



Ilmub alates
1989. aastast
X aastakäik

MEREMEE

Nr. 10-11 (187-188)

Teisipäev, 9. juuni 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Edukad merendusettevõtted lk. 2
- Vajatakse Väinamere-laeva lk. 3
- Heitlus trofee pärast II lk. 6
- MEREPEÄSTJA lk. 7-10
- Purjetamishooaeg algas lk. 11-12
- Topeltraamatupidamise lõpp lk. 13
- «Tõll» ja «Tarmo» II lk. 14



Saaremaal Veere sadamas elavad kalamehed üksteisest mõne meetri kaugusel. Lähemalt lk. 5 ja 15.

Rohuküla-Heltermaa laevatee süvendustööde konkursi võitis Ekohidrotehnika Ltd

Pressiteade

Veeteede ameti hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse teenistuse 13. aprillil välja kuulutatud avalikule konkursile Rohuküla-Heltermaa laevatee süvendamiseks laekus kolm pakkumist, millest komisjon tunnistas vastavaks ja kõige soodsamaks Ekohidrotehnika Ltd esitatud pakkumise.

Ekohidrotehnika Ltd on Läti Vabariigis registreeritud ettevõtte. 28. mai

Teede- ja sideministeeriumi pressiosakond

Eesti laevad sõitsid mereväeõppusele

Pressiteadetest

5.-12. juunini Poolas toimuva mereväeõppuse "Baltops '98" eesmärk on luua alus koostöö edendamiseks USA Mereväe, NATO ja NATO-väliste riikide vahel.

Õppuse plaanis on miinitõrjeoperatsioonid, laevade juhtimine läbi "miinivälja", laskmine merel, laeva varustamine merel, sideharjutused. Harjutatakse koostööd embargo-operatsioonides, laevade kinnipidamisel ja läbivaatusel, merepäästet, laevade abistamist ja pukseerimist, õhutõrjet, laevade tuvastamist, samuti osalatakse taktikalistel manöövritel.

Eestit esindavad õppusel miinilaev "Olev" (pardal 26-liikmeline meeskond, komandör nooremleitnant Sten Sepper) ja piirivalvelaev "Kõu" (pardal 23 meeskonnaliiget ja 16 mereväeohvitseride kursuse kadetti, komandör lipnik Lembit Kirs).

Eesti Merevägi osaleb õppusel miinitõrjerühmas. "Kõu" juhtida on kaks rühmaõppust: pealvee- ja õhuvaatlusõppus (siis tegutseb "Kõu" juhtimisel 4 laeva) ning laevade kinnipidamine ja läbivaatus.

Eesti laevad osalevad USA algatusel läbiviidaval mereväeõppusel "Baltops '98" juba kolmandat korda. Tänavu võtab õppusest osa 12 Euroopa mererikki Soomest Suurbritanniani ning USA.

Edaspidi Balti Ühiseskaadrisse kuuluv "Olev", piirivalvelaev "Kõu" ning USA rannavalvelaev "Tahoma" asusid teele koos. Eesti laevad saavad tagasi eeldatavasti 16. juunil.

3. juuni

Kaitsejõudude Peastaap
Riigi Piirivalveamet

Meremuuseumile otsitakse direktorit

Kultuuriministeeriumi muuseumide nõuniku Ülle Reimetsa sõnul läheb Meremuuseumi kauaaegne direktor Ants Pärna pensionile, ja seetõttu on välja kuulutatud konkurss direktori kohale. Uus juht peab tööle asuma 1. septembrist.

Kandideerijate avaldusi oodatakse ministeeriumis kuni 20. juunini. Soovitav on ajaloolase haridus; võiks olla ka juhtimiskogemust, mis aga ei tähenda tingimata varasemat direktorina töötamist. Võõrkeel(ite) oskus on niisuguse muuseumi juhtimisel muidugi vajalik. Koostöövalmidust ning algatus- ja otsustusvõimet vajatakse sel töökohal ka kindlasti.

Kandidaate hakkab vaagima ministri kinnitatud konkursikomisjon. Tulemused selguvad loodetavasti juulis.

"Estonia" omanikud ei algata Saksamaal kohtuasja

Pressiteade

Reisiparvlaeva "Estonia" traagilist õnnetust on uurinud põhjalikult kolme riigi ametlik rahvusvaheline komisjon. Me oleme põhimõttelises küsimustes nõus rahvusvahelise komisjoni uurimistulemustega.

Tähtaeg, mille jooksul "Estonia" omanikud saavad algatada kohtuasja Saksamaal laeva ehitanud laevatehase "Jos. L. Meyer Werft" vastu, lõpeb 1998. a. juuni lõpus. Selline kohtuprotsess Saksamaal ei leevenda kannatust, mida tõi

see traagiline õnnetus, ega aita reisilaevu tuleviku turvalisemaks muuta. Seetõttu oleme otsustanud, et ei algata Saksamaal kohtuasja.

29. mai

AS Eesti Merelaevandus
Nordström & Thulin AB

Taas algas Naissaare puhastamine lõhkeainetest

Pressiteade

26. maist 28. juulini puhastatakse Naissaart ohtlikest lõhkekehastest ning viiakse samas läbi kaitseväge demineerimistöde õppus maastikul.

Demineerimiseks moodustati kaitseväge ajutine pioneerirühm Tartu Üksik-jalaväepataljoni baasil. Tööd juhatab Kaitsejõudude Peastaabi topograafia- ja pioneeriteenistuse ülem kolonelleitnant Uudo-Meeme Let-

tens. Väeosad suunavad demineerimise praktilisele väljaõppele ühe ohvitseri või allohvitseri.

Esimesed 60 Esimese maailmasõja aegset mürsku leiti enne demineerimise alustamist - laagri ülespanekul ja Naissaarega tutvumisel.

Kaitseväge viib Naissaare pinnaalset puhastamist läbi alates 1995. aastast. Selle ajaga on

kahjutuks tehtud umbkaudu 3000 lõhkekeha. Lõhkeainest on puhastatud 2100 meremiini. Naissaarelt on ära toodud üle 10 000 happeampulli.

Kaitsejõudude Peastaap soovib inimestel demineerimistöde ajal Naissaart mitte külastada.

1. juuni

Kaitsejõudude Peastaap



Haruldasmatest leidudest oli Naissaarel kujundatud näitus juba tunamulluse hooaja lõpuks.

20. mail autasustati Rahvusraamatukogu saalis Eesti Tööstuse ja Tööstuse Kesklitidu konkursi "Eesti edukad ettevõtted 1998" laureate. Välja valiti 50 tööstus-, 30 transpordi-, 20 ehitus-, 20 kaubandus- ja 20 teenindustevõtet. Lauale rivistatud 140 auhinnast andis esimesed kätte peaminister.

ETTKL-i juhatuse esimees **Jüri Käo** rõhutas konkursi vabatahtlikkust. Ettevõtted avalikustavad oma näitajad ise, seega on tegu stabiilsete ettevõtetega. Kuus neist tõsteti esile viiendat korda. Ettevõtlusmaastik on liikunud Tallinnast ja Harjumaalt kaugemale, tublisid on kõikjal. Majandustegevuse absoluutnäitajaid välja ei tooda, sest vabatahtlikkuse tõttu pole kõiki edukaid nimekirjas.

Peaminister **Mart Siimann** tõi majanduse ja riigi edu seotuse näiteks ameeriklaste ütluse: "Mis on hea "General Motorsile", on hea ka USA-le". Prantslaste samalaadne ütlus käivutab "Renault" kohta. Ka Eestis võiks nii öelda. Majanduse mootoriks on inimesed, kelle ettevõtlik vaim, energia ja initsiatiiv on loonud aluse ettevõtete eduks. Eestist on Mart Siimanni sõnul saamas edukas vabatururiik: mis peab kasvama, see kasvab ja mis peab langema, see ka langeb, nagu näiteks tarbijahinnaindeks või intressid.

Žürii esimees, ETTKL-i tegev-direktor **Henn Pärna** tutvustas lähemalt konkursi korraldust:

"Vabatahtlikkusele põhinev esimene põhimõte konkursist osavõtuks on, et ettevõtte ise, analüüsivad oma tööd, teadvustab, et on töötanud mullu paremini kui tunamullu, nii et julgeb tulla võistlusele. Saatsime välja üle 350 ankeedi, tuginedes eelmiste aastate kogemusele ja majandusanalüüsile. Avaldasime teateid ajalehtedes, televisioonis ja raadios. Oli väga palju neid, kes ise leidsid, et nad on hästi töötanud ja julgevad võistlusele tulla.

Töötasime läbi ankeedid, meie töögrupp võrdles ankeetides esitatud näitajaid, võrdles nende loogilisust ja kontrollis veelkord. Lõpuks jäi 200 korralikku ankeeti. Kogu andmebaas sisestati arvutisse ning žüriiliikmetel jäi tunnistada, et arvu-ti on eksimatu.

Kahju oli, et juba viiendat aastat toimunud tööstuse konkursil oli konkurents nii tihe, et olime sunnitud avalduste registreerimise lõpetama, sest ei olnud enam võimalised nii palju

Eesti edukad ettevõtted 1998

ankeete töötlema. Kõik olid edukad ettevõtted ja kui arvuti oli need rivistanud, siis oli tõesti kahju, et 50 joone taha jäid väga edukad ja tuntud ettevõtted, juba mitmekordsed laureaadid. Konkurents oli aga sedavõrd tihe ja oli määratud välja kuulutada ainult 50 laureati. Võib-olla tuleks järgmiste konkursside korraldamisel tõsta seda latti 100-ni."

Henn Pärna sõnul polnud tänavuste edukate seas ühtki kahjumiga töötavat ettevõtet.

"Eesti tööstuse top 50" viiekordsetele laureaatidele andis auhinnad kätte peaminister, seejärel rivistusid ettevõtete juhid temaga ühispildile. Viiendat korda tulid laureaadiks Balti Laevaremonditehase AS, AS EL-VEX, AS ES Sadolin, AS Norma, AS Põlva Piim ja Saku Õlletehase AS.

Neljandat korda laureaadiks tulnuile andis auhinnad majandusminister **Jaak Leimann**. Tema sõnul vajavad edukad juhid eeskätt loominguilist. Neljakordsete laureaatide seas oli "Meremeestki" trükkiv AS Printall ja mereäärseist kalatöötajate AS Läätsa. Kolmekordsete laureaatide hulgas oli kalandustevõtte AS Makrill. Teist korda tulid laureaadiks AS Hiit Kalur Grupp, Paljassaare Kalatööstuse AS ja AS Viru Rand. Konkursi uustulnukaid oli Võrumaalt, Kehrast, Põlvast, Rakkest, Sõmerpalust ja mujalt, merendusega seotud ettevõtteid nende hulgas ei olnud.

Rattakujulised transpordiauhinnad andis 30 parema ettevõtte juhile kätte teede- ja sideministri kantsler **Ruth Martin**. Kolmandat korda osales neist 10. Kümne teistkordse laureadi hulgas olid AS Tallinna Sadam ja AS Pärnu Sadam, mille juhile Peeter Volkovile anti ka regioonitootmise arendaja auhind. "Eesti transpordi top 30" 10 uustulnuka seas olid suured sideettevõtted "Eesti Mobiiltelefon", "Eesti Post" ja "Eesti Telefon", aga ka AS Hansatee Grupp ja AS Travend. Võistlusel ei osalenud (võib-olla ei hinnanud end küllalt edukaks) AS Eesti Merelaevandus.

"Eesti kaubanduse top 20" hulka tuli laevavarustaja "Tridens". "Eesti teeninduse top 20" laureaatide hulgas oli 7 kindlustusfirmat, 5 hotelli, sh. ka "Olümpia" ja "Virus", turvafirma, kasiinofirma, Eesti Näituste AS



Viieendat korda laureaadiks tulnud tööstusettevõtteid autasustasid Mart Siimann ja Jüri Käo. Tööstusauhinna ulatab kätte Henn Pärna.



Teist korda transpordiauhinna saanud Pärnu Sadama juht Peeter Volkov (paremal) saab auhinna Jaak Leimannilt ja Jüri Käolt.



Henn Pärna kätlev Ruth Martin hoiab Tallinna Sadama rasket ratas.

Esimene sünnipäev

21. mail külastasid sünnipäevapeole CF&S Agentide AS. Suures helerohelises merevaatega kontoritoas töötab tänava juba kümnekond agent-ekspediteerit-maaklerit - aastaga on firma töötajaskond peaaegu kahekordistunud.

Nõukogu esimees **Tanel Nurmetalo** ütles vastuvõtu otstarvet põhjendades, et kokku on kutsutud need, kes on agentuuri tema argitõos aidanud ning kellega koostööd tehakse. Sadamate, tolli, piirivalve, laeva- ja turismifirmade esindajail ning muil kutsutuil oleks tema sõnul vaja omavahel samuti tuttavaks saada. Ikka selleks, et üheskoos Eesti asja ajada.

Madli Vitismann



Kolm kaptenit lõbusalt jutuhoos: Roland Leit, Tanel Nurmetalo ja Eduard Hunt.

Raamatututvustus

"Eesti tööstus ja transport/Estonian Industry and Transport 1997" 208 leheküljest esimese kolmandiku hõlmab ülevaade Eesti tööstuse olukorrast 1996. a. ja prognoos 1997. aastaks ning ajalooline lühivõtte ülevaade tööstuse arengust Eestis aastail 1870-1940. Tabeleist ja diagrammidelt võib leida mitmesuguseid arvamusi ja osakaale. Kui näiteks reisirühmade tabelist vaadata, et 1991. a. meritsi reisinud 1,5 miljonit inimest on 1996. aastaks kahekordistunud, võib lugeja selle ala kiiret arengut uskuda küll.

Ära on toodud mulluste Eesti edukad ettevõtted. Kui vaadata näiteks "Transpordi top 30" kahekordse laureadi, AS-i Eesti Merelaevandus kohta leiduvat, võib viidete järgi otsides leida värvilise reklaamkülje raamatu teist kolmandikku toodud ettevõttereistri kontaktandmete põhjal. Register näitab ka ettevõtte juhtisiku, käibe ja töötajate arvu ning panga. Isegi seda, et "Eesti Merelaevanduse" toodangust 99% on eksport.

«Meremehe» kodu-lehekülje aadress
www.online.ee/~meremees

Transpordi Top 30

AS Air Cargo Estonia
AS Assotrans
AS Astar Transport
Chr. Jensen Eesti AS
OÜ EE Trans
AS Eesti Mobiiltelefon
AS Eesti Post
AS Eesti Raudtee
AS Eesti Telefon
EPEKS-Transpordi AS
AS Estrefransservice
AS Hansatee Grupp
AS Harju AB
AS Lajos
Mootorrei AS
AS P. A. Traffic
Pakterminal AS
AS Pärnu ATP
AS Pärnu Sadam
OÜ Rakvere Autobaas
AS Saku AB
Saue Auto AB
Scansped Eesti AS
AS Sebe
SP Transit Eesti AS
Svex Eesti AS
Tallinna Autobussikoondise AS
AS Tallinna Lennujaam
AS Tallinna Sadam
AS Travend

ja 3 turismifirmat. Välja kuulutati ka "Eesti ehituse top 20" laureaadid.

Ruth Martini sõnul on 30 laureaadiks tulnud transpordiettevõtte kolmel käive üle miljardi. Kõige suurem kasum on neist "Pakterminalil", "Eesti Mobiiltelefonil" ja "Eesti Telefonil" ning top-30 investeeringud on kõige suuremad. Latiks konkursile pääsemisel oli 10 miljoni kroonine käive. Avaldatud järjestus oli tähestiku järjekorras ega peegeldas pinget. "Arvuti pani nad siiski rivisse," muigas üks žüriiliikmeid.

Teist aastat konkursile ettevõtte andmed esitanud AS-i Pärnu Sadam juhatuse esimees **Peeter Volkov** arvas: "Miks mitte olla sellises auväärses seltskonnas, milles on ka Tallinna Sadam ja Saku Õlletehas. Kui ettevõtte ei taha avalik olla, siis ärge olgu. Aga meie näitame oma andmed ära ja meile sobib selles seltskonnas end esitleda." Septembri algul esitletakse Tallinna Lauluvaljakul ETTKL-i väljaantavat raamatut "Eesti edukad ettevõtted".

Madli Vitismann

Väike, aga tubli

Näib, et AS Pärnu Sadam on "Sini" soetamisega teinud väga õnneliku ostu. See pisike ekskavaator-süvendaja kaevab siin sipelgana kaldaäärseid kraave, süvendab faarvaatrit, kui tarvis, paigaldab ankrupoisid ja üldse väiksemas sügavuses igasuguseid meremärke ning tähiseid. Kougib vee alt mädanenud poste ning asetab kaldale. Parandab ja on parandanud Pärnu ajaloolist muuli. Liigub autonoomselt, pole "järelveetav". Minema hakates teeb iseloomulikke sireenitaolist hoiatavat häält. Ühesõnaga: väike, aga tubli.

Ott Taul



Väike, aga tubli tööriist.

Saaremaale (vabandust, Muhumaale) sõidul kiidab noor kapten "Regula" kinnitehitatud, aga ümberringi, ka alt klaasitud sillatiiba. Sealt on sildumine tõesti hästi näha. Paraku ei luba otsteta sildumist ja hüpeteta laevalesõitu lainemurdjateta sadamad.

Saaremaa Laevakompanii tegevusdirektor Tõnis Rihvk lau- sub selle kohta:

"Kõik hädad, mis johtuvad sadamaist, seob reisi Saaremaa Laevakompaniiga." Ent sadamad pole ainus mure.

Uusi laevu oleks vaja

Saaremaa Laevakompanii second-hand-laevastik sõidab tema sõnul veel 8-9 aastat, aga hea oleks mõelda uusehitusele. "Regula" ost maksis koos seel- järele tehtud remondiga 35-40 miljonit. Uus laev oleks maksnud 15-17 miljonit dollarit, seega 200 miljonit krooni, aga see sõidaks siis ka 20-30 aastat.

Saaremaa-liinile oleks vaja veel üht suurt laeva. Mullu muretseti "Regula", tänavu "Ofelia" ning tuleval aastal oleks sellele liinile vaja sama suurt või veel suuremat laeva. Soojad ilusad nädalad on 20-30% sõitjaid juurde toonud, vahel isegi kuni 50% rohkem. Kui ülemõõdunud aasta tipp-päeval 8. augustil veeti 1243 autot, siis mullu jaanipäeva eel juba 1833.

Uus laev võiks olla isegi ilma jääklassita, siis sõidaksid neljal talvekuul 4 "laid"-tüüpi laeva. Hiiumaa-liinil saaks talvel hak- kama ka ainult 2 laevaga, aga suvel tõuseb sõitjate arv nelja- kordseks, siis on ka neljal laevast vähe. Üks "laid"-tüüpi laev kulutab aga aastas 7 miljonit krooni.

"Regulast" kolm aastat vanem "Ofelia" on küll veidi kulunud, aga uuemad laevad vajavad väiksemad meeskondi kui vanad, seetõttu tuleb osa mereme- hi vallandada.

"Kaks aastat tagasi käisime Norras, Taanis, Soomes. Saime 3-4 laevahituspakkumist maksumusega 15-17 miljonit dollarit. Norralaste 120 miljoni kroonine laevaprojekt mahu-

Vajatakse Väinamere-laeva

taks 60 sõiduauto ja 300 reisi- jat. Sõiduplaani saaksime tihedamaks teha," ütles Tõnis Rihvk.

Uusi laevateid oleks vaja

"Nii komplitseeritud sõidutingimusi mujal Läänemerel ei ole," kordab Tõnis Rihvk.

Hiiumaa-liinil sooviks Saaremaa Laevakompanii sügavust 6,2 m, praegu on Rukkirahu kanal 4 m. Veeteede ameti hüdrograafialatus peab aga piisavaks 4,7 m, lisaks 30 sentimeet- rine varu. Sellest pidavat 4 m süvisega laevale piisama, aga sellegi süvendamine maksaks 16 miljonit. Saaremaa Laevakompanii vajatava vähima sü- gavuse, 5,2 m süvendamine li- saks 16 miljonile veel 19. Soovi- tava 6,2 meetrini jõudmine maksaks aga üle 100 miljoni ja riigelarvest selleks raha ei lei- ta.

"Sõidutingimused on siin uni- kaalsed - nii madalat ranniku- merd ja jääd, mis tuulega võib kuhjuda, mujal pole. Mullu sõit- tis näiteks "Tehumardi" üle Suure väina 4 tundi, Hiiumaalt tuli aga koguni 24 tundi," kinnit- tas Tõnis Rihvk.

Kui Hiiumaa laevateid süven- damine õnneks ei lähe, tuleb uuesti kõneks laevahituse kü- simus.

Rohkem kui kaks liini

Hiiumaal ootab praamist ma- hajäänu vähemalt 2 tundi. Su- vise sõiduplaani järgi Saare- maal hommikul ühe tunni, päe- val 2 tundi. Talvel oli laevade vahe 2 tundi.

Aga Saaremaa Laevakompa- nii on ära ostnud ka ka "Värdõ", millest veeteede ameti laevare- gistri büroo ettepanekul sai tä- pitähtedeta "Vardo" (ehk - ko- hanimest mehenimi). Mai kesk- paigast septembri keskpaigani sõidab see Triigi ja Orjaku va- het, sügisel siirdub Vormsi-lii- nile.

Saaremaad Hiiumaaga ühen- dav liin tahetakse muuta aasta-



Kuivastus tehakse uut kaid, kuid turvaline sadam vajab ka lai- nemurdjaid.

ringseks, kuid vahemaa Triigist Orjakusse on liiga pikk, 12 mi- li, nii et sõiduks kulub pooleist tundi. Triigist Sõrusse sõiduks kuluks 50 minutit, siis võiks ka talvel seda liini pidada. Kuigi talvel oleks ka sõitjaid vähem. Pealegi ei saa Triigi-Orjaku liin riigi dotatsiooni, annab vaid tu- ristidele ringmarsruudi võima- luse.

Teistel liinidel kokku mood- dustab riigi dotatsioon umbes poole sissetulekust. Virtsu-Kui- vastu liin annab piletitulu 60-70%, Vormsi-liin alla 20% ja Hiiumaa-liin vast 30%. Kord nädalas sõidetakse ka liinil Kui- vastu-Heltermaa, et vedada ehitusmaterjali.

