



Ilmub alates
1989. aastast
X aastakäik

MEREMEES

Nr. 4 (181)

Teisipäev, 10. märts 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kopli sadamast lk. 2
- ☛ Taevasest abikäest lk. 3
- ☛ Jäämurdmisest lk. 4
- ☛ «Ookeani» pankrotist lk. 5-6
- ☛ Hiigelkruisilaevast lk. 7



Eesti Vabariigi 80. aastapäeva eelõhtu veetis vastvalminud "Fantaasia" avareisil ligi 600 Eesti avaliku elu tegelast. Lähemalt lk. 3.

Kodumere kaitsel

24. veebruaril, Eesti Vabariigi 80. aastapäeval, avati meremuuseumis näitus "EW 80. Kodumere kaitsel", mis on koostatud Eesti Meremuuseumi ja Riigi Piirivalveameti koostöös.

Paksus Margareetas toimus ka piirivalveameti aastapäevaüritus, mis tõi kokku piirivalvurid, nende pereliikmed, külalised ja muidu sõbrad.

Igale vähegi varasemaga kursis olevale inimesele on meremeeste ja mereühenduse olemasolu tähtsus meie vabariigi sünni juures teada. Piisab, kui mainida vaid märksõnu, näiteks: **Johan Pitka, Inglise laevastik, meremehed Inglismaal, Utria.**

Seekord oli näitusele valitud läbilõige erinevate laevastike ja organisatsioonide tegevust kajastavatest materjalidest. Tavapärasest rohkem eksponeerisime dokumendikooplaid. Arhiivides on nii mõnigi väga markantne neist säilinud, mis tänasesse päeva pea täiuslikult sobiks.



Näituse avamisel (vasakult): meremuuseumi direktor Ants Pärna, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja siseminister Olari Taal. Jaan Rõõmuse foto

Kui meelde tuletatud Eesti riiklusele olulisimad dokumendid, *Iseesivusmanifest* ja *Tartu rahuleping*, natuke poliitilist tagapõhja ka antud, saab mitmel stendil eksponeeritu põhjal meelde tuletada nii meresõjategevust Vabadussõja ajal kui ka selle arenemist rahuajal. Kuna piirivalve areng samuti merepiirilt (Vabadussõja alguses maapiiri ju polnudki, kuna aga meri ja rand moodustasid riigi looduslikult loomuliku piiri) alguse sai, on ka piirivalvelaevastiku arenemine kaasatud.

Huvitavamatest dokumentidest võiks esile tuua esimesi päevakäske, milles määratakse laevastiku juhid, vahilaevade ülesanded ning organiseeritakse ja reorganiseeritakse asutuste tegevust. 1919. aasta oktoobrist on pärit Eesti Diviisi staabiülemale

Järg lk. 6

Presidendi annetatud riiklikke autasusid Eesti Vabariigi 80. aastapäeva puhul

IV klassi Valgetäht

Rein Kull, keeleteadlane

Valgetähe medal

Heino Jaakula, riigiametnik

I klassi Eesti Punane Rist

Heino Kreintal, Kurkse sadama kapten

Hannes Kuusemäe, Kurkse sadama kapteni abi

II klassi Eesti Punane Rist

Vello Meema, vetelpäästja

Arnold Tammemägi, uppupa

päästja, hooldustehnik

II klassi Kotkarist

Tarmo Kõuts, mereväekapten,

Piirivalveameti peadirektor

V klassi Kotkarist

Ants Vaadre, sõjaliste teenete

ga vabadusvõitleja

Kotkaristi kuldrist

Riho Breivel, piirivalveametnik

Kotkaristi hõberist

Aare Evisalu, piirivalveametnik

Jaan Kapp, piirivalveametnik

Henn Karits, piirivalveametnik

Arvi Miido, piirivalveametnik

Johan Saar, piirivalveametnik

Kotkaristi raudrist

Kalle Oinak, piirivalveametnik

Raamatukommentaar

Teenetemärgi klassi määramise tabel sõjaväelaste kohta

Kotkaristi kuldrist: Üleajateenijad vähemalt veitveebli auastmes ja komandovanema ametikohal

Kotkaristi hõberist: Üleajateenijad vähemalt noorem-allohvitseri auastmes ja rühmavanema ametikohal.

Allikas: Teenetemärkide annetamise juhend. Antud Vabariigi

Presidendi poolt erioigusega 30. jaanuaril 1939.

Publitseeritud raamatus: Han-

nes Walter. Eesti teenetemärgid, Tallinn, 1998.

Toimetuselt: IV klassi Valgetähe pälvitud keeleteadlane Rein Kull on mereterminoloogia komisjoni liige.

Valgetähe medali saanud Eesti Veeteede Ameti välissuhte ja infoosakonna juhataja Heino Jaakula on "Estonia" huku uurimise rahvusvahelise komisjoni liige.

V klassi Kotkaristiga autasustatud Ants Vaadre osaleb Eesti

Mereväelaste Kogus.

Kotkaristi raudristiga autasustatud veebel Kalle Oinak on Mehikoorma piirivalvekordoni ülem asetäitja.

Kotkaristi kuld- ja hõberistiga autasustatud piirivalveametnikest on leitnant Arvi Miido piirivalveorkestri peadirigent. Teised

üleajateenijad vähemalt noorem-allohvitseri auastmes on vanemohvitserid. Kolonelleitnant Aare Evisalu on Riigi Piirivalveameti staabiülem ja kolonelleitnant Henn Karits logistikaulem. Kolonelleitnant Johan Saar on Piirivalveohvitseride kogu esimees. Major Riho Breivel on Riigi Piirivalveameti üldosakonna ülem ja kaptenmajor Jaan Kapp mereosakonna ülem.

Teede- ja Sideministerium

Pressiteade

23. veebruaril toimusid Eesti Veeteede Ametis nõupidamised, millel arutati OÜ-le RVA ja AS-ile Eesti Merelaevandus kuuluvate laevade meresõiduohutuse alaseid rikkumisi.

Veeteede ameti litsentsikomisjon tõdes, et m/l-l "Pärnu" on toime pandud meresõidu-

ohutusnõuete oluline rikkumine ning tegi OÜ-le RVA hoiatuse. Järgmine oluline rikkumine võib OÜ-le RVA kaasa tuua meretranspordi korraldamise litsentsi peatamise või tühistamise. "Pärnu" ületas oktoobris 1997 Biskaia lahel kahel korral laevale tehniliselt et-

tenähtud sõidupiirkonna piirangut.

Veeteede ameti meresõiduohutuse teenistuse juhataja tegi hoiatuse ka "Eesti Merelaevanduse" m/l "Naissaar" kaptenile. 21. jaanuaril 1998 peeti "Naissaar" kinni, sest Rotterdami sadamas avastati, et tuletõrjesüsteem ja päästevahendid ei vasta SOLAS-konventsiooni nõuetele.

26. veebruar

Paljassaare teel on enne Kopli sadamat Lahesuu bussipeatus. Silt plangul teatab, et sinna tuleb Soome ettevõtjate ro-ro- ja konteinerisadam. Tõepoolest hea äriidee – lähimad konteinerisadamad jäävad mõlemal pool vähemalt kilomeetri kaugusele. Ro-ro – sadam on veelgi lihtsam: tuleb ehitada hea ramp ja kaup lossib end ise. Peaasi, et on tee, mis sadamaväravast välja viib.

Piki Paljassaare poolsaart edasi, Kopli sadamas – aina rõhutatakse, et Paljassaare poolsaarele asuvale sadamale nimi *Kopli* ei sobi – pole ei ro-ro- ega konteinerlaevu. Sadamahoone on remonditud, sadamakapten kolinud ülakorruse merevaatega toast allkorruse uksehoidjaveatega tuppa – külastajail lähem. Teisel pool peast paikneb lootside toake. Ka sadamakapten on vahetunud – seda ametit peab nüüd **Toomas Murašov**.

Sadama mõõtmed on kasvanud: kui hiljaaegu kuulutati, et vastu suudetakse võtta laevu mõõtmetega 170/20, siis nüüd on lubatud 190/30. Olnud on üks 192 meetrine laev, mis tõi naftakoksi – see kaup teistesse sadamatesse ei sobinud. Et sadamat suuremaks pole ehitatud, saab suuremaid laevu vastu võtta kogemuste kasvades, selgitab Toomas Murašov ja arvab, et enne, kui midagi juurde ehitada, tuleb olemasolevaid kaisid otstarbekamalt kasutada.

Kaubagruppide omavahelises nihkes on märgatav toidukaupu toovate laevade sagenemine. Sadamaargoos on väljend "Bus-

Sadam kasvab

hi koivakesed", mida toob "Estma" ja "Infloti" vahendusel "Alvenile" tavaliselt segameeskonnaga laev inglasest või ameerikalasest kapteni käe all.

Sombusel reedesel päeval lossib sadamas kakaoube St. Vincenti ja Grenadiinide lipuga "Wladyslaw Lokietek", trepiotsal poola- ja ingliskeelne suitsetamist keelav silt. Kriimuline "Ladoga 108" on tulnud puidulasti järele. AS-ilt Stividor ära võetud vastaskai ääres seisab sõekuhjade kõrval Soome "Pamela". Teine vastaskai operaator, AS Hals Shipping, ei ole veel ühtki laeva vastu võtnud, aga raudtee seal on ja ladusid ehitatakse.

Sadamajärevalve talitus ootab kaidele kaameraid, et laevadel paremini silma peal hoida. Ja ka sadamal: ühelt kait varastati kogu pikkuses vendrid. Õised meistrimehed olid jõudnud kalleid vendreid hoidvad metallketidki lahti keevitada. Kolm kaamerat aitaksid ehk mitte ainult meresõiduohutust, vaid ka vara säilimist tagada.

Tänavune suurim laev on Kopli sadamas olnud 16 000 t kaupa toonud 187,2 m pikkune ja 28,2 m laiune "P-Star", dedveit 24 400. Laev olnud kui jääpurikas: ise külmunud, laadluugid jäätunud. Kaks päeva kulunud soojendamiseks, pärast hulk aega lastiruumide puhastamiseks. Ka meeskond polnud kuigi entusiastlik: muga-

vuslipu all ukrainlased oodanud palka juba kaks aastat. Väikseimad tänavu Koplis käinuist olid kolm "Masekole" kala toonud Soome kalalaeva.

Täheldada võib laevapereade vähenemist: tänapäevastel laevadel palju üle 5 mehe ei kohta, "Volgo-Baltidel" siiski 13 või rohkem, aga suurel Hiina laeval olnud koguni 33-liikmeline meeskond.

Sadamakapteni talitus registreerib laevu nii tulles kui minnes, aga ei vormista. Nii, nagu veeteede ameti sadamakapteni talitus laevadokumente ja meremeeste diplomeid kontrollis, seda enam ei tehta. Sellevõrra suureneb kapteni vastutus. Sadamakapteni talitusele on jäänud lastimärgi ja tekilasti kontroll ning Toomas Murašovi kinnitusele ülelaaditud või valesti kinnitatud tekilastiga laeva sadamast välja ei lubata.

Sagedamini kohatakse Kopli sadamas Vene või mugavuslipupudega laevu. Rootslasi, sakslasi või soomlasi käib seal harva. Aga mõni vene kapten on Kopli sadamat otsides Kopli lahte sõitnud. Seetõttu räägitakse sadamas endas Kopli-Paljassaare sadamast, sest Koplis on mitu muudki sadamat.

20 veebruar
Teede- ja sideministri 26. veebruari 1998. a. määrusega nr. 8 kinnitatigi Kopli sadama nimeks **Paljassaare sadam**.

Madli Vitismann



Poola ees- ja perekonnanimega laeva kodusadam on Kingstown.



Laadluugid lahti, ootab "Ladoga 108" oma laadimisjärge.

AS-i Tallinna Sadam Kopli sadama vastne direktor JAKOB RANG, Kopli sadamas paistab olevat iga päev neliviisi laeva. Kas sadamal läheb hästi?

Jah, Kopli sadam on töötanud normaalselt.

Kuid mõõdunud aastal oli kaubakäive oma 300 000 t vähem kui ülemõõdunud aastal.

See on suhteline. Võib laadida turvast või kivisütt. Aga võib külma kaupa või veel midagi muud. Tonnaaz ei tähenda midagi. Paned rauakolalaid peale, mille tonn maksab 3 dollarit, laadid külma kala maha, maksab umbes 13 dollarit. Ühe kauba võtad ja paned – naks! – peale, kuid kogus on väike. Sellesama külmalakaga on kõvasti tegemist, aga maksab jälle rohkem ja katab selle töö ära.

Vähenenud on ilmselt süsi ja võib-olla ka rauakola on vähemaks jäänud. Aastabilanssi pole veel näinud, aga arvan, et miinustesse ei jää.

Varasematel aastatel pakusid väikesed naabersadamad dumping-hindu. Kas see enam ei ole probleem?

Aga turumajanduses nii ongi. Igaüks vaatab, kus tal odavam tuleb. Ja praegu see ka probleem ei kujuta. Külma kala, liha jne. jookseb raudselt siit, ka mets koguneb.

Peamine hulk kaupa tuleb siia sadamasse raudteed mööda. Selle läbilaskevõime on raudteelaste sõnul nii 5 miljonit tonni aastas. "Dekoil" võtab 3 miljonit, "Scantrans" 1 miljonit. Kopli sadama kaubakogus peaks olema 1 200 000 – 1 300 000 t, see on maksimaalne. Sadam on praktiliselt täiesti hõivatud.

Ta on muidugi kalasadamaks tehtud, mis puudutab põhjakaid. "Esva" võtab hulga terri-

Kaupa vähem, raha rohkem

tooriumi ära. Aga elu läheb edasi, tehnika areneb, ja tagamaid on küll, kus ladustamist arendada. Praegu on juba nii, et laevad seisavad järjekorras. Kui kaua nad siin sees on, oleneb lastist, oleneb meeletult ka ilmast. Sajab vihma – kohe luugid kinni. Tuleb näiteks 2000 t külma laev. Oleneb, mis aastal ta on ehitatud, kuidas tal luugid on. Ööpäevas võtavad 500–1200 t maha. Selle kohta ei saa midagi paha öelda, eriti arvestades, et külma kauba puhul on käsitöö.

Soomlased on Lahesuu sadama ära ostnud ja ehitavad sinna ro-ro- ja konteinerisadamat.

See on linnamaa, ei tea, kuidas seal lood on.

Aga kuidas sadama maaga on?

Praegu on kohe paar inimest tööle palgatud, kes mõõdistavad ja kooskõlastavad jne. Kõik aetakse nõudele vastavaks, et katastrisse saaks kanda. Aare Kitsingu alluvuses tegelevad mehed sellega päris vihaselt.

Ja tööliste olme?

Seal üle tee on neljakorruselise hoone. Naiste poole peal on korralik remont, aga meeste riietusruumid ja muu on praegu allpool igasugust arvestust. Eks jupikaupa peab tegema. Kui on viimase vindini käest lastud, siis pole nii lihtne teha. Ruutmeetri hind tuleb 5000 – 7000 kr...

Mis juhtus lõunakail olnud firmaga "Stividor"?

Tegelesid sõega. Minu teada nad likvideerisid enda. Miks? Vahepeal vist ei olnud kaupa.

Seal, kus sadam enne ise ope-

reeris, on nüüd Stivideerimise AS. Endine DES on "Eurodek". Kui tullakse peale ilma mingi vara ja garantita, võib halvasti lõppeda. Stivideerimist võib teha ikkagi selline firma, millel on selja taga garantii andnud firma, kes toob kauba sisse ja kelle kaupa siis laaditakse. Ja lepingud on sõlmitud sellised, et peavad andma ka kindlustuspoliisi.

Sadama plaanid on sellised, et kõik operaatoritele välja anda: mitte sadam ei tegeleks otse bisnessiga, vaid operaatorid, mõlemal kail kaks. Selline süsteem on tükk maad paindlikum.

Külmhooned on teil üks suur rakendusala.

Jah, need ja laadimisplatsid. Sadam on mere poole külge kaks korralikku laadimisplatsi

juurde ehitatud. Need on korralikult betoneeritud ja korralikult valgustatud, pole ühtki paha sõna öelda.

Kas kala ka nüüd juba on?

Jah, kala tuleb. Juba leitakse, et Eesti on see maa, kus seda natuke aega hoida saab. Leitakse, et siin on tsiviliseeritum koht, ei lähe kaup kaduma, nagu võib juhtuda Peterburis.

Mida te oma uuest ametist loodate?

Amet on amet, ja teda peab pidama. Kui nüüd olen niisuguse elusuuna endale pannud, et midagi veel ka natuke õppida, siis miks ka mitte. Päris mingi muu ametiga ei ole tahtnud tegelema hakata, kisub ikka vee lähedale. Olen "Ookeani" kadalipust läbi käinud ja hulk kogemusi olemas – ise arvan, et see oli teine ülikool. Päris kahju oleks selliseid kogemusi lihtsalt nurgas seista lasta. Arvan küll, et nende kogemuste najal suudan Tallinna Sadama plaane siin ellu viia. Aga eks näis, kuidas välja kukub. Siinne kant on tuttav ja meeldib; loodan, et töö hakkab ka ilusti laabuma. Ameti üleandmise ajal olen püüdnud endale kõik selgeks teha, mis ja kuidas siin kusagil on.

Lõpetav direktor Juri Skokov ütles omal ajal, et sadam ei teeni küllaldaselt, et investeerida ja ilusaid plaane ellu viia.

Selline see elu praegu ongi, et tegutsema peab võimalusi arvestades. Reisisadamat ehitatakse ikka veel välja, järelikult on sinna rohkem raha tarvis. Aga tulu, mis sealt tulema hakkab, on ka varsti käega katsuda. Ma loodan, et järgmine samm on siin midagi hakata välja ehitama.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Vaata vööri või ahtri poolt – kai on kraanasid-vaguneid-kaupu täis – kitsavõitu on.

Lippe Kopli sadamas

| | |
|-------------------|------------|
| Vene | 263 |
| Eesti | 147 |
| Soome | 34 |
| Rootsi | 33 |
| Saksa | 30 |
| muid | 371 |
| 1997 kokku | 878 |

1996 samuti 878

Kaupa Kopli sadamas

| Kaubarühm (t) | 1996 | 1997 |
|---------------|-----------|-----------|
| puit | 426 000 | 434 000 |
| väetised | 110 000 | 83 000 |
| toiduained | 79 600 | 195 800 |
| muud | 1 845 000 | 1 153 000 |

Kokku 2 460 600 1 866 400

"Fantaasia" läheb liinile

Pressiteatest

Eesti Vabariigi 80. aastapäeva eelõhtul, 23. veebruaril läheb Tallinna sadamast esimest korda teele sajaprotsendiliselt Eesti laevaomanikele kuuluv reisilaev "Fantaasia".

"Fantaasia" on Eesti laevadest suurim ja kalleim. "Hansatee" ostis laeva laevandusfirmalt "Stena Line AB" 14. oktoobril 1997 ligikaudu 31 miljoni dollari eest. Ostu eest tasumiseks võeti Hamburgi Landesbankist 20 miljonit dollarit laenu. Ülejäänud osa ja ümberehituskulud rahastati omavahenditest.

Möödunud sügisel ostis "Hansatee" kaks reisilaeva. Lisaks "Fantaasiale" osteti laevandusfirmalt "TH Ferries" 15 miljoni dollari eest ka reisilaev "Vana Tallinn". "Vana Tallinna" ostuga omandas operaatorfirma "Hansatee" ligi kaks kolmandikku Helsinki-Tallinna liini reisijate-turust. Kahe laeva ostuks ja ümberehituseks kulunud ligikaudu 732 miljonit krooni on pisut suurem summa kui möödunud aasta juunis seni Eesti suurimas erastamistehingus "Eesti Merelaevanduse" eest makstud 700 miljonit krooni.

Suuremahuline laeva remont ja ümberehitus tehti esimest korda Eestis - Balti Laevaremonditehases. "Fantaasia" on ka esimene laev, mille sisekujundusprojekti on teinud Eesti firma - Pille Lausmäe arhitektuuribüroo. Osa ülalateki kajuteid lõhuti, nende asemele ehitati baar. Varasema kolme sõiduautoteeki asemele jäi kaks tekki, ülemise autoteeki asemele ehitati luksuskajutid. Kokku on juurde ehitatud 80 kajutit, muudetud on laeva sisustust, ümber ehitatud restoran, baar



Peaminister Mart Siimann kuulamas enne laevakella helistamist "Hansatee" juhi Enn Pandi juhtnööre.

ja diskoteek. Kaks kuud kestnud ümberehitustööd läksid maksma ligikaudu 50 miljonit krooni.

1979. aastal ehitatud ja mulle ümber ehitatud "Fantaasia" (ex "Lion King") saab Tallinna Fredericiast. Varem sõitis "Lion King" Taani ja Rootsi vahel, 1980-ndate alguses Helsinki-Stockholmi liinil. Juba ostes kõigiti korras olnud laeva juhtimisaparatuuri on remondi käigus kaasajastatud. Tehti ka laeva ohutust suurendavaid töid. Tugevdati võõrvisiiri ja rambi konstruktsiooni ning autoteekile paigaldati uut tüüpi ilmastiku- ja veekindlad uked. Erinevalt mitmest teisest laevast on "Fantaasia" evakuaatsiooniteede tähistus valgustatud ja laeval kaks kiirpäästepaati. Reisijakohti on "Fantaasial" 1700, sõiduautosid mahub laevale 550.

Tallinna-Helsinki liini on reisi-tiheduselt Taani ja Rootsi vahelise laevaliini kõrval Euroopas

teine. "Tallinki" kaubamärki kasutav "Hansatee" on Euroopa reisilaevandusturul kuues ning Tallinna-Helsinki liinil liider. Mullu sõitis "Hansatee" laevadega 2 miljonit reisijat.

20. veebruar

AS Hansatee Grupp

Esimene nädal oli "Fantaasial" tormine. Aga laev on ilus, huvitav ja kogus nädala seeski ligi tuhat sõitjat. Kuigi Helsingis laevale asuva tühjade reisikottide ja kokkupandud öllekäruga tüüperekonna jaoks on tähtsam kui laeva nimi sobiv sõiduplaan.

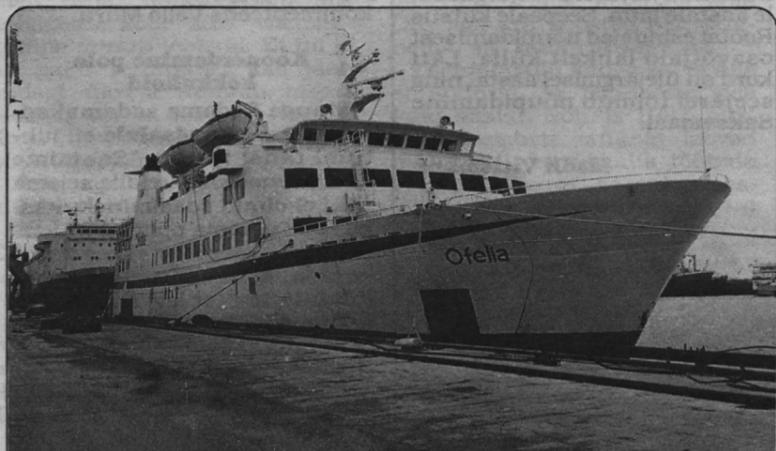
Tulipunane mast näitab nelle sombuses Läänesadamal laeva kaugel kätte, samuti kui punasinisikirju korsten pimedas liiginevale kopterile.

Samasuguses "Hansatee" firmakujunduses on nüüd ka "Vana Tallinn".

Madli Vitismann



Niipea, kui "Fantaasia" reisisadamasse sõitis, asus sellele kohale Balti Laevaremonditehases "Ofelia". Vaja võõrvisiiri ning võõri- ja ahtrirampi teha, roolikambri tiivad kinni ehitada, masinad ja köögiseadmed korrastada ning dokis käia. Kapten Jaak Kärms rahvuspüha eelsest tormist ei heitunud: "Tuult kõigest 21 m/s, võõripõtkur meil on - niisuguse ilmaga ei tohi juhtuda, et keegi Saaremaale ei saa!" Liinil Limhamn-Drögö sõitnud "SweFerry" laev oleks Eestis muidugi uus kvaliteet, kui "Regulaga" vaheldumisi Saaremaa vahet sõidaks.



M/1 "Ofelia"

| | | | |
|-----------|----------|-----------------|-------|
| Pikkus | 73,5m | BRT | 3638t |
| laius | 16,5m | NRT | 1257t |
| max süvis | 4m | ca 600 reisijat | |
| kiirus | 14 sõlme | 105 sõiduautot | |

Piirivalve Lennusalgas on väljaõpet lõpetamas esimest Eestis õppinud pinnaltpäästja - see on ameti *rescue swimmer* kodukootud veste. Senised kaks päästjat, Andrus Kütt ja Kalle Pent, on 1995. aastal välja õppinud Soomes. Suvest saadik õpib nende käe all TSIKI lõpetanud viievõistleja Jaanus Altnurme.

Soome eeskujul koostatud programm on mitmekülgne, hõlmab teoreetilise osa ja praktilise õppustena niihästi kopteri ja päästevarustuse kui ka inimese võimaluste tundmist. "Sellega peate paar tundi küll, rahustab päästja vaatlejat talle sooja päästeülikonda selga aidates.

Teoreetiline õpe on määratud tundide arvuga, praktilised harjutused aga kordade arvuga. Näiteks igasugust vintsimist, nii maalt, veest, päästeparvest kui ka väiksel ja suurel (liikuv) laeval tuleb teha nii päeval kui ka öösel. Tuleb harjutada nii korviga, kanderamiga, silmusega kui ka valjaste ja kahe silmusega tõstmist. Mis päeval valgus selge, tuleb pimedas korjata.

Mais kehaliste katsetega (Cooperi testi ning ujumis- ja sukeldumisnormatiivide täitmise) ja lennunduse arstliku komisjoni abil välja valitud kandidaat alustas teooriaga. Juulis algasid treeningvintsimised, esialgu maalt, jaanuaris õised treeningud. Märtsi esimeseks tööpäevaks jõuti õise vintsimiseni sõitvalt reisilaevalt. Nädal varem polnud seda lubanud teha ilm: kopteri õiseks lennuks peab tuulekiirus olema väiksem kui 15 m/s ning nähtavus 3 km.

Selgel kuuvalgel õhtul üle Lasnamäe ja Viimsi mere kohale lennanud kopteri on valmis seatud vajaminev varustus, päästjail on peas kõrvaklappide ja mikrofoniga kitiivid. Projektorivalgel otsitakse "oma" laeva kolme vaateväljas oleva tuledes reisilaeva hulgas.

Kui laev leitud ja kopter madalamale laskunud, avatakse

Taevane abikäsi

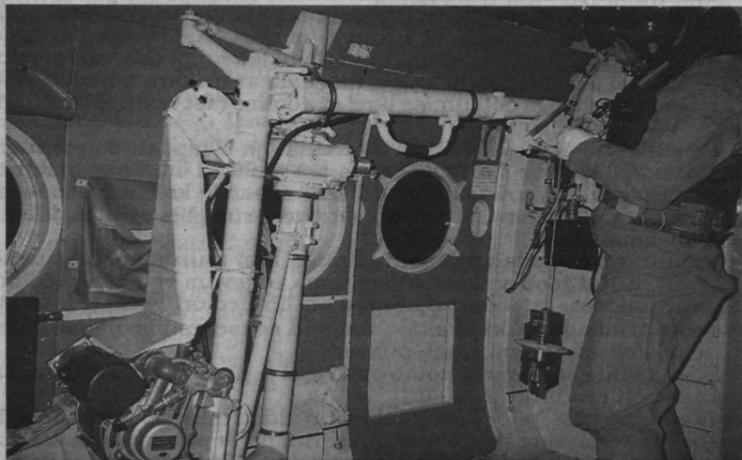
uks, lükatakse välja vints ning uksele istub esimene instruktor ja kaob, siis õpilane ning kaob samuti. Seejärel saadetakse vintsiga järele kanderam. Laevateki võib näha meeskonnaliikmeid ja liiniga kanderami juhtivaid päästjaid. Kõik see nõuab kopteri järele jäänud abimehelt kiiret ja osavat askeldamist vintsimootori ning kõitekonksudega lahtisel ukse, kopteriploodilt aga 17-sõlmese kiirusega sõitva laeva kohal 10 meetri kõrgusel samal kiirusel paigal püsimist. Siis tõmmatakse sisse esmalt kanderam, seejärel päästjad.

Kanderam pakitakse ranitsaks kokku, konksu otsas allalastavat esmaabikasti ei läinudki tarvis. Samuti kui punaste raketide pakkid päästja päästevesti kaenlaaluses taskus. Õnneks polnud vaja ka lennu algul

nuradade risttee külmunud asfaldile. Tehnikud võtavad selle oma hoole alla. Kaks pilooti ja pardamehaanik, samuti päästjad võtavad päästeülikonnad seljast, arutades seejuures möödunud lennu üksikasju.

Kui Jaanus Altnurme väljaõpe on lõppenud ning tema kolleegid-instruktorid Andrus Kütt ja Kalle Pent eksamid vastu võtnud ning harjutused tehtuks tunnistanud, on Eestis kolm väljaõppinud pinnaltpäästjat. Andrus Küti sõnul peaks sellest piisama.

Merehädalisi on päästa tulnud jäänud tunamullu kevadel jäätükkidele jäänud kalamees Tallinnas "Russalka" lähedal, mullu aprillis aga 22 Pärnu kalameest. Pärnu palju on olnud otsimislend, kus ka päästjad kaasas, et olla valmis vajaduse korral tegutsema. Nädal ollakse



Kohe-kohe avaneb uks, vints lükatakse välja ja päästjad kaovad pimedusse.

jagatud õpetust, millisele käepidemele vajutada, et kopteri uks hädakorral eest lendaks.

Kopter lendab üle Muuga sadama ja maandub pehmelt len-

valves, nädal vaba. Et päästjail on parameedikute ettevalmistus, kaasatakse neid ka haiget transportid.

Paljud otsimislennud on otsi-

miseks jäänudki, sest väljakutse on lennusalga saabunud liiga hilja. Tööpäeviti tööajal on lennusalga veerandtunnises, õhtuti-õdõsiti ning puhkepäevadel-pühadel aga tunnises valmisolekus.

Kopteri eskadrilli juhi Jevgeni Pissarevi sõnul peab iga kopteri lennule olema vähemalt neli inimest. Praegusest 12 lendajast jätkub kaheks vahetuseks, sellega aga aasta ringi ööpäevast valmisolekut ei taga. Normaalse töö- ja puhkeaja vaheldumise nõuaks ehk igale kopterile viit meeskonda. Andrus Kütt lisab, et Eestis on lennund kõige odavam, meeskond samuti. Kuigi tase olevat Baltimaade parim ja Põhjamaadega kiirelt võrrelda. Ent ööpäevane valmisolek aasta ringi on sedavõrd kallis, et polevatki Eestis otstarbekas.

26 aastat lennanud Jevgeni Pissarevi arvates on iga lend eripärane, nii ka seekordne reisilaeva kohal rippumine. Mis selles iseäralikkus oli, jääb vähikule teadmata, ent kiidetakse kui ühest suust "Fantaasia" avarat kopteritekki. Eriti sel taustal, et rippuda on tulnud ka väiksema laeva paariruumi-meetrise ülalateki kohal. Üllatas aga staatilise elektrii tugev laeng suurel laeval.

Päevasi vintsimisi on tehtud "Georg Otsal", "Melodial" ja "Regina Baltical" - sellest õppusest oli ka "Meremehes" juttu.

Pimedas reisilaevale laskuda ja sealt kopterisse tõusta oli päästjail esimene kord.

Koptereid on Eestis kasutatud ka materjali ja seadmete vedaks raskete liigipäästevahete kohtadesse. Lennata on tulnud olematule maandumisplatsile Tallinna majakal, vial radar Piirissaarele, ees ootab Kõpu tuletorni kupli vahetus... Säärased lennud on Jevgeni Pissarevi kinnitusele kõik ainukordsed - niisugusteks asjadeks kogemust pole, seda kuskil õppida ei saa.

Päästjate endi ja päästetavate abistamiseks kasutatav varustus on väga kallis, sest see peab olema töökindel. Ka väljaõpe on kallis. Vähem kui tunnise lennuga jäeti õhku umbes 4000 krooni maksumaksja raha, aga kuiva trenniga päästjaid ei õpetata. Vastupidi, ka väljaõppinud päästjad vajavad enese vormishoidmiseks harjutusi - et pike-vaheaja järele ei teki kartust ja ebakindlust. Niiviisi kasvatatakse kiiret abikätt mere-mehi ja paljusid teisi hädast välja aitamata. Ja Andrus Kütt jutustab loo päästjate folkloorist: Harjutanud kord päästja üle kahekümne aasta, aga ühtki tõelist operatsiooni polevat ette tulnud. Kui siis ükskord juhtuski, olnud tal oma oskusi rakendades selge - poleks ta viimased viis aastat endise pingega harjutanud, polnuks ta isegi teist aidates pääsenud.

Madli Vitismann

Kaptenikommentaar

Miks võtavad laeval kopteri vastu tuleõhuvõllikutega mehed, "Fantaasia" kapten REIN ÖNNIS?

Laeval on kopteri hääre omaette häärelilik, see hõlmab esmaabi-, tuleõhuvõll- ja evakuaatsioonirühma.

Kas loodate hädakorral Eestil kopteri abil?

Miks mitte, aga kopteriabi tellitakse sealt, kus see on parasjagu lähemal.

Millise hinnangu annate õppusele laevast vaadatuna?

Ilusti löks. Side oli, mingeld raskusi ei olnud. Saime ka oma tehnilist valmisolekut ja infot kontrollida, kuigi algatus tuli lennusalgalt.

"Ookeani" viimane peadirektor JAKOB RANG, väljastpoolt paistab, et pärast "Ookeani" minustesse jäänud jagamist olete protsessist niimoodi lahkunud, et teile on saanud peahoone ja üks laev, laevandusdirektorile Aksel Siemerile aga veel rohkem laevu. Kuidas teie poolt paistab?

Minu poolt paistab niimoodi, et need ülesanded, mis mulle pandi, olen ma täitnud.

Aga mis peamajasse puutub, siis pankrotipesast ostis ju selle ära panga kinnisvarabüroo, ega mina sealt ei ostnud. Alles nii kuu aega hiljem hakkas pank seda mulle pakkuma: kutsuti välja ja hakati rääkima, et ei olda ikka ise asjast huvitatud. Ilmselt nad ei näinud asjal perspektiivi ja otsemaid loobusid. Mu esimene vastus oli muidugi kohe paugupealt, et mul pole raha. Oeldi: pole midagi – saad raha. Kalkuleerisin siis kohapeal, kõik käis viieteistkümne minuti jooksul. Et nii ja nii palju rentnikke, kas jääb midagi üle ja suudab tagasi maksta või ei. Elekter, küte... Kogu vormistamine käis tunni-poolteise jooksul.

Teie siis näete perspektiivi?

Mis pagana perspektiiv... Enne tuleb pangavõlg katta, siis peab hakkama maja renoveerima. Teiest küljest: Kopli sadam läheb käima, ma olen veendunud, et läheb. Juba on tundemärke, et hakkab opereerima mitte viletsamini kui Kesklinna sadam.

Majast võiks välja kujundada niiohela sadama ärikeskuse. Seal on toll, piirivalve, agendid, ekspediiitorid. Kliendid ei peaks mõõda territooriumi ringi larpima, vaid saaksid kohe samas kõik asjad ära lahendada.

Mitu võimalust: kas teha korraga kapitaalremont, alustada ühe korrusega või katsetada ühiste jõududega, koos nende firmadega, mis sees on – näiteks rendilepingu arvel. Sellesse olukorda maja jätta ei saa, võib-olla peab hoopis laenu juurde hankima. Paar kabinetti olemas juba ka suutnud ära remontida, nii et on päris inimlik ja võib sisse minna.

Ühe laeva ostsite ka?

Kaks. Need olid päris head uued laevad. Oli vanu sidemeid "Ookeanis" töötamise ajast – Islandis, Inglismaal, Aafrikas. Pidasin nendega nõu, et võib-olla teeks niisugust koostööd: me ostame laevad välja – pangaga oli kokkulepe olemas, et finantseerib –, kuid remondiks ja käibehandideks on ka raha tar-

Kaks aastat hiljem



Endises "Ookeani" peahoones on ka Rang Holding OÜ büroo. Holding = hoidmine...

vis. Aga nagu see suhtumine praegu on: sina tulid ikka eile alles mulla alt välja... Ühesõnaga, väljaostmise aegu oli kõik OK, aga kui koostöö pidi järgnema, siis nulliti ära see asi.

Olen niipalju kange ka, et alla ei andnud, ja tegutsesin pea kaks aastat. Noh, ja 1997. aasta detsembris müüsin laevad maha. Ei ole võimalik töötada nende "Ookeani"-aegsete meeskondadega. Proovisime mitut süsteemi, vahetasime kapteeneid, rääkisime palkadest... Aga kui inimesed ikka tööd teha ei taha, ja kaadri valikut ei ole, siis sul lihtsalt ei õnnestu.

Meremeeste hulgas pidi ju olema tööpuudus.

Siin on ta võimeline kuidas tahes pugema, et laeva peale saada, aga seal teeb kõik, et mitte tööd teha. Ja seda räägivad kõik sügavmere püügiga tegelevad firmad. Kõigil on peamine kaadriprobleem.

Kurb kuulda.

Kurb jah. Kasvasin ise meremeeste seas üles... Firmade vahel on kokkulepe, et kui keegi tuleb tööle tahtma, helistame kindlasti eelmisesse töökohta.

Ja nüüd siis polegi ilusa eestlase nimega Rang ja Co-l laeva? Kas edaspidi kavatsete muretseda?

Ei tea, konkurents on nii kõvaks läinud. Ja teiseks, aastaid on otsa tulnud, ning kui korra oled kõvasti kõrvetada saanud, siis nii väga ei tahaks sinna enam trüüda.

Kellele laevad müüsite?

Norralastele. Nemad ehitavad need naftaluure laevadeks. Pakkusid koostööd, et anna mehi. Oleks ju ideaalne niimoodi tööd jätkata, endal oleks olnud meeletult huvitav, aga siis oleks pidanud võtma vastutuse nende meeste eest. Peaksid ju

garantii andma, et mees ikka mees on. Aga kui oled neid siin nii palju näinud ja tundma õppinud, siis niisuguseid kahjuks ei leia. Muidugi üksikuid leiad, aga tavaliselt on neil niigi kogu aeg tööd. Kes aga kõikumaa jäänud, neid ei julge võtta. Sealt see tööpuudus meil meremeeste seas tuleb.

Kuidas praeguseks üle kahe aasta kestnud "Ookeani" pankrotiprotsessile tagasi vaatate?

Soome pankadega kohtuskäimine jätkub, ülejäänud vaidlused on lõppenud.

Palju neid oli, kes ilma jäid?

Olen ennegi öelnud, et pankrotiga võitsid ainult töötajad. Ei riik ega keegi teine. See on nii, kahjuks.

Kas ookeanikalandsus ei ole Eesti jaoks perspektiivne?

Meie riik on niipalju väike, et oma rahvale kala muretsemiseks piisaks kahest ... viiest, kuuest laevast. Põhiline osa püütust läheb ikkagi Venemaa turule. Aga sealt raha kätte saada on omaette probleem. Maksimaalselt võiks Eestil kaugpüügiks olla kümme laeva.

Kaks aastat tagasi oli teie meelest suur viga, et Kopli sadam võeti "Ookeanilt" ära ja seetõttu läksid paljud suhted siin keerulisemaks ning tuuallikas kadus ära. Teie laevad seisid reidil, siin oleks pidanud suurt kaimaksu maksma.

Riik oli kõige selle vara valdaja. Andes sadama teise ministriumi alluvusse, hakati siinset firmat justkui põhja laskma. See, mis varem oma sisekuludesse läks, seda hakkasid nüüd väljapoole maksma.

Plaanid olid tehtud, aga neid ei lastud läbi. Kurikuulsaks räägitud "Kalbur-F", mida kan-

gesti ette on heidetud, oleks "Ookeani" asemel edasi töötanud. Põhimõte oli meil ju teistsugune: luua tütarfirma, mis oleks olnud teistest võlgadest puhas ja "Ookean" 100% selle aktsiate omanik. Seda võis teha seadusjärgi. Kõik oli juba välja töötatud ja hakkasime pabereid vormistama, nimigi oli olemas – "Ilmameri", aga ei saanud registreeritud – ei saanud kinnitust sellele firmale. Märtsis saime omadega klaariks, aga märtsi algul tuli rahandusministri käskkirja tagasiulatava jõuga 1. jaanuarist: kellel on maksuametile võlgnevus, neid ei registreerita.

Aga pankrotis see "Ookean" oli. Läksin sinna novembris tööle, ja järgmise aasta algul olid juba haldusnõukogu istungid, kus arutati, mida teha. Protokollidest võib ju järele vaadata. Raamatupidamine puudus, igasugused rängad võlad olid kukil. Et Eestile kaugsõidu kalapüüki säilitada, olekski pidanud selle tütarfirma tegema. Kui emafirma läks pankrotti, võinuks tütarfirma aktsiad maha müüa ja uued omanikud oleksid kalapüüki edasi arendanud.

Ei tea kust ringkondadest see tuli, aga oli ju selline valitsuse otsus, et absoluutselt kõik laevad müüa ja katta sellega võlad. Samal ajal oli juhatuse viimane otsus – äriseadustik tuli juba välja – et pankrott küll, aga mingisugune kalapüügiga tegelev struktuur tuleb säilitada. Säilitatigi; mis aga tekitas palju pakku verd. See on muidugi vesi nende veskile, kes ei ole asjatundjad. Aga kui hakata asjasse süvenema, küsida ükskõik missugusest kalandusega kursis olevalt inimeselt, siis see raputab ainult pead. Võiks

"Kalbur-F-ist" Aksel Siemerilt küsida, kuidas ta elab: meele tute raskustega. Mis imega ta veel üldse suudab ennast vee peal hoida... Ta muidugi töötab ühe välisinvestoriga koos, eks see teda kõvasti aitab. Aga see on meeletu töö, mida ta praegu teeb. Müts maha niisuguste inimeste ees, kes ikka viitsivad riskida ja selle nimel jamada, et mingile töötajale hulga tööd leida ning optimistlikult loota ka veel, et ehk homme päev tuleb parem.

Kentsakas, et te nüüd "Ookeani" naabermaija tööle tulite.

Ei ole, miks see kentsakas on. Tahtsin siin oma äri edasi laiendada, omad plaanid olid olemas. Siin on praegu operaatoreid väljas – läksin sellesama ideega sadamasse. Aga sattusin

Enn Sarapile nina alla, ja tema võttis mul natist kinni... Vaatasin enne poolteist kuud, kui nõusoleku andsin. Loobusingi siis oma isiklikust ärist ja võtsin Kopli sadama direktori koha vastu.

Oli plaan õppima minna – Peterburi Makarovi-nimelises on paberid sees.

Kuidas välismaa kodanikud seal nüüd õpivad?

Väga ilusasti õpivad. Möödunud aastal ma lõpetasin ju Kaliningradis kalaakadeemia ära. Nüüd mõtlesin, et peaks tuleviku jaoks oma eriala pealt kandidaaditöö valmis kirjutama ja hiljem, kui eriti enam ei viitsi muuga rabeleda, siis merekooli õpetama minna.

Kas teate, kui palju merekooli õppejõud palka saavad?

Tean. Aga kui ma sihuke pensionieelik olen, siis võiks juba. Ja rakenduslike kõrgkoolide kohta võetakse praegu vist uut seadust vastu, ning edaspidi peab õppejõul kraad olema, muidu ei anna kõrgkooli mõõtu välja.

Kaliningradis õppisin muidugi kaugõppes, aga kaitsmine oli päevases, päevaste poistega koos. Algul ehmatasin päris ära – ega kaugõppes õppinul pole teoreetiline baas ikka nii tugev kui päevases. Kuid tuli välja, et pärast mu töö lugemist tahtis kaugõppeosakond vist päevastele näidata, et on neilgi taset. Noorematel puudub praktika, ja töös on kõik ainult raamatute järgi paika pandud. Ma olin aga kõik kirjeldatavad süsteemid oma laevadel juba ära proovinud.

Pärast kaitsmist tahtsin kohe ära koju tulla – hulk aega juba surnuks löödud, aga muudkui öeldi, et pead kindlasti pidulikule lõpetamisele jääma. Mõtlesin, et mis siis on? Aga olid igasugused vene ajalehed ja vene televisioon kohal, tehti must täielik näidiseksemplar. Üks igavene *kammajaa* käis. Rektor ütles, et noh, via aasta pärast kohtume, niikuini tuled kandidaati tegema. Ja teiseks, sadamaekspluatatsioon on Kaliningradis ka olemas.

Ma mõtlen, et kui inimene on eluaeg kõvasti tööd teinud, siis peab jõudma ka niisugune aeg, et sul kogu aeg ei tule niimoodi rühkida, et ainult palga peale mõtled.

Paraku see kõigil ei õnnestu.

Ei õnnestu jah. Aga peab niimoodi olema.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Pankrotihaldur ARNO MÄGI, nõuete esitamise tähtaeg "Ookeani" vastu oli 2. jaanuar 1996. Vahepeal on üle kahe aasta mööda läinud. Mis seisundis asjad praegu on?

Need esimesed kaks aastat on läinud nii märkamatuult. Viimased kuud on natuke rahulikud olnud.

Tookord alustas pankrotimenetlust saamata jäänud palga pärast üks töötaja. Mis temast on saanud?

Tollal liitus temaga ka veel Tallinna Sadam, kes sadamamaksude asjus samuti hagi esitas. Töötajale jõudis "Ookean" vahetult enne pankroti põhivõla ära maksta, ilmselt lootuses pankrotist pääseda.

Huvitav, kas see töötaja on nüüd rahul – niisugust tulemust ei näinud ta ju kindlasti ette?

Kui ta enda ja teiste oma pagavõlad kätte saanud töötajate peale mõtleb, võiks ta ju rahul olla. Selle pärast võivad paljud ta ees mütsi maha võtta. Aga kas ta ka rahul on, et Eesti suure osa oma kalalaevastikust kaotas? Ma ei usu, et ta meremehena selle üle rõõmustab.

Tollal oli kõige suurem võlg Tallinna Maksuametile.

Nende nõudmine on rahuldumata. Ega pankrotihaldur väljamakseid pankrotipesast nõuete rahuldamiseks ei tohi veel teha. Neid saab teha alles siis, kui kohus on jaotusettepanekud kinnitanud. Seda nõudmist ei saagi enne esitada, kui meil on vaidlus välispankadega, kes loevad end pandipidajaks, lõpetatud. Küsimums taandub väga lihtsalt sellele, kas raha saavad meremehed, niivõrd kui neid nõudeid kaitsti, ja mingis osas maksuamet, või läheb kogu raha välispankadele.

Meremeeste kohta ei saa siiski öelda, et keegi midagi ei saa, sest pankrotihaldur võttis algselt peale kätte sellele, et töötajatega töölepingud lõpetada. Töölepingud olid väga segased, kas oli laev rendile antud või ühisettevõtte kätte müüdnud. Töötajatega olid töösuhted täiesti klaarimata. See andis selle õiguse nõuda töölepingute lõpetamist ning seadusega ette

nähtud hüvitist ja ka palka selle aja eest, mil neid kinni hoiti. Nende jaoks positiivne olukord andis neile seadusega võimaluse saada suure osas hüvitised kätte.

Kui pikk võlausaldajate nimikirj on?

Üle kahe tuhande. Iga töötaja on eraldi nõudja.

Kas on veel ka müümata vara?

Müümata on üks varjend, mille puudub ehitusluba, puudub ka dokumentatsioon. Müümata on ka bürootehnikat, mida veel kasutatakse – praegu on töö kolm töötajat (raamatupidaja, sekretär, kes teda abistab ja peadirektor Henn Noor). "Ookean" kui juriidiline isik eksisteerib seni, kuni saab vaidlused vaieldud.

Lõuna-Aafrika Vabariigis on kinni ca 28 miljonit krooni. See lahendus sõltub kohtuvaidlusest välispankadega. See oleks praktiliselt ainuke reaalne kate nõuete rahuldamiseks. Kuigi, meil on veel mitmed hagid sees,

näiteks Tallinna Sadama vastu, kellele anti kalalaev tasuta üle, mis kahjustas teiste võlausaldajate huve. Kes teab, mis selles saab. Kohtukivid jahvatavad õiglaselt, aga aeglaselt. Jääb üle ainult oodata. Meeldiv uudis on see, et täna saime teada: Riigikohtu loakogu andis loa meie kassatsioonkaebuse arutamiseks välispankade vastu. Nii et säilib lootus võita vaidlus välispankadega.

Juhul, kui see nii läheb – kas siis on veel võlgu, mis maksmata jääksid?

Kõigepealt tuleb ära tasuda pankrotimenetluses tehtud kulud, sealhulgas pankrotimenetluse aegsed maksud, mis on kõrged. Pärast seda saab asuda nõuete rahuldamisega. Siis saavad oma raha kätte meremehed nende nõuete osas, mis on tunnustatud. Ka seal käib veel kohtuvaidlusi. Üldse võib tunnustatud nõuete hulk veel suurenedada. Ülejäänud läheb maksunõuete rahuldamiseks proportsionaalselt maksuameti, sot-

siaalamenti ja haigekassa vahel, kuna kõigeks ei jätku.

Aga tuleb tööle silma vaadata: mida kauem see protsess kestab, seda kulukam see on. Pankrotiprotsessi kulud kaetakse pankrotivara arvel. Seadus ütleb, et kui seda vara ei jätku, siis lõpeb menetlus raugemiseiga. See tähendab seda, et pankrotipesa läheb uuesti pankrotti. Mujal maailmas on see täiesti tavaline nähtus.

Poolteist kuud töötanud, ütlesite, et raamatupidamine polnud piisavalt korras. Mida praegu selle kohta ütlete?

Pole piisavalt korras – see oleks "Ookeani" kohta kiitvalt öeldud. Raamatupidamine oli ääretult korras ära. Ei järgitud kehtivaid raamatupidamise nõudeid. Oli segu N. Liidu aegsest, kassapõhisest ja tekkepõhisest raamatupidamisest. Teine probleem oli see, et raamatupidamisel oli ligi kolmekuuline mahajäämus arvepidamises. Oli ju ka objektiivsed põhjused – originaaldokumendid olid laevadel –, aga sellest oleks võinud

Algus lk. 1

Loodearmee luureosakonnast saadetud informatsioon koos käsitsi joonistatud skeemiga.

Sõjalaevu võime fotodel näha alates suurtükilaevast "Lembit", millel esimesena sinimust-valge lipp üles tõmmati, kuni kuulsate allveelaevadeni "Lembit" ja "Kalev". Ajaloolise osa lõpus on foto Eesti sõjalaevastikust augustis 1940, tihedalt kokku surutuna Tallinna Vanas sadamas. Oma põhibaasist, Miinisadamast, olid nad juba välja surutud. Seal valitses siis juba Balti laevastik ja Tributs.

Vahepeale jääb üht-teist kogu merelaevastiku elust: ta erinevad laevad, sealhulgas ka õppelaev "Viljandi", torpedopaadi "Sulev" ülestõstmise Kassaris 1923. aastal, veidi merekindlustustest. On vislited: inglased, riigivanem Konstantin Päts 27. juulil 1931 Kaagveres Peipsi laevastiku divisjoni suurtükilaeva "Tartu" külastamas, Eesti ja Läti ühisõppusel Läti vesilennukid Kuivastus 1930-ndatel.

Loomulikult on kajastatud ka **rannavalveteenistus** alates Merejõudude Rannavalve, Side ja Päästejaamade Valitsuse rajoonide äramärkimisest kuni piirivalve ujuvvahendite sõjaliseks otstarbeks kasutamise analüüsini.

Vitriinides on dokumendid ja fotod, mis kajastavad omaaegset väljaõppesüsteemi (suur osa neist **Heino Kujõe** materjalidest Meremuuseumi jõudnud) ning eraldi vahilaeva "Pikker" ehitamisega seonduv.

Vabariigi Valitsus otsustas Piirivalvele uue vahilaeva ehitamise tarviliku olevat 21. sep-

Kodumere kaitsel



Paraadilt tulnud piirivalvurelle anti meremuuseumis kätte ametkondlikud autasud ning fotograaf Jaan Rõõmus lugus ette piirivalve fotovõistluse tingimused.

tembril 1934. 16. aprillil 1936 Piirivalvevalitsuse ruumides toimunud nõupidamisel osalesid Piirivalve Valitsuse ülem kindralmajor Kurvits ja üldosakonna ülem kolonelleitnant Paul, Sadamatehase esindajana direktor insener Malm ja insener Rose. Merejõudude esindaja kapten-major Erikson ning inseneridekoja esindaja insener Masik.

Arutati Riigi Sadamatehase koostatud laevaprojekte ning kulude kalkulatsioone. Esialgu oli kaalumisel ka ettepanek kasutada endisi "Lembitu" auru- ja masinaid, kuid sellest ettepanekust loobuti.

1937. aastast lisandusid ko-

misjoni Veeteede Valitsuse direktor Avik, Merejõudude baasi ülem kaptenleitnant Link ja Riigikontrolli Kaitsevõimeosakonna vanemrevident Mastberg.

"Pikker" ehitati Piirivalve Valitsuse kaudu ja anti valmis saanuna ajutiselt Merejõudude käsutusse koos meeskonna komandeerimisega. (Selles polnud tollal midagi erilist, sest juba 1924. aastal oli sõlmitud Merejõudude ning Piirivalve Valitsuse vahel leping "omavahelise abilaevade kasutamise kohta".)

1. veebruarist 1939 asus vahilaeva "Pikker" komandörina kohusetäitmisele kaptenmajor Alfred Pupp ja mehaanikuna

riigiteenija-ametnik Juhan Toomepuu.

Piirivalveülema käskkirjaga nr. 64 11. maist 1940 loeti Piirivalve vahilaeva "Pikker" ohvitserid, kaadrialohvitserid ja -sõdurid ühes laevaga lähetatuks Merejõudude juhataja käsutusse ajutiseks teenimiseks mereväes.

Sama aasta 18. septembrist arvati Merejõudude laevad vastavalt Punalipulise Baltimere Laevastiku koondiste koosseisu. "Pikker" läks nende staabile.

Pidupäevanäitusel ei ole mööda mindud ka lähiminekust ehk Eesti mereväe ning piirivalvelaevastiku taastamisest. Ka siin on oma "Kalev" ja "Olev", "Pikkerist", "Kõust" ja "Marust" rääkimata.

Oleme praegu uhked omaehitatud PVL-103 "Pikkerile", mille vettelaskmisest Mereteha-

ses 27. mail 1996 on näitusel foto.

"Pikrite" jutu lõpetuseks väljavõtte komisjoni 5. veebruari nõupidamise protokollist. Veeteede Valitsuse direktori Aviku sõnad olid: "Ei saa pidada loomulikuks, et tellimusi paisatakse välismaale. Tarvis hoida tööd oma tehasele (mõeldud oli Sadamatehast - R.N.). On tehasel tarvilisel määral tööd, on tema kaudsed kulud väiksemad. Meie tööliste produktiivsus on ükskord juba väike ja kui neile tööd ei võimaldata, kaovad needki oskustöölised."

Eriline tänu näitus teoksaamise eest kuulub **Peedu Sammalsoole**, kes oma materjali kasutada andis, ja **Roman Matkiewiczile**, kelle käteosavus need vaadatavaks vormis.

Reet Naber



Näitusfoto 1930-ndate piirivalvepaadist.

Algus lk. 5

siiski üle saada. Kolme kuu pärast võiski paratamatult juba mingi segadus tekkida. Ja kolmas asi, mis silma torkas, oli see, et osa originaaldokumente olid jäänud laevadesse, mis olid müüdnud või arestitud, meeskonnad vahetunud jne. Riigikontroll oma kahes aktis kahel aastal enne pankroti väljakuulutamist oli andnud raamatupidamisele väga karmi hinnangu, kuid ilmselt ei olnud keegi võimeline seda korrastama. Seda püüdsid korras hoida 30 "Ookeani" raamatupidajat; selle süsteemi juures üks ei teadnud, mida teine tegi, ja võib ka arvata, et nende kvalifikatsioon ei olnud piisav. Minu üllatusseks olid "Ookeani" raamatupidamise tippjuhid koguni ära unustanud käibemaksu määra, kuna nad niikuini aastaid makse ei maksnud...

Nüüd siis pidid haldurid kõige sellega hakkama saama. Tuleb tunnistada, et praeguseks oleme järje peale jõudnud. Me ei saanud kontrollimata midagi muuta. Järk-järgult viisime raamatupidamise nõuetekohasele tasemele. Pidime paratamatult kasutama endiste raamatupidajate abi, sest midu polekski keegi midagi aru saanud. Meil tuli valida natuke kehvem töötajate kvaliteet, et informatsiooni olnud.

Kas nüüd juba saate formuleerida firma maksejõuetuse põhjused?

Olen püüdnud neid sõnastada oma ettekannetes kohtule ja sellest aru andnud võlausaldajatele. Lühidalt võiks ehk öelda niimoodi: mulle on jäänud mulje, et "Ookeani" ei suudetud ega tahetudki juhtida, ettevõttel lasti omasoodu minna (ma ei taha öelda "areneda"). Probleemid algasid iseseisvuse alguses või natuke varem. Raha nappis, "Ookeanile" keegi vahendeid ei andnud, et laevu merelt ära tuua ja remontida, probleeme lahendada. Selle asemel anti

juhtkonnale osaliselt vabad käed, jäeti astumata kardinaalsed sammud, jäeti tegemata ettevõtte reorganiseerimise või saneerimise programm ja lasti tal minna omasoodu.

Ettevõtte juhid andsid omakorda kaptenile suurema "vabaduse", öeldes, et on kaptenite enda probleem, kuidas näiteks kütte muretsesid. Muidugi pidid nad siis kala maha müüma. Aga kui juba antakse võimalus otse, kontrollimatult müüa, siis võivad ka kiusatused tekkida. Ma küll ei väida kellegi kohta midagi. Olen ise meremees olnud ja tean, et kui madrus sai võimaluse jupi vaske välissadamasa maha müüa, tekkis tal võimalus hea müü ült osta. Arvan, et "Ookeani" allakäigule aitasid kaasa kõik, alates ministrist, lõpetades madrusena.

Ja ütlesin veel ühe väga objektiivse põhjuse. Kui teenistus maal hakkas tõusma, jäi see merel endiseks ja kohati läks veel halvemaks. Ning kuna puudusid vahendid palkade maksmiseks - mõni mees ei saanud mitu aastat palka -, siis paremad spetsialistid läksid ära. 1969. aastal veetsin oma esimese praktika radistina "Ookeanis" ja ka hiljem olen rohkem kui 10 aasta jooksul nende laevadega kokku puutunud. See, mida ma nüüd seal laevadel nägin, hämmastas mind sügavalt: see ei olnud see "Ookean", need ei olnud need meremehed.

Eesti meremehed on ennegi Aafrika sadamatest laevu ära toonud, kus nad on mitte just kõige ausamal teel arestitud. Ühe variandina mõtlesime, et toome ka seekord ise ära. Raha oleksime ehk veel leidnud, aga nägime, et ei leia mehi, kellega tuua. Ei olnud meestel sellist meeleolu... Ja ega ei saanud kõiki mehi ka usaldada. Laevad suudeti arestida millegipärast väga lühikest aega enne pankroti väljakuulutamist - tundus, et informatsioon kusagil lekkin. 1995. aasta lõpus oli seda

juba võimatu pöörata. Jah, kolm aastat tagasi, kui need paremad mehed olid veel töö ja struktuur alles, oleks olnud vaja teha programm ja laevad maha müüa. Keegi kas ei tahtnud või ei julgenud põhimõttelise otsust vastu võtta. Hämmastab, et istuti sellise rahahunniku otsas nagu oli "Ookean", kus ühest laevast võis tol ajal vähemalt 2 miljonit dollarit saada, ja kurdeti raha puuduse üle, mitte midagi ette võtmata. Rahahunnik aga sulas ja sulas, laevu arestiti, laevadega sõlmiti ebasoodsaid tehinguid. Neid sagedi rumalusest, või lühikesest perspektiiviga - et selleks koraks probleemist lahti saada. Näiteks kaks laeva seisis nii kaua kui ääres, et muutusid vanarauaks, ja nende mahamüümisel selgus, et nende ülalpidamiskulud ka ääres olid olnud suuremad kui vanarauast saadav hind.

Aga "Ookeanist" pärit laevu on nüüd üksteise järel remondis olnud.

Need, mis enne pankroti algatamist müüdi, sealhulgas "Kalbur-F-ile". Siis müüdi neid intensiivselt - osa töötegemiseks, osa vanarauaks. Mõni ostja ostis ilmselt teadlikult kaks laeva: ühe töötamiseks, teiselt võttis kõlblikud seadmed ja ülejäänud läks vanarauaks.

Kui kaua pankrotiprotsess nüüd veel kesta võiks?

Algul tunnistati kohtus meie õigust ja me saime võidu. Aga siis hakkasid tulema vaidlused, ja nüüd on asi riigikohtus. Vahepeal ringkonnakohtus arvas risti vastupidiselt linnakohtule. Praegu on vaidlus ju ainult lepingute üle, lahendamata on vaidlused nõuete tunnustamise üle. Lepingud on üks asi, teine aga, kui palju ikkagi on välispankadel õigus raha saada. Siin tulevad mängu "Esvaga" seotud probleemid: kas selliseid

lepinguid tohtis teha ja kas pankrotiseaduse järgi ei ole need mitte teiste võlausaldajate huve kahjustavad. Meie arvates seda need on. Seega, halvemal juhul - kui me riigikohtus kaotame - siis tõenäoliselt kestavad need kohtuvaidlused veel kaks-kolm aastat.

Raha on niikaua pangas ja kogub protsente. Aga ta on pangas Lõuna-Aafrika seaduste järgi randides, ja kurss langeb pidevalt. See võib protsendid ära süüa. Tulu ilmselt ei saa, pigem kasvavad kulud.

Ühesõnaga, küsimus on selles: kas saavad raha välispangad või meremehed ja maksukogujad. Ülejäänud ei saa ikka midagi.

Kust tuleb pankrotihalduri töötasu ja näiteks sõidukulud sinnasamasse Lõuna-Aafrikasse, kus ehk veelgi tuleb käia?

Halduritasu, kohtukulud ja muudki kulud tulevad kõik pankrotivara arvel.

"Ookean" on väga drastiline näide. Kohtuvaidlused veel kehtavad ja täpselt ei tea, aga võla-koorem võib olla kuni kümme korda suurem kui vara. Muide, väga sagedane võlausaldajate probleem on, et nad ei ole väga "kohtukindlaid" lepinguid sõlminud. Ja näiteks, kui keegi on sulle juba võlgu jäänud, siis peaks edaspidi sama partneriga eriti ettevaatlik olema. Ses mõttes olid meremehed võib-olla kõige halvemas olukorras, neil polnud kellegi poole pöörduda. Pöördusid küll täitevametisse, see müüs midagi maha ja midagi saadi.

Kas seal tollal mingit tugevat ametiühingut ei olnud, vaid igaüks püüdis iseenda eest seista?

Ametiühinguorganisatsioon seal oli, ja pärast pankroti väljakuulutamist tegutses väga aktiivselt. Esindas meremehi,

aitas igati kaasa olukorra selgitamisele. Üks meie ülesandeid oli ju ka sotsiaalsete pingete leevendamine. Väga paljudel inimestel polnud aimugi pankrotimenetlusest. Arvasid, et nüüd tuli haldur, ja olgu raha olla. Puudulik oli küll ametiühingu varasem töö. Nüüd aga oldi valmis meile turja kargama, et miks raha ei saa. Imestan, kus need kanged julged mehed varem olid. Inimesi nii ulatuslikult petta - see on ju petmine, kui palka välja ei maksta - saab ikka ainult inimeste endi passiivsuse ja organisatsioonituse tõttu. Eks neid oli muidugi ju ka raske organiseerida: olid merel, siis tulid maale, läksid perede juurde laiali, mõned said palka, mõned ei saanud. Ja oli vist jäänud ka raskem kontingent, edumeelsemad meremehed olid selleks ajaks juba teistes firmades laiali.

Arvan ka, et üksikutele personidele pole mõtet hinnangut anda, kui kõik on mäda. Kui kõik on allavoolu teel, siis ei jää muud üle, kui küsida omanikult, mida ta oma vara säästmiseks on ette võtnud. Omanik peaks ju ometi huvi tundma, kui keegi ta omandit saeb ja lõhub. Kui kõik käis niivõrd allamäge, muutus see omaniku probleemiks.

Omanik oli sel korral riik, mis väljendus järgmises reas: valitsus - vastav ministerium - juhtorgan juhataes näol - peadirektor - finantsdirektor - muu juhtkond - laevakaptenid. Ja sealt kuni madrusteni välja. Kõigile annab midagi ette heita. "Ookeani" puhul pole ju tegemist klassikalise pankrotikuriiteoga, kus üks isik pani kuriteo toime. Kõik käitusid malli järgi: mõisa kõis, las lohiseb. Ma ei võta endale julgust arvata, miks see nii toimus. Arvatakse nii ja naa.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Talv 1998

Üheksakümnendate laevad

Ajast, kui eestlastele Soome piir lahti läks, võis Helsinki Läänasadamas pea alati näha mõnd sarvilise korstnaga hiigel-laeva. Algul oli laevatehase katusel kiri "Wärtsilä", seejärel nimetati laevatehast "Masa Yards" ja "Kværner Masa Yards". Tänavu seisid kõrvuti juba kaks laeva, linnapoolne kandis nime "Elation". Merepoolne polnud veel nii valmis, et nime peale maalida. Selle novembris valmiya laeva nimeks saab "Paradise".

Seni on Läänasadamast ookeanile sõitnud "Fantasy" (1990), "Ecstasy" (1991), "Sensation" (1993), "Fascination" (1994), "Imagination" (1995) ja "Inspiration" (1996). "Carnival Corporation" on nn. "Fantasy"-seeriast tellinud kokku 8 laeva – suurim kruisilaevade seeria iganes.

Kahe tänavuse laeva eripära on "Kværner Masa Yardsi" ja ABB Marine väljatootatud elektrijõul töötav sõuseade 360° pööratavate düüskäituritega, mis on eelmiste laevadega võrreldes andnud juurde pool sõlme kiirust, kütusesäästu 40 t nädalas, tunduvalt parandanud manöövrivõimet, lühendanud peatumisteedkonda ja muutnud selle tüüritavaks ning vähendanud vibratsioonitaset.

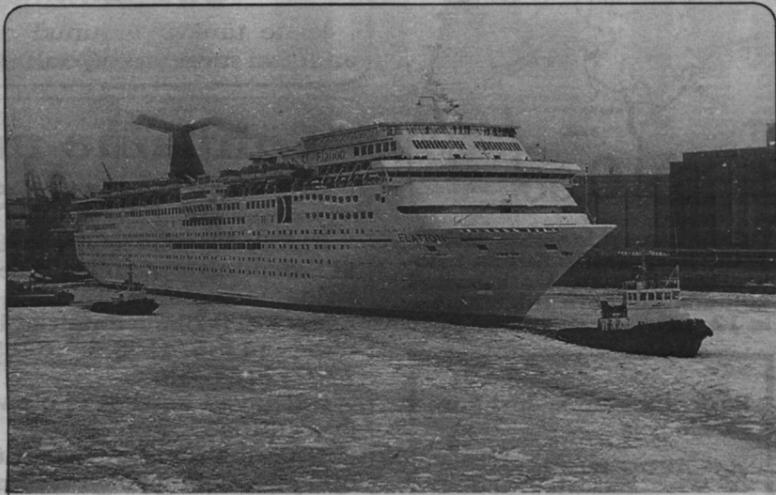
Perekond Dollari rõõmuks

Äsja valminud "Elationi" 2600 reisija valdavalt kahekohalised vannitoaga kajutid paiknevad 4.–7. tekil. Allpool 4. tekki on laevapere kajutid, laod jms. ning mõistagi masinaruum. Samalaadne ruumide paigutus on olnud ka sõsarlaevadel.

"Elationi" ühisruumide kujunduses on kasutatud mütooloogiliste muusade reljeefe ja läbi kuue teki ulatavas aatriumis antiikseid sambaid. Muidugi läbivad seda ruumi klaasliiftid, mis ülakeel jõuavad klaaskuplite alla. 8. tekil on kaks suurt restorani, kaupluste rida, baare, konverentsiruumi, raamatukogu ning kahekorralisele tuhandekohalisele showbaar.

9. tekil paiknevad jalutusruumid ja baarid-kohvikud, öökubi, kasiino ja laste elektroonikamängude tuba. 10. on päevitustekk suure basseini, aga peale restorani ja baaride on seal ka laevaohvitseride kajutid ja rooli-

Põhjajääd lõunamererele



M/V "Elation"

| | | | |
|----------------------|---|--------------------|--|
| Pikkus | 260,6m | peamasinad | 6 x 7920 kW |
| max laius | 36,0m | generaatorid | 6 x 11 000 kVA |
| laius veejoonel | 31,5m | käiturid | 2 x 14 MW (2 x 19 035 hj) õhkjahutusega, sünkroniseeritud mootorid |
| süvis | 7,75m | vööripötkurid | 3 x 1 500 kW (3 x 2 040 hj) |
| kõrgus ülatekini | 40,4m | stabilisaatorid | 2 x 14,5 m ² |
| kõrgus korstnatipuni | 64,0m | auru andmine | 2 õlikütelt aurukatelt ja 6 gaasiboilerit |
| kogumahutavus | 70 390 | Majutus | |
| kiirus | 22,5 sõlme | Reisijate kajuteid | 1020 |
| klassiühing | Lloyd's Register of Shipping | Magamiskohti | 2077 |
| klass | +100 A1 reisilaev, +LMC, UMS | Reisijaid (max) | 2634 |
| Jõuseadmed | diiselelektrilised, elektrijaam, kätursüsteem | Laevaperekajuteid | 523 |
| koguvõimsus | 47 520 kW (64 600 hj) | Laevapere (max) | ca 980 |

kamber. 11. tekk ümbritseb kümnendat, seal on luksuskajutid ja basseini. 12. tekil paiknevad aeroobika- jm. spordiruumid, saunad, massaažikabinid ja laste mänguruumid. Ülemine, 13. tekk on lahtine, tuule eest klaasiga varjatud ja seal on jooksurada.

Avatseremoonialt avareisile

"Elationi" üleandmistseremooniad 24. veebruaril austas oma kohalviibimisega Soome Vabariigi president Martti Ahti-

saari. Laeva võttis vastu "Carnival Corporationi" esimees Micky Arison. Helsinkist sõitis laev kaks päeva hiljem Miamisse. Seal alustatakse 20. märtsil avareisi läbi Panama kanali Los Angelesse Kalifornias, kust edaspidi lähtuvad aasta ringi tehtavad nädalased ristlused Mehiko Rivierasse. Need reisirid hõlmavad peatusi Puerto Valaerta, Mazatlani ja Cabo San Lucase sadamais.

Helsinkisse tagasi pole ükski laev tulnud, nii et nende sõidumadustest ja -mugavustest saavad Soome laevatehase töölised lugeda läikivatest turismibrosüüridest. Kui nad just ei võta ette lendu Miamisse või Canaverali, et omahitatud laevaga Bahama või Kariibi mere saartel käia.

Põhjamaa udus ja jääs

"Elationi" väljasõit tehases oli määratud 26. veebruari varahommikule. Enne seda oli laev käinud Vuosaaris dokis ning Läänasadamasse tagasi tulnud. Ent jäises varahommikuses sadamas, mida pukserid juba mitu korda lahti sõitsid, anti laevaperele teada, et väljasõit ei tule enne kella üheksat. Mõni minut enne üheksat matust aga sadam säärasesse uttu, et laeva ahtrist võõri ei paistnud. Pukserid sildusid ja võtsid aja maha.

Udu kestis tunde ja võis arvata, et hiigellaeva väljasõit jääbki sel päeval katki, sest õhtupoolikul on Läänasadamas liinilae-

vadelgi kitsas. Siiski leidis selles sömbuses päevas heledam tunnike ning kella üheks oli Panama lippu kandev "Elation" otsad andnud ja nihkus aeglaselt nelja pukseri saatel sadamavärava poole. Ülemistel tekkidel seisis hulk lehitajaid, aga illuminaatorist ja uste vahelt vaatasid need, kes parasjagu tööl. Ühe ukse vahelt vaatas valges põlles neegerkook, teisest sinistes tunkedes motorist.

"Elationi" kolmele bassihäälele vilele vastas ainus sel ajal sadamas viibinud laev – Eesti "Donata". Saatnud reisilaeva jääpiiri taha, pöördusid külalis-

pukserid – Kotka "Viikari" ja Turku "Kraft" – kohe koduteele. Helsinki "Poseidon" ja "Hamlet" saatsid esimese saareni ja tulid Läänasadamasse oma kohale tagasi.

Võiks arvata, et nii suure laeva tehases väljasaatmine on eriti keeruline operatsioon, mis usaldatakse vanemale ja kogenumale lootsile, aga Soome lahe mereliikluspiirkonna juht Dieter Müntzel ütles, et neil pole paremaid ja halvemaid lootse ning "Elationile" läks see, kelle kord oli laeva lootsida. Tõsi, liisaks vist ka Läänemere-loots.

Madli Vitismann



Perekond Dollari käsutusse jäävad kolm tekki ülalpool roolikambrit ja röödu roolikambri katusel, laevaperele jäävad kolm tekki allpool illuminaatoriridu.



Nelja pukseri abiga läbi jää soojale maale.



Novembris valmib seeria seni viimane laev "Paradise".



Varahommikuks kohale tellitud külalispukserid rivistusid kai äärde ilma paranemist ootama.

| | | | | | | | | | | |
|----|---|----|----|----|----|----|----|---|----|----|
| 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 | |

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Kalastusliik. 12. Roostikulind. 13. Suur saar Suurte Sunda saarte seas. 14. Kaks Vahemere-äärset riiki. 17. Idem (lühend). 18. Organisation Internationale de Radiodiffusion et Télévision (lühend). 19. ...bergen. 21. Eesliide, tähistab 10⁻¹² põhiühikust. 22. Vaap. 24. Aktsiaselts (lühend). 25. Ookean (inglise k.). 26. Järv ja soo Raplamaal. 28. Meresõitjate saarte tänapäevanimi. 30. Sportlane. 32. Jalgpallur, hiljutine Eesti koondislane. 33. ...ankur. 34. Sidesõna. 35. Maad torutama. 38. ...meie. 39. Ja (taani k.). 40. Ripplamp. 41. Vastupidavus (soome k.). 43. Eri veetasemete vahel laevasõitu võimaldav rajatis. 44. Eitus. 45. Signed (lühend). 46. Idakirre (inglise lühend). 47. Euroopa Ühendus (lühend). 48. Ork.

ALLA: 1. Soome veehaldjas. 2. Praegused. 3. Seade laeva kursi ja peilingute määramiseks. 4. European Parliament (lühend). 5. Eesti kirjanik (1904–1970; eesnime esitähk ja nimi). 6. Nimelt. 7. Huvitav, lõbus. 8. Paskali tähis. 9. Pehme metall. 10. Ettevõtmised. 11. Inimese kaitsevaim vanaegiptuse mütooloogias. 15. "Mona Lisa". 16. Kaks kreeka tähte. 20. Tsiirkooniumi sümbol. 21. Kohupitait. 23. Eesti endine peaminister. 27. Riik Vahemere ääres. 29. Merehaigust leevendav ravim. 31. Iseenesest (ladina k.). 36. Leedu ussikuninganna. 37. Meri (saksa k.). 38. Võortähk. 40. Riik Pärsia lahe ääres (lühend). 42. Tele.

Koostanud Märt Kullo

Helsinki rahvusvahelisel paadimessil oli 79 500 külalastajat

Pressiteade
Helsinki rahvusvahelisel paadimessil käis tänavu 79 500 külalastajat, mullu 80 000. Eksponeendid olid näitusega väga rahul: nad müüsid rohkem kui mullu.

Tüüpiline külalastaja oli 36–55-aastane meessoost paadiomanik, ta veetis näitusel kolm ja pool tundi. Tänavu olid populaarseimad tooterühmad paadivarustus, puupaadid ja purjekad.

Paadimess lubab Soome paaditööstusele edu, sest 22% külalastajast ütles, et kavatseb tänavu paadi osta. Iga kümnes kavatseb mootori soetada ja 45% varustust täiendada.

Tuleval aastal toimub Helsinki rahvusvaheline paadimess 12.–21. veebruarini. Selle korraldab "Finnexpo" ja vahendab Soome Merendustööstuse Liit "Finnboat".

23. veebruar

Finnexpo

Eelmises "Meremees" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Taanis. 7. Sadam. 12. "Ahto". 13. Mündrik. 14. Ajaprahing. 17. Ösel. 18.

Eal. 19. EFTA. 21. Kaha. 23. EKL. 24. Stil. 25. Ob. 26. Aeru... 27. Viehe. 28. LAV. 29.

| | | | | | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | T | A | A | N | I | S | 7 | S | A | D | A | M |
| 12 | A | H | T | O | M | Ü | N | D | R | I | K | |
| 14 | A | J | A | P | R | A | H | I | N | G | | |
| 17 | Ö | S | E | L | E | A | L | E | F | T | A | |
| 21 | K | A | H | A | E | K | L | S | T | I | L | |
| 25 | O | B | A | E | R | U | V | I | E | H | E | |
| 28 | L | A | V | V | I | U | E | O | R | E | E | |
| 32 | O | R | I | M | U | S | E | O | A | U | R | |
| 35 | O | H | I | O | M | A | I | N | I | D | A | |
| 40 | G | L | S | H | I | K | M | E | T | U | L | |
| 45 | I | N | O | S | T | R | A | N | E | T | S | |
| 49 | A | D | D | I | S | A | B | E | B | A | S | |

Viu. 30. e.o. 31. Ree... 32. ...ori. 33. Museo. 34. Aur. 35. Ohio. 37. Mainida. 40. Gus. 41. Hikmet. 44. UL. 45. Inostranets. 49. Addis-Abebas.

ALLA: 1. Ta. 2. Ahas. 3. Atjeh. 4. Noa laev. 5. Impeeriumi ... 6. Süra kuusa. 7. s.n. 8. Adhe sioon. 9. Drifter. 10. Ain. 11. mk. 15. Alvee. 16. Galeer. 20. Tihe udu. 22. Abar. 26. Avisod. 33. Mohsi ... 34. Ait. 36. Hund... 38. Imab. 39. Alass. 42. Kra. 43. ENE. 46. ts. 47. e b. 48. Ta.



Tuletornimarkide sari jätkub 1909. a. ehitatud Kunda tuletorniga. Roman Matkiewicz'i kujundatud mark tuleb käibele 12. märtsil.

Sügav kaastunne Jüri Purgasele poja

ARDO PURGASE

surma puhul.

Veeteede Amet

«Meremehe» koduleheküljelt internetis

www.online.ee/~meremees

leiate tänava ilmunud numbrite sisukorra ja e-maili aadressi meremees@online.ee

Lühilaine morsekanalite sulgemine

Riiklik Meresidesõlm teatab, et kooskõlastatult Teede- ja Sideministeeriumiga suletakse alates 1. märtsist 1998 kaldaraadiojaama "Tallinna Raadio" ebarentaablid morse-telegraafi režiimis toimivad lühilaine kommertsside töökanalid (4285/4185,5; 6485/6279,5; 12723/12553 ja 17077/16737).

Suletavad kanalid ei ole vahetult seotud merehädaside ja -ohutuse tagamisega.

"Tallinna Raadio" jätkab tööd keskaine morsekanalitel 500 ja 450 ning kõigil varem kasutusel olnud raadioteleksi ja raadiotelefoni kanalitel.

24. veebruar

Riiklik Meresidesõlm



Ainulaadne restoran vanal aurulaeval

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi basseini

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

9. märtsil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Glorius" (Küpros) - laadib metalli
"Lublin" (Küpros) - laadib metalli
"Galatea" (Holland) - lossib suhkrut

Muuga sadamas

Tanker "Bingstar" (Norra) - laadib naftat
"Fiina Tiber" (Eesti) - laadib väetist
"Ivan Tihomirov" (Vene) - laadib malmi
"Volgo-Balt 190" (Vene) - laadib päevalille-seemneid
"Sasnava" (Leedu) - lossib otra
"Sormovski 48" (Vene) - laadib salpeetrit
"Volgo-Balt 210" (Vene) - lossib nisu
"Volgo-Balt 228" (Vene) - lossib nisu

Kes meil käivad

"Server" (Türgi) - laadib väetist
"Proliv Sannikova" (Vene) - lossib külmutatud kanakoibi

Paljassaare sadamas

"Fjodor Jaraksin" (Vene) - laadib kivisütt
"Sormovski 3068" (Vene) - laadib fosfaati
"Aurora" (St. Vicent ja Grenadiinid) - lossib külmutatud kanu
"Green Atlantic" (Malta) - lossib külmutatud kala
"Omski 109" (Vene) - laadib ümarpuitu

Paldiski sadamas

"Lofou" (Küpros) - laadib turvast

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



TALLINK



EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 9. märtsil

"ELMAR KIVISTIK" - Jeddah's
"ALEKSANDER ABERG" - teel Slitest New Orleans'i
"PAUL KERES" - New Orleans'is
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Nordenhamist Hispaaniasse
"GUSTAV SULE" - Sevillass
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Anconas
"HAAPSALU" - Houstonis
"VILJANDI" - teel Camdenist Kaliningradi
"RAKVERE" - Århusis
"NARVA" - Peterburis
"VALGA" - teel New Yorkist Port au Prince'i
"SAKALA" - teel Genuast Peterburi
"SOMPA" - Abidjanis

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" - Libreville'is
"KUIVASTU" - Villagarcias
"KUUSALU" - teel Lomest Kaplinna
"RAKKE" - teel San Pedrost Casablancasse
"VALKLA" - St. Malos
"PIHTLA" - St. Nazaire'ist Libreville'i
"NAISSAAR" - teel Constantzast Dunkerque'i
"VAINDLO" - Klaipedas
"KASSARI" - teel Novorossiiskist Pasajesi
"MUHU" - teel Doualast Abidjani
"ABRUKA" - Mostaganemis
"VILSANDI" - Burgases
"SOODLA" - teel Peterburist Bilbaosse
"KLOOGA" - teel Ceutast Vlissingeni
"MUUGA" - teel Helsingist Felixstowe'sse

"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockholmist
"KALANA" - teel Hamburgist Vanasadamasse
"KURKSE" - teel Rotterdamist Vanasadamasse
"DIRHAMI" - teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" - teel Hullist Vanasadamasse
"KAPTEN VOOLENS" - Klaipedas
"MEHAANIK KRULL" - Peterburis
"LEHOLA" - Helsingis
"SUURLAID" - Bekkeri sadamas
"TRANSESTONIA" - Muuga sadamas
"NEPTUNIA" - Vanasadamas
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub aprillis

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 40710
(operaatori telefon
6304050)

«Printal»
Tellimuse nr. 1042

Toimetaja
MADLI VITSMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR