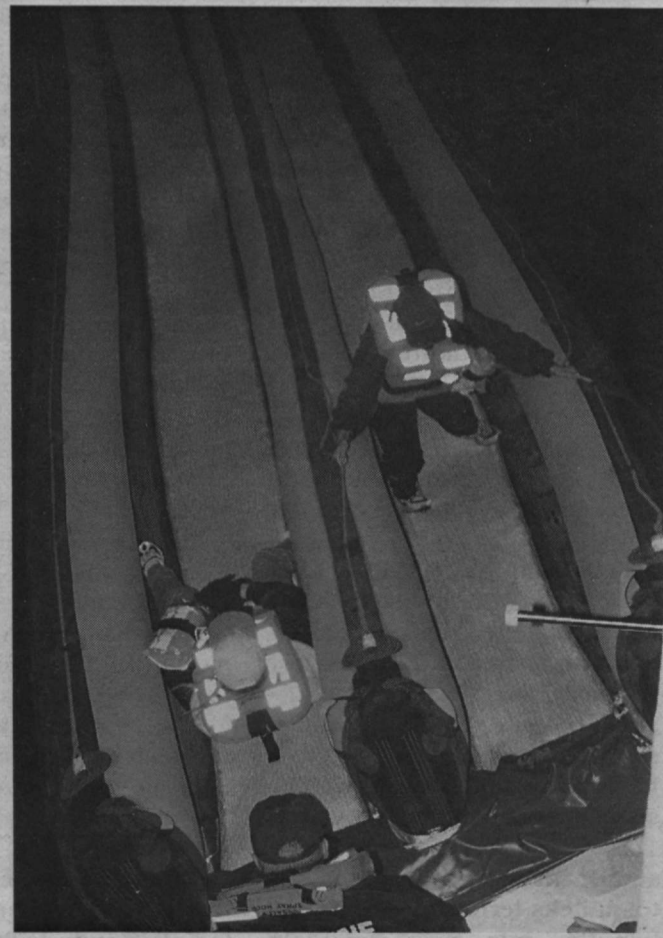
"Regina Baltica" kiirpäästeapaat asub teele.



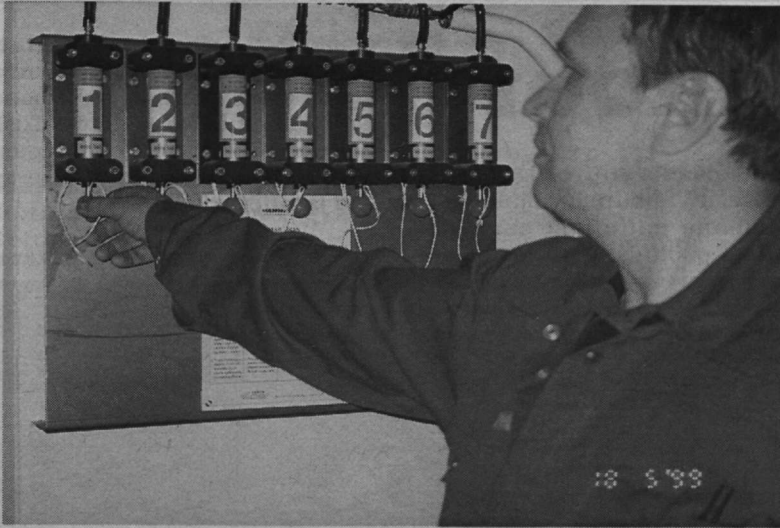
Arst Aivar Kaur uurib koridoris "kannatanu" seisundit.



Õppuse lõpp jäi pimedale. Laevapere kahesuunaline liiklus liugteel: vasakult alla, paremalt üles.



Liugtee suurema kallakuga alguses saab laskuja hea hoo sisse, tagasituli on aga viimastel meetritel eriti raske end üles tõmmata.



"Vikingi" esindaja tõmbab lahti päästeparve nr. 1.



"Regina Baltica" varustus: liugtee platvormiga, päästeparv ja päästepaat. Taamal ootab appitunud laev.



Kopter tõstis laevatekilt üles vaid kaasatoodud varustuse.

mustas esmaabirühm. Vintsi abil said laevale tagasi 14 valgeks grimeeritud ja päästeülikondades laevapereliiget, kes enne väljasõitu olid bussiga Stavnsäsi viidud ja sealt merre "uppuma" toodud.

Lamavate inimeste ülesvintsimine läheb üsna kiiresti. Kuid liugteed mööda saab omal jõul veelgi kiiremini laevale – seda prooviti, kui kõik vähegi vabad laevapereliikmed alla platvormile sõitsid. Puhunud inimene jaksab end liinidest hoides kätte abil üles tõmmata, aga väsinud, märg ja külmunud inimene kindlasti mitte.

Viimase etapina õppusest tuli hoolitseda, et laevapereliikmed laevale saaksid ja need, kes Rootsist, alla päästeparvele jõuaksid. Selleks ajaks oli "Regina Baltica" juures pea igast Rootsist merel tegutsevast ametkonnast üks laev. Seejärel vabastati liugtee laeva küljest ning "Vikingi" spetsialistid jäid sellel pukserit ootama. Laeval asuti kereavaust sulgema. Pimenenud fjordis müristas kahe tiivikuga kopter päästeparve kohal. Staatilise elektri kartuses jäeti ära inimeste vintsimine laevatekilt kopterisse, laeval tõsteti vaid varustuskastid.

Õppus lõppes veidi enne südaööd. Selgus, et vahepeal oli laeva faks saadavast infost ummistunud, mistõttu tuli kiiruga veel ühele telefoninumbrile faksiaparaat üles seada. Rootsist olnud väga palju telefonikõnesid nii laevale kui ka "Estline'i" terminaali.

Õppusejärgse hinnanguna tõstis "Regina Baltica" kapten Roland Lemendik esile esmalt kenasti toime tulnud laevapere, siis aga kiirpäästepaadi, mida saab pea igasuguse ilmaga kasutada, nii et paadimeeskond ohtu ei satu.

"Estline" oli Eesti asjaomastele ametkondadele pakkunud võimaluse suurõppust oma silmaga näha, ent vaatlejate hulgas polnud mitut olulist ametkonda. Ometi selgus mullusel õppusel, et üksteise võimalusi tuntakse halvasti.

Eestile oleks veel vaja ka oma "Super-Puma" päästekopterit...

Madli Vitismann
Küllike Roovälja
ja Madli Vitismanni fotod

Kaptenikommentaar

Milline hinnang anti õppusejärgsel arutelul, "Regina Baltica" kapten ROLAND LEMENDIK?

Oli konstruktiivne mitmetunnine arutelu, millel osales peale õppuste kolmeliikmelise juhtkonna Rootsi tuletoorje esindaja ja Estline AB direktor. Üksipuigi võtsime läbi kõik episoodid alates häiresignaalist ja rühmade kohalejõudmisest kuni õppuse lõpuni.

Leiti, et oli hea, et õppust sai teha mõne teise riigi, mitte Rootsi ega Soome lipu all. Tuletoorje esindaja oli oma rühma osaga rahul, ka sellega, kuidas rühm vastu võeti ja õnnetuspaigale viidi.

Liugtee rolli hindamiseks oli õppust jälgima kutsutud "Estonialt" "Isabella" liugtee abil pääsenud daam, kes oli õnnetusööl parvel, mis pääsis "Isabella" juurde. Tähtsaim oligi see, et tema andis hea hinnangu meie laevapere tegutsemisele ega süüdistas eestlasi. Seni oli tal olnud eelarvamus reisilaevade ja Eesti lipu suhtes.

Kõrge hinnangu sai kiirpaat ja selle meeskond. Ning laevapere sai harjutada, nende huvi on suur.

Arutati läbi ka näiteks seesugune küsimus – kellel lasub vastutus väljast appi tulnud tuletoorjate pärast. Kui nad on laevale tulnud, läheb vastutus nende elu pärast kaptenile üle.

Kolleegikommentaar

Millise hinnangu annate möödunud õppusele, Rootsi Meresõidumeti Stockholmli merepäästeringkonna juht, loots DORJE HELLGREN?