Kõneks on Tõnis Rihvki sõnul olnud ka Riia-liin. Kahjuks so- bib sinna mõeldud "Vohilaid" meresõiduomadustelt vaid lühikestele liinidele, "Tehumardi" ei sobi aga karmistunud ohutus- nõuete tõttu. Aitaks vaid kas vastav rahvusvaheline kokkule- pe või laeva oluline ümberehit- mine. Vanasti sõideti Sõrvest Kuramaale - see pole kauge -, aga Kuramaal pole sadamat.

Laevu vajavad väikesaaredki

Saaremaa Laevakompanii sõidab ka Piritalt Aegnale. Laevahitust on vaja ka

Kihnu, Abrukale, Pranglile. Probleemid on kõikjal sarnased - vaja on sobivat laeva, selle opereerimine toob ühesuguseid probleeme jne. Näiteks Abru- kaga peab aga ühendust Kures- saare vald, Kihnuga Pärnu Ma- valitsuse osalusega firma jne.

Riigi dotatsiooni antakse Tõ- nis Rihvki kinnitusele väikesaar- tega ühenduse pidamiseks igale 200 000 krooni, sellega tuleb ta- gada postivedu ja muu eluks va- jalik. Pranglis ehitatakse PHA- RE rahaga saare lõunaküljele sadamat, mis teeb liini pea po- le lühemaks. Ruhnu sadam lä- heb aga iga ministri visiidil ajal peetud kõnes mõne miljoni kal- limaks.

Meenutades "Punch Craft II", mis mahakantuna on uue oma- niku leidnud, tulevad meelde iga-aastased otsingud, et leida laeva, mis Ruhnu sõidaks. Vä-ikesaarte jaoks sobivaid laevu Eestis aga õieti polegi.

Jälle tuleb jutuks uute ehit- mine: 3-4 laeva ehitus Eestis võiks Tõnis Rihvki arvates maksta 30 miljonit krooni, või teeks Balti Laevaremonditehas mõne seesuguse n.ö. näituse- hinnaga, mis võiks olla 5-7 mil- jonit. Tema sõnul ehitatakse Skandinaavias saarestikulae- vad riigi tellimisel.

Tänavuse registriraamatu

andmel on Eestis vaid neli väik- semat (autotekita) reisislaeva: 132 kohaga "Kopliand" ja 165 kohaga "Kloogarand" on Aegna- liinil, 130 kohaga "Vesta" sõidab Kihnu ja 36 kohaga "Stefani" sõitis mullu Ruhnu. Mujale vii- vad nähtavasti muu otstarbega laevad.

Kuldmägi laeval

Saaremaa Laevakompanii laevadel teenindab sõitjaid AS Goldberg. "Kindlasti jõuate koh- vi juua, meil on täna iga reisi- ja kohta üks teenindaja," ar- vab kapten. "Kui sõidaksime Mu- husse Läti kaudu, oleks ka tax- free".

Teenindajad on aga võtnud teadmiseks, et tööpäevahommi- kul on sõitjaid vähe, ning luba- vad endale head äraolekut. Ost- ja jõuab üksigi mõistatada, miks laevapoes nii palju aegunud kaupa on - küllap oli eelmine hind liiga mäs -, ega tihka mõnd keskhommikut pidavat teenindajat tülitada.

Tõnis Rihvk selgitas eraldi teenindusfirma teket laevadel: "1. mail 1995, kui alustasime "Koguval", oli see tegevusala meile võõras, sest laevakompa- nii polnud sellega varem tege- lunud. Samuti polnud ruumide sisustamiseks raha. Kui me seda ikka ei oska, siis ei maksa teha. AS Goldberg pani asja kor- da "Koguval", "Harilalul" ja "Te- humardil". Varem andis tulu ainult "Hiiumaa". Aga seegi tulu läks meeskonnale, järelikult ol- nuks vaja ka tõhusamat kont- rolli.

Tulu võis loota "Regula" liini- letulekul. Enne oluaks aga vaja 3-4 miljonit, et korraldada ini- meste töölevõtmine ja töökor- raldus, osta seadmed ja kau- bad. Laeva ostmise ajal ei taht- nud firma täiendavat riski võt- ta."

Siinset kauplemist ei kannat- tavat võrrelda Helsinki-liinide- ga - maht ja sõiduaeg on liialt erinev.

Kohv oli, tösi küll, kange. Ja hindki keskmine. Aga teenin- dusvalmiduse asjus võib soovi- tada üsna mitut laevaliini, kus seda näha võib. Kuigi teeninda- jaid vaatama saata on kallis, aga tasub edaspidi ära - sõitja jõuaks poole sõidutunni jooksul laevas mitmesse kohta raha maha jätta.

Tõnis Rihvk kinnitas, et Saa- remaa Laevakompanii ei ole lae- vade teeninduspaiku AS-ile Goldberg odavalt välja ren- tinud: renti makstakse n.ö. pea- rahana - kindla summaga iga sõitja pealt -, ning see rahuldab mõlemad pooli. Ühtlasi kinni- tas ta, et kummagi firma omani- kering ei kattu.

"Kui praamiomanikke oleks samuti 8 nagu kalalaeva oma- nikke, oleksid praamihiinad hoopis teised," arvas vana saar- lane.

Madli Vitismann



"Ofelia" sõidab Saaremaa-liinil, sest ta ei mahu Rukkirahu ka- nalisse.

"Livoniast" tehti "Trossö"

Rootsi mereväe andmel on Eesti endine teaduslaev "Livo- nia" olnud pärast ostmist laeva- tehases. Kuigi oli väga heas seisukorras ja kogu uurimis- aparatuur oli veel pardal, on laev 18 kuud remondis olnud. Ümber ehitatud on kambüüs, tuletõrjesüsteem, meeskonna- ruumid, proviandiruumid ning navigatsioon- ja juhtimisapa- raatuur.

Remont polnud tingitud laeva halvast seisukorras, vaid tehti selleks, et "Trossö" vastaks Rootsi nõuetele (et järgida Root- si standardit). Laev paikneb Karlskronas ning teenib Rootsi

mereväge staabi- ja varustus- laevana. Kogu seadmestik, mida laeva nüüdseks otstar- beks ei vajata, kavatakse Eestisse tagasi saata, et järgmi- ne uurimislaev saaks startida nii hästi kui võimalik.

"Trossö" kapteni mereväekap- ten Jan Thonerhjälmi teatel on toona sinivalge laev nüüd sõja- laevana hall. Ta kiitis elektriin- sener Pavel Kalentšitšit, kes pool aastat Rootsis laeva sead- mestikuga tegeles. Ex-"Livo- nialt" mahamonteeritud varus- tust pandi kokku konteineritais ja saadeti Eestisse kõik, mida peeti väärtuslikuks: tuletõrje-

varustust, üsna uut Lääne- Saksa päritolu aparatuuri jms. Jan Thonerhjälmi sõnul nad ei müünud seda vara, mille ase- mele Rootsis muretseti uus, vaid saatsid pigem tagasi. Tea- des, et igasugust varustust osta on kallis, tahtsid nad niiviisi aidata Eestil uut teaduslaeva käivitada.

Küllap teadis temagi, et "Livo- nia" müügist saadud raha eest oli lubatud osta väiksem uuri- mislaev. Kahjuks ei ole "Mere- mehe" toimetusel võimalik vas- tu võtta "Trossö" kapteni lahket kutset laeva Karlskronas külas- tada - vahemaa on liiga pikk.

Kaptenikommentaar

Kas tõesti saite uue uurimislaeva jaoks konteineritõle vara, "Livo- nia" viimane kapten ja mereinstituudi "Tiptoni" kapten RIHO RAND- OJA?

Võtsime osa asju, mida otse ülesõiduks vaja ei läinud, juba siin maha, aga aega oli liiga vähe.

Seejärel arutasime teadlastega läbi ja tegime nimekirja sellest, mida võiks tulevasele teaduslaeval veel vaja minna. Tegelesime selle projektiga pingsalt kogu aeg, aga nüüd võeti "Tipton" käest ära ning mereinstituudi ettevalmistatud ja ühiskomisjonis heaks kiidetud projek- t mereinspeksioonile ei kõlvanud.

Näen "Tiptonit" oma praeguse töökoha aknast, see on pärast üleandmist juba 4 kuud Lennusadamas seisnud, mingit (remondi)lii- kumist laeva ümber pole aga märgata. Eks ta seisa seal niisamuti kui ta naabridki.

Madli Vitismann

Tundus, et teistsugune see sõbralikult räämas vaikes aedlinnas asuvas koolimajas olla ei saakski. 5. juuni keskpäeval peeti Eesti Merehariduskeskuse Ametikoolis lõpuaktust.

Pisike saalituba sai rahvast-sugulasi, pruute ja sõpru, luti-pudeliga beebi kaasa arvatud -puupüsti täis. Lõpetajate algul tühjade toolide taha astusid vormikampsuneis nooremad kolleegid, taustaks uhkete purjede ja helesiniste ning koguni roosade pilvedega seinamaaling, milles tunda kohaliku kunstniku kätt. Vaikne tõsine muusika pandi mängima, millalgi süttisid madalal laual mõned küünlad, kased ei jõudnud üldse veel närtsima hakata, rahvas tõusis, laine löi mühama, ning siis nad tulid, ülikornastatud, kuid krambita, sest -omas kodus ju.

Ja nii see ka edasi läks. Püsti-seisjad osutusid kõnekooriks, head nupulevajatamise jõnksuga lõppevat muusikat tuli veelgi, Juhan Smuuli peeti au sees ja õpetajate kõned olid inimli-

kud. Direktor igatahes alustas oma juttu umbes nii: noored härrad, neli aastat oleme teiega kakelnud, ja nüüd polegi enam nagu suurt öelda. Ning üks daam oleks äärepealt koristaja-diplomeid jagama hakanud. Kuulda oli ütlemist: et keegi teile silindrisse suhkru ei valaks. Aga ka: meri ei andesta rumalust ja hooletust. Samuti: pidage vastu mere- ja elutormides. Ja veel: kui suured mered läbi sõidetud, tulge oma vanasse kooli õpetama. Ning muidugi kutsuti ka Lasnamäele kõrgema hariduse järele.

Vastutasuks võttis lõpetajate esindaja saali heakskiidu saatel armsad koolipidajad lausa üks-haaval läbi. Esinesid märksõnad *heatahtlikkus, sõbralikkus, soojus*.

Rektor Peeter Veegeni ja direktor Vambola Alliku antud diplomid lõpetajail käes, jäi üle hakata neile õnne soovima.

Mari Vamba

Lõpuaktus, soe ja kodune



Ametikooli kursandid on otsitud ja hinnas tööjõud isegi valgekraeliste reisislaevurite silmis. Kui "Hansatee" paaril viimasel aastal usinasti uusi laevu liinikõlblikuks remontis ja töödejärg ohtrasti abikäsi vajas, oli operaatorfirma personaliosakonda ametikooliga ühendav telefoniliin tuline. "Kas teil on meile veel praktikante tööle saata?" oli neil päevil ikka ja jälle palve. Sest kogemus kinnitas, et need poisid mistahes tolmusematki tööd ei põlga, siidi ei vea ja oskavad pea kõike, mida laevas vaja. Sedavõrd, et laevafirma oma kokkuhoiupoliitika ja praktikantide tasuta rakendamise võimaluse kiuste tublimatele päris palgaväärsed preemiadki maksis.

Piret Mäeniidu tekst ja foto

Eesti Merehariduskeskuse Ametikooli lõpetasid

Laevajuhid-püügimeistrid

Timo Abe
Üllar Aidama
Sven Bankier
Varno Eilaste
Jaako-Janel End
Andry Jäger
Meelis Kalder
Raul Kingsepp
Jakob Kose
Marek Luige
Mart Martma
Aarne Nõgene
Virko Piibemaa
Rain Püvi
Jaanus Tammet
Andrus Trummal
Tanel Välja

Laevamehaanikud

Taavo Almet
Tõnis Bittman
Alar Kookma
Riho Kookma
Erkki Lenzius
Marek Lohi
Kristjan Nelio
Andres Pluss
Ranno Põlm
Madis Pärn
Egon Randvere
Riho Savest
Allan Silivälja
Indrek Tammeveski
Kuldar Vassiljev

Jälle karil

4. juunil riivas kell 10 Helsinki Makasiinterminaalist väljunud "Laura" pool tundi hiljem lõuna pool Kustaanmiekkat 5-meetrise veeluse tiivaga Idakari.

Lindaliini AS-i reisisakonna juhataja **Katrin Kalde** sõnul sõitis laev siis "kõhu peal" ja kiirus oli minimaalne. Et tiiburilaevad on Helsingis lootsi võtmisest vabastatud, siis lootsi pardal ei olnud. Kapten oli Andres Iilane. Katrin Kalde teada oli ilmselgelt põhjuseks väga tihe udu.

"Laural" oli 201 reisiijat ja 12 laevapereliiget. Reisiijad, kes olid tundnud vaid väikest nõksakut, viidi piirivalvekaatritega sadamasse. Laevas oli juhtunust kohe teada antud ning paanikat ei puhkenud. Stjuardesside sõnul oli salongis olnud täielik rahu.

Reisiijad toodi paar tundi hiljem teise tiiburiga Tallinna, aga mõni neist oli juba ümber mõelnud. Loobujaile maksti piletid välja, mõnele aga, kelle ajakava viivituse pärast kannatada sai, tehti pilet poole odavamaks.

"Laura" jõudis omal jõul Tallinna Patareisadamasse kell 16.50 ning siirdus edasi Koplisse. Seal tõsteti reisiijate turvalisuse huvides laev veest välja, et teha kere veeluse osa ülevaatus. Helsingis oli laevakere vee all üle vaadanud tuuker ja öelnud, et vigastusi pole.

Järgmisel päeval läks "Laura" uuesti liinile, sest "Lindaliini" peakapteni **Toomas Tammeoru** sõnul laeval endal midagi viga ei olnud. Sõiduplaan ongi tihe, sest "Laural" ja "Jaaniel" on kokku 8 reisi päevas. Kahe tekiga "Liisa" on aga juba Kreekasse müüdnud.

Madli Vitismann

Spordireportaaž

(algus eelmises "Meremehes")

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

Ettekandjate/kelnerite võistluse esimene ala algas esimese võistluspäeva õhtul, mil neil tuli serveerida õhtusöök neljalikmelisele hindajaist koosnevale laudkonnale. Restoranisaalis peeti samal ajal suure ülihoolekalt kaetud laua taga kokkade žürii auesimehe *dr. honoris causa* Tore Wretmani 82. sünnipäeva.

Žüriis, mida juhtis Stockholmi restoraniomanik Gert Lindberg, olid kõigi osalivate laevafirmade restoranidirektorid, restoranikõrgkooli õppejõud ja Tallinna restoranipidaja. Eesti kohtunikud olid kirjupatsiline Roosikrantsi restorani omanik

Heitlus trofee pärast

Chantal Caphaert, "Georg Otsa" restoranidirektor Anne Roosipõld ja "Regina Baltica" restoranidirektor Vilik Tiko. Mõistagi ei hinnanud keegi omi. Hindavaise laudkondadesse oli kaasatud teistsigi asjatundjaid, Eestist näiteks ajakirja "Toiduekspert" ajakirjanik.

Teisel päeval tuli kelneripaaridel katta *romantiline* õhtusöögilaud keskealisele paarile. See oli koht, kus fantaasiat näidata, kuigi serveeritavad toidud olid ette kirjutatud. Enamiku laevafirmade esindajad ei unustanud mingi detailiga oma firmat esitleda, nii oli "Birka Line" pannud daami tooli seljatoele valge siidlinde kirjaga "Birka Princess", "Estline" oli käsitsi ilukirjutatud kaardi, "Silja Line'i" kuld-kirjaga lint ehtis daami salvrätti jne. "Tallink" "paljastas" end (laudu esitleti numbritega) laevaveiniga, mille pudelisildil firma kaubamärk.

Ilusad laudlinad, toon-toonis või kontrastvärvilised nõud, kaunid klaasid ja peeglina läikivad söögiriistad endastmõista, jättis restoranisaal ülipiduliku mulje. Ent žüriiliikmed käisid laudade vahel ringi ja norisid detailide kallal. Võib arvata, et nii nagu baarimeeste/daamide võistlusel, tuli sellelgi arvesse maitse ja tavade erinevus. Selle kohta märkis "Tallinki" võistkonna esindaja, "Hansatee" koitusjuht Seeda Randroo, et rohkem vajataks žüriipoolset tagasisidet. Loomulikult oleks võistlus siis ka õppimise koht, sest võistlemise eesmärk on ju argitööd paremini osata. Kui kohtunikud antud või andmata jäetud punkte üksikasjalikult põhjendaksid, oleks kasutegur muidugi suurem. Kelnerid-ettekandjad tegid ka teooriatesti.

Võitjaks krooniti "Eckerö Line'i" naispaar **Marlene Boman** ja **Catrin Asplund**, teise koha

sai "Tallinki" meespaar **Janek Künnapuu** ja **Manno Rohtlaid**, kolmanda koha "Birka Line'i" segapaar **Ros-Mari Sandström** ja **Karl-Olof Hämmelin**.

Ros-Mari Sandströmi sõnul on 20-tunnine kruise tegevul "Birka Princessil" sageli juubilare ning neile kaetakse pidulik laud. Kõik selleks vajalik, ka siidlint toolitoel, on laevas olemas ja igapäevatööst võetud. On kombeks, et kapten ja intendant tulevad sünnipäevalast õnnitlema.

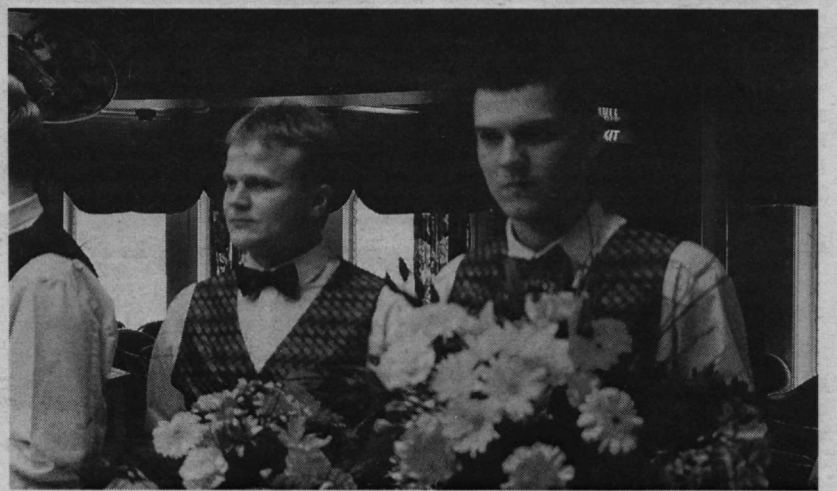
Oma võistlemasattumist põhjendas Ros-Mari Sandström sellega, et mullu kutsus firma võistlustele soovijaid. Nad said teise koha ja firmalt preemiareisi ning seetõttu oli nende tänavune võistlemine moraalne kohus. "Regina Baltical" elatud kahel päeval hämmastas teda eesti laevapere noorus ja entusiastlikkus.

(Järgneb)

Madli Vitismann



Võitjad "Eckerö Line'ist".



Manno Rohtlaid ja Janek Künnapuu "Tallinkist"...



Ros-Mari Sandström ja Karl-Olof Hämmelin "Birka Line'ist".



...ja nende kaetud pidulaud.



Lisaks Eesti tiiburitele ja katamaraanile alustab 11. juunil "Nordic Jet Line". Siit Helsinki Kanaliterminaalil on ammu valmis.

Saaremaal on kalamehed tõhusalt laevastikku uuendanud. Vähikule võib see paista nii, et seitsmekümnendate (vene) laevad on vahetatud kümne aastat vanemate (lääne) laevade vastu. Uue (vana) laeva muretsemist, tööd ja probleeme tutvustas ühe sõõrase omanik. AS-il Kasse on "Kasse": 36 m pikk, peamasin 625 kW, süvis 2,36 m, ehitatud Hollandis 1960, hiljem ümber ehitatud. "Kassel" töötab 6 meest. Aktsiaseltsi ja laeva nimi on pärit Kasselalt, mis asub Abruksast kagus.

Omanikul Kaarel Niinel on kaptenidiplom, viimati asendas ta "Kasse" kapteni siis, kui naaberfirma laeva kapten sõitis Tongale(!) sealseid kalapüügiolusid uurima. "Kasse" kapten laenati selleks ajaks naaberfirma laevale ning oma laeval sõitis poolteist kuud reederihärra ise - diplomid-tunnistused on korras. Tongal olevat aga vaatamas käitrite jutu järgi huvitavad võimalused.

Kaarel Niine jutustas:

Saaremaa on laevastiku uuendamisel esirinnas. Kui me ise ei püüa midagi teha, aga siis keegi meid aitab. On ka talunike, kes nutsid Vene ajal, nutavad nüüd ja nutavad ka järgmise valitsuse ajal, kui see ükskord tuleb.

Omal ajal töötasin "Saare Ka-

Meretagused asjad

Saaremaa ajalehed käsitlevad kõike, mis ümberringi toimub, oma maakonna vaatevinklist. Mandriinimesele annab suvaline ajalehenumber täiendava, aga väga olulise vaatenurga, mis Tallinnast vaadates võib mitte paista.

22. mai "Meie Maa" teatab, et Eesti Saarte Kogu esitleb samal päeval Tallinnas oma infoväljaannet "Väikene saarte teejuht". Et riik on jätnud kurdid vilpekeele tõlkide abita, lahatakse esiküljeloos probleemi kahe kohaliku tõlgi abil.

Pealkirja all "Vana teenust pakutakse uue hinna eest" kirjutab Kaljo Vinn väikelaevade tehnilisest ülevaatest. Tema sõnul pirdub tehniline ülevaatus laevavarustuse ülevaatusse: s.o. kas laevas on veeämber, hauskar, ankur jms. Laeva merekindlust keegi ei uuri ning mereinspektsiooni Saaremaa osakonnas polegi ühtki laevaehtusspetsialisti. Uusi tariife aga rakendati kohe ja maksjale pole kombeks isegi tšeki anda. Millal seda tehagi, kui lehes varem avaldatud väikelaevade ülevaatus ajakava kohaselt kulub näiteks Tori sadamas igale paadile vähem kui 5 minutit.

Sillaprobleemist kõneldakse artiklis "Keskonnaministerium ei poolda sillaprojekti uuringuid riigi raha eest". Muhu ja mandri vahelise püsühenduse sotsiaal-majanduslike aspektide uurimiseks taotleb Euroopa Liidult raha Soome firma. Keskonnakaitseliste aspektide uurimiseks pole sillateema aga prioriteetne - kui keegi teine leiaks uuringuteks raha, võiks keskkonnaministerium soovitada eksperdid.

Et naisteajakirja tellija auhinnaks välja pandud ülikalli kalakee tõi loosiõnn Saaremaale, arutletakse sellegi üle, kas sellega Saaremaal on midagi peale hakata.

Oma vaatevinkel oli eriti huvitav "Oma Saare" 21. mai numbris, kus arvutiõpetaja Tiit Tilk selgitas sarikirjutise avaloos arvutimängude levi ja kasutamise probleeme, unustamata seejuures hindamata kohalikke kauplusi. Esiküljeloost sai lugeja aga teada, kes võitsid koolide aineolümpiaadidel maakonnavooru või tulid üleriigilistel esikümne hulka. Need õpilased kutsuti raekotta Saare Maavalitsuse vastuvõtule.

Madli Vitismann

Enne Euroopa Liitu

luris". Kolhoosi lagunemise ajal üritasin teha paate ja tegin äri. Korjasin raha selleks, et kalanduse juurde tagasi tulla. Nii tegid teisedki mõistusega mehed, kes raha maha ei joonud, ka kapten on meil näiteks osanik.

Tegime musta stsenaariumi: kavandasime kalahinna madalaks ja pangaprotsendi kõrgeks, siis arvutasime, kas suudame tagasi maksta. Tõin 1,5 miljoni laeva, kalkuleerisin kuni 5 miljoni. Aga on toodud ka 7-miljonilisi laevu. Laevahinnad on nüüdseks tõusnud, sest ostjad käisid ringi kuni Norrani. Üles läksid ka nende vanade Vene laevade hinnad, millele omanik ei raatsi lokaatoritki osta. Ka "Saare Kaluri" vanad Vene laevad on läinud kõik erakätte.

Meie "Kassel" on kere ja masin head, muu tegime ise. Kohamääramine on 5 meetri täpsusega. Ostsime laeva, mis oli seisnud - pisimehhanismidega oleme palju vaeva näinud. Ja üle 130 000 läks selleks, et saada täit ülevaadet, mis seisukorras laev on. Nüüd ei teagi, kas minna üldse Eestis dokki, või ei tasu see enam. Mullu olime veel Meretehases. Slipp on ka Nas-

val, aga nad tõstsid meie laeva andmete peale käed üles. Kui võtaksin praegu plaani laevaremondi, nii et see tasuks end 10-20 aasta pärast, siis tuleksin veel toime.

Püüame teha kõik selleks, et Euroopa Liiduks valmis olla - meid võib ähvardada kalapüügilimiidi vähenemine. Olen ise Kalurite Liidu juhatuse liige, püstitasime liidus nõude - uusi laevu võib tuua, kui vanad likvideerid -, et mitte kahjustada vanade tegijate huve. Uute laevade toomine on pandud seega justkui seisma. Aga "Saugamare" ja "Tulpamare" ühinesid, müüsid maha kolm Vene STB-d, töid ühe "Vahase" ja püüavad nende 3 laeva limiiti. Vene laevadel on väike püügilimiit. Kui neid juba kolm tükki ära müüa, siis jääb niipalju limiiti üle, et see ära tasub. Pealegi oli 3 laeval 18 meest, uuel aga 6 meest.

Püügilimiite jagatakse aasta algul. Varem püüti püügitelemusi varjata, et mitte maksta makse jmt. põhjustel. Nüüd võeti vastu otsus arvestada 1996. a. II poolaastat ja 1997. a. I poolaastat - see oli hiidlaste ("Dagomari") ettepanek, mis ka läbi läks. Minu ettepanek oli

teistsugune: et antaks võrdne start, poole aasta pärast loetakse püütud kala kogused kokku ja siis jagatakse limiidid.

Meie laeva püügilimiit on 1460 t. Kui mõistusega püüda, saab pangaprotsendid ära maksta. Kui oktoobri algul näen, et limiiti jääb üle, annan selle vabaks. Kui ma seda ei teeks, saaksin järgmisel aastal väiksema püügilimiidi.

Ühelaevafirma tasub siis ära, kui on suuteline vabalt välja püüdma kahe Vene laeva koguse. Suurem laevastik on küll lihtsam pidada, tahtsin isegi teise laeva tuua. Püülaeva ma mingil juhul ei osta, aga ükski laev polegi ostetud kindlustuspettuseks. Kõik on ostetud selleks, et sel kuupäeval, kui oleme Euroopa Liidu ukse ees, oleksime nullis. Olen oma arvestused nii teinud. Me peame olema selleks ajaks suutelised nendega rind rinna vastu seisma.

Sealsete uute laevade efektiivsus - uute masinate ökonoomsus, töötlemisökonoomsus jms. on hoopis parem, kuigi soetusmaksumus on suur. Aga näiteks Soomes on riigi toetused väga tugevad. Müüb laevaomanik näiteks oma 5 vana laeva

maha ja ostab ühe uue ökonoomsema, saab ta veel Euroopa Liidus toetust, et vähendab laevade arvu. Euroopa Liidus on nimelt direktiiv, et Rootsil, Soomel ja Norral tuleb vähendada laevade arvu 15% võrra. Meiegi laeva eelmine omanik sai Soome riigilt pool miljonit marka kompensatsiooni, et likvideeris kalapüügiüksuse. Saime seetõttu laevagi natuke odavamalt kätte.

Taanlased, kenad inimesed, andsid vahepeal Eestile kala näol humanitaarabi. Aga nad tahaksidki, et me kala neilt ostaksime. Me olime esimesed ja teised laevaostjad tulid meie järel, aga kõhklejad on veel praegugi. Oleneb ka sellest, kust on laevaosturaha pärit. Näiteks Läätsa kalatööstus vajaks aga 15 000 t kala aastas - seda annab ikka välja püüda.

Turustus pole enam probleem, varem muidugi oli. Sellegipoolest on terve hulk mereinspektoreid, kes kontrollivad väikest kala. Sellegi paneb paika turg - kui mult ei võeta vastu väikest kala, ma seda maale ei too.

Kõik, mis ma räägin, on muidugi minu isiklik arvamus, mis ei pruugi olla õige. Aga aasta-poolteise pärast selgub, kes uute laevade omanikest jääb püsima, kes ei.

Madli Vitismann



"Lipton" Roomassaares. Roolimaja küljele on maalitud Rootsi lipp.



"Herry" Roomassaares. Purjetab ja püüab kala.



"Partner 1" Veerel. Nasva laev on seltskonda tulnud.

Kindlustusagent sadamakail

Kuressaares on õige mitme kindlustuskompanii esindused - kindlustusfirmade konkurents ulatub sinnagi. Kuigi statistika ütleb, et kindlustusseltside kahjus on üksteise võidu hindu alla lüües jõudnud üle 50%-ni. Samal ajal on seltside tegevuskulud samuti kasvanud ja moodustavad vähemalt 30-40%, mõnel isegi 50%.

Pärast kodutööd värske laeva-registriraamatuga käisid mai lõpus mööda Saaremaa sadamakaisid kindlustusseltsi "Bico" esindajad. Ühes kohas vaadati, keda veel võiks kindlustada, teisel heideti silm peale neile, kes juba on kindlustatud. Hiiumaa oleval juba tagataskus: kogu "Dagomari" laevastik, ka ookeanilaevad on kindlustatud just "Bicos".

Laevakindlustuse vallas konkureerib "Bico" "Leksiga", kel tuleb välja maksta "Vegase" juhtum. Ent edasikindlustuse kaudu Balti poolis puudutab "Vegase" kahju ka "Bicot". Laevaomanikule ei saa kahjusummat välja maksta enne otsust uurimistulemuse kohta. Kelle vastu tuleb regress, pole veel selge. Paraku uurib juhtumit seesama, kes teeb järelevalvet - Eesti Veeteede Amet.

Saaremaa Laevakompanii on oma vastutuse kindlustanud Shipowners P&I-s (Shipowners Mutual Protection and Indemnity Association), laevaomanike kindlustusklubis, mis on asutatud juba 1855. See kindlustus annab näiteks reostuskahju puhul vastutuslimiidiks 500 miljonit dollarit. Muu vastutuse korvamine - reisiijate, kauba, meeskonna kahjujuhtumil - on limiteerimata.

"Shipowners Club on ka kalalaevade suurim kindlustaja. Kui kalalaevaomanikud kindlustamiseks ühineksid, saaksid nad koos suhteliselt odavalt oma vastutuse kindlustada, näiteks meeskonnad võiks kindlustada seal", arvas Illar Toomaru Balti Kindlustuse

AS-i mere- ja veoseosakonnast. "Õnnetusjuhtum või tööandja vastutus - sellega saaksid Eesti kindlustusfirmad hakkama, aga laevade muud kindlustusvastutused käiksid neil veel ülejõu."

"Kasse" omanik Kaarel Niine tõi esile kõne all olnud juhtumi kurvema poole: "Laevaomaniku hooletusest tekkinud kahju välja ei maksta, aga seda on raske tõestada. Meeskonna hooletusest tekkinud kahju makstakse, ja siis, kui mehed on vee all, on hea nende kaela ajada. Laevaremontijad arvavad, et kindlustusfirmad peaksid moodustama skaala riskiastme hindamiseks. Kui kõik ühte katlasse panna, siis puudub selgus ja tublimad maksavad niipalju rohkem."

"Saatke mulle oma pakkumine", arvas Kaarel Niine. "Aga arvestage, et ma küsin pakkumised ka teistest kindlustusseltsidest. Ja kui "Bico" ja "Leks" pakuvad sama hinda, ja ma olen näiteks "Leksis", miks ma peaksin siis näiteks "Bicosse" minema?"

"Soomes on kalalaevadel riiklik kindlustus - meeskond, laevad, traalid ja muu," kinnitas ta. "Kui püüame võrdsete kulu-

tustega kala, siis saab seal riigi toetuse toel veel hinda alla lasta, meie aga ei saa."

Põhjarannikul vajab Saaremaa turvalist sadamat. Kaarel Niine sõnul peab Veerel hoidma sadamaski terve meeskonna laeval. Kuigi näib, et selles sadamas pole ruumi isegi laevalt vette kukkuda - nii thedalt on laevad külg külje vastas. Konkurente polnud sadamakail näha - võib-olla sellepärast, et samal päeval käis Kuressaares ettevõtlusmess ja mööda Saaremaad sõitis eurotuuril välisminister Toomas-Hendrik Ilves, kes ei unustanud ka rahvaerakondlasi värbamast.

Madli Vitismann

"Silja Line" reklaamis maikuus võimalust sõita "Finnjetti" Helsinki-kruisile kaheksa kõigest 140 krooni eest, kusjuures selle hinna sees on ka kajut kahele. Ainult et poolteisesaja krooniga kaheksa Helsinki ära ei käi. Et reis oleks mitte vaev, vaid vaheldus, läheks vaja ligi kümme korda rohkem raha.

Kuna "Wasa Queeni" sooduspilet oli 200 krooni kallim, võisid irvhambad öelda, et firma on ettenägelikult jätnud "Finnjeti" reisijale Muuga-sõidu taksoraha alles. Kuid Muugale viib "Viru" hotelli juurest ka firmabuss. Kes aga omal käel tulnud, peab (just peab, mitte võib, selgitas piirivalvur) autovärvast laevakoridorini sõitma mikrobussiga.

Ujuvterminal "Pontus" pole nii kole, kui väljast paistab. Ka mitte nii rahvarohke, kui kardeud. Samuti hajuvad tuhatkond reisijat laevas niivõrd, et üks-teist ei segata. Kolm tundi Helsinki keelekohane, õhtu eel alustatud tagasitõpe aga alles hommikul. Justkui pilkeks pidi Läänemere kiireim reisilaev, mis võib teha 31 sõlme, sõitma nii aeglaselt kui võimalik.

Helsinki Katanokka terminali ees silduvad laevad peaaegu vaheliti: laevad on läinud pikemaks, kui sellest aga ei kasva. Nii sõidavad autod "Gabriellalt" maha piki "Finnjeti" parrast, kaimadruks aga turnib kahe lae-

Petlik sajakroonine pilet

va vahel kitsukesel metallrõdul ümber pollari, et otsi kinnitada.

Kruisilaeva seisuaja kaks ja pool tundi lasevad eestlasel tunda Euroopa Liitu mittekuulumise eeliseid: sel ajal kui ELiitlased sabatavad, saavad teised järjekorrata laevast maha. Ja pärast laeva tagasi ka. Nii jõuab merematkeline jalutada Kauppatorini ning näha, et neil aastail, kui Eesti laevad Lõunasadamasse ei sõida, on turg ümber rahvustunud. Rohkem on samasuguseid mustavere müüjaid kui Tallinna turgudel, paljudel ka kaup samalaadne.

Ent Lõunasadamasse on ka purjelaevu ja pillimehi. Rootsi mereväe "Gladan" ja "Falken" seisid presidendilossi poolses basseininurgas ja vana purjelaev vastaskail. Noored viulidajad mängisid üsna lossi vastas, keset turgu laulis tütreke isa süntesaatori saatel mikrofonil "Edelweissi" ning Suomenlinna laevade ees mängisid lõõtsamehed polkat.

Katanokkal võib näha, mis imet saab vanadest telliskivist sadamaaitadest teha. Võib-olla ka seal mõeldi buldooseri peale, siiski on alles "Pikkusatama", "Vanha Satama" ja mõned muudki põnevad kohad. Kai ääres on kongressikeskus, hotell ja kaks reisisadama terminali. Kvartal kaugemal aga on

ülakorruste akendest kaunid reisisadama vaated. Kellegi akna alt lahku parasjagu mugavuslipuga kruisilaev "Deutschland".

Võrreldes kaks aastat tagasi



Kapten Veikko Sjölund arvab, et sildumisi peab harjutama ka vanemtüürimees.

nähtuga on "Silja Line" pööranud Eesti reisijale märksa rohkem tähelepanu. Enamik sõiduplaane ja muid reklaamtrüki-keid on tõlgitud eesti keelde, laevapoe hinnad on ka Eesti kroonides ja menüüd enamasti samuti eesti keeles. Muidu aga kohtab eesti reisija mõningat eesti keele oskust vaid laevainfos, ülejäänud teenindajad piirduvad eestikeelse terega.

Eestikeelseid reklaame vaadates võib aru saada, miks kasaneid tunnevad nii tõsist uudishimu reisija sünniaasta vastu: erinevatel kruisidel on keelatud omapead reisisada alla 21- ja isegi alla 23-aastastel. Eks vist kodu-, s.t. laevarahu huvides.

Järgides "Silja Line'i" eestikeelset lõõtsat "Silja Line" pakub enamasti, oli huvitat üht-teist laeval nähtu Eesti reisilaevadega võrrelda:

- * ka "Silja" reisija veab tingimata kaasas õlleankrit;
- * ka "Silja" laevapoes on toidukaupu, kuigi vähe, ning juust ja sink on Soome päritolu;
- * ka "Silja" laeva rahvarohkeim söögikoht on rootsi laua restoran;
- restoranlike toitudega rootsi laua restoran näib iseteenit-

dussööklana: laudlinu asendavad värvilised paberlinikud kui ajakirja pildiküljed, pika laua taga on kitsas ning liha lõikudes küünarnukid naabri omadega sõbralikult vastakuti, suitsetamine on keelatud;

- rootsi laua toidulett on igas toidukorras 2-4 vaagna võrra lühem;

+ külmlaeva neli liini hajutavad korraga sööma tulejad suurema järjekorrata;

- õhtust süüa on võimalik vaid poolteise tunni vältel kohe pärast väljumist, mis välistab võimaluse laevatekil mere poolt linna vaadata;

+ rootsi laua hommikusööki võib süüa ka mitte just kaks korda kallimalt *à la carte* restorani roosas rahus personaalse kohvikannu taga;

+ tavalise õhtu tavakokteil näib erilise: helesinine jook eriti kõrges klaasis on kaunistatud sidrunilõikude ja kokteilikirsiga, mida hoiab paigal hülgepeaga tikk; tõi, joogi nimi on "Silja Special";

+ kajutikoridorid ja kajutid on harjumatu vaiksed, ei ole tunda müra ega vibratsiooni;

++ kes tahes teenindajaist vastas viisakalt ja naeratades mistahes, ka pirtsaka reisija küsimustele, andes ammenda-vaid selgitusi kahjuks küll omas, s.t. soome keeles.

See viimane tähelepanek oli niivõrd silmatorkav, et vääril eraldi märkimist. Ei saa öelda, et eestlastel vähem teenindusvalmidust oleks, sest ka piletkassas töötav noor eestlanna jõudis temast mitesõltuva arutivivivutuse jooksul kolm korda vabandada, et reisija aega raiskab.

Seda enam on piinlik kohata Soome laeval eestlasi, kes pole oma väljaminekuid õigesti plaeninud. Keegi on juba esimese paari tunni jooksul purjuspäi valjuhäälselt ärbelnud, teine aga laevapoes varastanud. Ei tahaks nendega koos mingit üldistavat hüüdime saada.

"Silja Line" ahvatleb endiselt püsikliendiks saamise võimalustega, kuigi on loobunud punktidega hindamast laeval kulutatud raha. Ka Tallinnareisi punktist on saanud pool. Nii tuleb Tallinn-Helsinki liinil sõita aasta jooksul 16 korda, et saada nõutavad 8 punkti.

"Silja Line" võitleb *tax-free* kaubanduse säilimisega eest, jagades laevadel kolmes keeles põhjenduslehekesi. Ettenägelikult on aga "Finnjeti" suvisesse Travemünde-sõiduplaani põimitud sissesõit Muugale - ikkagi EL-i väline riik.

Direktorikommentaari

Kuidas "Siljal" õnnestub 70-krooniseid pileteid müüa, kui sadamate võetakse pearaaha on edasi-tagasi sõidul 90 krooni, "Silja Line Eesti" juhatuse esimees FELIKS MÄGUS?

Reisijamaks ei ole meil 90 krooni, see on pigem alla 70 krooni. Muugal on meie reisijamaks väike, sest meil on seal oma terminal. Kõige odavamaks, "Finnjeti" kruisipaketis oli kõige odavam kajut, mis meil on. Näiteks "Wasa Queeni" selliseid ei ole.

Odavaid merematkeid korraldatakse eeldusega, et inimesed kasutavad laeva teenust ja kulutavad laeval raha.

Kui suur on eesti reisijate osakaal "Silja Line" laevadel? Seni veel alla 10%.

Kas sellest tuleneb teeninduskeel laeval?

Teeninduskeel tuleneb pigem sellest, et tegu on Soome laevadega ja teenindav personal on soomlased. Oleks palju tahta, et suudaksime kogu viidamajanduse jmt. eesti keeles dubleerida. Aga enamik silte ja näiteks menüüd on meil ka eesti keeles. Eks seegi ole eeldus, et "Silja Line'i" laevadele eestlasi rohkem tuleks, edenemist on näha.

Laevapersonali aga Eestist võtta ei saa, selles osas on meil väga tõsine võitlus Soome meremeeste ametiühinguga.

Soome poolel arvatakse isegi, et eestlastele polevat vaja odavaid pileteid müüa, sellest ei tõusvat mingit tulu. Aga mida aeg edasi, seda enam läheme laevale selleks, et end seal hästi tunda ja seetõttu kulutavad laeval raha ka eestlased.

Kuidas on "Silja Line" lugu ohutus- ja töökeelega?

Ohutus- ja töökeel on soome keel, kuigi laeval töötab ka rootsikeelseid soomlasi. Kõik, mis puutub laeva ohutusküsimustesse, on tõlgitud ka eesti keelde. Ei maksa karta - kui midagi juhtub, dubleeritakse kõiki teadaandeid ka eesti keeles, et öeldu oleks kõigile reisijale arusaadav.

Kui "Silja" laeval torgatakse isegi kokteilikirs hülgepeaga pulga otsa, siis firmasuveenilid laevapoes on samad mis kümme aastat tagasi. On see hoolimatus või trend?

Jään vastuse võlgu, pean Soome poolelt järele küsima.

Madli Viitmann

Kas lõpp on käes?

1999 - isolatsioon

Soome on, nagu teada, Euroopa Liidu ääremees. Kauge ja meretagune asukoht raskendab liikumist muudesse maadesse. Isoleerime üha enam, kui ühendus välismaaga halveneb; pileti- ja veohinnad hakkavad märgatavalt tõusma, kui maksuvaba müük EL-i maade vahelises liikluses lakkab. Aastal 1991 - enne, kui Soome ja Rootsi EL-iga ühinesid - on EL nimelt otsustanud, et maksuvaba kauplemine EL-i siseses liikluses lõpetatakse 30. juunil 1999.

Just maksuvaba kaubandus võimaldab Soome soodsat aastaringset ühendust muu Euroopaga. Euroopa Liidu rahandusministrite vananenud otsus selle lõpetamise kohta on vaja uuesti läbi vaadata. Soomlaste vaatenurgast on 10 kaalukat põhjust, miks *tax-free* kaubandust on vaja ka pärast 1999. aastat:

1. *Tax-free* on reisimise oluline ja soositud osa. Kaubavahetus on teistsugune ja hinnatase soodsam kui maal.

2. Tänu *tax-free* on reisimine soodne ja kõigile jõukohane. Õiglasel pilethinnad toovad siseturud kõigile soomlastele - EL-i kodanikele - käepärast.

3. *Tax-free* toetab eksportvedusid. *Tax-free* kaubanduse tulud aitavad veohindu madalana hoida. Pärast 1999. a. tuleb elutähtsate vedude toetamiseks kasutada enam maksumaksjate raha.

4. *Tax-free* tähendab töökohti. Tuhanded soomlased ja rootslased teenivad *tax-free* kaubanduses elatist kaldal, laevade ja lennukite pardal. Kogu Euroopa Liidus on *tax-free*ga hoiatav 140 000 töötajat.

5. Tänu *tax-free* on transport efektiivne ja hoiab kõrget teenindustaset. On olnud võimalik sobitada liinid, nende tihedus ja sõiduplaanid nõudmisega ja hoida teenindustase kõrgena.

6. *Tax-free* edendab kontakte. *Tax-free* kaubanduse tulud aitavad veohindu madalana hoida; kui need kaovad, halveneb Soome ühendus muu Euroopaga ning turismimajanduse tulud vähenevad.

7. *Tax-free* on Euroopa turg. Suurem osa maksuvabana müüdivast toodetest on valmistatud Euroopas. *Tax-free* kauplused on tööstusele vaatekanal, millel tarbijale uut toodangut esitleda.

8. *Tax-free* edendab siseturgu. Siseturu mõte on soodustada kõigi EL-i kodanike vaba liikumist. *Tax-free* toetab seda, hoides pilethinnad madalana. *Tax-free* lõpetamine toetab turismi ja tarbimise suundumist EL-i välisesse maadesse.

9. *Tax-free* on lisamüük. Soodsate hindade tõttu tähendab *tax-free* kodumaiseid oste. Kodumaise kauplemine ei korva müügi vähenemist maksuvaba kauplemise lõpetamise tõttu.

10. *Tax-free* on kõigile kasulik. Maksuvaba kauplemine on elujõuline ja kasulik majandusharu, mis suurendab EL-i majanduskasvu ja tööhõivet. Selle lõpetamisest ei saa kasu ei Euroopa Liit, tema liikmesriigid ega ka - mis kõige tähtsam - EL-i kodanikud.

Silja Line
Viking Line
Finnair
Helsinki Lennujaam



Helesinine "Silja Special" on laevaemblemiga klaasis.



Silja ja Vikingi laevad on vaheliti, terminalis läheb sinise-punase piirjoon keskelt.

Kaptenikommentaari

Kuidas olete rahul Muuga sadamaga, "Finnjeti" kapten VEIKKO SJÖLUND:

Seal on ohutuseks palju teha, eeskätt on vaja paremat lainemurdjat ja tugevamaid pukserid. Terminal "Pontus" tuleb toime, järjekord tekib ainult passikontrollis.

Seisame Muugal 6 tundi, kuid sadam peaks töötama palju kiiremini - Muugal on alati probleeme. Jõuame kohale kell 7.30, aga kell 8 on seal vahetus.

Peate oma kiire laevaga võimalikult aeglaselt sõitma.

"Finnjet" sobibki mitte sellele, vaid Saksamaa-liinile, kuhu suveks läheme. Siis on ka publik teistsugune: Saksamaale sõidavad reisijad, Tallinna pidutsejad. Seetõttu on firma kehtestanudki vanusepiirangu, et laeval paremini kord tagada. Kuid on ka ilusaid pidusid. Näiteks uusaastaõöl oli meil väga palju eesti reisijaid, ilusasti riietes ja tõeliselt pidulik meeleolus.

Kuid laevapoes pole eesti keele oskajaid.

On vaid üks, ja temagi pole praegu töö. Teised käivad kursustel, aga praegu piirduvad nende keeleoskus tõesti "terega". Uusaastaõöks võtsime peale eesti keele oskajad - infotöötaja ja turvamehe. Enamat Eesti reisijale orienteerumist näitab ka "Silja Line'i" Eesti esinduse loomine.

Kui suur on "Finnjeti" laevapere?

140-160 inimest. Täna, kui on tuhatkond reisijat, on pardal 151 laevapereiliiget.

Mitu tüürimeest on roolikambris?

Korraga on 2 meest: tüürimees ja vaatlaja. Kõigil on lootsipaberid, Helsinki me lootsi ei vaja. Eesti loots on riski vähendamiseks laeval. Lootsi pardale võtmine on alati riskantne, kuigi praegune teguviis läheb rohkem maksma.

Kuidas on praegu reguleeritud Kustaanmiekkä läbimine?

Teatame laevalt laevale ja liikluskorralduskeskusele (VTS). Seal ainult öeldakse, kellega peame kokku leppima. Sealne operaator soovib, aga ei otsusta, kes esimesena läbi läheb, sest ta ka ei vastuta.

Tallinnas sooviksite kindlasti pigem Vanasadamas käia?

Tuleme sügisel Tallinna-liinile tagasi, aga Vanasadamasse siis veel ei saa. Takistuseks on meie laeva pikkus, sest üle 200-meetrise laevu sinna ei võeta. Sel ajal, kui "Sally Albatrossiga" sinna tulim, oli sadamavärv 60 m lai, nüüd on juba 160 ning vastu võetakse järjest suuremaid laevu. Vanasadamas on käinud ju peale "Sally Albatrossi" ka "Silja Festival" ja "Isabella".

Kuigi ma ise ei jõua tööloleku ajal linna, arvan, et kindlasti on vaja turistide turvalisuse tagamiseks midagi ette võtta. On autode vargusi, tegutseb maffia - turistid ei saa end kindlalt tunda.

MERE PÄÄSTJA

Nr. 2 (13) «Meremehe» lisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Päästeoperatsioon «Baltic Kristinal» lk. 7
- Vanemtüürimees vangis lk. 8
- Raske õppusel... lk. 9
- Veelkord «Vegasest» lk. 10
- Õnnelik ja õnnetu lk. 10
- Ära mine Väinamerre! lk. 10



Õppus "Baltic Kristinal" läks korda, aga tegelik päästevajadus tuli varem. Küllike Roovälja foto

"Baltic Kristinal" päästeti krampides mees

Meedikud hoidsid haiget koomasse langemast

26. mai öösel tuli piirivalve lennusalga kopteril taas rippuda reisilaeva kohal: "Baltic Kristinal" oli haigestunud Rootsi kodanik, kes tuli raske seisundi tõttu toimetada Mustamäe haiglasse.

Piirivalveametli mereosakonna ülem Jaan Kapp ütles, et kell 22.13 sai merevalvekeskus teada raske haige kohta Rootsi suunduvat "Baltic Kristinal". Laevaarsti kinnitusele oli 56-aastaselt soomlasest Rootsi kodanikul olnud varem kaks infarkti, teda oli varem elustatud elektrišokiga ja mees põdes ka langetõbe.

Ilm väga halb

Laev oli teate edasiandmise ajal Osmussaarest 6 miili kaugusel põhjas, ilm oli väga halb: sadas vihma, tuul oli tugev – kuni 15 m/s, ei puudunud ka

udu ja tugev lainetus. Appi saadetud lennusalga kopter pidi Jaan Kapi sõnul laeva otsides lendama riski piiril 50–100 m kõrgusel, sest kõrgemal oli täispilvitus.

Pinnalpäästja Andrus Küti sõnul võeti kell 22.30 startinud kopteri pardale ka Mustamäe haigla kolmeliikmeline reanimobiilimeeskond. Kell 00.44 laskus pinnalpäästja 20 m kõrguselt laeva kopteriteki, tema järel tuli alla ka doktor Ljubov Zazulina, kes oli juba lennuväljalt helistanud laevaarstile ja haige olukorraga kursis. Laevateki vintsiti ka diagnostikaaparatuur ja ravimid. Laev oli selleks ajaks Ristnast 23 miili põhja pool.

Kapten tuli vastu

Pinnalpäästja sõnul oli laevale laskumine tundmatusse

kohta minek, sest sellelt laevalt pole varem kedagi päästetud. "Pidime just kaks päeva hiljem K-komandoga sinna õppusele minema", muigas Andrus Kütt, kel oli tulnud kuu aega varem samuti öösel "Regina Balticalt" haige soomlane ära tuua. Raske operatsiooni tegi päästjate sõnul kergemaks laeva kapten Elmet Ekker, kes muutis päästmise ajaks laeva kurssi 90°. Vastasel korral oleks kopterikomandör Vjatšeslav Želnovakovil olnud tõsisemid probleeme tuulega.

Päästja sõnul oli haige võimeline rääkima, "tal olid küll lõhnad juures, kuid nähtavalt joores ta polnud", välistas Kütt võimaluse, et tegu oli vinaprobleemiga. Ka Mustamäe haigla peaarsti Teet Lainevee sõnul oli haiglasse toodud Rootsi kodanik olnud väga raskesti haige juba pikemat aega, kuid polnud arstide poole pöördunud. Mees oli väga raskesti seisundis, tema olukord stabiliseerus alles kolmandal päeval, kui ta reanimatsioonist neuroloogiaosakonda üle viidi.

Krampides mees pakiti sisse

Laevateki toodud mehel olid pidevalt krampid, mida meedikud valgistada püüdsid. "Tahtsime juba tõstma hakata, aga siis algasid krampid uuesti", kirjeldas päästja, "saatsin kopteri jälle kaugemale ja rahustasin haiget. Viimaks otsustasime, et aega on vähe ja saatsime ta esimesena üles, sest seal ootas anestezioloog". Mees tõsteti laevalt kopterisse spetsiaalse raamiga "Rescue-pac", millel

kinnitatakse inimene paljude rihmadega, et välistada paanikas rabelemist. Haige järel vintsiti üles arst, päästja ja tehnik, kell oli 1.25. "Kopteris tegelesime pidevalt tema teadvushoidmisega", kirjeldas päästja, "kohe panime tilguti, mees pidi

mitu korda "ära vajuma", aga suutsime ta siiski koomast päästa". Tund ja 15 minutit hiljem maanduti Tallinna lennuväljal, kust haige viidi reanimobiiliga Mustamäe haiglasse.

Küllike Rooväli

Kaptenikommentaar

Kuidas kohtusite öisel merel kopteriga, "Baltic Kristina" kapten EL-MET EKKER?

Meie kohal oli nähtavus normaalne, aga tuul oli puhanguti kuni 14–15 m/s. Kohati tibus vihma, aga pärastpoole läks selgeks. Märkasime kopterit umbes 5 minutit enne, kui ta meieni jõudis. Kui projektori sisse lülitasime, lendas otse meie peale.

Võtsime end vastutuult, et kergem oleks laeva kohal rippuda. Meil oli inimene raskesti haige, laevaarst ütles, et asi on tõsine. Oleksime küll võinud ta isegi kanderuami pakkida ning laskuma pidanuks vaid pinnalpäästja, aga kopterist laskunud arst tahtis nähtavasti ise haige olukorras veenduda.

Mulle oli see esimene kord kopterit välja kutsuda. Olin sellega kokku puutunud vaid "Meloodial" stažeerides, kui kutsusime kopteri Soomest.

Minu hinnang operatsioonile on igati positiivne – nad said kohale päris kiiresti, kopter töötas professionaalselt, inimesed tulid alla ja läksid üles. Olen rahul oma meeskonnaga – see oli kõigil esimene kord tegeliku vajaduse korral tegutseda, kopteriõppus pidi olema alles kaks päeva hiljem. Saime hea kogemuse juhtumiks, kui tuleb veel kopteriabi kasutada – pimedal ööl ja tuulega ei olnud probleeme ei kopteril ega laeval.

Madli Vitismann

Ametnikukomentaar

Kas tuli mõte kutsuda abi mujalt, Riigi Piirivalveametli mereosakonna ülem JAAN KAPP?

Arvasime, et Eesti laevalt Rootsi passiga reisijat kolmandasse riiki pole mõtet viia, kuid ka Turku oidi valmis meie kopteri vastu võtma. Halba ilma ja kütusevarusid arvestades tuli piloodil ise vastu võtta otsus, kus maanduda. Ta lendas siiski Tallinna.

Juhtum oli raske. Kiirabi brigadi arst, keskealine naine, läks ise alla laevale abi osutama ja vintsiti kopterisse tagasi. Ka lennu ajal oli vaja haigele abi osutada – pidurdada koomasse minekut.

Pean riigi prestiiži küsimuseks, et suudame oma päästevastutusala inimeste julgeoleku tagada.

Madli Vitismann



Päeval õppuse ajal harjutatut läheb öösel tegelikus olukorras tarvis. Madli Vitismanni foto

Vanemtüürimees vangis

27. mail korraldati "Baltic Kristinal" õppus "Abi osutamine pommihvarduse saanud merel viibivale reisilaevale".

Uus oli peale legendi enda, et laevapere ei teadnud enne õppuse algust selle sisu, ning päästeväljaõppe võtmeisik – vanemtüürimees – oli legendi kohaselt "pantvangis". Lisaks sai laev diiselkütuse tanki "leki" ning tekitas seetõttu "merereostuse". Et rahvarohkem oleks, osales hulk merekooli kadette ja piirivalvekooli õppureid.

Kapten **Elmet Ekker** andis reidile sõitnud laeval häire ja edastas abipalve. Kohe võis näha, kuidas roolikambris tulnud vanemehaanik kiiresti olukorras orienteerus ja tuletoorjuhmad valmis pani. Hotellipool kontrolliti samal ajal kajuteid ja märgiti roolikambris laevaplaanil pärast iga ettekanne läbivaadatud kajutisektsioonid. Kuulda võis ka ingliskeelseid raadiokõnelusi: välismaine laevapersonal on nüüd samuti päästeskeemidesse kaasatud. Selleks tuli neil ära õppida eestikeelsed häireteated ja käsklused ning näiteks intendantidest on sel juhul eraldi kasu: nii nende võõrkeeleoskusest kui ka sidevahendeist. Et intendant kannab argitööd pidevalt pihuraadiot kaasas, on tema abil tagatud side reisijate kogunemispaigaga.

35 minutit pärast abipalvet saabus kopteriga K-komando. 15 mustas maskis relvastatud meest suundus parda varjus piki laeva ettepoole. Ka roolikambris ja selle tiivale tekkisid relvastatud valvurid. Veidi aja pärast saabus sinna randmeid hõõruv vanemtüürimees **Vahur Ausmees** ja tundis huvi, milleni temata oli jõutud.

K-komando juhi **Lembit Kolgi** sõnul vajab laevale laskumine pikemat ettevalmistust kui mõni hoone. Ent kui laev on tuttav, siis laotatakse plaan koraks lahti, et leida lähenemistee. 4 "terroristi" ja 3 "vangi" pandi esmalt kõik pikali, alles

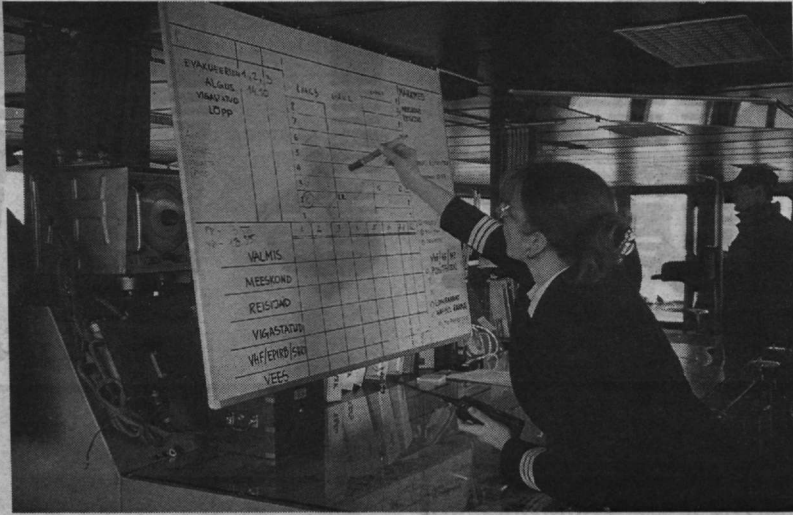
siis hakati vaatama, kes südlane, kes ohver.

Kopter kutsuti tagasi ning laevatekilt vintsi üles kaks "vigastatud" ja üks arst. "Reisijad" ja osa laevapere evakueeriti päästepaatidega piirivalvelaevale "Linda", mõned laevapere liikmed lahkusid päästeparvega. Parv lasti lahti parda ääres, inimesed astusid sisse ja see lasti vette. Tükk tegu oli seejärel vintsikonksu lahtipäästmisega ning väikeste mõladega kahest vastassuunalisest parveavast ühes suunas laevast eemale aerutamiseks. Üks päästepaat võttis parve puksiiri ja toimetas samuti "Linda" juurde.

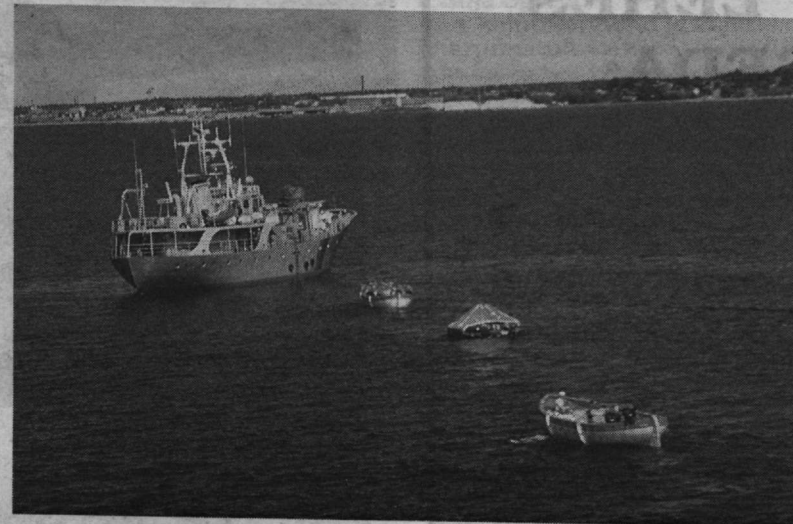
Kui sadakond "evakueeritud" oli "Lindal", ilmnis, et keegi pole hoolitsenud selle eest, kus ja kuidas nad sealt maale saavad. Käigupealt lahendati seegi seik abivalmis sadamajärelevalve abil.

Eri ametkondade vaatlejad püüdsid näha ja talletada, aga õppus oli nii mitmekesine, et paratamatult keegi kõikjale ei jõudnud. Kohe õppuse järel puhkes spontaanne arutelu roolikambris. Laevajuhtkonna meelest oli sel kujul tegu pigem reederi kontrolli kui õppusega, mille käigus eri elemente harjutatakse. Et vanemtüürimees oli õppuse algul rivist väljas, tuli kaptenil loota noorematele tüürimeestele. "Baltic Kristinal" puudub aga näiteks neljas tüürimees, mis teeb teiste töö niigi pingelisemaks.

Vaidlus puhkes piirivalveameti vaatlejaga, kelle nõudmiste kohaselt kirjalikke ettekanneid SITREP (situation report) laeva juhenddokumendid ette ei näe. Meremobilside iseärasuste teadjad häda korral faksile ei loodagi. Kahjuks puudus vahekohtunik – veeteede ametist polnud suurõppusel ühtki esindajat. Tüüpjuhtumina oli see järjekordne näide, et



Hotellidirektor Tiina Käsi kuulab raporteid ja märkis läbiotsitud kajutisektsioone....



...et kõik "reisijad" päästelaevale jõuaksid.

eri ametkondade esindajad ei tunne üksteise võimalusi.

Pärisarutelul loletati muidu kordalainud õppusel nähtud puudujääke. "Eesti Merelaevanduse" peatüürimees **Tõnu Hinno** oli tähele pannud, et laevasisene raadioside ei taga alati kuuldavust; et puuduva vanemtüürimehe asendaja ei pea

tingimata olema kapten, vaid laeva võtmeisikuile tuleb SOLASE nõude kohaselt määrata asendajad; et ISM juhenddokumentidest puudub tegutsemine pommihvarduse korral jne. Ta tegi ka märkuse võõrkeelse suhtlemise pärast õppuse ajal, aga see probleem püsib koos välismaalastega laevaperes. Kaldastruktuurid aga märkusi ei pälvinud.

Heino Pihel pööras tähelepanu õppuse reostusaspektile ja päästva laeva vaele asukohale.

"Eesti Merelaevanduse" turvaülemal **Ahto Kelnikul** oli etteheiteid raadiosidele kopteriga, piirivalvelaeva "Linda" tegevuse(tuse)le, päästemeti suutmatusele saata kopteriga välja tulekustutusspetsialist. Eesti omad polevat spetsiaalset treeningut teinud, ent Ahto Kelnik tõi näite Soomest. Seal tuli õppusel kopteriga kohale kolm spetsialisti, kes võtsid laevaplaani ja hakkasid tulekustutamist juhendama.

"Eesti Merelaevanduse" ISM osakonna juhataja **Jaanus Matso** selgitas kaldastaabi tööd, muuhulgas sedagi, et 15 minutit pärast häireteadet antakse sealt teade massiteabevahendele. Seetõttu tuleb alati lisada, kui asjaolusid, näiteks laevalolijate arvu, hiljem täpsustatakse.

Vaidluses, kas parem on üks suur või mitu väiksemat õppust, asus Tõnu Hinno seisukohale, et ka kaldastruktuuridel, sh. eri ametkondadel on vaja koostööd harjutada.

Suurõppuse kasust rääkis hoopis kõrvaline seik – Ahto Kelnik jutustas oma käigust rahvusvahelisele kongressile. Näidanud seal õppuste fotosid, mispeale taanlased vangutanud pead: nemad küll ei suutvat iga oma reisilaeval kohale kopterit õhku tõsta. Kui aga Rootsi esindaja lausus kõnetoolis, et oluks "Estonial" rootsi meremehed, poleks laev uppunud, hakanud saal sumisema – see seisukoht pärast eeltoodud enam kõlapinda ei leidnud.

Samalaadne efekt on ka kodumaal: jutud ja pildid reisilaevalõppustest peaksid reisijate turvatunnet parandama.

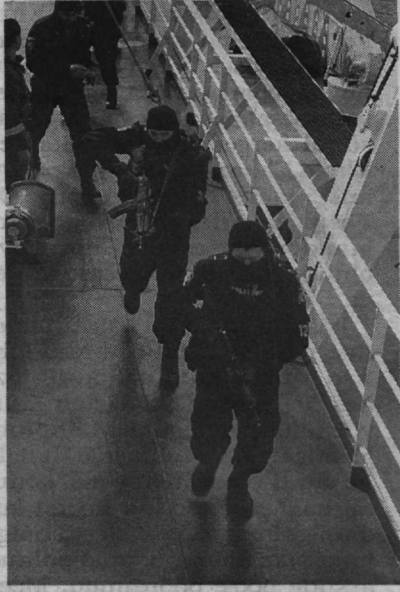
Madli Vitismann
Küllike Roovälja
ja **Madli Vitismanni** fotod



Esmalt heisati häirelipud.



Varsti tuli kohale kopter.



K-komando läks terroriste püüdma.



Päästepaadid olid normikohaselt täis,...



...päästeparves aga vaid paar inimest.

Kaptenikommentaari

Miks päästelaev nii passiivne näis, "Linda" komandör **JAAK TULK?**

Olime "Baltic Kristinaga" kokku leppinud, et "pääsenud" tulevad paatidega meile. Meie osa oli evakueeritute pealevõtmine ja sadamasse viimine. Olnuks tõeline õnnetus, oleksime ise appi läinud, aga nüüd oli vaja vaadata, kuidas päästepaadid meieni jõuavad.

Algul seisime "Baltic Kristinast" 3 kaabeltau kaugusel, pärastpoole tulime lähemale. "Linda" seis trüvis ning manööverdasime käiguga, et paadid paremini meie pardasse saaksid. Laevale said kõik mööda tormitreppi.

Noored olid natuke ehmunud – see oli neil vist esi-

mene kord –, aga väga distsiplineeritud. Üks juhendaja oli nendega kaasas. Paadid võtsime vastu poole tunniga, parve võttis üks päästepaat puksiiriga.

Läbi mõtlemata oli, kuhu need inimesed pärast lähevad, kõigil "Baltic Kristina" päästevestid seljas ja esmaabipakid kaasas. Sellega polnud üldse arvestatud. Kuni saime sadamasse koha, et noored läbi tolli ja piirivalve "Baltic Kristinale" tagasi saaksid, läks muidugi aega, sest sadamas olid ju laevad.

"Baltic Kristinalt" teatati, et nad said oma tulekahjuga ise hakkama. Meil oli küll paat valmis, et välja lasta, kui vaja peaks minema. Et me vales küljes seisime, polnud eriti oluline, sest olime küllalt kaugel. Teisel pool oleksime laevateele ette jäänud. Seal, kus seisime, oli aga madalik lähemal.

Ametnikukommentaari

Mis otstarve on paberil nimega SITREP (situation report), Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülem **JAAN KAPP?**

See on SOLAS-konventsiooniga ettenähtud (kirjalik) ettekanne, kui olukord muutub või täiendatakse andmeid esialgse situatsiooni kohta. See on teiste merepäästkeskuste informeerimiseks, aga tegelikult me sageli ei jõua neid saata.

Võib eristada kaheksa informeerimist: suulist – õnnetuspaigalt merepäästkeskuse –, ja kirjalikku – merepääste koordinatsioonikeskuste vahel. Päästeoperatsiooni ajal õnnetuspaiga juht kirjalikke SIT-REPE ei saada, vaid tegeleb päästmisega. Kõnealusel õppuse ajal oli õnnetuspaiga juht "Baltic Kristina" juhtkond, kes pidi lahendama võimalikke probleeme.

Madli Vitismann

Raske õppusel...

Tänavusuvine kolmepoolne Eesti, Soome ja Vene merepiirivalve ühisõppus toimus 18.-19. maini Soome korraldamisel.

Seekordne õppuse korraldus erines eelmistest: tegutseda ei tulnud kindla etteantud stsenariumi järgi, vaid eelnevalt oli Soome-poolne õppuste staap andnud teistele osavõtjatele ette põhiülesanded, mida täita tuleb.

Lisandunud oli merepiirivalve-osa.

Testitavad tegevusvaldkonnad olid: reaalsel merepiirivalve-alase info edastamine, rahvusvahelist ühistegevust eeldava merepäästejuhtumise operatiivne juhtimine ja päästetegevuse praktiseerimine.

Kahtlane laev Soome lahel

Vastavalt legendile oli vaja alates 18. mai hommikust kontrollida kogu laevaliiklust Naissaare-Porkkala ja Tiiskeri-Rodseri liinil. Soome piirivalve valvelaev "Tursas" oli täita inimsalakaubaveos kahtlustatava aluse osa, mis kahtlus oleks nagu tekkinud eelmisel nädalal Läänemere riikide ühisoperatsiooni käigus. (Tegelikult oligi läbi viidud järjekordne operatsioon "Baltic Guard" laevade liikumise kontrolliks).

Tuli olla valmis jälgima-kontrollima "Tursase" liikumist, andes õppuse staabile, mis koosnes kolme osavõtva riigi esindajast ja asus Soome piirivalvelaev "Merikarhu", teavet iga 6 tunni tagant ning kui "objekt" avastatud, vahetult selle kohta.

Sidepidamiseks kasutati inglise keelt vastavalt IMO standarditele.

Kell 18.49 andis piirivalve sadamas otsad lahti valvelaev PVL-107 "Kõu", pardal 25 meest ja kaks paberimäärijat. Esialgu tuli olla Naissaare lähedal tähelepanelik - "Tursase" võimaliku ilmumise puhuks. Otsingutega tegelesid sel ajal rannikukordonite radarvaatlejad, teenistuses olevad laevad ja patrull-lennuk. Oli küll üks kahtlane jõnksutav laev, aga see osutus soomlaste "Kiislaks", kes ausalt teenistuses oli.

Kell 21.55 andis PVL-105 "Torm" "kurdilaeva" koordinaadid 59°32'7" N, 23°06'7" E ning andmeid kontrollima saadeti Eesti lennuk. Kahtlase laeva jälgimine jäi "Tormi" hooleks kuni kella 2.47-ni, mil "Kõu" tehtava üle võttis. Esialgu ei tulnud "Tursas" ka sisse, ühendus



Silver Vahtra, Ain Mägi ja nende vahel Aivar Pock "Kõu" roolikambris.



Päästemeeskond läheb avaristile.



Staabilaeva "Merikarhu" ümber on askeldamist.

laevaga saadi alles kell 6.25 ja siis sai neile teatada, et laeval on keelatud Eesti territoriaalvetesse siseneda.

Merehätta satub hiljemalt kell 13.00

Nii oli planeeritud. Kohaliku aja järgi. Tegelikult andis piirivalvelaevade jälitatav "Tursas" Helsingi MRSC-sse abipalve kell 11.30: plahvatus, tulekahju, leke. Osa laeval olnud illegaalseid immigrante on plahvatuse tõttu sattunud vette, osa põgenenud parvedesse, osa vigastatud.

Kell 11.35 tuli Tallinna merepäästkeskusest (MRCC-st) "Kõule" käsk sõita õnnetuspäigale ja kümme minutit hiljem saabus teade selle kohta, et "Merikarhu" on määratud õnnetuspäiga juhiks (OSC).

Kuigi õppus, aga luba Soome territoriaalvetesse sisenemiseks tuli küsida nagu kord ja kohus. Soome vetes lasti kell 13.37 vette üks paat, milles 7-meheline päästemeeskond, valmis andma esmaabi, suitsu sukelduma või tuld kustutama. Kohe läks ka teine paat, et koostöös laeva ja kopteriga võimalikke meres olevaid hädalisi otsida.

Ei kulunudki rohkem kui kaks kümme minutit, kui paat oli tagasi, peal üks libakannatanu reieluumurdudega. Samal ajal tõstis meie kopter juba parvest ja veest kannatanuid (tegelikult nukke).

Võtsid liiga tõsiselt?

Esimene ehmunud nagu oli Soome kolleegil, kelle meie velsker Aivo Loigom "Tursaselt" tema diagnoosi põhjal kiiret abi vajavaks luges ning "Kõule" toimetamiseks suunas. Kanderammi korralikult kinni seotud mees ei paistnud end küll kuigi ohutult tundvat, kuigi lainet eriti polnud ja ta laevalesaamisega tegelesid oppinud mehed. Roll oli mees nii tõsiselt sisse elanud, et isegi pärast seda, kui kopterilt olid nukud "Kõule" toimetatud, oli tükki tegemist, enne kui ta end võõris olevast "haiglast" messi kohvi jooma lasi keelitada.

Kurdilaeval oli asi veelgi tõsisem. Nagu kohapeal tööd teinud jutustasid, oli seal mõni päris näost ära, sest laevaruumides oli tõelist suitsu tunda-nuusutada. Kannatanuid tuli peale esmaabi andmist transportida praktiliselt vertikaalset mitme-

meetrist trepishahti pidi üles ja ainuke võimalus seda teha oli neid nõõridega üles trida. Siis veel edasi vinnata "Merikarhu" pardale, mis tunduvalt kõrgemal oli kui "Tursase" oma. Päästjate higest ja vaevast ei räägitud, seda oli näha kodulaevaski.

Viis veepudeli eest

Eesti meeskond oli kõik vajadused hästi läbi mõelnud. Oli kaalutud mitmeid variante sõltuvalt sellest, mida teha tuleb. Ilmselt asja eest. Kui "Tursasel" läks tulekustutamiseks, tuli välja, et ainuke pump, mis käima läks, oli meie oma. Lihtne põhjus: vajalik vest oli pudeliga kaasa võetud. No vänge viie salme selle eest, olid mehed rahul.

On ka selge, kui oluline osa on keeleoskusel. Kuigi Vene poolt oli aktsioonis tunduvalt rohkem mehi, jäi üksiteismõistmise piduriks inglise keele mitteoskamine. Samuti oli korraldajate nõue, et meie nõutavas inglise keeles suhtlevad mehed, kes tavapäraselt ka vene või soome keelega hakkama saavad, tõlgitööd ei teeks. Lõppenudki siis ühiskeele leidmise katse üldarusaadavate žestidega (ka oimukoha juures, näiteks viiska sõjaväelise tervitusega).

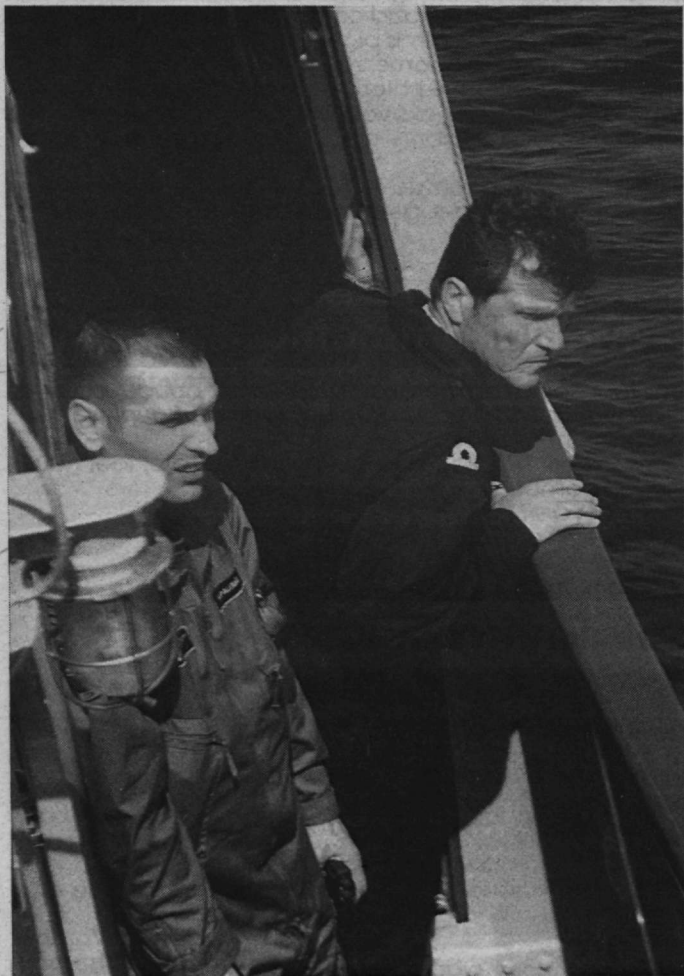
End of Exercise

Õppuse lõpu sai komandör Lembit Kirs välja kuulutada kell 14.22. Läks veel kaks kümme minutit, kuni paadiga kogu kasutatud varustus tagasi ja Soome piirivalvur oma laevale toimetati. Siis läks lahti tõsine analüüs, milles löid kaasa kõik, sest õppuses kõrvalejäänuid polnud, igaühel oli oma kogetu ja tähelepanekud. Kuni Kotkase jõudmiseni (seal oli ametlik laevade külaskäik) jätkus arutamist, mis tõesti hästi korda läks või mida veel paremini teha annaks. Näiteks millist tüüpi kanderäume kasutada.

Ja ka see, mida suudaks laeva meeskond ise teha, kui poleks kaasas abijõude nagu seekord.

Õppusest võtsid osa Soome piirivalve valvelaevad "Tursas" ja "Merikarhu", Vene Föderatsiooni piirivalveteenistuse valvelaevad "Baikal" ja "Almaz", Eestist PVL-107 "Kõu", lisaks üks kopter igast osavõtvast riigist ning Eesti patrull-lennuk.

Reet Naber
Reet Naber
ja Küllike Roovälja fotod



"Kõu" komandör Lembit Kirs (paremal) ja lennusalga ülem Arvo Palumäe päästeüksusi juhtimas.



Pinnalt päästja Kalle Pent vintsitakse kopterisse koos "päästetuga".



"Vigastatud" "Kõu" ambulatooriumiks kohandatud võõris. Esiplaanil kaks elutut, sammaste vahel aga valgete taldadega Soome piirivalvur.

Veelkord "Vegasest"

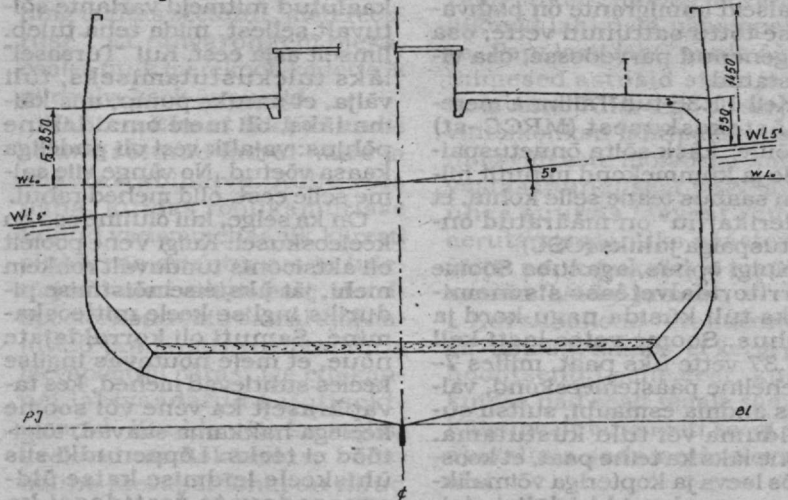
Eelmises "Meremees" avaldatud pressimaterjalis jäi kirja pane-mata üks kuupäev. Kui seda vaadelda koos kahe reaga laeva and-meist, saab tähtsusetuna tundunud detail teise tähenduse. Laeva püstivuse informatsioon

2. augustil 1982 heaks kiidetud Rootsi Mereadministratsiooni poolt.

Ümberehitused ja moderniseerimised

laev ehitati pikemaks 1967. a. Marstrandis, Rootsis; moderniseeritud 1978. a. Donsösa ja 1983. a. Fotös. 11,500-15,700 tonni.

Kütuse hulk pardal



Kolleegikommentaar

Kas teil ei ole Lääne päritolu laeval püstivusega probleeme, "Kasse" omanik KAAREL NIINE?

Kõik, mis ma räägin, on minu isiklik arvamus, mis ei pruugi olla õige. Aga omavahel on "Vegasel" hukku palju arutatud. Kõik on huvitatud, et ametlikud uurimistulemused teada saada: vaja on järeldused teha, sest keegi ei taha ju niisugust õnnetust.

Vene laevadel oli mõttetu ballast - laevapõhi oli täis betooni või malmkamakaid. Aga kui laevaomanikud ei ole püstivuseprobleeme endale selgeks teinud... Rootsis soovitati meil kohe arvestada püstivuse erinevusega.

Laevaomanikuna panin kõik põhjatankid kütust täis, sinna läks 18+22 t n.õ. puutumatu varu. "Vegasel" oli kütust minimaalselt - kui ei tea, milleks seda vaja, ei pane ju seda raha sinna alla.

Ka Mereregister hoiatas meid, et on vaja uusi püstivusarvutusi. Läks küll maksma 70 000 krooni, aga pidasin seda vajalikuks. Oleme läbi teinud ka kõikvõimalikud täienduskursused. Kapitengi on meil laevas omanik. Neil oli aga ajutine kapten, kes ei tungi ju asja sisusse.

"Kasse" kohta teame, et peamasin asendati raskemaga, seetõttu võime ka kütusetankid tühjaks teha. Et aga "Vegasel" olid tankid pressimata - sel pole küll mingit tähtsust.

Meresõiduohutus oleneb sellest, kuidas suhtub meeskond ja kapten nende küsimuste lahendamisse. Saaremaal kontrollib Hugo Ink ikka veel munsterrollide täitmist - kõik tunnevad kõik, kes, kus ja millega sõidab. Mereinspeksioon on ka alles.

Meie läksime Mereregistri alla, sest pidasime seda usaldusväärsemaks.

Madli Viitsmann

Ära mine Väinamerre!

Väinameres peaks väga rahvarohke olema. Sest Väinamere kaart mõõdus 1:100 000, mis ilmus 1994. aastal, on otsa saanud. Järelikult on kõik, kes end seni kaardiga varustanud, seal juba ära käinud või vähemalt tänava suvel kohal ja uusi tulijaid enam ei kuskil.

"Kalevi" Jahtklubi sadamkapteni Tõnu Kristjuhani teatel lõppesid Väinamere kaardid juba mullu. Sügise peale käis ta uusi oodates luurell Tallinna kaupluses "Lugemisvara". Talle lubatud, et ehk kevadel, aga juba suur svigil väljas, kaarte ikka ei kuskil.

Jahtklubis küsitakse neid kaarte sageli, seal müüb merekaarte "Paadipood", aga otsas on ka jahtklubis koostatud "Avamerepurjetaja teatmik". Teiste piirkondade kaardid on veel kuidagi asendatavad mõne muu kaardiga, aga Väinamere oma pole millegagi asendada. Jaanipäeva paiku algavat puhkust plaanivad jahuristid peavad tänava Väinamere ümber ringi minema, sest kaardita on seal võimatu seilata.

Eesti purjetajad ajavad läbi vanade Vene kaartidega, aga näiteks soomlastele, kes enamasti slaavi tähestikku ei tunne, seda soovitada ei saa.

Võiks ju öelda, et korralik meremees varustab end enne teeleasumist teekonna kaartidega. Ent neile, kes oma kodumaal võivad raamatupoodi minna ja

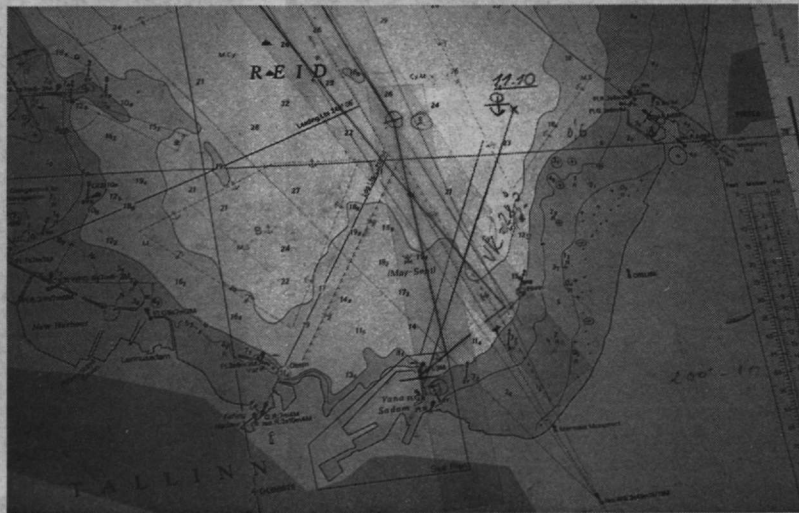
sealt kindlasti kaardid osta, on seda kaunis raske selgitada. Pealegi on Eesti aastaid iseseisev ja kuuldavasti edukas riik. Ning jaanuaris 1994 on kataloogkaardile on trükitud:

"... kartogrammidel näidatud kaardilehed ilmuvad valikuliselt, sõltuvalt tellimustest. Lisaks on kavas välja anda ka suuremate sadamate /.../ ja

soositumate purjetamispiirkondade kaardid.

Tellimustega ja info saamiseks kohalike edasimüüjate kohta palume pöörduda AS REGIO või EVA Tuletorni- ja Hüd-rograafiatalituse poole."

Pöördusime. Aga kus häda kõige suurem, seal abi kõige lähem: Väinamere kaarte pakub müüa AS Gotta.



Hea, et reisilaevadel Tallinna lahe kaart arvutis on. Mõelda vaid, kui need jääksid koju tulemata, sest kaart on kulunud!

Küllike Roovälja foto

Tegijakommentaar

Kas teil said Väinamere kaardid otsa, AS-i Regio merekaartide toimetaja AIME STASKEVITS?

Tiraaž sai otsa, ja uusi enam meilt ei tellitud. Aga üksinda on liialt kulukas kaarti välja hakata laskma. Kuigi parandatud varianti oleks päris lihtne teha.

EESTI MEREMEESTE LIIT
«Meremehe» lisa

Nelipühi-nädalalõpp

Õnnelik ja õnnetu

Maikuu viimane nädalalõpp oli meeldivaks alguseks oskajatele purjetajatele. Avati hooaeg, mis toob kaasa rõõmsa elevuse. Kahjuks oli aga seesama nädalavahetus hoiatavalt ehmatav ka teisest kandist. Järjest üks õnnelik ja kaks traagiliselt lõppenud juhtumit.

Laupäeva, 30. mai pärastlõunal kutsuti Alajõe kordoni piirivalvurid appi mehele, kes läinud skuuriga Peipsile, aga sõiduriist ütles üles. Sellest teatati Kuru külast (Rannapungerja kandis) mobiiltelefoniga. Kell 17.20 sõitis sündmuskohale piirivalvekaater PVK-012, võttis hädalise pardale ja skuutri puk-

siiri ning toimetas nad randa. Järvel oli küll selge, kuid nordituult oli 8-10 m/s, lainet 50-60 cm, seega oli oht, et mees oleks võtnud järvele triivida. Seekord läks hästi.

Laupäeval omavalmistatud vineerpaadiga Kolkja alt järvele läinud meestel läks kehvasti. Õhtul kell 19.37 helistas piirivalvele Koosa politseikonstaabel ja teatas, et Kolkja küla alt rannast on leitud mehe surnukeha. Politsei info kohaselt olid kaks Kolkja küla meest kella seitsme paiku järvele läinud ja üks neist siis rannast leiti. Teine mees oli kadunud, paat oli tühjalt sealsamas üsna ranna

lähedal. Õhtul otsisid teda nii piirivalve Varnja kordoni toimkond kui ka mootorpaat MP-34, kohalikud kalurid ja Tartu Päästeameti tuukrid, kuid otsitavat ei leitud.

Tulemusteta jäi ka pühapäevane otsimine.

Lahepera lähel lükkas tuul pühapäeval, 31. mail ümber Tallinna mehe äsjaostetud kummipaadi. Vladimir oli otsustanud seda merele proovima minna. Piirivalve kopter leidis mehe juba uppununa, vee peal hoidis teda ta jope, päästevesti jällegi polnud. Vesi meres oli 10°.

Reet Naber

USA rannavalvelaev tuli Tallinna

Pressiteade

ja Eesti piirivalvelaev "Kõu" üheskoos kahe nädalasele õppusele "US Baltops 1998", mis tänava toimub Poola vetes.

"Tahoma" oli Tallinnas Admi-

raliteedi basseinis ka linnarahvale vaadata.

Riigi Piirivalveamet
Aare Soome

Jaan Rõömuse foto



Lipuehtes "Tahoma" Admiraliteedi basseinis.

Ametnikukommentaar

Kas Väinamere kaarte on varsti oodata, Eesti Veeteede Ameti hüd-rograafiaosakonna juhataja KAIDO KARU?

Kaardid on Soome Kartakeskusesse trükk antud. Valmis saavad nii kahe nädala pärast. Proovieksemplare ootame sel nädalal. Kui need heaks kiidame, siis hakataksegi tiraaži trükkima. Eestis kaartide trükkimine ei taha õnnestuda: tiraažid on suhteliselt väikesed, ja kohalikud trükkjalid on seda tööd valmis pigem mujale vahendada kui ise tegema. Nii et ikka jõutakse Soome väljale.

Vabandame muidugi väga, et oleme omadega natuke hiljaks jäänud: lootsime kaardid mai lõpuks valmis saada, aga läks teisiti.

Eelmine Väinamere kaart oli pärit Regiolt. Kus seekordne on koostatud?

See on algusest lõpuni meil tehtud - niiöelda nullist kuni trükkimiseni. Kaartide koostamisega tegeleb meil neli kartograafi ja neli vanemkartograafi.

1. juuni

Müüjakommentaar

Tele kaupluse tagaseinas on merekaardi serval siit: puuduvad nr-nd 509 ja 513. Kas kaarti nr. 513 on palju küsitud, raamatukaupluse "Lugemisvara" raamatumüüjad?

Küsitakse üpris sageli. "Regio" ju enam merekaarte ei tee, nüüd teeb neid veeteede amet.

Kas on lubatud, et varsti tuleb?

Lubatud on, aga ega me rohkemat tea.

Kul palju aega kuluks kaardi müügilõpeldamiseks?

Meie paneksime müüki otsekohe.

Toimetuselt: puudub kaart nr. 509 on Vormsist Hankoni, mõõdus 1:100 000, valminud samuti 1994. a.

Direktorikommentaar

Kas teil on võimalik saada Väinamere kaarte, Gotta AS-i direktor SERGEI POPOV?

Tuldagu ainult ja võetagu, mida tarvis. Meil on kaarte Eesti, Läti, Leedu vete ja kasvõi India ookeani kohta.

1992. aasta väljaanne on tänase päeva seisuga korrigeeritud, kõik vastab veeteede ameti nõudmistele. Kaardid on meil nii vene- kui ingliskeelsed.

Mari Vamba
Madli Viitsmann

Nelipühi-nädalalõpp

Kell neli pärast lõunat



"Kalevi" jahtklubi hooaja avamine.

30. mail kell 16 avati pidulikult "Kalevi" Jahtklubi hooaeg. Heisati klubi lipp, peeti kõnesid ja veedeti omakeskis mõnusalt aega. Tegemist oli kõigil: kel ja hipäevikud välja võtta, kel avaregatiiks registreerida.

"Kalevi" Jahtklubi avas oma hooaja võistlustega Tallinna lähel 31. mail.

Suvehooaja kalendris on võistlusi-regatte üle paarikümne. Nende hulgas on niihästi traditsioonilisi, nagu 41. *Muhu väina regatt* 5.-11. juulini kui ka päris uusi võidupurjetamisi, nagu möödunud aastal alustatud Suure Tõllu regatt. Hooaja lõpetavad oktoobris *Karvalakkisat* Helsingis ja *Polaris Cup* kodulähel.

Reet Naber
Küllike Roovälja fotod



Piirivalve lennusalv tegi demonstratsioon-õppuse.



Aerutamisvõistluste võitjad.

Nelipühi-nädalalõpp

Pesu päris korralik

Peaaegu koos võistlevate jahtidega seilas Piritasadamasse jaht "Vanashing Point". Kujult veidi erinev teistest sadamas olevatest jahtidest, aga kena joonega.

Millega siis tegu?

"Kalevi" liige **Mairoid Metsaviir** näitas meeleldi äsja Inglismaalt ostetud jahti, mis esialgu kuulub küll "Foreks Liitsingule".

"Vanashing Point" on X-99 tüüpi jaht, mis on ehitatud 1986. aastal Taanis. Jaht on 33-jalane, pikk, kerge ja kiire. Mõeldud enam võistlusjahiks, pole seal erilisi mugavusi, ka kajuteid. Peal on vaid hädavajalik, mast kerge ja ülepurjestatud ka pole. Jaht eeliseks on ka see, et taglast saab reguleerida (võrreldes nt. Poola "Carteritega" on mast poole õhem, soodid tõmbenurka annab muuta jms.). Jahil on 1-silindriline 10 hj mootor, millega teeb rahulikult 5 sõlme ära.

Inglismaalt Brightonist tulime Tallinna purje all. Vaikset ilma oli vaid pool päeva pärast Kieli kanalist väljatulemist. Sõitsime ka spinni all, jaht liigub hästi. Endine omanik hotatas, et üle 16 sõlme pole soovitatav sõita. Kõigepealt viisime ta Nasvale, sealt tulime Naisaarele ja sealt koos pooletonnistega Piritale sisse.

See, et tegemist pole päris uue jahiga, ei häiri, tal on kaasas hea varustus, korralikud võistluspurjed (ehk *pesu päris korralik*) ja muldu heas korras.

Ka pärnakad on ostanud samasugused jahid."

Reet Naber

Pärnu Jahisadam valmistub hooajaks

19. mai tuulisel pärastlõunal, kui vaprast vast kilomeetrikese ümber Vallikääru sopi sammunud olen, kedagi otsalistest otsemaid ei leiagi. Võõrapoolne

värk siin - Keslinna sadamast ju kätte ei paista; vaid noobleid sõiduautosid on näha ümber nurga vuramas.

AS-1 Pärnu Sadam asedirek-

tor Riho Prints olla uue pukseri asjus, millele "Arno" nimeks pidi saama, Tallinnas. Muidu hea tuttav ja mereuurija Jüri Tenson jutleb parajasti kellegagi. Kalda ääres ja kalda peal aga lihvitakse ja putitatakse nii väiksemaid kui ka suuremaid jahte. Mõned suuremad kaatrid on koos mõne purjealusega juba pikemat aega vees. Üleüldises tööhkkonnas näib ainult siseõues laudade taga istujail ja õlut timmivail tsikuil aega küllalt käes olevat. Ning ju siis ka raha.

Klaasuste ja rohke moodsa mööbliga ruumest leian jahisadama kapteni **Andres Tamme**, kes pärast mingite asjameeste ärasaatmist leiab pool tunnikest aega jahisadama tulevikust kõnelda.

Paralleelselt Pärnu kaubakalde tormilise arenguga on ka Pärnu Jahisadamale senine territoorium kitsaks jäänud. Aga laiendada annab ainult Vallikääru endasse. Sellepärast ongi plaan kahe-kolme aasta jooksul, kui kõik projektid ning kooskõlastused tehtud, praegune üle Vallikääru kulgev soojatoru vee alt, põhja mööda läbi viia, et väiksemad jahtid ja muud alused käärus endasse sisse saaksid. Et siin nõlvadel palju puid kasvab ja suviti väga ilus on, siis annaks see selajatele kena esteetilise elamuse.

Ka on kavas üle Vallikääru jalakäijate sild ehitada - vanasti oli siin talveks lahtivõetav parv. See oleks teatud mõttes ajaloolise võla heastamine, sest omal ajal talvitusid Vallikäärus ju kihnlaste purjekad ning üle parve käis otsetee "loosi alla" muulideni välja. On kuulda, et ka mõned linnavalitsuse äri-meestest liikmed seda mõtet tulilist toetavad ja küllap ehk ka rahastavad.

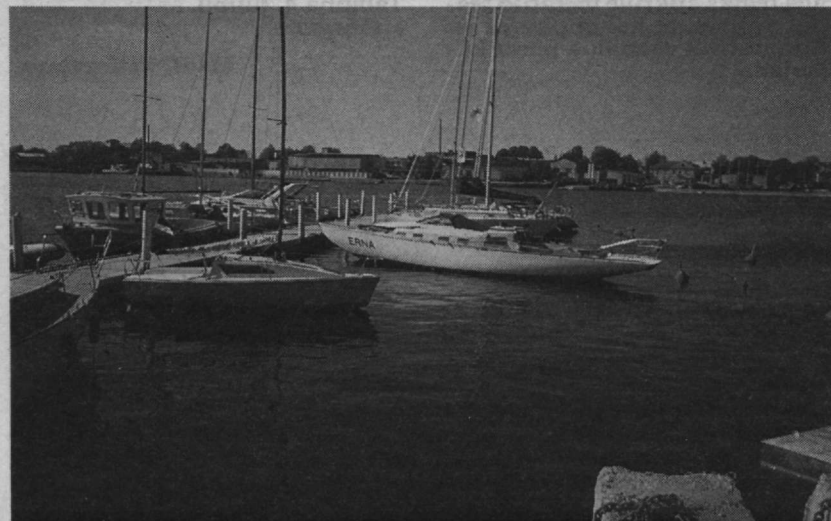
Sadamakapteni sõnul külastas möödunud hooajal Pärnu Jahisadamat 180 välismaa jah-

ti, lisaks omamaised. Kui palju neid tänava tuleb, on veel teadmata, kuid 30. maiks peab nende vastuvõtuks siin kõik valmis olema. Samuti kaatrite tarvis.

Ott Taul



Üheski seitsmest lipuvardast ei lehti veel välisriikide lippe.



Osa jahte koos ankrupoidega on juba vees.



Süvendaja-ekskavaator Watermaster 650, registrinimega "Sini" pakib ankrupoisid koos raskustega tekile, et need pisut kaugemal õiges kohas vette lasta.



Mullune lõbusõidualus "Stefani" on oma vanal kohal 8. kail. Kui kauaks ning millal sõitma hakkab, ei tea.

Mitteproletaarne spordiala

Avalöögi Eestimaa lühikese suve purjetamishooajale andis esmakordne ettevõtmine: regatt "Piirist piirini". Eesti Jahtklubi Liit on ellu kutsunud organisatsiooni Regatibüroo, mille eesotsas Raimo Kägu. Temale kuulubki idee populariseerida selle ettevõtmisega purjetamist ka Eesti ida- ja põhjarannikul. Siiani on purjetajatele enam tuntud meie läänepoolsed veed, aga sellel on ka oma ajalooliselt objektiivne põhjus. Nüüd, kui veed on lahti, on ka idapoolsed maakonnad ja ettevõtjad hakanud veesõidule enam tähelepanu pöörama ning sadamaid-kaisid välja ehitama.

Nagu regati nimigi näitab, on plaaniks seekord Eesti merepiiri läbi purjetada.

Regatil osalesid võistlejatena pooletoonised jahid, kokku kuus, ja väljaspool arvestust ka üks "Must Hobune". Eripäraks see, et seekord esineti vaid firmanimede all, märkimaks neid, kes regatti finantseerida aitasid. Piiriregatt on mõeldamatu piirivalveta, kelle alused jahtide ohutust jõel ja merel kindlustasid. Auhinnad on välja pannud "Swedish Match". Regatt on plaanitud kaheetapilisena, sest ühes etapis läbiseilamiseks on distants pikk ja purjetajatel raske selleks aega leida.

Algus piirilinnas

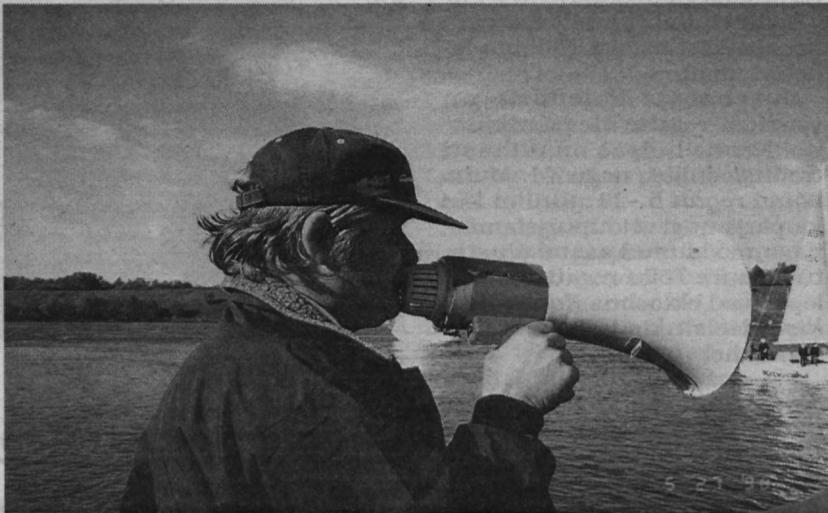
Esimene etapp algas Narvas 27. mail. Piirilinnas jaoks oli see kahekordne sündmus: esmakordselt ilmselt üle aastakümnete oli külas nii palju jahte ning samal päeval avati pidulikult ka reisijatekai sadamas.

Jõe äärde oli sündmust uudistama kogunenud kenasti hulk narvalasi, mängis linna orkester ja jõel seilavad purjekad pakkusid tõelist silmarõõmu. Narva linnavolikogu esimees Anatoli Paal, Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ning loomulikult korraldajate esinädajana Raimo Kägu tervitasid narvalasi, osavõtjaid ja neid, tänu kellele sai teoks esimene "pääsuke" Narva sadama väljajehitamisel, reisi ajal. See on alles väike algus, aga juba tehtud ja võib loota, et tänava leiab tee Narva enam külalisaluseid kui mullu. (Ida-Viru piirivalvepiirkonna ülema Roland Peetsi sõnul vormistati neid möödunud aastal vaid kaks.)

Esimene etapi starti läks kuus võistlusjahti, kel oli Narva jõe kiire vooluga ja keerutava tuulega üksjagu tegemist. Igatahes alguses oli pautimist küllaga ja jahtide segimine jõel pakkus nauditavat vaatepilti. Eesti-poolsel kaldal oli hulganisti uudistajaid-lehvitajaid, kes liikusid Narva-Jõesuuni kaasa ja kasutasid iga võimalust kaldalt regati käigule kaasa elada. Naabrite kallas oli aga tühi - piiritsoon.

Olud olid aga sellised, et terve etappi ei õnnestunudki purjede all läbida ning peakohtunik

Kui purjelaeva "Vega" seitskord järjest halvenes, tundsid selle pärast muret paljud meremehed, kes sel laeval merekooli ajal olid õppesõitu teinud. Ent praegusajal kasutatakse purje-

Nelipühi-nädalalõpp**Algab purjetamishooaeg**

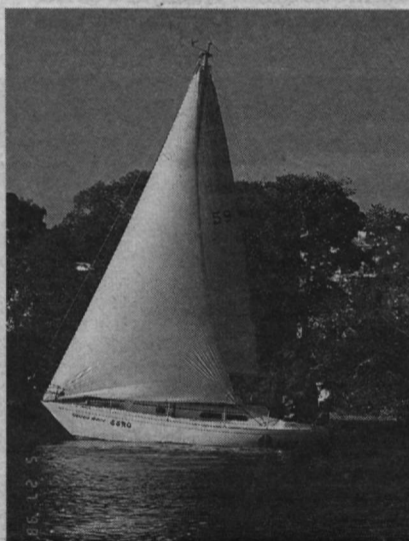
Peakohtunik Jevgeni Petšonkin andis stardi.



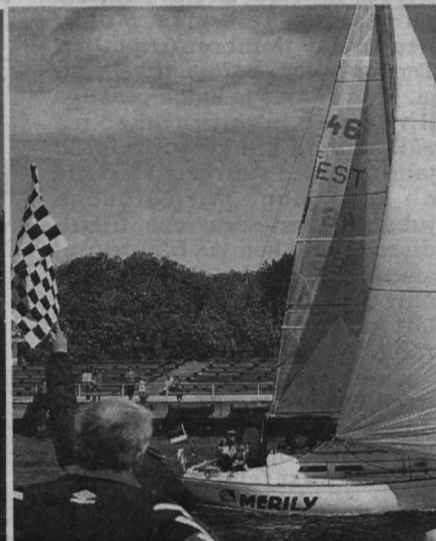
Jahid Narva jõel.

Jevgeni Petšonkin võttis vastu otsuse kuulutada esimene etapp proloogiks ning läbida osa võistlusmaast juba mootori abil. Narva-Jõesuuni jõudsid

kõik õnnelikult. Kindlasti said natuke põnevamat merehõngu ka need narvalastest noorpurjetajad, kes jahtidel esimese etapi kaasa tegid. Oli ju ka üks väike



Narva jõel.

Finiis Fujit "Marily".
Jaan Rõõmuse foto**Harjutavad purje all**

kaid õppelaevana eeskätt mereväes. Selleks otstarbeks ehitatakse koguni uusi, ja näiteks

Inglismaal pidavat kuuldavasti mitte ainult mereväe, vaid ka muud ohvitserid seal paarinädalasel õppusel käima. Seal nimetatavat seda ellujäämiskursuseks.

Teisel kasutatakse purjelaevu selleks, et inimesed saaksid puhkuse ajal kalli raha eest teravaid elamusi nautida. Niisuguste hulka kuulub näiteks 1991. aastal Tallinnas käinud "Sørlandet", mille eestlasest kapten. Ent ka merekoolidel on suuri purjelaevu, näiteks "Mir" ja "Sedov" või aastaid Tallinnas olnud "Krusenstern".

Suuremal hulgal suuri purjelaevu kõigist eelnimetatud valdkondadest kogub igal aastal "Cutty Sarki" regatt, muul ajal aga tehakse sõbralikke võistluse viisi. Mai lõpus olid näiteks Helsingis Kauppatori ääres Rootsi mereväe "Gladan" ja "Falken", reidil ootas aga oma järke Saksa mereväe õppelaev "Gorch Fock". "Gladanil" val-

Loomulikult peeti ka hooaja avakõned ja Piriti sadama merehooaja kuulutati avatuks.

Üllatav Vergi

Et jutud uute sadamate avastamisest purjetajatele endile õhust võetud polegi, kinnitas võistluste peakohtunik Jevgeni Petšonkin: "Regatti tegi eriliseks see, et sellati ida pool Tallinna. Korda läks tipp-topp, tuult oleks alguses võinud rohkem olla. Mind üllatas aga Vergi sadam. Olin seal viimast korda vist 1969. aastal ja praegu - see on tõeline normaalne Euroopa väikesadam."

Kõige rohkem rabas mind aga see, et sadamas sain kokku mehega, kes rõõmsalt teatas: "Ma mäletan sind küll, sa olid siin 27 aastat tagasi!" Järelikult purjetajad ja purjekad on meelde jäävad ja oodatud. Vergi tasub kindlasti külastamist."

Korraldaja Alar Volmer hindas regati merepoolses osas heaks, arvas vaid, et rahvast oleks Pirital võinud veelgi rohkem olla. Meresõit ja eriti mereohutus pole meil veel küllaldast tähelepanu leidnud. Oli sadamaski kõrvu näha kenasti päästevestides "Optimisti"-poisse ja vestita turnijaid.

Raimo Kägu hindas alguse kordalainuks, nagu ikka tekis uusi ideid. Piirivalveameti pea-

kivisse-panemine, mis õnnelikult omal jõul lahtipääsemisega lõppes.

Narva-Jõesuu-Vergi

oli teine etapp. Eelmisel päeval jäi ilmselt mast kriipimata ja õiget purjetamistuult ei tulnud. Oodati-oodati, siis saadi ka minema, aga lõpuks pidi Vergi sadamasse vastutulnud rahvas ikka pikka aega ootama, kuni jahid merelt sadamasse jõudsid. Mere värk. Lõpuks nad tulid, rahul ikkagi, et katsumus läbi tehtud.

Vergi sadam ise pakkus ootajale ja hiljem võistlejale oma külalislahkust, piirivalveorkester mängis, ja nii ei tundunudki ootamine nii pikk. Etapi auhindade jagamisele jätkus kaasaalajaid sellegipoolest.

Vergi-Naissaar-Tallinn

Vergi-Naissaare etapp jätkus vaikselt tuule ja tuuletusega, see-eest laupäevane viimane distants läbiti tõelises tuules.

Pirital oli merepropagandaga tegeldud juba mõnda aega, kui jahid lõpetama hakkasid.



Press ja kohtunikud sõitsid Narva jõel piirivalvekaatriga.

Merepäästemonstratsiooni korraldas Piirivalve Lennusalk, oli punast suitsu ja õnnelikult veest välja vintsitud merehädaline (pinnaltpäästja). Lapsed said sõita "Optimistidega", peeti sõudevõistlused. Meeleolukas oli piirivalveorkestri esinemine oma vajadusel tõsise, aga ka paraja huumoriga musitseerimisel.

Esimene piiri-poolseilamise kokkuvõttes tuli esimeseks "Fuji" võistkond ("Merily", kapten Aare Kõöp), teine oli "Koff" ("Pirita", Mati Kuulmann), järgnesid "Olümpiakeskus" ("Aegna", Vjatseslav Ševtšuk), "Marat" ("Bess", Toomas Kiltver), "Kroonika" ("Regina", Hillar Kallion) ja "Leks" ("Eero", Kuno Veski). Väljaspool võistlust seltis ja seilas "Must Hobune" ("Kristi", Olle Tischler).

direktor Tarmo Kõuts toonitas seda, et Eesti meri on avatud vabaks meresõiduks, aga meresee peab suhtuma aukartusega, mitte ettevalmistamatult. Ja mõtlema, et enda ega kaaslase elu ohtu seada ei tohi. Piirivalve osaks ei ole enam merelemineku takistamine ja seilamise altkulmu jälgimine, vaid merelolijale kindluse tagamine, kui merejõududega suheldes oma rammust napiks peaks jääma.

Raimo Kägu sõnul oli regati esimene etapp tore ja andis häid mõtteid juurde. Lõpetuseks kutsus ta osalema-jälgima 28. juunil algavat mitteproletaarse spordiala "Piirist piirini" regati teist etappi, mis Iklani välja viib.

Reet Naber

mistuti parasjagu vastuvõtuks tekil, seati klaase ritta ja segati booli. Valves oleva kadeti kõrval aga teatas ankrule toetatud teadetahvel, et kahel päeval on linnarahval võimalus laeva külastada.

Viis aastat tagasi, 10.-14. maini 1993 Tallinnas viibinud "Gorch Fock" jõudis Helsingist Tallinna 4. juunil. (Järgneb)

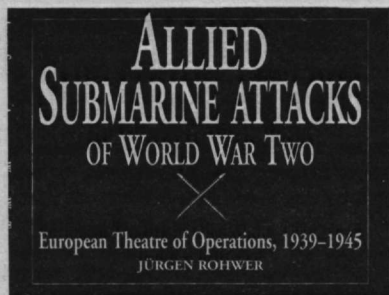
Madli Vitismann



Sel ajal kui "Gladan" ja "Falken" Helsingis vastuvõtuks valmisid...



...ning Pietarsaaris restaureeritud "Jacobstads Wappen" Helsingi poole sõitis, ootas "Gorch Fock" alles Helsingi reidil.



1997. aastal ilmus Londonis saksa merejaloolase **Jürgen Rohweri** raamat "Liitlaste allveelaevade rünnakud Teises maailmasõjas" (Allied Submarine Attacks of World War Two. London, Greenhill Books, 1997).

Paljude uurimuslike artiklite ja raamatute autor Jürgen Rohwer on teinud ära tohtu töö: üldistanud ja kõrvutanud mitme riigi dokumentide ja allikate põhjal kõiki andmeid allveelaevade rünnakute ja nende tulemuste, s.t. uputatud allveelaevade kohta.

Asjasse pühendamata lugeja arvatastasti imestab: kas tõesti pole itaani selge, kes keda uputas?! Ent asi on tõepoolest nii.

Eriti palju ebatäpsusi ja desinformatsiooni esitas nõukogude sõjajärgne merelaevastikku puudutav kirjandus. Et informatsioon endise vaenlase ja tema kaotuste kohta oli väga napp, polnud nõukogude ajaloolaste ja memuaare kirjutavate ohvitseride-allveelaevnike süü, vaid hoopis õnnetus. 1957. aastal ilmunud kogumikus "Sbornik nr 41" esitatud Saksamaa ja tema liitlaste sõja- ja kaubalaevastiku kaotuste nimetused olid kahtlusväärselt väike ja vesine.

Oli reeglilikult saanud, et rünnaku tulemuste kinnitamisel toetuti laeva vahiturnaalidele, lahinguretkete aruannetele ja raadioluure päevikutele, mis kõik olid täis ebatäpsusi. Ka raamatute ja artiklite autorid viitasid pahatühtlüliselt üksteisele. Tekkis sulatud ring, n.ö. ringkäendus, mis sobis nii "Vojenizdati" tsensoreile kui ka trükisõna eest vastutavatele organeile.

60-ndate aastate algul ilmus nõukogude trükisõnas uusi fakte mõõduvõrd sõja merelaevastiku kohta. Sellele aitasid kaasa Nõukogude Liitu sisseimbinud trükised: Jürg Meisteri

Topeltraamatupidamise lõpp

raamat "Meresõda Ida-Euroopa vetes 1939-1945" (Nizza, 1957 ja München, 1958) ja ajakiri "Marine Rundschau", mis aastail 1959-1965 avaldas regulaarselt rubriiki "Kahekümne aasta eest". Seda koostasid ajaloolased Rower ja Hümmelchen. Edumeelsemaid nõukogude ajaloolased hindasid nende tööde objektiivsust ja täpsust ning oma saksa kolleegide sõjasündmuste tõepärasemal kirjeldamisel.

Ka Nõukogude Liit ilmus aususele pürgivaid töid, kus detailset analüüsi nõukogude allveelaevade tegevust. Kahjuks esitati neis vähe andmeid rünnatud laevade kohta või ei tehtud seda üldsegi. Ka olid need väljaanded "kinnisesse fondi" arvatud ning seetõttu kättesaadavad vaid vähestele. Olgu siin nimetatud mõned neist: I järgu kapteni P. Grištšenko kirjutatud "Punalipulise Balti Mere Laevastiku allveelaevade lahingutegevus Suures Isamaasõjas aastail 1941-1945" (1969-1970).

Jürgen Rohweri raamatu eesõnast selgub, et küllaltki raske oli otsida tõepäraseid andmeid nõukogude allveelaevnike tegevuse kohta. Autor pöördus korralduslikult nõukogude kolleegide ja NSV Liidu Sõjalaevastiku Peastaabi ajalooosakonna poole, kuid talle pakuti vaid avalikuks kasutamiseks mõeldud uuemat trükisõna.

Jää hakkas liikuma alles pärast Nõukogude Liidu lagunemist. Suurema ja hinnalisema osa nõukogude allveelaevade lahingutegevuse kohta kogus autor 80-ndate aastate lõpul ja 90-ndate alguses, kui kaotati II maailmasõja arhiivifondide salastatus. Peastaabi arhiivi üle-

mal õnnestus 1993. aastal näiteks saada eelpool nimetatud kolmeköiteline kogumik.

Ühendanud varem kogutud materjalid Venemaalt saadud andmetega ja täpsustanud neis leiduvad vastuolud, valmis Jürgen Rohweril raamat, mida pikisilmi ootasid paljude maade ajaloolased.

Pole üllatav, et see raamat ilmus Londonis. Suurbritannias tuntakse suurt huvi oma allveelaevade tegevuse vastu sõjas ja valgustatakse seda ulatuslikult allveelaevastiku muuseumis. Jürgen Rohweri teos levib ka neis maades, kelle meremehed võitlesid koos inglasega. Seda leidub Venemaalgi, kus on äratanud elavat huvi ja vastukaja.

Raamatu põhiosa moodustavad tabeliandmed, mis on jaotatud 6 osaks: Arktika; Norra, Põhjameri ja Biskaia laht; Baltikum; Must meri; Vahemeri; Vaikne ookean. On andmed rünnaku kuupäeva ja kellaja,

laeva kuuluvuse, nime ning komandöri kohta. Edasi tulevad andmed komandöride ettekanetest, seal kõrval on toodud vastaspoole esitatud andmed. See on ulatuslik materjal allveelaevade rünnakute, saavutatud ja saavutamata jäänud tulemuste ning ka juurdekirjutatud võitude kohta.

Aastakümneid kestnud topeltraamatupidamine on nüüd ometi alatiseks lõppenud. Oleks Jürgen Rohweri raamat ilmunud paar aastat varem, oluaks vähem vaidlust ka Oleg Strazaki raamatu "Balti mere allveelaevastiku saladused" üle.

Meile pakuvad muidugi erilist huvi andmed nende laevade kohta, mis paistsid silma Eesti-vastases agressioonis 1939.-1940. aastal. "Štš-303" torpedeeris varem koostatud plaani järgi nõukogude transpordilaeva "Metallist", mille alusel NSV Liit süüdistas Eestit selles, et tema vetes tegutsesid "tundmatud" allveelaevad ja nõudis luba sõjaväebaaside ehitamiseks.

Vaevalt et praegu, kui karm töö on päevavalgel, hakkaks keegi tolle allveelaeva komandöri Ivan Travkinit kaitsma. Tema juhitud allveelaev "Štš-303" sai eduka lahingutegevuse eest kaardiväliseks ja "K-52" punalipuliseks, komandör ise aga Nõukogude Liidu kangelaseks. Tegelikult on selgunud, et ta uputas kõigest ühe, mitte aga 11-13 vaenlase allveelaeva. Ja see näide pole kahjuks ainuke: nii mõnedki komandörid esitasid ettekandeid oma olematute võitude kohta.

Väheneb ka allveelaeva "Lembit" võitude tegelik arv, kuid selles tuleb süüdistada eelkõige vastutustundetuid merejaloo uurijaid, kes sokutasid kõrges vanuses veterankomandöridele halvasti läbitöötatud dokumente, mitte aga vaprat Aleksei Matijassevitšit.

Nii Venemaa kui ka teiste maade ajaloolaste uuel põlvkonnal tuleb jõuda selgusele, missugused olid tegelikud võidud, missugused aga jäid olemata.

Tänu Jürgen Rohweri raamatule on selleks nüüd hea alus olemas.

Meresõjaajaloolane
Vladimir Koppelman



"Štš-303", komandör Ivan Travkin.

Repro

Eestit esindas "Kalev"

Pressiteade

Läti Mereväe laev "Viesturs", mis hakkavad tänavu kuuluma Balti Ühiseskaadri koosseisu, lõpetasid 21. mail õppuste kaldafaasi. Selles osaleti sadama-harjutustel, harjutati ühiskontaktide pealekandmist kaardile, laeva kaitset sadamas ja sisepidamist ning tutvuti üksteise laevadega ja sõlmiti kontakte kolleegidega teistest merevägedest.

Eesti ja Läti laevad kuulusid miinitõrjegruppi. Saksamaalt mullu kingiks saadud "Kalevile" oli see esimene rahvusvaheline

õppus Eesti lipu all. "Kalevi" komandör on Rootsis mereväelise kõrghariduse saanud nooremleitnant Priit Rüütel. Eesti mereväest osales õppuste merelise osa staabis meredivisjoni ülem vanemleitnant Igor Schvede ja miinitõrjestaabis Rootsis mereväehvitseri hariduse saanud Andrei Leit. Eesti mereväe laeval omandas kogemusi ka Soomes mereväehvitseriks õppiv kadett Peeter Ivask.

22. mail alustasid laevad õppuste merelise osaga: harjutati manööverdämist merel, puk-

seerimist, traalimist ja navigatsiooni ning treeniti üldisi mere-meheoskusi. Traalimisgrupi ülem oli Saksa ohvitser, lipulaevaks Soome Mereväe laev "Pohjanmaa", grupis osalesid Eesti, Läti, Saksamaa ja Inglismaa sõjalaevad. "Kalev" oli see osav laev, mille meeskond traalis välja õppemiini.

25. mail olid maabumisharjutused ja 27. mail VIPide päev, millele saabus ka Taani kuninganna Margrethe.

Viimased traalimis-harjutused merel olid 28. mail, seejärel saabusid laevad Frederikshavni. 2. juuni hommikul jõudis "Kalev" kodusadamasse.

Balti Ühiseskaadri pressija informatsiooniohvitser
Merike Kahju

Tema kuninglik kõrgus Yorki hertsog prints Andrew külastas mereväebaasi

Pressiteade

28. mail avas Tema kuninglik kõrgus Yorki hertsog prints Andrew Paku Margareeta juures mälestustahvli Briti Kuningliku Mereväe ohvitseridele ja meremeestele, kes võitlesid ja andsid oma elu Balti riikide vabaduse eest Eesti Vabadussõjas aastail 1918-1920.

Mereväehvitserid, keda silmapaistva teenistuse eest autasustati Eesti Vabadusriigi I liigi I järguga:

admiral sir Edwyn Alexander-Sinclair (1865-1945)

admiral sir Walter Cowan (1871-1956)

admiral sir Sydney Fremantle (1867-1958)

admiral sir Bertram Thesiger (1875-1966).

Seejärel külastasid Yorki hertsog ja Eesti Vabariigi president mereväebaasi, kus toimus pidulik rivistus ning mereväekapten Roland Leit esitas kõrgetele külalistele ettekande Eesti mereväest. Küllastati ka Balti Ühiseskaadri sidekeskust ning sõideti pooleks tunniks "Suleviga" Tallinna lahele.

Kaitsejõudude Peastaap

NATO programmi "Partnerlus rahu nimel" tänavustel suurimatel õppustel "Cooperative Jaguar '98" esindas Eestit Eesti Mereväe laev "Kalev" 27-liikmelise meeskonnaga ja kahe mereväehvitseriga õppuste staabis.

Õppustest Taani vetes võttis osa 11 partner- ja 6 NATO riiki, õppuste merelise osast 13 mereväge 32 laeva ja 9 lennukina. Õppuste mereväelise osa juhtis Rootsi Kuningliku Mereväe ohvitser. Esimest korda oli tegu tõeliselt kombineeritud rahutoetusoperatsiooniga, milles maa-, õhu- ja mereväeüksuste harjutused olid tihedalt seotud. Esmakordselt osalesid venelased NATO "Partnerlus rahu nimel" õppuses.

Eesti Mereväe laev "Kalev" ja



Mullu 18. septembril pidulikult vastuvõetud "Kalev" käis esimest korda rahvusvahelisel õppusel. Loodetavasti oli rooliratas oskajais kätes. Järgmisele õppusele läks sõsarlaev "Olev".

Madli Vitismanni fotod

"Suur Tõll" ja "Tarmo"

Helsinki—Tallinn

Kahe teeneka ajaloolise auru-
jäämurdja – "Suure Tõllu" ja
"Tarmo" – eksponeerimine Hel-
sinkis ja Tallinnas oli ligi kaks
aastat tagasi alustatud ühis-
projekti lõpptulemus. Võrreldes
mõlema laeva eelnevad kokku-
saamist Kotka merepäevadel
1993. aastal, oli seekordne üri-
tus üsna teistlaadi, sest sellega
tähistasid mõlemad osapooled –
Soome Meremuuseum ja Eesti
Meremuuseum – oma riigi ise-
seisvusjuubelit. Kahel laeval oli
märkimisväärne roll vabadus-
sõdades ning seda loomulikult
oli ka tähtpäeva ühine tähistam-
ine.

Ürituse lähenedes muutus
paremaks mele valitsuse suhtu-
mine, samuti arusaamine "Suu-
re Tõllu" probleemidest. Selle
tulemus oli märkimisväärse
toetuse eraldamine 1997/98. a.
restaureerimistöökaks ning kü-
laskäigu kulude katteks. Võiks
küll nuriseda nende summade
teatava viibimise pärast, mille
otsene tagajärg oli mõnede töö-
dega hilinemine, ent mõeldes
tagasi eelnenud seitsmele-ka-
heksale aastale, mis rahalise
toetuse osas olid enam kui taga-
sihoidlikud, pole eriliseks kur-
vameelsuseks põhjust.

Soome poole peamine töö oli
"Tarmo" hõivamist käsitleva
näituse ettevalmistamine. Selle
ulatusest ning ka esitluslaadist
polnud meil eelnevalt täit üle-
vaadet ning esmatutvumine

näitusega oli Helsingis üllatu-
seks meilegi. Tegemist oli siiski
meeldiva kogemusega ning näi-
tuse mängulisus ja audiovi-
suaalsed vahendid aitasid as-
jasthuvitatul ajas tagasi min-
na. "Tarmo" teenis külastajate
tähelepanu eelkõige näitusega,
mis siiski võis oma häälega
mõnd väiksemat vaatajat vähe-
ke hirmutada. Tõepärasuse
efektist andis aga tunnistust
seegi, et isegi mõnikord tekil
seistes pikeeriva lennuki häält
kuuldes taeva poole kiiksid,
ehkki teadsid, et tegelikult pole
ju lennukit lähenemas.

Et sama pilet kehtis ka "Suu-
rel Tõllul", võib suure tõenäosu-
suga väita, et sama suur hulk
(üle 10 000 külastaja) käis 17.-
26. aprillini Helsingis ka meie
laeva vaatamas. Võib arvata, et
käijate muljed olid erinevad ja
hõlmasid hindamisskaala kõiki
pügalaid. "Tarmolt" tulnud olid
segaduses eelkõige seetõttu, et
"Suurel Tõllul" polnud nii palju
suunavaid ja juhatavaid silte,
mille järgi tavaliselt eksponeeri-
tavates laevades liigeldakse. Sal-
ongis viibides kulus meil mär-
kimisväärne osa ajast selgita-
misele, et restaureerimistööd



pole isegi veel mitte poole peal
ning et tegelike töödega on alles
hiljaaegu alustatud.

Helsingis olles käidi siiski väl-
ja veksle, et kui keegi juhtub
suve lõpu poole Tallinna, võiks
uuesti "Suurt Tõllu" külastada,
sest kaptenisild peaks siis val-
mis olema ning suur osa puitte-
kistki.

"Suurt Tõllu" tulid Soomes
vaatama ka "Volõnetsi" kaaper-
dajate peameeste Theodor Se-
gersveni, Eino von Belli ja H.
Janhoni sugulased. Tuleb
tunnistada, et 1918. a. märtsis
kasutusel olnud *Leijona* lipu
koopia üleandmine Eesti Mere-
muuseumile Eino von Belli poja
poolt 23. aprillil oli sündmuseks
omaette.

Huvitavaid kohtumisi oli veel
mitmeid, sest nii need, kelle
isad või vanaisad olid aastail
1918–1920 laeval sõitnud või
need, kes ise osalesid laeva ka-
pitaalremondi töödes aastail
1951–1952 Raumas, võtsid ette
käigu, et jäämurdja oma silma-
ga üle vaadata.

Külaskäigu ettevalmistamise
ja Soomes viibimise jooksul oli
meil väga meeldiv koostöö Eesti
Välisministeeriumi ja Eesti

suursaatkonnaga, kes tänu vii-
masel hetkel juhtunud puksee-
rivate laevade vahetusele said
mõningaid probleeme lisaks,
aga need kenasti ära lahenda-
sid. Saatkond korraldas ka vas-
tuvõtu 24. aprillil "Suure Tõllu"
salongis peamiselt Soome ja
Baltimaadesse akrediteeritud
sõjaväeatašeedele, millel tut-

vustati Eesti uut sõjaväeata-
šeed Enn Tuppi.

Tallinnas jättis "Suure Tõllu"
külastajate hulk siiski soovida,
mis on aga teatava traditsiooni
puudumise tõttu mõistetav.
Nähtavasti pole veel harjutud
Admiraliteedi basseinis peatu-
vate laevadega ning ka jalutami-
seks sobiv ala piirdub praegu
vaid kalpealsega, sest tagapool
laiutab endiselt linna hallata
olev tühermaa.

Et "Suur Tõll" ja "Tarmo" üld-
se Admiraliteedi basseinis sil-
duda said, tuleb tänada eelkõi-
ge "Tallinna Sadama" juhtkonda,
piirivalveametit ja tolliamet-
tit, kes ilmutasid probleemide
lahendamisel arusaamist ja
vastutulelikkust. Täna tuleb
ka veeteede ametit, laevaliiklu-
se juhtimiskeskust, lootse, lae-
vandusettevõtet PKL, kütusefir-
mat "NT Bunkering", värvifir-
mat "Hempel" ja Saku Õllete-
hast.

Sedalaadi ürituse läbiviimine
sõltub paljudest teguritest ning
määrav on eri ametkondade ja
firmade koostöö. Arvan, et kõik
asjaosalised andsid oma panu-
se, et "Suure Tõllu" olemasolu
teadvustatakse enam ka tulevi-
kus ning et see väärkas laev
ükskord ka täielikku korda
saaks pandud.

Urmas Dresen



"Suurest Tõllust" presidendilossi poole seisis "Tarmo".



Piletijärjekord "Tarmo" juures.

3. aprillil avati Stockholmis
meremuuseumis suurejooneli-
ne paadinäitus "*Människor och
båtar i Norden*", mida valmistati
ette juba pikka aega. Sel aastal
on Stockholm teatavasti Euroo-
pa kultuuripealinn ja näitus,
mis hõlmab suurema osa impo-
santsest muuseumihoonest,
kuulub ühe osana seal pakuta-
vasse rikkalikku ja väga meren-
duslikku kultuuriprogrammi.

Muuseumi avaratesse saali-
desse on toodud 20 erinevat
veesõidukit - nii suuri kui ka
väikesi avamerepaate Norrast,
Islandi, Fääri ja Shetlandi saar-
telt, fjordi- ja järvepaate Taa-
nist, Soomest ja Rootsi ning
rannavete kalapaate Gotlandilt,
Bornholmilt ja Ahvenamaalt. Ei
puudu ka Gröönimaa nahkne
"naistepaat" ning tüüpiline saa-
mi jõepaat Lapimaalt.

Lisaks veesõidukeile, nende
purjetele, aerudele ja kalapüü-
givahendele ilmestavad näitust
haruldased ilmekad randlaste
mannekeenid vastavas rõivas-
tuses ja poosides. Et tegemist
on enamasti päevinäinud paati-
dega, valitseb muuseumis sõna
otseses mõttes mereline atmos-
fäär - lõhnab tõrva, soolase vee
ja kala järele.

Läänemere idapoolselt kaldalt
kutsuti põhjamaa rahvaste per-
re vaid eestlased. Nii aitasidki
melepoolset osa sisustada Eesti
Meremuuseum, Saaremaa Me-
rekultuuri Selts ja OÜ Saare
Paat. Teatavasti kinkis Gotlan-
dil elav marinist ja merekultuuri-
riparandi koguja Erik Olsson
1990. aastal Eesti Meremu-
useumile väikese aerupaadi, mil-

Põhjamaa rahvad ja paadid Stockholmis

lega 1943. aastal keegi tundma-
tu kalur koos kahe väikese poja-
ga Saaremaalt põgenes ja kahe
õöpäevaga üle Läänemere sõu-
dis. Heas korras paadi tõi kodu-
maale tagasi muuseumi uuri-
mislaev "Mare".

Nüüd sooviti sedasama paati
uuesti Läänemere teisele kalda-

le. Näituse tarbeks valmistas
Nasval saarlasest paadimeister
Lembit Süld aga siiski täiesti
uue, ent vanaga äravahetamise-
ni sarnase koopla, mis tänapäe-
val Stockholmis muuseumis
väga kesksel kohal asub. 4,2 m
pikkuse paadi kõrval istub pol-
lari otsas kohvriga noormeis -

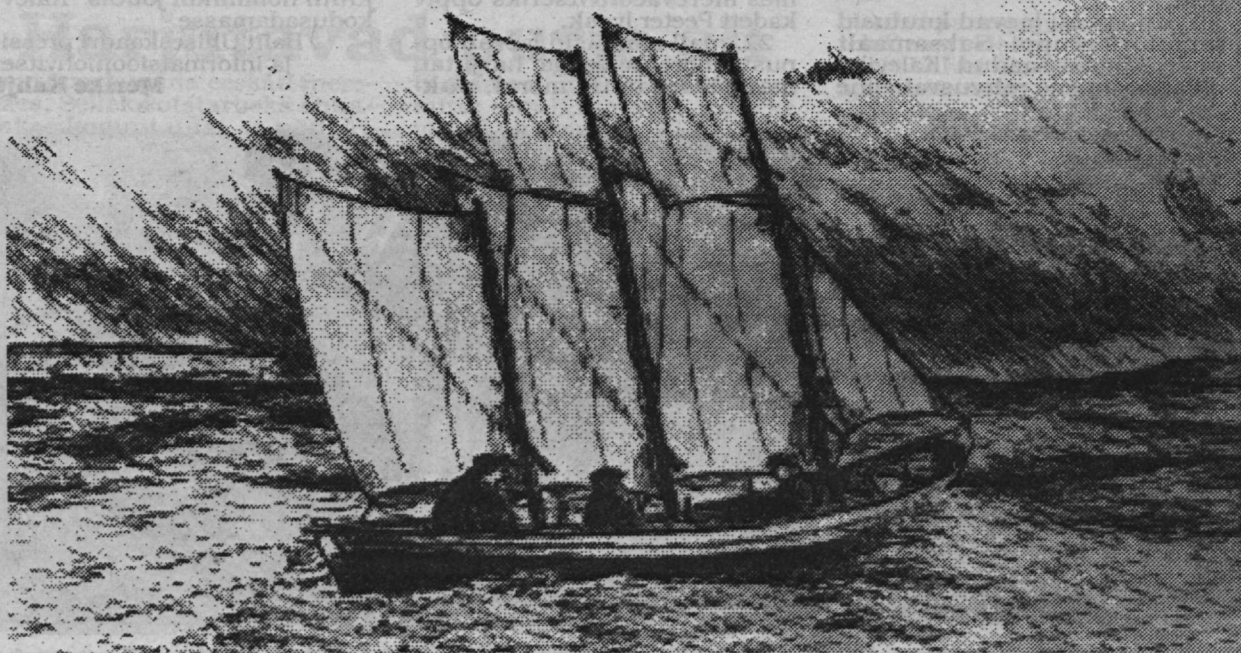
ilmne sõjapõgenik. Tolleaegsed
rõivad leidis Saaremaa kaluri-
küldest ja saatis näitusele
Saaremaa Meremuseumi Seltsi
juht ja eestvedaja Bruno Pao.

Viis miljonit Rootsi krooni
maksma läinud näitust ekspone-
eeritakse sealses meremu-
useumis aasta vältel, siis peaks

see veel ühe aasta ringlema
mööda põhjamaa suuremaid
sadamalinnu. Lisaks näitusele
kajastub kõik nende etnograafi-
liste paatide ehitamise ja kasu-
tamisega seonduv Stockholmis
meremuuseumi 338-lehekülje-
lises aastaraamatus koos sada-
de toredate piltidega.

Suur hulk artikleid (Gröönimaa,
Shetlandi, Islandi, Fääri,
Soome ja Eesti autoreilt) on raa-
matus ära trükitud kahes kee-
les - nii rootsi kui ka originaali
keeles. Eesti osa "*Den estländska
båten - vad är det? / Eesti
paat - mis see on?*" pärineb
käesoleva artikli autori sulest.
Juttu on meie ala veesõidukite
algupärasest ja nende arengust
pika ajaloo jooksul. Omaette
peatükk on Saaremaa paadi ja
paadipõgeniku lugu. Rootsi
keelde tõlkis selle teenekas meren-
dusajaloo uurija David Papp.

Näituse avamisel oli muu-
seum rahvast puupüsti täis.
Kõneles Rootsi kultuuriminis-
ter Marita Ulvskog. Suur osa
kuulajast näis oma riietuse,
hoiaku ja näo värvi tõttu kuulu-
vat sinna, kust pärinesid ekspone-
eritavad veesõidukidki - meren-
dusajaloo uurija David Papp.



Postiveopaat kataloogist.

Repro

Vello Mäss

Kevad 1998

On aeg, kui laevaomanikeks hakkavad saama pangad, kalamehed hakkavad aga enam kui varem sarnanema palgatöölisega. Nii tehtigi mais ühel reede pärastlõunal Roomassaare sadamas laevade rivistust. Miks, ei tea, aga laevaomanik käskinud laevad kokku koguda, ütlesid meremehed. Et rivis seisid juba "Lipton" ja "Herry", oli selge, et paraadi tuleb vastu võtma pangahärra Hoiupangast.

Samal ajal seisid laevad ka Veere sadamas. Tihedalt kokkupakitult, nii et võis mõistata-

da, mismoodi nad end sealt lahiti harutavad, kui kahe laevake-re vahele vendritki ei mahu. Halb ilm jättis kalamehed tol päeval sadamasse.

Paarikümneaastaste Vene päritolu "Miili" ja "Maali" kõrval on kümme aastat vanem põhjamaine "Solveig" lausa iludus. Kõigest meeter pikem, aga peamasin kaks korda(!) võimsam. Roolikambri on aukartustärataval hulgal kõikvõimalikku navigatsiooni- ja sideaparatuuri ning laevajuhi pehme tugitool. Avaras ühiskajutis on seintes üksteise kohal lükkandustega

kapid. Sellises kapis pidavat hea uni olema - ei kuku koist välja.

Eelmises, Lääne elus oli nuktalt ootav "Solveig" hoopis kirglik "Caprice". Praegu kuulub "Hoiupanga Liisingule" - on aga silma neil pangahärradell!

"Vaadake kindlasti "Hannat", vaat see on ilus laev," soovitati. Hollandlanna "Hanna" on "Miilist"- "Maalist" kaks meetrit pikem, aga kolm korda võimsama masinaga. Ligi neljakümneaastase laeva valgeks värvitud masinaruumis ei pea õliplekke kartma. Laadruumis on kala paigutamiseks valged plastkonteinerid, millesse kala lastakse masinajõul voolikust - toru-transportõoriga. All on ka hüd-raulliline tõstük.

Peab ainult teadma, mis järjekorras konteinereid täita, et laeva püstivus ei kannataks. Aga lasti libisemist karta pole. Püstivust suurendatakse puutumatu kütusevaruga põhjatankides - seal hoitakse kogu aeg 15 t. Ning tekilasti pole: "Nagu kala tõstame, nii hakatakse all trümmi panema. Tekis meil kala ei ole," seletatakse. Ka jää-tumisohu saab kiirust maha võttes vähendada, arvatakse.

Suure messi-kambüüsi köögipool võiks mõnegi perenaise kadedaks teha, ka kajutid on avarad ja duširuum olemas, puudub vaid saun.

Ahhetama paneb "Hanna" suur ümberringi klaasitud roolikamber, milles laevajuhi mugavat töökohta ümbritsevad hea radar, satelliitnavigatsiooni-seade, raadiojaamad-mobiilid ja värviline kajalood "Fish Finder". Kaardiplotter on ühendatud radariga.

Puust nimetahvliil on eelmise omaniku (vist Rootsi) lipud sinimustvalgeks üle värvitud. Aga hollandlanna on eelmises elus olnud "Hanoi". Praegu kuulub "Hoiupanga Liisingule", kuid nii "Hannat" kui ka "Solveigi" opereerib OÜ Kaabeltau.

Veerel seisis tol reedeõhtul ka suurim hiljuti ostetud Lääne laevadest, 39 m pikkune üle neljakümneaastane Saksamaal ehitatud "Partner I", mis kuulub Haapsalu aktsiaseltsile "Tagalaht". Samas oli ka OÜ Kaabeltau "Amazon".

Töötingimused justkui oleks... Eluolu laevades samuti parem. Ka poest peaks kõike saada olema. Vähemalt seda, mis Saaremaal toodetud. Aga ...

Pangad saavad reederiks

| | |
|-------------------------------|------------|
| Eesti Ekspordi Krediteerimise | |
| Riiklik Fond | 2 |
| "Hansa Liising" | 3 |
| "Hoiupanga Liising" | 22—"Vegas" |
| "Krediitpanga Liising" | 1 |
| "Põhjalliising" | 2 |
| "Tööstuspanga Liising" | 4 |
| "Ühisliising" | 1 |

Allikas: "Eesti laevaregister 1998"

Kuidas kalamehed elavad?

Poekeses Veere sadama vastas, paarkümmend kilomeetrit Kuressaarest, müüakse Kuressaares küpsetatud leiba poolteist krooni kallimalt kui Tallinna kesklinna peenes kaubamajas. Ning Kuressaare keskväljakul küsitakse sama hinda. Kas siis leiva Veerele vedu ei maksa-gi midagi? Või veetakse Kuressaares küpsetatud leib ilma rahata Tallinna? Või on poeomanik ahneks läinud?

Kummaline on seegi, et sadakond meetrit Kuressaare keskväljakust eemal peetakse sündsaks küsida sama leivasordi

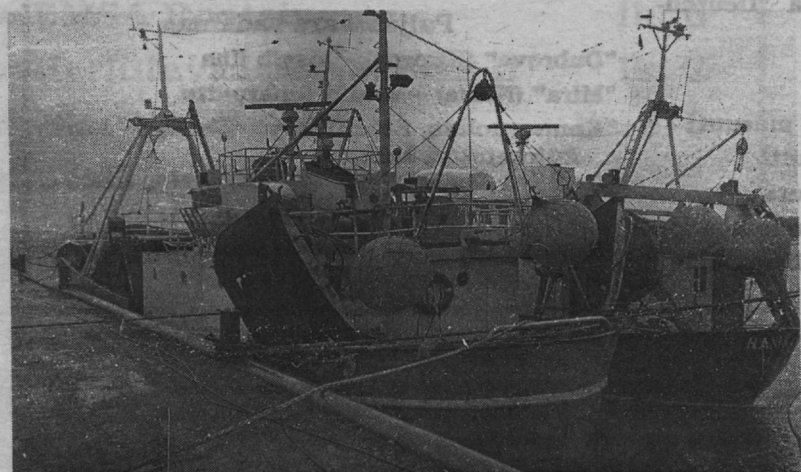
eest sedasama hinda, mis Tallinna kesklinna peenes kaubamajas. Järelikult asub leivakombinaat sellele poele lähemal. Aga miks leivavedu sada meetrit keskväljaku poole mak-sab tervelt poolteist krooni?

Leivajutt justkui ei puutuks kalameestesse. Aga seal, kust Saaremaa kalameeste uued laevad pärit, kurdetakse, et kalamees saab püütud kala hinnast vaevalt viiendiku. Neli viiendiku võtavad need, kes veavad, pakivad, reklaamivad ja müüvad. Ning kalamehel on tunne, et ta pere on hiigelsuur, sest ta toidab oma tööga neidki.

Madli Vitismann



"Amazon" ja "Partner I".



"Solveig" ja "Hanna".



"Solveigi" ühiskajut. Magatakse diivani kohal seinakappides. Ovaalse ava koi ees saab lükkandustega sulgeda.



"Hanna" roolikambri saab igasse külge vaadata.



Roolikamber on avar ja hästi varustatud.



Masinaruumis värviliste juhtmete ja voolikute vahel end ära ei määri.

| | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|---|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | | | | | | | | | | |
| 13 | | | | | | 14 | | | 15 | |
| 16 | | 17 | | | | | 18 | | | 19 |
| 20 | | | | 21 | 22 | 23 | 24 | | | |
| 25 | | | 26 | | | 27 | | | 28 | |
| 29 | | | | 30 | | | | | 31 | |
| 32 | 33 | | 34 | | | 35 | | | 36 | |
| 37 | | | | 38 | 39 | | | | | 40 |
| 41 | | | 42 | 43 | | | 44 | | | |
| 45 | | | 46 | | | | 47 | | | |
| 48 | | | | | | 49 | | | | |

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Allveeuuriija. 9. Ettekanne. 12. Aluste rühmad. 13. Sobiv koht ankrus seismiseks. 15. Sina (saksa k.). 16. North America (lühend). 17. Suur ... - laht Saaremaa lõunarannikul. 18. Jõgi, Lääne-Euroopa tähtsaim siseveete. 20. Pontose ehk mere sünnitaja Kreeka mütoloogias. 21. Ilma aastata (bibliograafiline lühend). 23. Eesti Mere-museumi direktor. 25. Veri. 26. Lõunalaius (lühend). 27. Väike plagu. 29. Eesti luuletaja, kogu "Vee peal käija" autor. 30. Okaa lisajõgi. 31. Meri (hispaania k.). 32. Mao rahvakeelne sünonüüm. 34. Sadam Noarootsi poolsaarel. 37. Rootsi saar Botnia lahes. 39. Poola odaviskaja, olümpiahõbe ja kahekordne Euroopa meister (nimi ja eesnimi esitäh). 41. Poolsaar Mustas meres (venekeelne nimi). 43. "Eesti Entsüklopeedia" (lühend). 44. Eesti laulja, endine sportlane. 45. Varajane koit. 46. Eesti jalgrattur, osales Souli olümpiamängudel (eesnimi ja nimi). 48. Missa (soome k.). 49. Säästma, valvama.

ALLA: 1. Horisondi kallak. 2. ... saared Atlandi ookeanis. 3. Konserveerimisanumas. 4. Kiireloomuline eriotstarbeline töö laeval. 5. Kapten Nemo laev. 6. Eesti kirjanik (1860-1927), kujutanud ka meremeeste elu. 7. Utah' osariigi tähis. 8. Veelind. 9. Maamööduriist. 10. Jõe- ja meresadam Jenissei alamjooksul. 11. Õnnestumine, kordaminek. 14. 18. paremale küsitud jõe ülemjooksu nimi. 19. Hea nalja tagajärg. 22. Hakatus. 24. Viltumine-kuid. 28. Ulguvad ja verist vahtu välja ajavad säärekondid. 33. Sakslasest Nõukogude luuraja, vangistati ja hukati Jaapanis. 35. Tootmisjaoskond. 36. Jood (ladina k.). 38. Noor naine. 40. Linn Saksamaal, tuntud optikatööstuse poolest. 42. Missis-proua (lühend). 45. Ante Meridiam - enne keskpäeva (lühend). 47. Imestushüüd.

Koostanud Märt Kullo

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Taaksel. 8. man. 20. Orav. 21. Okaa. 22. Sal. 11. Ankrukett. 13. Ka. 14. Jason. 23. Da. 24. Kai. 26. Raivo Vare. 16. VE. 17. Mits-

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | T | 2 | A | 3 | A | 4 | K | 5 | S | 6 | E | 7 | L | 8 | S | 9 | A | 10 | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | A | 12 | N | 13 | K | 14 | R | 15 | U | 16 | K | 17 | E | 18 | T | 19 | T | 20 | K | 21 | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 22 | R | 23 | A | 24 | I | 25 | V | 26 | O | 27 | V | 28 | A | 29 | R | 30 | E | 31 | V | 32 | E | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33 | M | 34 | I | 35 | T | 36 | Š | 37 | M | 38 | A | 39 | N | 40 | O | 41 | R | 42 | A | 43 | V | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 44 | O | 45 | K | 46 | A | 47 | A | 48 | I | 49 | A | 50 | S | 51 | O | 52 | N | 53 | D | 54 | A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 55 | K | 56 | A | 57 | I | 58 | M | 59 | U | 60 | T | 61 | T | 62 | J | 63 | J | 64 | U | 65 | R | I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 66 | Ö | 67 | L | 68 | R | 69 | O | 70 | R | 71 | O | 72 | R | 73 | O | 74 | R | 75 | A | 76 | M | O | N | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 77 | U | 78 | D | 79 | E | 80 | N | 81 | U | 82 | R | 83 | U | 84 | D | 85 | B | 86 | O | 87 | S | 88 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 89 | T | 90 | A | 91 | L | 92 | T | 93 | S | 94 | O | 95 | V | 96 | R | 97 | A | 98 | M | 99 | E | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 101 | S | 102 | S | 103 | A | 104 | J | 105 | J | 106 | Ä | 107 | Ä | 108 | H | 109 | A | 110 | N | 111 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 112 | E | 113 | I | 114 | N | 115 | E | 116 | T | 117 | J | 118 | Ä | 119 | N | 120 | E | 121 | S | 122 | E | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 123 | D | 124 | D | 125 | D | 126 | V | 127 | A | 128 | A | 129 | R | 130 | 131 | G | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 | 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 | 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 | 171 | 172 | 173 | 174 | 175 | 176 | 177 | 178 | 179 | 180 | 181 | 182 | 183 | 184 | 185 | 186 | 187 | 188 | 189 | 190 | 191 | 192 | 193 | 194 | 195 | 196 | 197 | 198 | 199 | 200 |

29. Juri. 31. ÖL. 32. Roro. 33. Ramon. 34. Ude. 35. Nurud. 38. Bos. 39. Talts OV. 41. Rame. 42. S/s. 43. Ajujää. 44. Han. 46. Einet... 47. Jänese... 48. Ddd. 49. Vaar. 50. Gror.

ALLA: 1. Tarmo Kõuts. 2. Ana... 3. Akita. 4. Kr. 5. Suomi. 6. Ekvaator. 7. Lea. 8. ...stern. 9. Akvadroom. 10. Laevainsener. 12. Trooja. 15. V. Šamontjev. 18. Ikaldasid. 19. Ns. 25. Ireland. 27. Ur. 28. Truväär. 30. Umbaher. 36. Usuta. 37. Dräng. 40. Ojja. 45. Aso. 46. Ed.

Tühi töö

Ei ole mõtet pidada vanu Vene päritolu laevu, millele ei raatsi lokaatoritki peale osta, arvas Saaremaa kalamees Kaarel Niine ja jutustas episoodi kunagisest tööst Aafrika rannikul.

"Sealt oli vaja omal ajal krevette püüda. Sõidetigi siis ringi ning prooviti siit ja sealt. Vahel näkkas, vahel ei. Samas lähedal seisid aga lõunakorealased ja neil oli peal niisugune tehnika, et ... Selgus, et krevett elab põhjapealses veekihis seal, kus temperatuur on täpselt 29,3°. Tuleb vaid mööta veetemperatuuri ja teha kindlaks, kui sügaval on see täpselt 29,3°, ning sealt püüda hakata. Ongi kogu tarkus. Meie aga sõitsime ringi ja proovisime siit ja sealt... Ime, et me üldse nii viisi midagi püüdsime. Aga kui palju aega ja raha selleks kulutasime!"

KUKU

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



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND

8. juunil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Kalana" (Eesti) - lossib, laadib konteinereid
"General Blaževič" (Ukraina) - lossib ka-kaube
Kruisilaevad "Astor" (Bahama) ja "Deutschland" (Saksa)

Muuga sadamas

"Kapitan Tankov" (Vene) - laadib masuuti
"Rundale" (Küpros) - laadib masuuti
"Sinausa" (Kreeka) - laadib masuuti
"Panvita" (Panama) - laadib vanarauda
"William Senior" (Saksa) - lossib linnaseid

Kes meil käivad

"Maxim" (Malta) - laadib väetist
"Kapitan Lazarev" (Vene) - lossib liha
"Calibur" (Eesti) - valmistub liinile minekuks

Paljassaare sadamas

"Dubrova" (Küpros) - lossib liha
"Mira" (Norra) - laadib ümarpuitu
"Komsomolets Štšerbakov" (Vene) - lossib külmutatud kala

Paldiski sadamas

"Rosaly" (Küpros) - laadib vanarauda

Suweetekk on avatud!

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi basseini

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 8. juunil

"ELMAR KIVISTIK" - teel Aqabast Rotterdami
"ALEKSANDER ABERG" - teel Nagoyast Hay Pointi
"PAUL KERES" - Hamburgis
"KRISTJAN PALUSALU" - Triestis
"GUSTAV SULE" - teel Baltimore'ist Islandisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Santa Cruzist La Platasse
"HAAPSALU" - Kaliningradis
"VILJANDI" - Camdenis
"RAKVERE" - Århusis
"NARVA" - Houstonis
"VALGA" - teel Tallinnast Kieli
"SAKALA" - teel Aviles'st Halifaxi
"SOMPA" - teel Viana do Castellost Bayonne'i

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" - teel Hodeidah'st Adenisse
"KUIVASTU" - Bandjulis
"RAKKE" - teel Dublinist Roueni
"VALKLA" - teel Augustast Hopasse
"PIHTLA" - Doualas
"VIIDU" - Abidjanis
"NAISSAAR" - Tynemouthis
"VAINDLO" - teel Liverpoolist Rotterdami
"KASSARI" - teel Bremenist Gdyniasse
"MUHU" - Varnas
"ABRUKA" - teel Gemlikist Rizesse
"VILSANDI" - Szczecinis
"SOODLA" - teel Galatzist Setuballi
"KLOOGA" - teel Tallinnast Monfalconesse
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmist
"VIRTUSU" - teel Helsinki Felixstowe'sse
"KALANA" - Vanasadamas

"KURKSE" - teel Stockholmist Antwerpenisse
"DIRHAMI" - teel Rotterdamist Vanasadamasse
"KAPTEN KONGA" - teel Riiasst Grimsbyssse
"KAPTEN VOOLENS" - Århusis
"MEHAANIK KRULL" - teel Warrenpointist Paljassaare sadamasse
"LEHOLA" - Helsinki
"LEMBITU" - Liverpoolis
"CALIBUR" - Muuga sadamas
"TRANSESTONIA" - remondis Vene-Balti sadamas
"TRANSBALTICA" - teel Kaliningradist Åbenråsse
"NEPTUNIA" - Vanasadamas
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

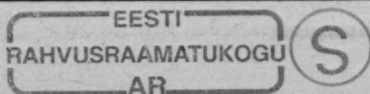
Järgmine number ilmub juunis

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)

«Printal»
Tellimuse nr. 2252

Toimetaja
MADLI VITISMANN



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