Õppus oli väga hea, väga intensiivne, arusaamatusi oli vähe. Päästevastuse firma "Viking" esindajad ei teadnud küllalt täpselt, mida peavad tegema ja seetõttu kulus aega rohkem kui vaja. Järgmiseks korra on vaja viimistleda vaid tehnilisi üksikasju.

Kas reisilaev tuleb päästeüksusena kõne alla?
Jah, päästevastus on varasemast parem, aga selleks on vaja kõigepealt uue põlvkonna päästevastust, mis funktsioneeriks ka halva ilmaga. Praegu funktsioneerib see rahuliku ilmaga.

Täna on eestlased Siljast ja Vikingist tükk maad ees.
Kas nii võibki lehte panna?
Võib küll.

Lendurikommentaar

Millise hinnangu annate möödunud õppusele, Rootsi Õhujõudude kopteripiloot LARS FLEMSTRÖM?

Läks hästi, kõik funktsioneeris, laevapere on hästi harjutatud. Laeval on väga hea varustus. Valvepaat on saadavalvaist parim. Paadi veeskamisse süsteem, mis on üle võetud Põhjamere naftapuurtoornide päästepaatifidelt ja võimaldab paati veesata mistahes ilmaga, samuti pardale võtta, on koos paadiga väga hea.

Kas reisilaev õigustab end päästeüksusena?
Liugtee juures panime kõrva taha mõningaid üksikasju. Meil oli inkognito kaasas naisreisija "Estonialt", kes pääses "Isabellale". Ta oli väga huvitatud ja juhtis tähelepanu pisiasjadele, mis võivad oluliseks osutada. Tema näpunäiteid tuleb arvestada.

Nõgin "Estonia" päästeoperatsiooni ajal ise kopterilt, et "Isabella" laskis välja oma liugtee ja parved, aga piillas seejuures kolm oma meeskonnaliiget vette ja me pidime nad merest üles kopterile vintsimata.

Kui juhtuks suurõnnetus ja "Regina Baltica" oleks lähedal, võiks ta praegu päästa palju rohkem inimesi kui ükski teine laev.

Kas nii trükimegi ära?
Oleks hea, kui teisedki laevad ajapikku soetaksid samasuguse varustuse.

Süsteem on nüüd valmis, on vaja vaid harjutada. Kallis on harjutada sel kombel nagu äsjasel õppusel. Seetõttu tegime sellest video ja monteerime nüüd juhendusfilmi.

"Regina Baltica" laevapere oli harjutamisvõimalusest väga huvitatud. Kui "Vikingil" oleksid päästevahendid, millega kaldal saaks harjutada, näiteks Turku Navigatsioonistiituti kursustel, oleks sellest palju kasu.

Ma ei tee "Estline'ile" reklaami ja tahan, et kõik laevad oleksid sama head. Aga praegu on "Regina Baltica" parim varustus.
Madli Vitismann



Esmalt abistasid esmaabirühma liikmed, ...



... siis kontrollis tehtut dr. Lindholm Huddinge haiglast.



Nii näeb välja laev, mille liugtee on uuesti kokkupakkimiseks ära viidud.

20.-22. maini toimus rahvusvaheline sõjaväeorkestrite festival "Est-Tattoo 1999".

Esimesel päeval olid orkestritel väljasõidukontserdid Haapsalus, Pärnus, Rakveres, Paldiskis, Paides ja Raplas. Kontserdipaigas näidati ja esitleti

kaitse-, korravalve- ja päästesõidukeid. Huvi olnud ülisuur.

Festivali teine ja kolmas päev korraldati Tallinnas. Kuid ka

paljunäinud tallinlaste huvi enne vigurmarsikontserti linnahalli esisel platsil näidatud sõja- ja päästemasinade vastu oli suur.

Pidevalt piirasid huvilised Piirivalveameti lennusalga uut väikekopterit, mille juures vahetpidamata andsid selgitusi lennusalga ülem Arvo Palumäe ja kopteripiloot Jevgeni Pissarev. Küsiti kõike, alates kabiini taga oleva kütusepaagi mahust kuni lennutunni hinnani. Et see oli lähedane keskmisele palgale, siis kratsis nii mõnigi (mees) kukalt ja arvutas, kas võib endale kunagi elamuslikku veerandtundi lubada.

Eriti huvitav oli neil, kes juhtusid kopteri maandumist või äralendu nägema: pisike kiilik potsas nii kiiresti ja elegantselt tänavalaternate vahele platsile, et tekkis mõte õhutakso võimalikkusest pealinna tiptundidel.

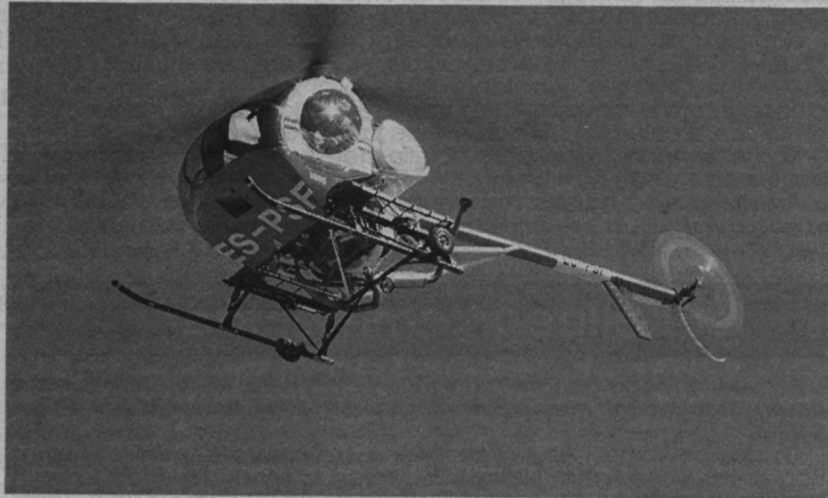
Vigurmarsifestivali põhikontsert toimus 21. mail linnahalli jäähallis. Esinesid Eesti Piirivalve Orkester, Kaartin Soitokunta Soomest, Maryland Army National Guard Band Ameerikast, Heeresmusikkorps 14 Neubrandenburg Saksamaalt ja Eesti Kaitseväge Orkester. Pasuna-trummimürtsu vahele näitas oma välismaisteks esinemisteks ettevalmistatud rühmakava võimlemisklubi "Pirueti" eliitühm, soojendusbandina mängis Eesti Politsei Orkester.

Festivali viimasel päeval toimusid orkestrite vabaõhukontserdid mitmel pool Tallinnas.

Kopter ja pasunakoor

malaadisel üritusel septembris loodetakse nelja suurema linna meie omast märksa suuremad jäähallid publikuga täita. Tõsi, juurde lubatakse ka valgusšouid, virtuoosseid sooloesinejaid ja tulevärki.

Madli Vitismann



Kui «Hansatee» maja kohalt paistis lähenev kopter,...



...kehastus pinnaltpäästja Andrus Kütt liiklusreguleerijaks.



Kopter laskus laternapostide vahel väga täpselt...



...ja maandus, lüües lehvima täna avatava «Expresshotelli» reklaami («...toa hind vaid 850 krooni»).

Vana lootsikaater sai uue südame

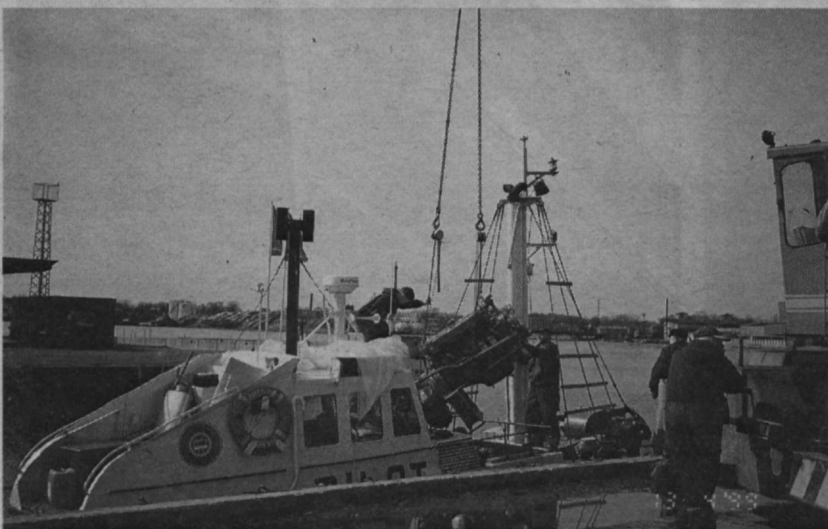
Peaegu terve kuu remondis olnud Pärnu sadama vanale lootsikaatritele "Ahto-5" pandi 13. aprillil uus süda sisse. Uue peamasina nimi on IVECO ja võimsus 136 KW. Vana DEUTZ, mis hiigla raske oli ja palju ruumi võttis, tõsteti välja.

Remont, masina kohalepanek ja elektriinstallatsioonitööd venisid päris pikale, kuid aprilli lõpuks jõuti püstivuse, kreeni- ning sõidukatsetused siiski ära teha. Mai algusest veab "Ahto-5" igatahes juba lootsi.

Vahepeal, kui jää läinud oli, võttis lootsivedamise töö lepinguga enda peale AS-ile Reldor kuuluv "Vilma".

Kumu äsjaavalminud jääklassiga lootsikaatri sügisesest Pärnusse tulekust kandub veel mägede taha, sest esiklapsel olevat palju vigu, mis enne kõik kõrvaldatakse. Ikka selleks, et seeria järgmised eskujulikud saaksid.

Ott Taul



Masin tõstetakse kraanaga paika.

Puiduekspordi geograafia mitmekesisestub

22. aprillil sildus "Amisco" agenteerimisel Pärnu Kesklinna sadama 4. kai äärde Malta lipu all sõitev "Northern Wind", kodusadam Valetta, et võtta Hispaaniasse Bilbaosse toimetamiseks peale 2500 tihumeetrit ümarpuitu.

Juba ööl vastu 22. aprilli paistis kontoriaknasse iseäralikku tegutsemist: midagi veeti kohale ja tõsteti veokilt maha, käputäis mehi ümber. Aga kui otsest ülesannet pole, ega siis pimedas vaatama lähe. Alles hommikul nägime estakaadil kaht noort meest kahe teraslinde abil kolme-, nelja- ja viiemeetriseid kuuse- ja männipalke eriautomaatikaga troppi sidumas, et neid siis nendesama de teraslintide abil kraananoka otsas trümmi saata. Varem polnud Pärnu sadamas kunagi niimoodi palke pakitud, asi oli uus. Mõte selles, et sihtsadammas saab siis klientidele hõlpsasti soovitud moodus ja hulgal palgipakke kätte toimetada, vähendades niimoodi parajaksaaigimise kulu ja aega. Kai peal seisis ka kaks Portugali äri meest, kes meeste tegevust takseerisid ning asja käiku omavahel arutasid.

Seekordne tarnija oli AS Eesti Silvesteri Pärnu puiduterminaal esotsas juhataja Riho Mikkoriga.

Kui klient saadetud kaubaga rahule jääb, tullakse uue laadungi järele.

Ott Taul



Puidupakilaev «Northern Wind» linnasadamas.



Riho Mikkor uue agregaadiga kõrval.

Pärnu kalakevad

Sadama, sanatooriumi, tööstuse, suvituse ja kõige muu kõrval on Pärnu ikka ja alati ka kalalinn olnud. Kes ei teaks kuulsat Pärnu räime, poleks tuttav sooja madalaveelise lahaga, ei oleks jões jõe kuulnud igahommikust kaluripaate pobinat ega näinud omal ajal lepapuuitsu loosi all taeva poole tõusmas, kus tonni-de viisi delikatessi, suitsu-
 ba, tehti, aga ka angerjat ja räime...

See kõik oli. Ajad on muutunud. Inimesed on muutunud. Või õigemini öeldes, ajaga kaasas käima sunnitud, turumajanduse nõudeid arvestama hakanud. Paljud Pärnu killustatud kalatööstustest on pankrotti läinud või selle poole teel. Vaid tugevamad jäävat ellu. Venemaa halb majanduslik seis

on mõjutanud Eestitki. Ometi kala veel püütakse. Ka müüakse, ostetakse, töödeldakse. Väiksel ja vaikselt, kuid siiski.

Esimene kevadekuulutaja on tint

Seesama värsk kurgi järele lõhnav, helekollasest marjast pakatav, suur tint. Mitte pisike nagu Peipsi oma. Mida need, kes seda armastavad, turult ja kalarandadest jahivad ning siis praevad, marinceerivad, suitsutavad, mida iganes.

Aprilli alguses, kui laht veel jääs oli, saadi seda paremuuli otste taha paigutatud püünistest. Omal ajal, kui kalureil lausa tindipüügi plaan oli, viidi seda kala tonnide viisi Liivale kalatsehhi, kus see Leningradi saatmiseks pakiti. Pole vist maailmas paremat tindisööjat kui see linn...

Nüüd maksab värsk tint turul 15 kr kilo. Aga need, kes seda armastavad, armastavad ikkagi.

Vana-Sauga paadisadam – endine "Pärnu Kaluri" oma – on nüüd see koht, kus vanainimesed-pensionärid, aga ka elujõus inimesed igal hommikul paadivastaliseks käivad, paadi juurest teise manu tõttavad ja endale värsket ostavad, enne kui kokkuostjad kohale jõuavad. Nad saavad oma leivakõrvase siit vahendajata, pisut odavamalt kui turult, ja värskelt. Niimoodi kestab see hilis-sügiseni, niikaua, kuni lahest veel midagi võtta on.

Jahe ilm ei soodusta kakuamipüüki

Pärnu lehe andmeil ei olegi rannakalurid kõiki saadaolevast 150 kastmõrra püügiloast välja võtnud. Mõned ei riskigi kakuami sisse panna, sest saak on õnneasi ja madal hind – kroon kilost – ei tasu püüdmist ära. Ometi on näha olnud ka päris ilusaid kolme- ja rohke-matonniseid koguseid, mis antakse sellele, kellega leping tehtud.

"Maseko" Pärnu kalatehas on ainuke, kes kalureile raha ausalt ära maksnud, kuigi nüüd kroon kilost. Lahel on praegu kaks "Rand"-tüüpi laeva. "Rand-4" laadis end 7. mail külmutatud räimest-kilust lagedaks ja läheb arvatavasti "Rand-2" asendama. Kindlasti aitab "Masekot" heeringa ja skumbria, aga ka sardinella toomine Saksamaalt ja Hollandist. Mari, peamiselt heeringa oma, pidavat Jaapanisse edasi minema.

Eksootika Pärnus

On väga harv juhus, et üks Portugali alus Pärnu sadamakai äärde satub. Just enne uut aastat kinnitas "Alta Mar", kodusadam Madeira, mis tegelikult ju saar on, remondikai ääres puulaadungi pealevõtmiseks otsad. Loots Feliks Hiemäe läheb traditsiooni rikkudes sedakorda parajasti ahtrist peale.

Ott Tauli tekstid ja fotod

AS Pärnu Laevatehas saab uue kai

Mai alguspäevadel alustasid AS-i Savi töömehed kailuse rajamist, rammides pinnasesse spoone. Tulevane ehitusplats on tikku-dega märgistatud ja välja möödetud.

Kai tuleb 80 m pikk ja see rajatakse vaiadele, nagu ka *Via Ponti* ehitatud 1. kai. Alltöövõtjatega pole lõplikke lepinguid veel sõlmitud. Kui kõik hästi läheb, loodetakse esimene laev uue kai ääres vastu võtta 1. oktoobril.

19. mai



Kaldakindlustusspoone tammitakse pinnasesse.



Spoone on rammimiseks pooleldi üles tõstetud.

Soomlane nimega Lauri

Ega ma ta perekonnanime teagi. Pole tarvis olnud. Lauri, ja kõik. Juba 1997/98. aasta talvel oli ta "Protectoril" madruseks. Teised meeskonnaliikmed vahetusid, käisid kodus Soomes ära ja tulid tagasi. Aga Lauri oli alati laevas. Vaid tänava veebruaris võttis kuu aega puhkust. Aprilli algul pidas viiekümnendat sünnipäeva.

Kui tänava jääd enam polnud, läks "Protector" ära. Kolmekümneaastane "Iso-Pukki" jäi igaks juhuks kohale. Ja madruseks peal jälle ei keegi muu kui Lauri.

Tema oskab eesti keelt paremini kui mina soomet. Nii et oma-moodi estofiil. Oleme rääkinud igasugustest asjadest. Tauninud Soome sadamatöölise korraldatud Eesti laevade boikotti. Selgitanud, et hõimurahvaste vahel on ikkagi head suhted. Tõdenud, et Pärnust on saanud vanemaealiste soomlaste teine kodulinn. Meile mõlemale tundub, et enamik Pärnus käinud Soome jäämurdjate ja pukserite mehi näeb soome dokkerite jonnis teatud inestust.



"Iso-Pukki" enne Pärnu Keslinna sadama 3. kai äärest lahkumist 19. aprillil.



«Rand-2» sardinellakoormaga Pärnu Keslinna sadamas.



Ooteaeg on vahel pikk. Kalavastalised Vana-Sauga sadamas.



Esimesed tindikala toojad aprillis Vana-Sauga sadamas.



Loots peab laevale pääsema!

Tõnu Pupi foto

Piirivalve merebaasis avati tehnikakeskus.

Parim piirivalvur sai preemia

12. mail avati Piirivalveameti merebaasis elektroonilise side- ja valvetechnika keskus, mis peaks täitma Eesti riigikaitse ja ka mereohutuse ülesandeid. Sündmus pälvis erilist tähelepanu seetõttu, et see on üks esimesi suuremaid projekte, mis peaks teenima kõiki Eesti riiklikke mereorganisatsioone – Mereväge, Veeteede Ametit, Mereinspektsiooni jt.

Tehnikakeskus on põhiliselt orienteeritud arvutitele, elektroonilistele valvetsüsteemidele, otsingutes ja päästetöödes kasutatavale elektroonikale ja muudele sidevahenditele. Seni on riigikaitsestruktuurides pahatihti elektroonilist sidet alahinnatud ja sellele vähe tähelepanu pööratud, kuid paljud päästeoperatsioonid on tõestanud, et tehnika on pöörduvalt muutumas ja iga investering, mida me teeme oma kaitsjate varustuse täiendamiseks, võib päästa meie lähedaste või meie endi elu.

Tihti võib aga ka kõige parem varustus puruneda või rikki minna, seepärast vajavatki inimeste päästmiseks tegelevad organisatsioonid oma kalli varustuse parandamiseks häid spetsialiste, vahendeid ja ka ruume. Lisaks elektroonika hooldusruumidele on tehnikakeskuses tuukritele mõeldud ruumid varustuse ja isegi barokambri jaoks.

Tehnikakeskuse avasid piduliku lindilõikamisega Piirivalveameti peadirektor kontradmiral Tarmo Kõuts ja siseminister Jüri Mõis, kes märkis, et lõpuks ometi hakkavad Eesti kõikvõimalikud organisatsioonid Euroopa Liidu vääriksaks saama. "Vastavatud tehnikakeskus on selle ehadaimaks näiteks. Ja annab tunnistust, et ka riigikaitseorganisatsioon nagu Piirivalveamet on võimeline arenema ja olema täiesti küps, astumaks nii Euroopa Liitu kui ka muudesse Lääne-maailma organisatsioonidesse."

Piirivalvureil oli põhjust rõõmustada ka järjekordse parima piirivalvuri preemia väljakuulutamise üle.

Sedapuhku pälvis Paroci auhinna Jaanus Altnurme, kes töötab lennusalgas pinnalt-

päästjana. Jaanus Altnurme osales jaanuarikuus toimunud raskel päästetööl, mille tulemusena päästeti taanlasest kalamehe elu.

Hiiumaa lähistel kalatraaleril ägedate kõhuvalude käes vaevleva mehe päästmine oli raske katsumus kogu meeskonna jaoks. Operatsiooni muutsid raskeks ilmastikuolud, mis tuisu ja lainetuse tõttu ei lasknud kopteril laskuda hädaliste lähemale kui 25 meetrit.

Preemiat, mille suurus on viis tuhat krooni, on välja antud juba kolm korda. Eelmise preemia sai Tallinna lennujaama piiripunktis töötav kapral Reelika Elhi, kes on korduvalt kinni

pidanud võltspassiga riiki siseneda püüdnud isikuid.

1998. aastal Piirivalveameti ja Partek Paroc'i vahel sõlmitud lepingu alusel antakse auhind parimale piirivalvurile neli korda aastas. Partek Paroc, mis turustab Eestis kivivilla, alustas selle preemia andmist eesmärgiga anda oma panus riikliku turvalisuse tagamiseks ja motiveerida piirivalvureid nende igapäevatoos. Ka see annab tunnistust Eesti ühiskonna järjest küpsemaks saamisest, kui firmad näevad ja tunnustavad neid, kellele meil väga raske oleks.

Margus Pihlakas
Küllike Roovälja fotod



Siseminister Jüri Mõis (keskel) avab tehnikakeskuse.



Keskel auhinna pälvinud Jaanus Altnurme, auhinna hoiab lennusalga ülem Arvo Palumäe.

Küünarnukihäire Soome lahel

Täna hommikul võtsid kolm Läänemere merevalvekeskust vastu häiresignaali Küprose lipu all sõitvat laevalt. Eesti majandusvööndis olevale kaubalaevale olid valmis abi osutama piirivalvekooper ja piirivalvelaevad, ent viimasel hetkel enne kopteri starti selgus, et tegemist oli valehäirega.

Kell 9.14 võttis piirivalve merevalve allkeskus Saaremaal vastu häiresignaali Küprose lipu all sõitvat laevalt "Daria". Sama häire võtsid vastu ka Soome ja Taani merevalvekeskus, kust kohe tuli teade häire vastuvõtmisest ka meie merevalvekeskuse. "Daria" oli teel Peterburi ja viibis parajasti Tahkuna poolsaarest 25 miili kaugusel loodes.

Merevalvekeskus alarmeeris piirivalve lennusalga kopteri valvemeeskonda. Häire anti ka Hiiumaa piirivalvepiirkonna kä-

sutuses olevale piirivalvelaevale PVL 102, mis hiivas ankruga ja võttis suuna häiresignaali andnud laevale. Igaks juhuks oli valmiduses ka Muuga sadamas olnud kiirekäiguline piirivalvelaev PVL 105 "Torm".

Samal ajal võeti signaali saatjale suhteliselt lähedal olnud vene laevalt "Kolgujev" ühendus Küprose lippu kandva "Daria". Seal aga eitati häire väljastamist. Lõpuks selgus, et tegemist oli ühe meeskonnaliikme hooletu käeliigutusega, mistõttu küünarnukilt löögi saanud häiresignaali edastamise süsteem hakkas tööle.

Merevalvekeskusel oli valehäirest kasu niipalju, et see tõestas täit valmisolekut häireolukorraks. Merevalvekeskuste omavaheline side Läänemerele on kiire ja hea, ning tänu pidevatele õppustele ja treeningutele on piirivalveüksuste val-

midus ning reageering kõrgel tasemel. On põhjust arvata, et täna hommikul oleks tõsise õnnetuse korral abi õigeaegselt pärale jõudnud.

Kuna meie merevalvekeskusel on kohustus salvestada merel toimuvate intsidentidega seotu, siis salvestati ka seekordne infovahetus laevade ja merevalvekeskuse vahel. Sellest selgub, et mõlemad laevad süüdistavad teineteist valehäire andmises. Ilmneb ka, et Küprose lipu all sõitval laeval on vene meeskond; võimalik, et tegemist ongi vene laevaga.

Merevalvekeskus edastas info Peterburi sadamasse, kus alustati juurdlus valehäire andmise süüdlase leidmiseks.

Ingrid Maasik
Piirivalveameti pressijaoskond

24. mai

Saksa sõjalaevade visiit



Pressikonverentsil vastavad küsimustele «Siegburg» komandör Jens Carstensen ja eskaadrikomandöri asetäitja Volker Richter.

Reedel, 21. mail sildusid Admiraliteedi basseinis Eesti Mereväele visiiti tegevad Saksa Mereväe õppe- ja miinilaevade eskaadri teise divisjoni viis laeva.

Visiit toimus kui Saksa Mereväe õppelaevade eskaadri 117. välismaa-väljaõppereisi üks etapp. Esimese divisjoni laevad suundusid Helsingisse. Tallinna tulid miinilaevad "Grömitz", "Konstanz", "Siegburg", "Passau" ja "Auerbach".

Saksa õppelaevade eskaadri komandöri asetäitja kaptenmajor Volker Richter selgitas ajakirjanikele, et iga-aastased õppereisid kuuluvad osana Saksa mereväehvitseride väljaõppe juurde. Seekord oli käidud juba Visbys, külastatakse veel Bergenit, Kingston-upon-Hulli ja Antwerpeni, enne kui laevad uuesti kodusadamais silduvad.

Tallinnas tegid divisjoni ülem ning laevade komandörid mereväe etiketkohased visiidid Tallinna linnapea Peeter Lepa, Tallinna garnisoni komandandi kolonel Raul Luksi, Mereväe ülema kaptenleitnant Jaan Kappi juurde.

Tallinna Kesklinna linnaosavanem võttis laevajuhtkonnad koos Saksa sõjaväeorkestri esindajatega vastu iidises Tallinna Raekojas. Saksa mereväelased said tutvuda Tallinna vanalinnaga, muuseumidega, päeva- ja ööeluga, militaarmuusika festivaliga.

Asetati pärg Saksa sõjaväekalmistule Maarjamäel, korraldati jalgpallivõistlus Mereväebaasis (Eesti mehed võitsid) ja pärast seda peeti maha üks korralik grillipidu sealsamas.

Esmaspäeval, 24. mail lahkusid laevad Tallinnast koos Eesti Mereväe "Suleviga" – seltsis viidi läbi harjutus, mida nimetatakse *passex*.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod



Admiraliteedi basseinis pardati kahe-: «Auerbach» ja «Passau»...



...ja kolmekaupa: «Konstanz», «Siegburg» ja «Grömitz».

Neljakümneaastaseks saavast noorte mereklubist ja selle õpilastööde näitusest

Eesti Noorte Mereklubi sai alguse 1959. aasta sügisel, kui Tallinna Pioneeride Palee juures hakkas tegutsema noorte meremeeste ring, kus poisteletidrukutele õpetati esmaseid meretarkusi ja suveti võeti kolmel kuueaerulisel jollil ette paadimatku Eesti veekogudel.

40 aastaga on kunagisest ringist kasvanud noorte mereklubi, mis ühendab Tallinna, Saaremaa, Viljandi, Toila, Loksa, Keila-Joa, Saue ja Tartu koolinoori. Meie baaslaev "Tallinn"

seisab mereväebaasi kai ääres Miinisadamas. Meresõitudeks on endistest kalatraaleritest ja lootsilaevadest ümberehitatud "Juku", "Suurlaht" ja "Junga".

Sügisel-talvel koguvad klubi liikmed merealaseid teadmisi ja oskusi, mis kevadistel ja suvisel sõitudel proovile pannakse. Tuleb ju merepisiku ravimiseks ja Neptunilt maailmameredel seilamise jaoks õnnistuse saamiseks katsed edukalt läbida. Aastatega on läbi sõidetud pea kõik Eesti suuremad sadamad

ja saared. Pikemad meresõidud on viinud ka Soome, Rootsi ja Saksamaale.

21. aprillil oli Eesti Meremuuseum täis röömsat elevust. Tallinna noored merehuvilised olid sinna kogunenud avama oma esimest õpilastööde näitust.

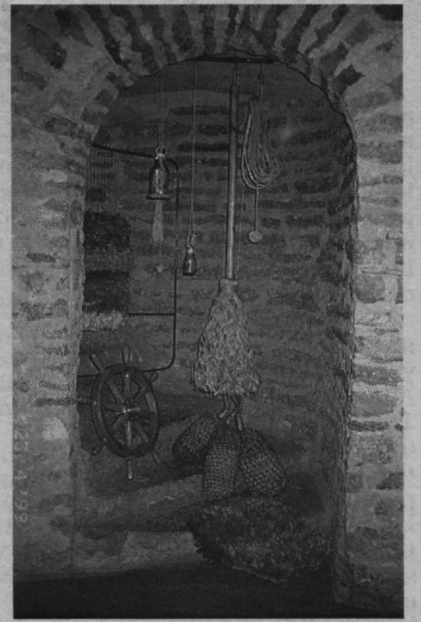
Välja olid pandud õppeaasta jooksul mereklubis valminud tööd. Näidati laevamudeleid, majakate makette, samuti merekäsitööd – takukõitist punutud vendreid, matte, švabrasid, viskeliine. Väljas oli ka treitud

rooliratas "Suurlahele", mis ootab peatset sisseõnnistamist, samuti sõlmed pudelis. Seintel rippus palju meremaale ja -joonistusi.

Seoses näitusega täname meremuuseumi ja mereväge toetuse ning meeldiva koostöö eest.

Kõik huvilised on klubisse tere tulnud!

Eesti Noorte Mereklubi
metoodik
Katrin Käbin



Meil merevood on vabad
Ja võimsalt vohavad.
Ja kodu pinnal metsad
meil vastu kajavad.
Jää vabaks Eesti meri,
Jää vabaks Eesti pind,
Siis tuisku ega tormi
Ei karda meie rind.

Järjest kõvemini hakkab
kostma mustas vormis meeste
laul, kui nad piki tormist mere-
randa laevade poole jooksevad.
Kohale jõudes tõmbavad nad
hinge ja vaikivad. Kostab laul ja
teekond jätkub, kuni rahutu
meri laulu enda alla matab ja
madrused hommikusse uttu
kaovad.

Nii kordub see igal hommikul
ja mitte ainult mereväes. Kuid
siiski on neis midagi erinevat,
midagi sellist, millele peab järe-
le vaatama. Kas on see nende
kingades ja viigipükstes? Ei,
see on nende hoiakus, mida
terve aasta neile sisendatakse
ja selles, et nad teavad, et kõik
tüdrukud, kes neile vastu tule-
vad, tänaval seisma jäävad ja
neile järele vaatavad.

Praegu teenib mereväes 215
ajateenijat, kes suuremaju on
pärit saartelt, kuid ka Ida-Viru-
maa bussid on reedeti madru-
sevormi näinud. Siiski ei saa
seda võrrelda meluga, mida
saab näha Virtsu sadamas, kui
sõdurid hakkavad koju mine-
ma. Saarlasi on mereväes tihti-
peale nii palju olnud, et mand-
rimehed reservi minnes veel
kaua saaremurrakut räägivad
ja õlu asemel õlut joovad. Li-
saks saaremurrakule võib me-
reväelasi ära tunda ka viisijupi
järgi, mida nad kõikjal selts-
konnas ümisedavad:

Mereväes, mereväes
võim on ülemate käes
teevad püsti pikali
roomates ja käpuli.



Rannakaitsekompanii II lahingurühma välilõppus Koogi polü-
gonil.

Ma teenin Eesti Mereväes

Selle peale naeran ma
ha-ha haa.
(Sõnad leitud Meremuuseumi
1932. a. madruselaulukust.)

Kui ajateenija alustab oma
teenistust Mereväes, suunatakse
ta kõigepealt Rannakaitse-
kompaniisse õpperühma, kus
möödub tema noorteag nagu
kõikjal Eesti väeosades, õppi-
des nõudsamu asju, mida pea-
vad kõik jalaväelased pärast sõ-
duri baaskursust oskama. See
10 nädalat on omaette proo-
viaeg kõigile.

Süsteem on koostatud nii, et
kõik, kes vastavad 4 esimest
testi maksimumi peale, võivad
juba 3 nädalat pärast teenis-
tusse asumist nädalavahetu-
seks koju minna. Kõik, kes on
oma tööd kuni noorteaja lõpuni
eeskujulikult ära vastanud,
saavad automaatselt Lahingukooli
kandidaatide nimekirja. Enne seda
toimub aga üks suur orjaturg,
nagu nad ise seda nimetavad,
kus jagatakse ära laevade ja
teiste üksuste vahel kõik varsti
madrusteks saavad mehed. Kõigil
meestel tuleb noorteag lõpetada
sõdurirännakuga, see 80-kilomeetrine
matk jääb madrustele tihtipeale
viimaseks käiguks metsa. See-
pärast on neil ka põhjust see
kasvõi roomates läbi teha, sest
kes seda ei suuda, peab varsti
uuesti üritama. Senikaua aga
noor edasi olema.

Kui madruste pingutused lõ-
pevad siin, siis rannakaitsejate
omad algavad siit. 80 noorest,
kes mereväkke tulid, lähevad
pooled ja peamiselt need, kel on
mereharidus, laevadele – nad
jaotatakse viie laeva vahel. Nen-
de järgnev teenistuskäik tuleb

väga kirju ja huvitav. Juba esi-
mesel nädalal peavad nad läbi-
ma laevaohutustehnika kursu-
se ja seejärel erialakursuse. Et
Eesti Mereväes on olulisemad
laevad miiniraalerid, siis mees-
te ülesannegi on põhjalikult
tunda meremiine.

Kahjuks pole eestlastel või-
malik ulatuslikumaid õppusi
läbi viia, seepärast tuleb Eesti
madrustel tihti välismaal kor-
raldatavatest õppustest osa
võtta. Iga madrus saab keskmis-
elt 5 korda oma teenistusaja
jooksul välismaal käia. See
muudabki madruse elu nii ihal-
datavaks, sest ka palk ei ole ko-
mandeeringu ajal paha.

Mitte kõik mereväelased ei
näe välja nagu turvafirma töö-
tajad. Need mehed, kes jäävad
teenistusse kompaniisse, kan-
navad laigulist vormi ja auastet
reamees. Nad moodustavad siin
lahingurühma, mille eesmärgiks
on staabi ja baasi kaitse. Ise
kutsuvad nad end merejalaväe-
lasteks, kuigi päris eliitüksu-
seks seda pidada ei saa, just
väikseuse tõttu. Kuid tingimata
on plaanis kompaniid suurenda-
da ja natuke spetsiifilise-
maks muuta.

Praegu on rannakaitstes antav
väljaõpe tavalise jalaväepataljo-
ni tasemel, kuid dessandi tõrju-
mist ja muid erialaülesandeid
on kompanii väga vähe harjuta-
da suutnud. Need mehed, kes
Lahingukooli pääsevad, tulevad
sealt tagasi ja hakkavad noori
õpetama, sest laevadel pole La-
hingukooli haridusega suurt
peale hakata.

Seersandiks või õigemini
maadiks on võimalik saada ka
laevadel. Nimelt on väga tihe
koostöö olnud Taani allohvitse-
ride kooliga, kus juba mitu aastat
on koolitatud meie allohvitse-
sere. Samalaadne kool on ka
Norras, kus on oma väljaõppe
saanud kõik tuukrid. Suurem
osa mereväes teenivatest tuukri-
stest on meie endised madru-
sed, kes on jäänud siia üleaja-
teenijaks, et niiviisi oma mere-
haridust täiendada ja kaugetele
maadele seilata.

Kõiki neid õppusi ja meresõi-
te juhivad ja kontrollivad side-
mehed, kes päevast päeva pea-
vad sidet kodusadamaga, kus
nende teateid samuti valgusoo-
li õlal kandvad mehed vastu võ-
tavad. Nii alatasa arvuti taga is-
tudes ja aeg-ajalt pilku merele
heites, surfavad nad ringi inter-
netis ja otsivad lõbusaid vest-
luskaaslasi.

Ammu on möödas õhtusöök
ja madrusted kogunevad sõduri-

kodust suitsunurka, kus aruta-
tatakse, kuidas keegi kapralile
ping-pongis ära tegi. Mõned
lõõbivad tüdrukutega, kes siin-
samas üle aia kelmikalt naera-
vad. Kõlab trummipõrin ja kõik
jooksevad paigale. Siiski on veel



Rannakaitsekompanii 4, aastapäev. Pidulik lõuna ajateenijaile
ohvitseride sööklas.



Rannakaitsekompanii õpperühm truudustöötuse andmise päe-
val.



Värsked madrusted kontradmiral Johan Pitka mälestuskivi juu-
res.

mõned, kes jäävad suitsust vii-
mast tõmbama ja tüdrukuid
vahtima, kuid teiste hurjutami-
se saatel tulevad nemadki rivvi.
Kõlab signaal "eha" – lõpe-
päev madrustel ja reameestel,
et siis, kui aeg on jälle käes,
uuesti alata.

Margus-Tarmo Pihlakas
Urmas Saksa fotod

Ühest väikesest kaljasest

1938. aastal alustas endine meremees ja laevaehitaja Peekmann Vormsi saarel Hullo külas oma koduõuel, lammaste koplis väikese kaljasetüüpi purjelaeva ehitamist. II maailmasõda aga pani töö seisma. Laev jäi ellingule sõja lõppu ootama.

Poolvalmis kaljase kere ostis ära Orjaku sadamas töötav laevaehituskompanii Aleksander Adamson ja Aleksander Spreng 1943. aasta suvel. Alus oli sedavõrd valmis, et ootas vaid vetteajamist. Et see taakluse alla panna, otsustati laev veesata ja Hiiumaale Orjaku sadamasse tuua, sest samal kompaniil oli seal pooleli uus mootorlaeva ehitamine. Kaljase kere oli väga hästi ehitatud, ning uued pereinched otsustasid sellele mootori sisse panna. Ega rannarootslased ei osanudki halba tööd teha, sest nad polnud nii rikkad. Hea tööoskus oli neil geenides.

Et laevaehitus oli käinud merest küllaltki kaugel, pea pool kilomeetrit rannast, siis oli selle merreajamiseks vaja küllalt palju tugevaid mehi. Vormsi saar aga oli meestest peaaegu tühi, ja seepärast otsustati abi tuua Orjakust uue laeva ehituseks.

Nõnda siis laaditi ühel ilusal juulipäeval Orjaku sadamas Valter Uuskari suurde merepaati ankrukette, talitrosse ja -plokke ning muud vajalikku kraami. Samasse paati asusid ka noored töömehed Arnold Laid, Verner Aksli, Edvin Hannus, Valter Jõesaar, Alfred Teekel, Valter Uuskari ise ning mina. Noormehed istusid paadi võõris, ahtritingil mina. Roolipinn ja purjesoot usaldati minu kätte. Kapten Adamson määras Valter Uuskari paadivanemaks,

minu aga paadjuhiks. Paat oli raskes laadungis, nii et ainult kaks lauda jäi veepinnast kõrgemale.

Enne väljasõitu teatasin paadisoilijaile nende kohustused ja distsipliin nõuded. Meil oli paadis ka laeva merreajamise õlu. Hoiatasin, et kui keegi end purju joob ja korraldustele ei allu, sõidan kaldale ja teatan peremehele olukorrast, misjärel korrariikujat ootab ees minek Saksa sõjaväkke. Olime me ju kõik, kes me laeva ehitasime, ajapikendusel kutsesid.

Orjakust lahkusime kerge 2-3-palline briis, mis aitas Jausa lahest läbi Kassari sääre mulgu Väinamerre jõuda. Edasi sõitsime piki Kassarimaa rannajoont, et vältida laineid; läbisime Hanikatsi silma ja võtsime kursi Vormsile. Kui olime Hanilau varjust väljunud, tugevnes tuul; paat löikas läbi lainete Vormsi Hullo ranna poole. Väina keskel muutus tuul veel tugevamaks ja laine suuremaks. Väinamerre järsud lainelained pritsisid vett üle parda, panid paadi lengerdama ja allatuuleparda vett rüüpama. Vee jõudsi siiski ämbritega välja tõsta. Lõpuks muutus meri lausa vahuseks. Kui nüüd tagasi mõelda, siis meil oli ikka rängalt õnne, et eluga pääsesime. Oli ju paat raskes raualaadungis, aga hulpis lainte harjal kui laastuke, meeskond aga oli päästevahenditeta...

Vormsis kulus laeva merreajamiseks ligikaudu kaks nädalat. Seejärel kinnitasime paari päeva möödudes A. Adamson ja Ko uue laeva otsad juba Orjaku sadamakail. Algas laeva lõplik viimistlemine, taakluse alla panek ja mootori paigaldamine.

Purjed ja presendid õmmeldi Tallinnas. Vandid pleissisid

mina ja seadsin kohale. Uue laeva meeskonnaliikmed kapten Everet Kraavik ja Adolf Nurst aitasid purjed, plokid ja naaglid kohale panna. Mootori paigaldamist ja töökorda seadmist juhatas motorist Villem Tisler.

Töö uue laeva juures käis ka 1943/44. aasta talvel, sest Saksa sõjaväel oli kiiresti laeva vaja. Muide, 1944. aasta suvel külastasid Orjaku sadamat ja meie laevaehitust Eesti Omavalitsuse juht Hjalmar Mäe ja sakslane Litzmann, sest laevaehituskompanii ehitas samal ajal ka uut mootorlaeva. Kõrged ülemused andsid meie tööle hea hinnangu.

Ühel 1944. aasta augustikuu lõpupäeval väljus Adamson ja Ko mootorlaev "Aasa" Orjaku sadamast oma esimesele reisile, sihtpunktiks Rohuküla sadam. Pardal oli julgestuseks kaks saksa sõjaväelast. Meeskonnas olid kapten Kraavik, tekkimees Adolf Nurst ja motorist Villem Tisler.

Keegi ei aimanud, et see väike mootorpurjekas oli viimane laev, mis Vormsi saarel ehitati, ja viimane uus laev, mis Orjaku sadamast väljus oma esimesele ja viimasele reisile. Laev jooksis Rukkirahu lähistel karile. Mis selle põhjuseks oli, pole teada.

Meeskond koos sakslastega pääses õnnelikult maale, väike "Aasa" aga jäi oma sünnimaa lähiste Väinamerre igaveseks puhkama.

Õnne ei olnud ka Tallinna meeste uhiuuel mootorpurjekal. See põles 1944. aasta sügisel Orjaku sadamas ellingutel sakslaste ja venelaste vahelises sõjas ära.

Manivald Kuik

Pool sajandit merearmastust



Olaf Vaarmaa tükikesega taastamisel «Suurest Tõllust» ja tükikesega lagunenud nõukogude võimust. Madli Vitismanni foto

20. mail õnnitlesid muuseumilaeva "Suur Tõll" kaptenit Olaf Vaarmaad kolleegid meremuuseumist, kaitseväge, mereväe, piirivalveamet, mereakadeemia, Tallinna Sadama, meremeeste liidu, laevaehitajate, purjesportlaste ja muudegi asutuste-organisatsioonide esindajad 50 aastat kestnud meretööjuubeli puhul.

1932. aastal Kopli poolsaarel sündinud noormehe tee kaptenisilale polnud kerge. Katse 1947. aastal Tallinna merekooli astuda lõppes edutult, sest ta isa oli 1941. aastal Siberisse saadetud ning öde sõjakeerises Saksamaale asunud. Nii läks ta hoopis tööstuskooli tisleeriks-mööbelsepaks õppima. Pirital ALMAVÜ ringi liikmena sai vähemalt jõealga paadiga sõita.

Aga kord juba hinge pugunud merearmastus viis ta pärast puht maismaa-eriala omandamist 1949. aasta 2. mail siiski jungaks Balti sõjalaevastiku tehnilisse laevastikku. Scalt see pool sajandit meretööd alguse saigi.

Noormees töötas peamiselt laevadel "Boger" ja "Ob". Liepajas tööl olles lõpetas ta ka õhtukooli 7. klassi.

1951. aastal sai Olaf Vaarmaast sõjalaevastiku abilaevastikus pootsman; ta töötas peamiselt pukseritel. Tollal proovis ta astuda Lomonosovi-nimelisse merekooli, kuid jäeti sobimatu ankeedi pärast taas ukse taha - see ei vastanud mandaatkomisjoni rangetele poliitilistele nõuetele. 1952. aastal õnnestus tal lõpetada kiitusega Õppekursuste Kombinaat Pärnus, kust sai lähisõidutüürimehe diplomi.

Nüüd suunati ta Pärnu Kalakombinaadi väikesele transpordilaevale vanemtüürimeheks. Aga juba sama aasta lõpul tuli ta Tallinna tagasi, kus sai Kalasadamas transpordilaeva BTS-2 kapteniks. Ent pooleteise aasta pärast ta mereluba suleti. Niisiis läks ta hidrograafiavalitsusse tööle. Selles sõjaväelises asutuses teenis ta "Inei" ja "Bui" komandöriabi ning tüürimehena, kus sai lõpuks ka leitnandi auastme.

1956. aastal läks Olaf Vaarmaa NSV Liidu Kaitseministeeriumi Balti Baasi pukserile "Admiraltejets" III tüürimeheks. See oli *numb-riga* ettevõtte, mis varjus niisuguse nime taha ja tegeles uute ehitatud laevade üleandmise, pukserimise ja lootsimisega. Olaf Vaarmaal oli tegemist rohkem kui 500 laevaga - nii sõja-, kala-, kaubalaevade kui tankeritega. Ning isegi aatomijälõhkujatega. Kõik need alused käisid tollal Tallinnast läbi.

1966. aastal lõpetas ta kaugõppes Tallinna Kalandusliku Mere-kooli. Seejärel tüürimehena töötades jõudis ta ära käia koguni kaugel põhjas. Seal sai ta 1978. aastal jäämurdja "Otto Schmidt" kapteniks. See oli teaduslike ekspeditsioonide laevastiku laev.

1979. aastal pöördus ta tagasi kaitseministeeriumi süsteemi, kus oli jäämurdja "Volga" kapten; hiljem Tallinnas ka mitme muu laeva sillal.

1989. aastal sai Olaf Vaarmaast jäämurdja "Suur Tõll" kapten. Ta on andnud suure panuse muuseumilaeva kordaseadmises. "Tõll" toodi läbi raske jää Linnahalli alla; 1993. aastal tehti fantastiline retk Kotkasse, laeva masinad äratati laulupeotule toomiseks ellu ja sõideti Tallinna lahele; 1989. aastal käidi Helsingis.

Kümne aastaga on Olaf Vaarmaa muutunud kui osaks "Suurest Tõllust"; teda ei kujuta ette selle laevata ega laeva temata. 67. eluaastast 50 merelühendat pole just paljud suutnud. Ja kuigi tema merereisid pole teda viinud ulgumere laineile ning kaugete romantiliste sadamate tuledesärasse, on ta teinud rasket ja vahel ka tänamatut, kuid vägagi vajalikku tööd kodustes rannavetes. Tugevat tervist ja head tahet talle jätkata sel nii armsal alal!

Ants Pärna

Arnold Säinase mälestuseks

10. IX 1906 – 15. IV 1999

Tulevane kalandustegelane Arnold Säinas sündis Viimsi rannakülas elukutselise kaluri pojana. Sel kaunil rannal mõõdus ta noorusaeg isaga koos kalastades.

Lõpetanud Gustav Adolfi Gümnaasiumi, osales Arnold Säinas Tallinnas Ernst Webermanni korraldatud Kõrgematel Kalanduskursustel; seal omandatud teadmisi rakendas ta Käsma Merekooli juures asuvas kalanduse eriklassis õpetades.

Kui Eesti heeringapüügilae-vastik siirdus 1932. aastal Islandi vetesse, sõitis Arnold Säinas kaasa püüdjana-soolajana.

Ta sai seal koguni eripreemia kui parim soolaja. Tagasi jõudnud, tegeles ta kodurannas kalapüügiga, kuni asus 1934. aastal Põllutöömisteeriumi Kalandusbüroosse kalakauba väljaveo kontrolli ametisse.

Hiljem, kuni kalandusbüroo likvideerimiseni 1940. aastal töötas ta Pärnus kalapüügi ja kalakauba väljaveo kontrolörina. Seejärel tegutses Arnold Säinas Kalatrustis, ja kui loodi selle järeltulijana Eesti Kalurite Keskus, siis selles organisatsioonis varustusosakonna püügijaoskonna juhatajana.

Siirdunud 1944. aastal Rootsi, leidis Arnold Säinas peagi

tööd kalafirmas *Upplands Fisk* kalasuitsutamise osakonna juhatajana. Ent see tööstus lõpetas mõne aja pärast tegevuse, ning kuni pensionile minekuni 1973. aastal töötas ta Nymani jalgrattatehases.

Arnold Säinas on kirjutanud artikleid koguteosele "Eesti kalanduse minevikust" ja ajakirjale "Eesti Kalur". Ka osales ta aktiivselt nii Uppsala Eesti Pensionäride Üningu kui Eesti Kalurite Koondise tegevuses.

Kolleegid mäletavad Arnold Säinast kui tublit kaastöölisist ja head sõpra, kes nüüd rahus puhkab tõhusast elutööst.

Elmar Pettai

Akadeemilised ohvitserid

Saksa sõjalaevade visiidi ajal korraldatud pressikonverentsil räägiti Saksa mereväeohvitseride väljaõppest.

"Siegburgi" komandör Jens Carstensen ja eskaadrikomandöri asetäitja Volker Richter selgitasid, et veel Tallinna praktilastaval laeval on kokku praktilikal 35 ohvitseriaukraadi taotlejat. Ligi poolteist kuud reisi visiitidega sadamalinnaadesse, mille vahel korraldatakse merel õppusi - see on osa nende 8-nädalast merepraktikast. Sõjaväeline baasväljaõpe kestab 15 kuud. Merepraktikale järgneb 4-kuuline väljaõpe Flensburgi Mereakademies - kõigepealt viiakse ohvitserikandi-

daadid kurssi tulevase erialaga.

Sügisest asuvad tulevased ohvitserid loengusaalidesse Bundeswehri ülikoolides Hamburgis ja Münchenis. Kutselise ohvitseri väljaõppe teine etapp on kolme ja poole kuni nelja aasta jooksul ülikoolis tsiviilülikoolidega võrdväärses akadeemilise hariduse saamine. Viimane ohvitserihariduse etapp on üheaastane väljaõpe sõjalisel erialal.

Põhimõte on, et iga Saksa ohvitser peab olema akadeemilise kõrgharidusega, pädev ja laia silmaringiga. Ohvitseri kohustuslik teenistusaaeg on 12 aastat, misjärel osa ohvitserid lah-

kub teenistusest. Sel juhul on edasiseks tsiviilellu lülitumiseks vaja tsiviil kõrgharidust, mida Bundeswehr annab.

Saksamaal õpib ka Eesti noori, nende kohta ütles Saksa kaitseatašee Eestis ja Soomes: et Eesti kaitseväelaste väljaõpet Saksamaal koordineerib tema ning kõik õppetulemused ja tunnistused käivad tema laualt läbi, siis võib ta kinnitada, et suur osa Eesti kaitseväelastest on saanud hea või väga hea hinnangu. Ka Saksamaa vastavad teenistused on kiitnud eestlaste kõrget motivatsiooni ja saavutusi.

Madli Vitismann

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Barokamber. roo. 18. a.m.c. 19. Gaur. 21.
11. "Aurora". 12. Aasta. 14. Eerma. 22. Me. 23. Eisberge.
Stepikotkas. 16. S/S. 17. Met-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
B	A	R	O	K	A	M	B	E	R	
11	A	U	R	O	R	A	A	A	S	T
14	S	T	E	P	I	K	O	T	K	A
16	S	S	M	E	T	R	O	O	A	M
19	G	A	L	R	E	E	R	M	A	M
23	E	I	S	B	E	R	G	E	D	I
27	O	D	L	A	R	A	S	E	E	K
31	R	E	A	L	I	T	E	T	R	A
34	G	R	I	L	U	J	D	E	U	R
39	E	N	N	E	M	E	O	R	I	O
43	V	E	E	T	L	E	V	U	S	O
48	P	O	R	T	E	R	R	A	M	P

26. DIN. 27. Odra. 29. Ras. 30.
EEKS. 31. Realitet. 32.
Rai. 34. GR. 35. Ilu. 36.
Jd. 37. Euro... 39.
Enne. 41. Me. 42.
Orion. 43. Veetlevus.
46. "OK". 48. Porter. 49.
Ramp.

ALLA: 1. Bass, George. 2. Autsaider. 3. Rr.
4. Ooper, ballett. 5. Kriteerium. 6. Aakre. 7.
Maoor. 8. Batomeeter.
9. Eskaader. 10. R.
Tammik. 13. Ascension.
15. EM. 20. US. 24.
Ratjeer. 25. G. Sedov.
28. Lainer. 33. Aroom.
38. Uisa... 40. Neo... 43.
V.P. 44. LE. 45. Ur. 47.
kp.



Eesti Meremuuseum (Pikk 70)

Põhiekspositsioon Eesti merenduse ajaloo näitus "Kalvi Aluve meremaalid".

Avatud K - P kl. 10-18
Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja "Suur Tõll"

Linnahalli sadamas avatud K - P kell 10-18

Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas (Regati pst. 1) avatud alates 5. juunist kell 10-18

Suletud esmaspäeval ja reedel
Infotelefon 6 398 024

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

31. mail seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Progress" (Küpros) - laadib väetist

Muuga sadamas

"Maar" (Liberia) - laadib naftat

"Saimaski Kanal" (Vene) - laadib laudu

"Kagu" (Eesti) - lossib linnaseid

"Dmitri Požarski" (Vene) - laadib väetist

"STK 1022" (Vene) - lossib jõusööt

"Arabella" (Bahama) - laadib alumiiniumi

Kes meil käivad

"Haapsalu" (Eesti) - ro-ro

"Transbaltica" (Eesti) - ro-ro

Kolm laeva ootab reidil.

Paljassaare sadamas

"Vassili Kalašnikov" (Vene) - lossib nisu

Paldiski Lõunasadamas

"Valentin Pikul" (Vene) - laadib vanarau-da



Laev-restoran

Teie käsutuses on kajut-kabinetid 6, 10 ja 20 külalisele, 40-kohaline peasalong, elav muusika ja tantsupõrand, fourchette 70 külalisele.

Reisisadam, Admiraliteedi basseini, Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Tel 6411155, Fax 6318444

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 31. mail

"PAUL KERES" - Ravennas

"KRISTJAN PALUSALU" - teel Riias
Assoori saartele

"GUSTAV SULE" - teel Gibraltarist
Owendosse

"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel
Peterburist Detroiti

"HAAPSALU" - Muuga sadamas

"VILJANDI" - Puerto Platas

"RAKVERE" - Kielis

"NARVA" - Morehead Citys

"VALGA" - teel Baltimore'ist Kaliningradi

"SAKALA" - Pasajesis

"SOMPA" - teel Jeddah'st Berberasse

"KUIVASTU" - teel Rouenist Doualasse

"RAKKE" - Doualas

"VALKLA" - Bayonne'is

"VIIDU" - teel Doualast Vigosse

"NAISSAAR" - teel Rouenist Bandjuli

"VAINDLO" - teel Vigost Marmara merele

"KASSARI" - teel Gemlikist Burgasesse

"MUHU" - teel Montoirist Kaliningradi

"ABRUKA" - remondis Vene-Balti
sadamas

"VILSANDI" - Novorossiiskis

"SOODLA" - teel Civitavecchiast Nea
Carnavali

"KLOOGA" - Muuga sadamas

"MUUGA" - remondis Antwerpenis

"VIRTU" - teel Antwerpenist
Stockholmi

"KALANA" - Muuga sadamas

"KURKSE" - teel Rotterdamist
Grangemouthi

"DIRHAMI" - Helsinkis

"KAPTEN KONGA" - teel Santanderist
Norrköpingisse

"KAPTEN VOOLENS" - Antwerpenis

"MEHAANIK KRULL" - Bekkeri
sadamas

"LEHOLA" - Tunises

"LEMBITU" - Dartfordis

"VARBOLA" - Vlissingenis

"CALIBUR" - teel Tallinnast Åbernasse

"TRANSESTONIA" - Bekkeri sadamas

"TRANSBALTICA" - Muuga sadamas

"NEPTUNIA" - teel Riiasst Helsinkisse

"DONATA" - teel Tallinnast Århusi

Neile, kes ootavad...

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub juunis

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
10133 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
(operaatorkeskus
8-25811 951)

«Printall»

Toimetaja
MADLI VITSMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR