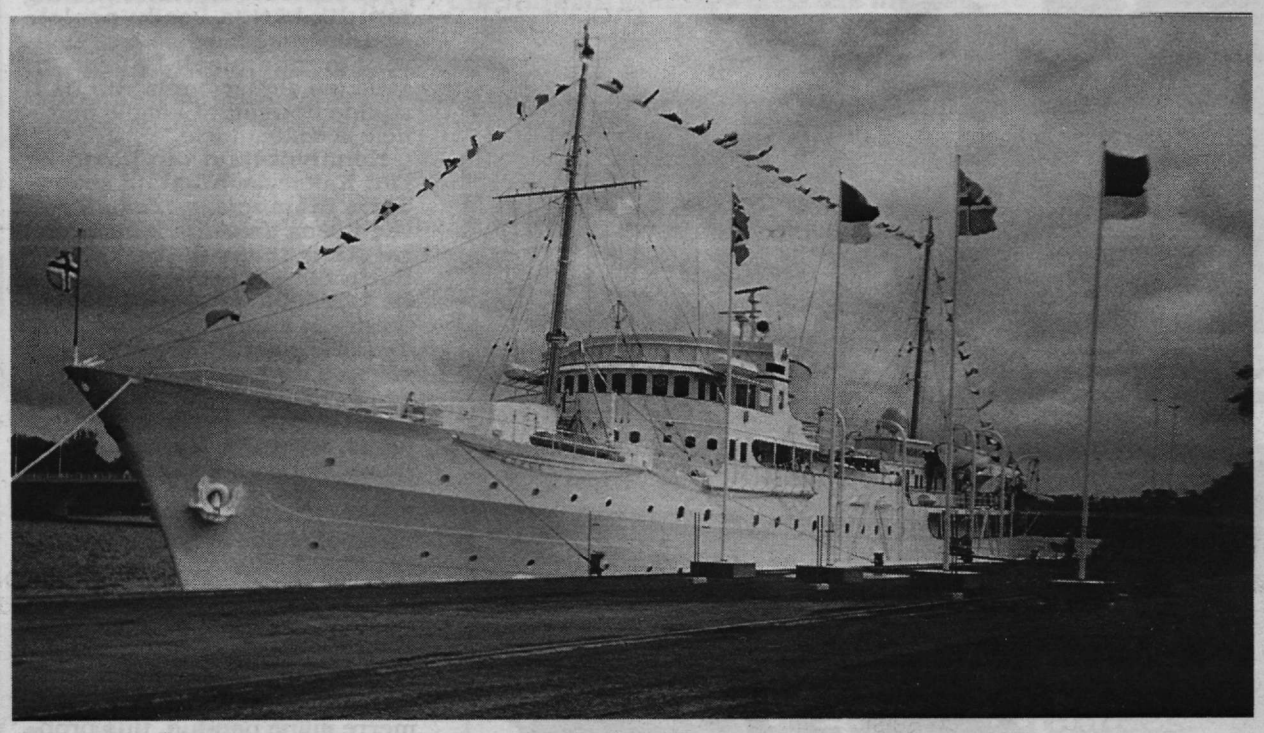
MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast X aastakäik

Nr. 15–16 (192–193) Teisipäev, 22. september 1998 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Sinipunakollase lipu all lk. 2
- Laevaliin Eesti lipu all lk. 3
- Saaremaa Laevakompanii sai ISM sertifikaadi lk. 4
- Tagasi "Estonia" juurde lk. 5
- "Suur Tõll" käis merel lk. 6
- Merepäevad Kuressaares lk. 7
- Suvel Pärnu sadamas lk. 8
- Aurulaevad olid Turkus lk. 10



Meritsi käis kuningliku jahiga "Norge" riigivisiidil Norra kuningapaar. Piduehtes "Norge" Pärnu sadamas. Ott Tauli foto

Vabariigi Presidendi tervitus allveelaevale "Orzel"

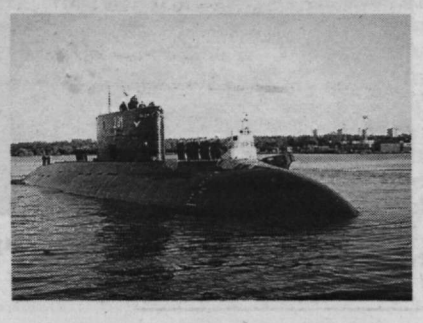
4. septembril 1998

Härra suursaadik,
kaptenmajor Gerard Marek,
"Orzeli" meeskond!

Eesti Vabariik tervitab Poola allveelaeva "Orzelit" Tallinnas. Teie sõprusvisiidi sõnum on mõistetav igale eestlasele ja igale poolakale. Septembris 1939 Tallinnas varjupaika otsinud esimene "Orzel", kelle nime te meretraditsiooni järgi edasi kannate, oli sunnitud võitlema kahe totalitaarse riigi vastu, kes olid vallandanud Teise maailmasõja. "Orzeli" nimi kuulub nii Eesti kui Poola ajalukku. Mul on hea meel, et nüüdsest peale on ta ka meie ühise tuleviku sümboliks. Stalin ei kuulutanud sõda Poolale, vaid nimetas oma sõjalist kallaletungi vähemusrahvaste vabastamiseks Poolas. Niisama küüniliselt kasutas ta esimese "Orzeli" lahkumist Tallinnast, et süüdistada Eesti Vabariiki neutraliteedi rikkumises ja selle ettekäände varjus astuda samme, mis viisid meie riigi okupeerimiseni. Esimese "Orzeli" viibimine Tallinnas meelitas viivuks esile Stalini tunnistuse, et Nõukogude Liit peab väljakuulutamata sõda Poola riigi vastu.

Tänase "Orzeli" külaskäik ühendab meie minevikku ja olevikku, kuid mitte ainult. Ta tõmbab ka terava piiri mineviku ja oleviku vahele. Tingimusel, et me minevikku ei unusta, võime vaadata ühisesse tulevikku.

Tõepoolest, kumbagi totalitaarset riiki pole enam olemas. Demokraatlik ja ühinenud Euroopa peab läbirääkimisi Eesti ja Poola vastuvõtmiseks oma liitu. NATO tippnõupidamine mullu Madridis otsustas kutsuda Poola oma liikmeks ja aidata Balti riike, nende hulgas Eesti Vabariiki Poolale järgnema. Maailm on muutunud turvalisemaks. See on uus maailm, milles me täna kohtume. Me jälgime poolehoiu ja lootusega oma ühise naabri, Vene Föderatsiooni rasket heitlust oma ühiskonna ja majanduse moderniseerimise eest. Kuid julgeolekut ei ole maailmas kunagi liiga palju. Seda õpetab nii Poola kui Eesti ühine ja ohvriterohke ajalookogemus. Poolakeelne Katõn kõlab eesti keeles Vorkuta. Olen uhke, et Eesti järel on ka Poola autasustanud meie kohtumisele ilmunud proua Hilda Sabbot, kes on ennast pühendanud terrori ja inimõiguste rikkumiste dokumenteerimisele. Proua Hilda Sabbo elutöö tõestab veel kord, kui läbipõimunud on eestlaste ja poolakate saatused olnud totalitaarsete režiimide ajal. Teie ülesanne on tõestada, kui läbipõimunud on Eesti ja Poola mereväelaste töö julgeoleku, rahu ja stabiilsuse tagamisel meie ühisel Läänemerel.



Ma tänan teid, et võtsite vastu mu küllakutse külastada Tallinna ja siin kokku sõlmida kahe "Orzeli" ajaloolised traditsioonid, Poola ja Eesti ajaloolise koostöö traditsioonid. Tere tulemast, Orzel!

Laevandus ja ookeanid

IMO peasekretäri sõnavõtust IMO 50. aastapäeva puhul

Keegi ei tea, millal toimus esimene ookeanireis, kuid teame, et esimesed laevad ehitati tuhandeid aastaid tagasi. Aja jooksul muutusid need suuremaks ja meresõitjad lahkusid suhteliselt ohututest varjatud vetest ning suundusid avamerele.

Avastati uusi maid ja arendati kaubandust. Laevandus sai maailma üheks suuremaks tööstusharuks. Ent ometi muutus see sajandeid väga aeglaselt; laevandust juhiti paljuski samal moel, kui seda oli alati tehtud, mis polnud tingimata sugugi hea.

Ookeane on ikka peetud ohtlikeks ja meremehe ametit üheks kõige ohtlikumaks. Aurumasina leiutamine, navigeerimisseadmete ja kommunikatsioonivahendite areng parandas küll olukorda, ent mitte piisavalt. Aastakümneid räägiti meresõiduohutuse parandamise vajadusest ja laevandust reguleeriva organisatsiooni asutamise ideest, mida 1889. aastal korraldatud konverentsil ka arutati.

ÜRO teke andis valitsustele ja laevandustegelastele vajaliku hoo ning 1948. aastal loodigi uus organisatsioon, mis hakkas vastutama maailma meresõiduohutuse parandamise eest. Toonane Valitsustevaheline Merenduse Nõuandev Organisatsioon nimetati 80–ndatel aastatel ümber Rahvusvaheliseks Mereorganisatsiooniks (IMO). Seega tähistame tänavu selle 50. aastapäeva. 1998. aasta on kuulutatud ***rahvusvaheliseks ookeani aastaks.*** Niisiis on meil ka lisapõhjus pöörata suuremat tähelepanu laevandusele, selle minevikule, olevikule ja tulevikule.

Laevanduse muutumine viimase viiekümne aasta jooksul on hämmastav. Tööstusharu, mida ikka süüdistati mineviku külge klammerdumises ja mereromantika ärinõuetest tähtsamaks pidamises, on revolutsiooni läbi teinud. Traditsioonilistele mereriikide kõrvale on kerkinud palju teisigi. Meresõitjaid tuleb Aasiast rohkem kui Euroopast. Kauplemismudelid on muutunud. Põhja–Ameerika, mis kunagi oli üks suuremaid nafta eksportijaid, on nüüd maailma suurim importija. Euroopa ekspordib jätkuvalt tööstuskaupu, kuid impordib neid ka suurel hulgal Aasiast.

Veel enam on muutunud laevad. Lennukid on kaua aega ookeanide ületamisel domineerinud reisilaevad välja tõrjunud. Merede hiiglased on nüüd tankerid ja puistlastilaevad. Tänapäeval veab üksainuke laev sama palju kaupa kui kolm–neliikümmend laeva pool sajandit tagasi. 50–ndatel aastatel välja arendatud konteinervedu võimaldab merel, maanteel ja raudteel integreeruda tugevamini kui ei iial varem.

60–ndail aastail hakati kasvavat merereostuse ohtu teadvustama. IMO võttis enda peale ookeanide kaitsmise laevade tekitatava reostuse eest.

Ka merekommunikatsioonis on toimunud suured muutused. Laevad määravad oma asukoha ja suhtlevad satelliitide abil. Äkilise õnnetuse korral edastavad spetsiaalsed seadmed automaatselt hädateate. Kaldajuhtkond peab oma laevadega sidet ükskõik missugusest maailma otsast.

IMO on alati tegutsenud üksmeelele toetudes ja taotlenud muutuste läbiviimiseks kõigi liikmesriikide nõusolekut. Tänu sellele filosoofiale on organisatsioon kogu poolsajandi vältel suutnud hajutada kõik tekkinud vastuväited.

IMO–l on suuri saavutusi ohutuse suurendamisel, keskkonna kaitsmisel ja õigusprobleemide lahendamisel. Raske on kujutleda, kuidas merendus oleks viimasel poolsajandil toimunud muutustega hakkama saanud, kui poleks olnud IMO näol püsivat foorumit, kus avalikult antakse teada kõigist muredest ning kus probleemide lahendamisel arvestatakse kõigi asjatundjate arvamuste ja kogemustega. Selleta oleks raske saavutada üksmeelt, mida on tarvis väga tähtsate universaalsete standardite puhul.

Ent IMO ei saa siiski lubada enesega rahulolu, sest 50 aasta jooksul toimunud mereõnnetuste kogemus näitab, kui palju on veel tarvis ära teha. Peame oma pingutused koondama juba olemasolevate reguleerivate aktide elluviimiseks ning samas jääma avatuks uue seadusloome tarvis, juhul kui kogemustes või tehnoloogias toimunud muutused seda nõuavad.

Kõige tähtsam on inimesele tähelepanu pöörata. Enamiku mereõnnetusi võib panna inimliku vea arvele. Igasugune siiras pingutus ohutuse parandamiseks peaks seetõttu algama õnnetuste ärahoidmisest. See tähendab treeningu– ja diplomide väljastamise standardite täiustamist, väsimusprobleemidega tegelemist ning tagamist, et uue tehnoloogia väljaarendamisel peetaks ohutust silmas.

IMO eesmärk on ohutum laevandus ja puhtamad ookeanid. See jääb meie eesmärgiks ka tulevikus. On ju laevandus kõigist muutustest hoolimata ka tänapäeval tähtsaim, ohutuim ja keskkonnasõbralikem viis kaupade vedamiseks. Laevanduseta jääks maailma majandus seisma. IMO on uhke, et ta on olnud selle tööstusharu edendamisel osaline.

Refereerinud **Merrit Meeksa**

Sinipunakollase lipu all

Augusti teisel poolel saabusid Tallinna Eesti mereväebaasi Läti mereväe laevad "Imanta" ja "Viesturs" ning Leedu "Vetra", et alustada koos Eesti mereväe miinitraaleritega "Olev" ja "Kalev" ettevalmistusi Balti Ühiseskaadris osalemiseks.

Kaks nädalat enne Balti mereväeeskaadri ametlikku avamist kontrollis Baltroni staap laevade valmisolekut koos merel opereerida. Üle vaadati laevade navigatsioonivahendid, relvastus, tehniline seisukord, sidevahendid, dokumentatsioon, meditsiinivahendid, üldine väljanägemine ja puhtus, kontrolliti ka mereväelaste meremeheoskusi.

28. augustil avati Tallinnas Miinisadamas kolme Balti riigi mereväelaste pidulikul rivistusel kõrgete sõjaväelaste ja toetajariikide esindajate osavõtul Balti Ühiseskaader.

Eestipoolse avakõne pidas Riigikogu riigikaitsekomisjoni esimees **Peeter Lorents**, rõhutades selle päeva tähtsust meie kõigi turvalisusele. Kaitseväe juhataja kindralleitnant **Johannes Kert** pidas oluliseks meenutada ajaloolist kogemust maailmasõdade vahelisest ajast, mis ei peaks meil laskma korrata toona tehtud vigu. "Saame olla osa maailma rahu arengus ainult ühiselt ja koordineeritult. Tahan, soovin ja loodan, et Baltron on üksnes väike, aga tähtis algus suuremale koopereerumisele kaitsevallas. Olen tänulik meie partnerriikide toetusele, kes aitasid meil alustada seda tähtsat mereüritust. Ning tänulik Läti ja Leedu poolele suurepärase koostöö eest Baltroni arendamisel. Baltron on selle tee alguses, mis viib Balti riikide lipuvärvid kõigile meredele ja ookeanidele."

Kohalviibijaid tervitasid ka Läti Kaitseväe juhataja kolonel **Juris Eihmanis** ja Leedu Mereväe ülema asetäitja kontradmiral **Raimondas Baltuška** ning Baltroni toetajariikidest Saksa kaitseministeeriumi riigisekretär dr. **Gunnar Simon**. Tema pidas toetajariikidele oluliseks võimalust pärast Varssavi pakti aegse Ida-Lääne vastasseisu lõppu muuta oma maailm paremaks, sest meie uus tänapäevane vaenlane on ebastabiilsus.

Kahuripaukude saatel heisati Baltroni staabilaeval "Vetra" sinipunakollane lipp ning avaüritus lõppes mereväelaste paraadiga Miinisadama kail.

Järgnenud pressikonverentsil rõhutas Baltroni ülem mereväekapten **Ilmars Lešinskis** vajadust puhastada Läänemerd sõjamoonast. "50 aastat on merre miine pandud, uus probleem on uputatud keemiarelv. Kui saame oma territoriaalveed ja majandusvööndid puhtaks, paraneb ka suhtlemine. Nõukogude ajal oli välismaa jahtidele territoriaalvesi suletud. Tahame selle teha tõeliselt vabaks, ohutuks ja avatuks."

Johannes Kerdi teatel pandi I ja II maailmasõja ajal üksnes Soome lahte 65 000 meremiini. "Oleme tänaseks neist kätte saanud 25 000, aga 40 000 hulgub veel kuskil ringi." Tseremoonia toimumist Eestis selgitas Johannes Kert: "Balti riikidel on palju ühisprojekte. Lätis on Balti pataljon, Leedus õhutõrje, Eesti aga juhib ja koordineerib Baltroni projekti. Tuleb ka uusi projekte, nagu Balti Kaitsekolledž. Aga Baltron on igati ühine asi."

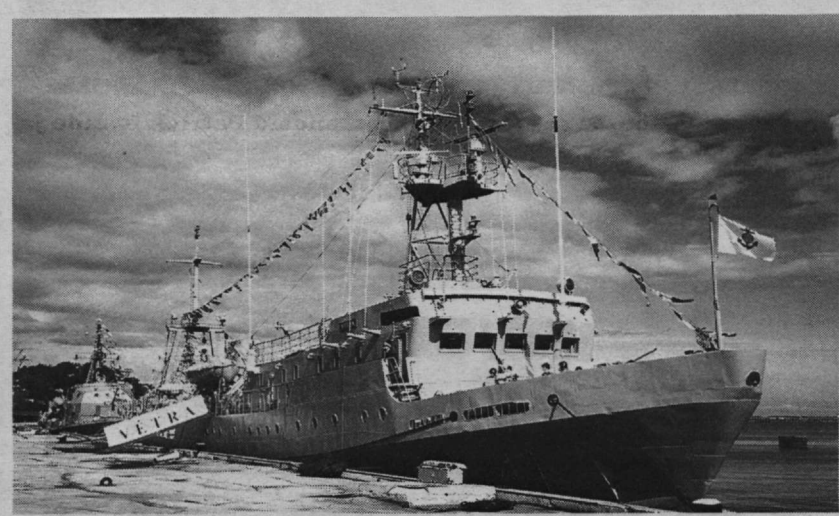
Ajakirjanike küsimusele, kas paremad laevad on kõik Miinisadamasse kokku toodud, vastasid Eesti mereväeülem kaptenleitnant **Jaan Kapp**, Läti mereväeülem kaptenleitnant **Ingus Vizulis** ja Leedu mereväeülema asetäitja kontradmiral **Raimundas Baltuška** üksmeelselt, et igaühel jäi laevu ikka koju ka. Laevade baseerumise kohta vastas aga Ilmars Lešinskis: "Laevad on merel ja mitte Miinisadamas."

Esimene Baltroni ühisaktsioon on osalemine õppusel "Open Spirit '98".

Madli Vitismann

Avamispäeval lehvisid Miinisadamas kõigi osalis- ja toetajariikide lipud. Ka külalised olid neist riikidest.

Paar paeva varem olid Eesti vastsed mereväelased jõudu proovinud vana torpeedoga.



Leedu panus — staabilaev "Vetra".

Läti kaksikud "Viesturs" ja "Imanta".

Rahvusvaheline mereväeõppus "Open Spirit '98" Eesti vetes

Eesti vetes viidi 11. septembrist tänaseni läbi rahvusvaheline mereväeõppus "Open Spirit '98". See on iga-aastane miinitõrjeoperatsioon ja -õppus programmis "Partnerlus rahu nimel", mida kavandab ja juhib Saksa merevägi. Õppuse üldjuht oli *fregatikapten* Heinz-Georg Buss.

Tänavune õppus on esimene nii ulatuslik rahvusvaheline õppus Eesti vetes. Osalesid laevad ja vaatlejad 11 riigist: Belgiast, Eestist, Hollandist, Leedust, Lätist, Poolast, Prantsusmaalt, Rootsist, Saksamaalt, Soomest ja Taanist. Tänavune "Open Spirit" on jätk miinitõrjeoperatsioonidele Riia lahes kolmel eelmisel aastal, kui identifitseeriti ja klassifitseeriti mitmeid põhja- ja ankrumiine, torpeedosid ja muud raskerelvastust, mis oli jäänud merre veel I ja II maailmasõja ajast.

Balti Mereväeeskaadri "Baltron" jaoks on "Open Spirit '98" esimene õppus, milles üksusena osaleti, ning "Baltroni" staabi esimene võimalus juhtida mitmest rahvusest koosnevat mereväeüksust. Õppus oli jaotatud kaheks: miinitõrjeoperatsiooni käigus otsiti ja identifitseeriti tõelisi lõhkekehi, miinitõrjeõppusel aga traalisid "Baltroni" miinitraalerid ning üks Poola ja üks Saksa sõjalaev õppemiine.

Tallinna saabusid laevad 11. septembril, seejärel peeti õppuse eelkonverents ning meeskonnad harjutasid sadamas. Miinitõrjeoperatsioonid ja -õppused merel kestsid 15.–21. septembrini, vabal ajal oli mereväelastel võimalus Tallinnaga tutvuda. Laevad lahkuvad kodusadamaisse 23. septembril.

BALTRONI staabi pressiteatest

Admiraliteedi basseini kesklinnapoolne osa sai õppustel osalenud halle sõjalaevu mitmelt realt täis.

Allveelaev "Orzel"

Musta kere ja oranžide otstega "Orzel" on üsna suur, ...

viibis Tallinnas 3.–5. septembrini. "Kilo"-tüüpi Poola allveelaev, mille nimi tähendab kotkast, on 73,8 m pikk. 1939. a. "Orzeli" auks nime saanud laeval teenib 60 meeskonnaliiget, neist 15 ohvitseri.

Visiit Eestisse tehti president Lennart Meri kutsel, kes 1993. aastal Poolat külastades esimest korda "Orzeli" pardal viibis. Tallinna Vanasadamas võtsid laeva vastu Poola diplomaadid, Eesti mereväe juhtkond koos auvahtkonna ja kaitseväeorkestriga ning rahvusselts "Polonia" ja Eesti-Poola selts. Vaid kail õngitsevad kalamehed ei lasknud end toimuvast häirida.

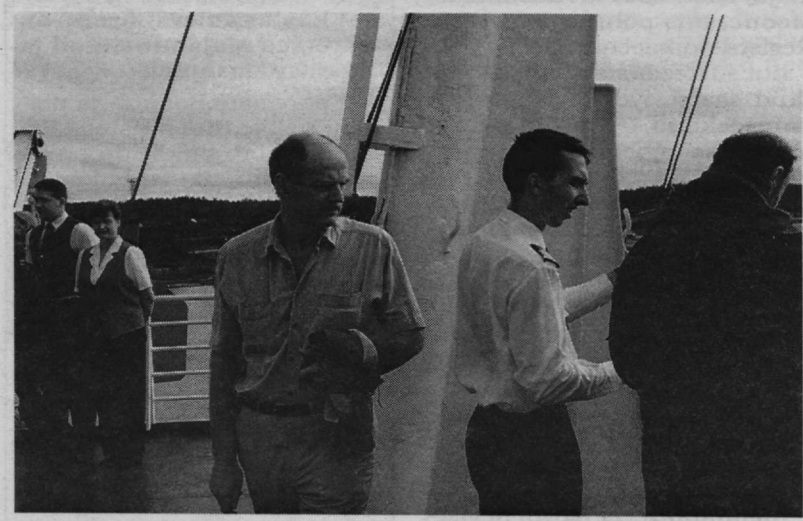
Eesti-visiidil kohtuti peale presidendi ka Tallinna linnapeaga, kaitseväe juhatajaga ja mereväeülemaga, pandi pärg "Orzeli" mälestustahvli juurde nii meremuuseumi seinal kui ka Miinisadamas ning külastati Eesti allveelaeva "Lembit".

"Orzeli" sisemus sundis "Lembitust" lugu pidama – see on palju ilusam. Kuigi tegutseva allveelaeva rongikupee mõõtu kajutites oli lae all koht leitud isegi tillukesele televiisorile, olid ukseavad väiksemad ja trepikäigud kitsamad. Tehnika vastu ei lubatud huvi tunda.

Madli Vitismann

...toetuspinda tekil aga õige napilt.

Lipuvahetus sündis salongis: allkirju andsid Patrick Maude ja Viljar Jaamu...



... ja tekil: lipu langetas Colin Hills ja heiskas Ahti Pärna.

Laevaliin Eesti lipu all

Esmaspäeval, 10. augustil heisati Paldiski Lõunasadamas Eesti lipp "Hansatee Grupi" laeval "Kapella".

Tekile kogunenud laevapere ja külaliste silme all langetas Bahama lipu "Marine Evangeline" inglasest kapten **Colin Hills**. Eesti lipu heiskas "Kapella" vanemtüürimees **Ahti Pärna**. Salongis kirjutasid ostumüügilepingu viimasele üleandmispaberile alla "Hansatee Grupi" investeerimis- ja turundusdirektor **Viljar Jaamu** ja "Stanford Shipping Managementi" *technical manager* **Patrick Maude**.

Pärast kiiruga püstijalu rüübatud kohvitassi paluti külalistel lahkuda: peatus Paldiski Lõunasadamas on lühike. Kapten **Tiit Juursalu** jõudis siiski kiita õnnestunud laevaostu – "Kapella" on võimsa masina ja väga hea manööverdusvõimega. Autosid olevat mõlemas suunas keskmiselt 20, aga on juba sedagi juhtunud, et mõni jääb maha. Kaubaveost Eesti–Rootsi liinilaevadel arvatakse "Hansaliini" osa olevat viiendik. 11. oktoobril saab Paldiski–Kapellskäri laevaliin aastaseks.

Madli Vitismann

10. augustil asus laev teele uue nime all...

... ja nemad alustasid sellel tööd. Rivi ees kapten Tiit Juursalu ja vanemtüürimees Ahti Pärna.

«Meremehe» koduleheküülg www.online.ee/~meremees

Kiri Pärnust

Sadamapukser "Arno"

Ega ta kaua meil Pärnu sadamas olnud olegi, aga kumu temast oli mitu kuud varem kuulda.

Pikkust on tal 26 m, laiust 7,5 m, süvis ahtris 3,6 m, vööris 2,1 m, peamasinavõimsust 1160 hj, jääklass LK. Ka on tal 3 abimasinat: üks 56 hj, teine 65 hj ja kolmas, vöörivindi jaoks, 105 hj. Maksimaalkiirus on tal 12 sõlme. Mõeldud ka päästeoperatsioonideks: ahtris on kahetonnise tõstevõimega kraana, ülatekil veekahur võimsusega 100 m^3 tunnis tulekustutamiseks ja avaristi vee väljapumpamiseks ning puksiirvints tõmbetugevusega 18,5 t. Igal pool elektroonika. Meeskonnas on vahetustega 6 liiget.

"Arno" on ehitatud Soomes Rauma laevaehitustehases 1975. aastal. 1997. aastal põles parrasteni maha. Pärnu sadam ostis ta ära pisut üle miljoni eest. Kümne kuuga sai Tallinna Meretehases täielikult uue pealisehituse ja on nüüd üleni roosakaspunast värvi.

Ei ole ta hiiglane, pole ka kääbus. Kõlbab Pärnu sadama akvatooriumis lootsi vedama, avariste aitama, tuld kustutama, isegi poisid ja meremärke panema. Seda siis, kui tuleb või tekib jää. Seni veel proovitakse masinaid, kontrollitakse elektroonikat, silutakse ja värvitakse eluruume.

"Arnoga" sõitsimegi 1. septembri pärastlõunal muulidest umbes 6 miili kaugusel olevat Norra sõjalaeva vaatama, ent enne tuli pealoots Enn Talvikult käsk kuningalaeva ahtriots kailt lahti aidata. Kas oli vesi kirdetuulega nii madalaks jäänud või milles asi. Igatahes lahti me ta sealt rahulikult saime, ning "Norge" võttis märkpoi juurest kursi Riiale. "Norgel" olid pidulipud juba langetatud, kümnel Pärnu Jahtklubi jahil aga veel mastides, sest nemad tulid "Norget" ära saatma. Ka kaht piirivalvekaatrit oli näha.

"Arnol" saime maksimaalselt 9,9-miilise tunnikiiruse kätte. Sild on nii avar, et näeb taevast ja veepinda korraga. Oh-ohhoo, nii kaugele sadamast pole kaimadrus ammuilma saanud.

Ott Taul

Üleni punane "Arno", kodusadam Pärnu.

Valitsuse transiitkaubanduse komisjon

pidas 21. augustil Muuga sadamas väljasõiduistungi. Ühe küsimusena oli plaanis arutada vabatsoonide arenguperspektiive lähtuvalt Muuga sadama kogemustest ja leida vastused järgmistele küsimustele: kas Muuga vabatsooni režiimi kogemus võimaldab teha üldistusi, mille alusel saab rajada vabamajandustunnustega tsoone ka mujale ning mida on vaja teha, et vabatsooni režiim töötaks edukamalt? Teise punktina huvitas komisjoni, kuivõrd on Tallinna linna poolt tellitud sadamate potentsiaali kajastavas uuringus käsitletud transiidialaseid küsimusi. Erik Terk Eesti Tuleviku Instituudist kommenteeris soomlaste initsiatiivi Põhjala mõõtmete tugevdamiseks globaalses mastaabis. Jutuks oli ka Muuga sadamasse planeeritav uus naftaterminaal.

Teede- ja sideministeeriumi pressiteatest

Eesti Väikesadamate Liidu juhatuse ja nõupäevast osavõtjate pöördumine kõigi väikesadamate ja rannaküladega tegelevate instantside ja organisatsioonide poole

28.–29. augustil 1998
Käsmus

Nõupäevast osavõtjad, seadnud oma eesmärgiks

– laiendada ja tugevdada ühistegevuse arengut väikesadamate tegevusvaldkondades;

– taaselustada ja hoida rannaküladе elulaadi,

konstateerivad:

– sadamaseaduses (1997) ja teistes õigusaktides ei ole sätestatud väikesadamate erinevusi suursadamatest. Väikesadamate valdkonda käsitlevaid õigussätteid on vajalik lihtsustada, et vältida ja vähendada asjaajamise keerdkäike, ametkondlikke barjääre, asjaajamise venitamist ja võimalikku bürokraatiat;

– väikesadamate areng on tihedalt seotud rannaküladega. Nende elulaadi iseärasus seisnes ajalooliselt selles, et mehed olid kalurid või meremehed, naised aga tegelesid kodumajanduse ja põllutööga. Nõukogude võimu ajal rannaküladе laostusid kiiresti seoses piirirežiimi kehtestamisega, mis piiras merelemineku koos väikepõllumajanduse likvideerimisega. Rannaküladе elulaad ja kultuur vajavad taaselustamist, hoidmist, teadvustamist ja toetust;

1997. aastal PHARE programmi raames läbiviidud projekt CRD-Baltic Seminar Workshop ja õppereis Soome selgitas välja palju olulisi küsimusi väikesadamate ja rannaküladе tegevuse ja elu korraldamisel, mis vajavad lahendamist. Selle tulemusena asutati Väikesadamate Liit. Samal ajal tegelevad väikesadamatega mitmed ühingud ja organisatsioonid ning kohalikud omavalitsused, mitmed projekt- ja ehitusorganisatsioonid, teede- ja sideministeerium jt. Nende töö vajaks ühtset koordineerimist ja pidevat informatsiooni vahetamist. On selgunud, et mõnedes käesoleval ajal projekteeritud ja ehitatavates väikesadamates on tehtud tõsiseid ehituslikke, konstruktsioonilisi ja keskkonnakaitselisi vigu.

Eesti Väikesadamate Liit **teeb ettepaneku:**

– viia läbi 1998. aastal konverents (ajurünnak) teemal "Eesti väikesadamate ja rannaküladе arengust".

Jaak Reinmets
Eesti Väikesadamate Liit

Toimetuselt. Eesti Väikesadamate Liidu Käsmus tänavu välja antud kriitpaberil värviliste kaanepiltidega brošüürikujulisest "Infolehest" on lugeda uue liidu saamislugu, eesmärgid, põhikiri, samuti informatsiooni liikmeskonna ja töökorralduse kohta. Tegu on mittetulundusühinguga; liikmed võivad olla nii füüsilised kui juriidilised isikud; füüsilise isiku sisseastumismaks ja aasta liikmemaks on mõlemad 100 krooni, juriidilisel isikul vastavalt 500 krooni. Struktuuriüksusteks võivad olla erialased klubid või sektsioonid ja piirkondlikud (regionaalsed) osakonnad või klubid. Praeguseks on juhatus otsustanud moodustada Hiiumaa, Läänemaa, Pärnumaa ja Saaremaa osakonna ning Peipsi ja Kirde-Eesti ühise regiooni.

Liidu tegevuse põhisuundadena on nimetatud rannaküladе elulaadi ja kultuuripärandi uurimist, teadvustamist ja säilitamist; väikesadamate taastamist, väikesadamate huvide kaitsmist ning nende ehitamise, arendamise ja majandamise infobaasi loomist.

Kirjas on ka juhatuse liikmed ning nende aadressid-telefonid.

Saaremaa Laevakompanii sai ISM sertifikaadi

24. augustil käis Tallinnas Lloydi Registri peakomitee esimees **P. C. K. O'Ferrall, OBE.** Komitee auliikmetest printside järel on ta selle auväärse organisatsiooni tähtsaim mees, nimele järgnev kolmetäheline tiitel annab märku tema tähtsusest Suurbritannia ühiskonnas. Kolme päevaga kolme Balti riiki visiteerinud kõrge ülemus andis vastuvõtul Tallinnas "Olümpia" hotelli restoranis Saaremaa Laevakompaniile "Seltsi vastavuse tunnistuse" ning "Regulale" ja "Ofeliale" "Laeva ohutu juhtimise tunnistused".

Saaremaa Laevakompanii tegevdirektorile Tõnis Rihvkile tunnistusi kätte andes rõhutas mr. O'Ferrall, et Saaremaa Laevakompanii astus ISM koodeksi sertifikaati saades maailma merendusühiskonda, demonstreerides pühendumust ja valmisolekut ohutuseks, sest ohutu juhtimise koodeks nõuab hoolitsemist inimeste ohutuse eest ja keskkonnareostuse vältimist.

"Keila Kaabli" juht Tarvo Lepik sai Lloydi Registrilt ISO standardi kohase kvaliteedijuhtimise tunnistuse.

Mr. O'Ferrall ütles: "Lloydi Register on vanim ja parim, kuid minult muidugi oodatakse, et ma seda ütleksin. Ent tähtsam on, mida meie siinsed kliendid meist arvavad. See, et need kaks suurt firmat on sertifikaadid saanud, näitab, et olete professionaalsed. Oleme klassifikatsiooniühingute rahvusvahelise assotsiatsiooni liikmed ja kõik selle liikmed hoiavad kõrget nõudlikkustaset."

Sedasama toonitas ka Lloydi Registri Eesti esinduse juht **Hans C. Rafn** – et kõik klassiühingud nõuavad ühtmoodi, kuigi juhtub, et eri inimesed tajuvad seda vahel erinevana.

Saaremaa Laevakompanii Lõuna-liini direktori **Tiit Kruuse** arvates hakatakse ehk teistelegi Saaremaa Laevakompanii laevadele "Laeva ohutu juhtimise tunnistust" taotlema, samal ajal aga vaadatakse siiski ringi, et saada paremaid laevu. Võis arvata, et inimesed hakkavad võimaluse korral paremat ja mugavamat laeva eelistama. Aga kui see viib vanema ja ebamugava laeva vältimiseni, nagu on kirjutatud "Koguva" kohta, on firmal selleks ka väline surve.

* * *

230-aastane Lloydi Register käib ajaga kaasas. Uusi võimalusi annab üle 270 esindusega maailmafirmale arvutite ja satelliitside levik. Laevaomanikele pakutakse avariiteenistust *Ship Emergency Response Service*. See on laeva arvutiside Lloydi Registri esindusega, mis võimaldab tänapäevaste sidekanalite abil kaasata parimaid asjatundjaid ning arvutisimulatsioonide abil hinnata päästeoperatsioonide võimalikkust ja tagajärgi.

Põhjendus on, et õnnetusjuhtumi puhul ei pruugi parim tegevuskäik laeva, laevapere ja kauba päästmiseks ning merekeskkonna kaitseks olla ilmne. Vee sissetung ja kütuseleke kokkupõrke, karilesõidu, tulekahju, plahvatuse või tormikahjustuse tagajärjel võivad olla suuremad, kui vastu on võetud väär otsus. Laevapere ja juhtkond vajavad kiiresti täpset tehnilist informatsiooni, et vähendada kahju mereõnnetuse tagajärjel.

Et tagada kogu vajaliku tehnilise toe kättesaadavus õnnetusjuhtumi korral, on Lloydi Register välja arendanud *Ship Emergency Response Service*-süsteemi. Teenistus hoolitseb, et abonendid saaksid asjakohase tehnilise teabe laeva püstivuse või pikitugevuse kahjustuse, kütuseleki ja karilesõidu korral. Kogenud *surveyorid* ja laevaarhitektid hindavad operaatori kavandatud päästeoperatsioonide mõju, kasutades arvutisimulatsioone, mis põhinevad Lloydi Registri andmebaasil.

Kui süsteem on valmis ja testitud, saab Lloydi Registri tehnikameeskond 1–3 tunni pärast anda otse õnnetuskohale vajalikku nõu, et aidata tagada õnnetusjuhtumi korrektne menetlemine ja, kui asjaolud on muutunud, anda uusi hinnanguid ja vastuseid, et aidata piirata kahju, inimelude kaotuse ja keskkonnakahjustuse riski. Sülearvutite ajastul võimaldavad head sidekanalid vahendada informatsiooni õnnetuspaiga, avariiteenistuse kontrollruumi, laevasilla ja reederikontori vahel kogu maailmas.

Rõhutatakse, et Lloydi Registri eksperdid on kättesaadavad 24 tundi ööpäevas ja 365 päeva aastas, et anda autoriteetset nõu kustahes maailma paika.

Madli Vitismann

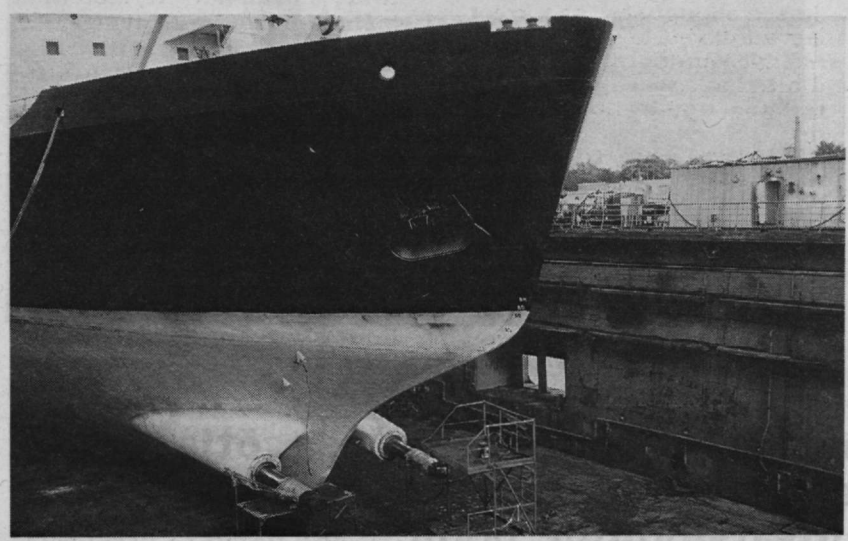
Tunnistuse saajad nõustajatega (vasakult): Toomas Kõmmus, Tiit Kruuse, Tõnis Rihvk ja Viktor Palmet.

Miks tahab AS Saaremaa Laevakompanii vastata ISM koodeksi nõuetele?

* Rahvusvahelise Ohutu Juhtimise sertifikaadi olemasolu võimaldab täiustada firma sisestruktuuri nii, et see töötaks võimalikult efektiivselt;
* paremini funktsioneeriv süsteem võimaldab firmal areneda kiiremini ja paremini;
* hästi areneval firmal on paremad majanduslikud ja finantsvõimalused;
* paremate finants- ja majanduslike tingimustega firma suudab pakkuda paremaid töötingimusi ja kõrgemat palka;
* igal töötajal on kindlaksmääratud kohustused ja ta teab, mille eest ta vastutab;
* Ohutu Juhtimise sertifikaat võimaldab opereerida rahvusvahelistes vetes;
* rahvusvahelistes vetes opereerimine on väljund firma edasisele arengule ja võimaldab avada lisaks siseliinidele mõne välisliini;
* Ohutu Juhtimise sertifikaadi olemasolu annab firmale kindlama ja perspektiivikama tuleviku.

Pressiteatest

"Tarmo" veetis suve Koplis



Kruvid pole veel küljes ja kere alaosa on värvimata.

Jäämurdja "Tarmo" läks Balti Laevaremonditehasesse remonti 3. juunil. Lepingu järgi pidi remont kestma 27 päeva.

7. septembril oli "Tarmo" veel dokis, kruvideta ja pooliti värvitud. Kere ülaosa värskelt must, veeliini valge triip aga roosakashall, mispeale laeva juhtkond arvas, et sellisena küll kalendripildile ei pääse.

Kerelt leiti ka eelmisest sama tehase dokiremondist jäänud roostelaike ning toonitati, et iga töö on tehtud topelt. Esimesel korral tehtavat praaktöö valmis, teisel, kui õnnestub, parandatavat ära. Kui ei õnnestu, parandatakse kolmandal korral.

Balti Laevaremonditehase tööjuht **Aleksandr Štšegolihhin** pareeris süüdistusi peamiselt kahe väitega: mõnd tööd pole tellitud, mistõttu remont osutus plaanitust töömahukamaks, ning tööliskaadriga on raskusi. Täpsemini, kvalifitseeritud töölisi ei jätku. "Praegu on tööd palju, sadam on laevu täis ja dokitöödele järjekord. Meie asedirektor on kõvasti remonti müünud – tellimusi on palju."

"Tarmo" võetud remonti sellest hoolimata, et riigilaeva remont tehasele eriti kasulik pole. Remondi plaanitud maksumus oli ligi poolteist miljonit, arvestamata töid, mille järele tekkis vajadus pärast defektoskoopiat. Keerukas on jäämurdja dokiremont seetõttu, et laev on suhteliselt väike, aga raske, mistõttu raskus koondub dokis ühte kohta – nii palju kaalub tavaliselt 150 m pikkune laev.

"Tarmo" tuli dokist välja 15. septembril. Lähemalt järgmises "Meremehes".

Madli Vitismann

Norra kuningapaar Pärnus

Oli ammugi teada, et nad tulevad. Enne Tallinna, siis Pärnusse. Kesklinna sadamas vana silla ääres käisid ettevalmistustööd nädal aega ja tõsi mis tõsi – osaliselt sai sadama territoorium hoopis uue ilme.

Ei seadnud endale ülesandeks Harald V ja kuninganna Sonjat passida, et kuis ja millal nad raekojas on, meie presidendipaariga Pärnu tänavail jalutavad või tamme istutavad, vaid tähelepanu koondus hoopis kuninglikule jahile "Norge".

1. septembril kaimadrust, kes esimest päeva puhkusel, oma töökohta sadamasse sisse ei lastagi. Nimi pole kirjas, seletab turvaja kõik rahulikult ära.

Eks tuleb siis minna sillale, külma kirdetuule kätte.

Kai nr. 6 see osa, kuhu kuninglik jaht sildub, on vendrikummide ärapeitmisks valge kattega kaetud ja mõni tund enne sildumist müttas tuukergi vee all, et kõik ohutu oleks.

Vasemkalda sillaosale on selleks ajaks kogunenud kenake rahvahulk, ja hetkeks, kui president koos kuningapaariga eskordi saatel üle silla sõidab, suletakse isegi liiklus. Kogu päevaks jääbki publik ainult sillalt ja uue moodsa territooriumi tõkketara tagant vahtima, laeva lähedale ei lasta kedagi.

Ott Taul

Vaade "Norgele" sillalt.

Valge palakaga olid kaetud nii kaivendrid kui ka pukseri "Arno" vöörivender.

Anders Björkman: "Estonia"-uuring tuleb ümber teha

3. augusti "Svenska Dagbladet" trükkis selle pealkirja all insener Anders Björkmani ulatusliku artikli. Selles oli esitatud hulk küsimusi ja hüpoteese, millega ta põhjendas, et laevahukust pääsenud ja hukkunute omaksed pole ikka veel saanud katastroofile õiget selgitust.

– Lekk ja pumpamine. 1. tekilt tulnud pääsenute tunnistustes on tähelepanekuid, et vesi oli 1. tekil varem kui kell 1, enne kreeni püsivaks muutumist ja et vesi purskus ülespoole. *Lekki kui õnnetuse põhjust pole kunagi uuritud.*

– Autotekil polnud vett. See punkt tugineb pääsenud Henrik Sillaste tunnistustele, et ta ei näinud masinaruumi monitorist autotekil vett. Ta arvas, et vesi oli sisse pääsenud, sest *pumbad olid käigus.* Lõpparuanne seda ei maini.

– Salastatud püstivusarvestus. 26. oktoobril 1994 nõudis Rootsi uurija Börje Stenström faksis komisjoni esimehele Olof Forssbergile, et arvutataks "Estonia" püstivus veega autotekil, kuid Olof Forssberg lükkas selle nõudmise tagasi. Sellegipoolest arvutas tehnikadoktor Mikael Huss püstivuse ning esitas selle kohta 4. jaanuaril 1995 ettekande, milles näitas, et "Estonia" pidi ümber minema 2000 t veega autotekil. Forssberg salastas nii faksi kui ka ettekande kui töödokumendid.

– Võimatu uppumiskulg. Lõpparuandes lk. 176 on öeldud, et vesi tungis sisse läbi 4. teki purunenud akende ja uputas "Estonia". Tegelikult pole 4. teki paremas pardas ahtri pool ühtki ava. Kui paremas pardas oleks autotekil olnud avasid, oleks vesi voolanud alla ning kreeni poleks kunagi tekkinud. Mis oleks pidanud juhtuma 2000 t veega autotekil, oleks, vastavalt dr. Hussi arvestustele, pidanud laev küljeli vajuma, ümber minema ning üles–alla hõljuma 18 000 m^3 õhu tõttu, mis olnuks suletud 14 veekindlasse sektsiooni autoteki all.

– Avatud veekindlad uksed. Lõpparuanne ei kirjelda laeva veekindlaid uksi, nende arvu ja paiknemist ega seda, kuidas neid suleti ja avati ning sedagi, et SOLASe järgi peavad need merel suletud olema. Tõenäoliselt eksiti "Estonial" SOLASe vastu, sest oli ebapraktiline veekindlad uksed merel sulgeda – siis poleks 75% 1. teki reisijaist saanud tualetti minna.

– Visiiriluku salastamine. Kõik, mis puutub visiirilukke, oleks pidanud hästi teada olema, see oli kirjas juba vahearuandes 1995. a. aprillis. Alles 14 kuud hiljem, detsembris 1995, päris rahvusvaheline laevahukukomisjon laevatehaselt, kuidas visiirilukud on tegelikult konstrueeritud. Tehas vastas 22. jaanuaril 1996, kuid kiri salastati Rootsi riigisaladuse seaduse § 8:6 kohaselt.

– Fantaasiaandmed. Laevatehase kirjas polnud mingeid andmeid, mis nõudnuks kirja Rootsi seaduse kohaselt salastamist. Vastupidi, kiri näitab selgelt ja arusaadavalt, et komisjoni ja lõpparuande järeldused, et visiir on valesti konstrueeritud ja tehtud, on fantaasia.

– 60 päästeparve oli puudu. "Estonial" oli päästepaate ja – parvi taavetite all ainult 992 inimese jaoks, kuigi laev oli sertifitseeritud 2188 inimese mahutamiseks. Lõpparuanne väidab ekslikult, et "Estonia" vastas SOLASe nõuetele. Eesti võimud tegid valesti, et kopeerisid vana Soome sertifikaati aastast 1880, kui "Estonia" asus 13 aastat hiljem uuele liinile üle Läänemere.

– Evakueerimisplaan ei toiminud. "Estonial" pidi olema olnud heakskiidetud evakueerimisplaan 2188 inimese jaoks, mis näidanuks, kuidas *ca* 1000 inimest kajuteist ja 1100 inimest muudest ruumidest oleksid kogunenud 7. tekil ning juhitud päästepaatidesse ja –parvedesse. See on SOLAS 1974 ptk. 3 reegel III absoluutne nõue ja kehtis "Estonial", mis oli ehitatud 1980. Lõpparuande lk. 52 ütleb, et laeval oli heakskiidetud ohutuskorraldus, mida võimud olid kontrollinud veebruaris 1993. Reegel 10.3 ütleb, et laeval pidi olema piisavalt laevapereliikmeid, et hooldada päästevarustust ja evakueerida kõik laeval olevad inimesed. Lõpparuanne ütleb vaid, et 11 evakueerimisrühma pidid kõik pardalolnud kokku koguma. Et seejärel pidanuks selle päästekorralduse kohaselt 1196 inimest üle parda hüppama ja maale ujuma, ei nimetata.

– Vööriramp oli kinni. Lõpparuanne ütleb, et vööriramp rebenes lukkudest lahti ja avanes täiesti ning laskis veemassi sisse. Tõendina osutatakse joonisele lk. 66, mis näitab *suletud* rampi, mis laseb ümberringi vett sisse.

– Ramp ei olnud lahti. Lõpparuandes ei ole ühtki korralikku joonist rambist ja selle lukkudest, eriti mitte neist kahest lukukõrvast ja neljast külglukusõlmest, mis ilmselt olid pidanud 25 t jõuga vastu pidama, ja kuidas need viga said. Ükski veealune videovõte ei näita, et ramp on lahti.

– Kuidas tulid tunnistajad laevast välja? Võrreldes masinameeskonna tähelepanekute kellaaegu ei saa autor aru, ning lõpparuanne ei selgita, kuidas masinameeskond uskumatult pääses, kui teised reisijad olid suletud laeva.

– Tundmatu last laeval. Lõpparuanne ei räägi, mis last laeval oli. On võimalik, et veeti ohtlikku kaupa, mis lekkis ja jõudis autoteki all kogumistanki, mis siis plahvatas. Võimalust ei ole uuritud.

– Visiiri asukoht pole selge. Visiiri asukoht 1800 m *mayday* paigast põhjas ja 1570 m vrakist läänes on ainus võimalus, kui õnnetus kulges nii, nagu on esitanud komisjon, et visiir kukkus küljest teel kell 1.15 kursil 287/9°.

See manööver on kellaaegade järgi võimatu. "Estonia" ei saanud kaotada visiiri kell 1.15 ja jääda 1800 m lõuna poole kell 1.24. *Mayday* paik on üldse välja ununenud, niisamuti kui paljud pääsenud andsid püsiva kreeni alguseks juba kell 1.

Minu meelest on lõpparuanne algusest lõpuni väär. Reisilaev ei upu vähema kui tunniga seetõttu, et 2000 t vett tungib autotekile. Reisilaeva on raske uputada, sest sel on veekindlad sektsioonid autoteki all. Järeldus ei saa olla muu kui sissejuhatuses mainitud. Valitsus peab nägema, et on tarvis määrata uus mitteparteiline uurimine.

Anders Björkman
"Svenska Dagbladet", 3. august

Refereerinud **Madli Vitismann**

Kommentaar

Tagasi "Estonia" juurde

Kuidas hindate Anders Björkmani seisukohti, "Regina Baltica" kapten ERICH MOIK, vanemtüürimees JÜRI LEMBER ja arst AIVAR KAUR?

E.M.: Kellaaegu on hakatud tuvastama tagantjärele. Kuid valetas ju tegelikult madrus Linde, Björkman aga sättis oma arvestused kõik Linde aegade järgi paika. Siis tahtis, et mehaanik Treud sunnitaks muutma oma tunnistusi, aga Treu ei muutnud. Lõpuks tuli välja, et Treu ajad olid ju õiged. Aasta otsa raisati nende 10–15 minuti peale, mil, nagu selgus, Linde astus sisse sõprade kajutisse.

Anders Björkman tegeles püstivusarvestusega. Ja ajab nüüd oma teooriat taga: vesi, mis laeva uputas, ei olevat tulnud mitte ülevalt alla, vaid alt üles. Sel võib olla tõepõhi all. "Estonia" uppumise hommikul olime "Diana II" siilas koos Turku tehase koordinatsiooniinseneri Erich Mårdiga, kes oli täielikult vastutav "Estonia" stabilisaatorite ehituse juures, ja ta oli väga ärevil selle pärast, et ega järsku stabilisaatorite konstruktsioon andnud järele ega murdnud lahti laeva plaadistust.

Stabilisaator ise ei töötanud, selle programm ei olnud viidud lõpuni – ei olnud töökorras. Kui see (juhtaparaat) meil siin laevas ütles üles, siis lasksime stabilisaatorid välja ja panime need tööle. See pani täiesti selge ilmaga laeva pardast pardasse kõikuma. Stabilisaatoril on väga suured võimalused, ja milline osa seal programmist ei töötanud, teab vaid vanajumal taevas. Seda on praktiliselt võimatu tõestada. Stabilisaatoreil on arvutiprogramm, ja võib juhtuda, et läheb otseses mõttes lolliks. Hakkab vehkima sinna, kuhu pole vaja. Kui tiivad lehvima hakkavad, võib lihtsalt korpuse ära rebestada, kui plaadistus polnud küllalt tugev ega arvutused õiged.

Parem parras tuleks üle uurida, kas ikkagi sealt ei ole vett sisse tulnud. Selleks tuleks laev üles tõsta või teise külje peale keerata. Olen sellest varemgi rääkinud. Need laiad kõrge tekiehitusega reisilaevad on niimoodi tehtud, et kaalu juurdetulekuga üle laadmärgi püstivus järsult väheneb. Kordan: järsult väheneb. Klassikalisel kaubalaeval on vastupidi: mida rohkem raskust alla läheb, seda enam püstivus suureneb. Lõpuks kaotab muidugi ujuvuse.

Björkman ütleb oma artiklis: kui ei oleks tulnud alt vett sisse, siis oleks laev pidanud end üles keerama ja tuhanded kuupmeetrid õhku oleks pidanud seda vee peal hoidma. Tal on teoreetiliselt õigus. Ehkki, protsess oli piisavalt aeglane, et õhk jõudnuks välja tulla. Ja lisaks – see on tal juba teine teooria. Esimene ei olnud eriti vettpidav kõigi tema pakutud kellaaegade ja sellega, et uppudes, kui tüürimehed andsid *mayday* ja ütlesid, et on 20–30° kreeni, oli laev tema meelest 70–80-kraadises kreenis. See näitas nagu, et tahetakse tõestada: eestlased ei taipa üldse, kust kreeni loetakse...

Jutuks on veel Olof Forssberg, kes pani paljud dokumendid salajaste hulka, ehkki tal polnud selleks mingeid volitusi. Samalaadse asja pärast ta errugi läks.

Mis veekindlatesse ustesse puutub, siis on enamikul laevadel lubatud sõita lahtiste ustega. Nende kinnipanemise aeg on minimaalne; lisaks lähevad need automaatselt kinni, kui vool ära kaob.

Esialgses reklaamis enne "Estonia" liiniletulekut, jaanuaris 1993 oli juttu 2000 reisijast. Ent "Estline'i" kauaaegse müügidirektori Marju Braunbrücki sõnul kunagi üle 1500 koha välja ei müüdud. Selle kohta on süüdistus 2188 reisija (2000 + 188 laevapereliiget) asjus, et puudus 60 parve ja evakueerimisplaanid ei töötanud.

E.M.: Ei oskagi kommenteerida. Nende laevade ehitamise ajal anti sertifikaadid ka n.ö. teiste tavade järgi. Aga kui paberites oli 2188 koos meeskonnaga, siis pidi olema ka vastavalt päästevahendeid, muidu ei anta sertifikaati. Iga kell võib ju *Port State Control* tulla ja paadid–parved üle lugeda. Ei usu, et võidi pooliku varustusega sertifikaat välja anda. Kui aga siiski nii oli, siis oli küll täielik klassifikatsiooniühingu *bläkk.*

Ega kõnealuses artiklis eestlaste pihta eriti midagi öelda, enamjaolt *saavad* rootsi laevaomanikud. Meie veeteede ametist on vaid niipalju, et ei oleks pidanud uskuma päästevahendite järgi antud tunnistust laeva vastavuse kohta SOLASe nõuetele. Aga üldiselt tahetakse mu meelest selle artikliga valu viia n.ö. haige pea pealt terve pea peale. Nii et ma ei võta seda väga tõsiselt.

Ent autor seab lõpparuande täielikult kahtluse alla – kõik nagu vale, ja tuleb otsast alustada.

E.M.: Soliidsete tiitlitega Anders Björkman, kes komisjoni töö kahtluse alla seab, on rootslane. Komisjonis oli igast riigist võrdne arv liikmeid. Kui ta nii väidab, siis tunnistab ta, et ka Rootsi valitsus oli pannud ebakompetentsed inimesed asja uurima. Aga ma ei usu, et selle peale keegi välja läheb. Kui meenutada, kuidas Björkman soovitas, vaata et nõudis: võetagu Margus Treu reisilaevadelt maha ja ärgu üldse enam merele lastagu, siis on selge, et tegu on inimesega, kes tuleb tankina peale.

Aga muidugi, ükskõik kui hea komisjon ka poleks, ikka jäävad ju kahtlused, olgu see aruanne siis niisugune või teistsugune või kolmandat moodi. Igal juhul leidub inimrühmi, kes sellega rahul ei oleks. Kõige rohkem pahandatakse mu meelest ikkagi seepärast, et komisjon ei toonud välja süüdlasi. No keda sa süüdistad: kas kaptenit, kes on vee all ja end kaitsta ei saa? Normaalselt nii ei tehta. See on muidugi komisjoni möödalaskmine, et ei uuritud lõpuni, mis on parema pardaga.

Rootsi hukkunute omaksed, kes käivad praegu Pariisis kohut, on võtnud südameasjaks tõsta laev üles ja matta need, keda leitakse. Arvan, et nad ajavad selle asja lõpuni. See on neile põhimõtteline küsimus, nagu olen aru saanud. Ka nemad on huvitatud parema parda uurimisest – tuleb siiski välja selgitada, mis sellega on. Siis kaovad lõpuks küsimärgid. On selge, et visiir tuli ära ja ramp oli lahti. Küsimus on aga selles, nagu seesama Björkman arvestas välja, et laev oli 40°-ses kreenis ja laine lõi viltu visiiri eest.

Komisjoni vaatevinkel on, et tegu polnud ühe löögiga, vaid löökide seeriaga. See on ka kaudselt tõestatud. Kahtlusi on siiski jäänud. On teoreetiliselt võimalik, et vesi tuli altpoolt ning kaalu suurenedes kadus laeval püstivus. Björkmani arvestuse järgi on visiiri kadumine tagajärg, ja mitte määrav. Püstivuse kadumiseks piisab muidugi esialgsest 1000 t veest. Ja see oli alguses, aga kreenis laeva tuli vett kogu aeg juurde. Akende kaudu tuli vett siis juba ülalt alla ja ühel momendil oli vett juba uputav hulk.

Kas peate võimalikuks, et tuleb uus uurimine?

E.M.: Ei pea. Kui, siis saab see tulla täiesti erarahadega, mitteametlikult. Kui riigid seda teeksid, siis tunnistaksid nad, et olid uurimisega tegelema määranud ebakompetentsed inimesed. Järelikult ei saaks ka uue komisjoni vastu mingit usaldust olla.

J.L.: Uus uurimine tuleb ainult siis, kui kohus Prantsusmaal määrab ühe või teise asja uuesti uuritavaks. Selge, et praegune komisjoni aruanne on kompromiss, paljud dokumendid on muudetud salajasteks. Kui hukkus üle 800 inimese, ei saa olla mingeid üldsuse eest salastastud dokumente.

E.M.: Hea, et see salastamine pole tulnud Eesti poolt.

J.L.: Laeva tehnilise seisukorra eest ei vastutanud ju Eesti, vaid Rootsi pool.

Isegi ITF on lasknud aruannet analüüsida. Kõik maksavad praegu selle eest raha, et lasevad kättesaadavate materjalide põhjal aruannet analüüsida. Praegu on vaikus enne tormi. Ei ole normaalne, et 800 inimest läheb põhja, ja keegi ei vastuta. Kui on selge, et laev ei vastanud tollal kehtivatele ohutusnõuetele, siis järelikult keegi ju eiras neid. Ja vaat' see peabki ennekõike vastutama. Meeskonna tegevus on jälle nende ettevalmistuse tagajärg: selle eest vastutab laevaomanik. Kapteni ja meeskonna tegevus on tagajärg, see ei ole põhjus.

A.K.: Praegu on Prantsusmaal algatatud kohtuasi peamiselt moraalsest süü-aspektist. Juhul, kui süü leitakse, järgneb kahjutasunõudega kohtuasi.

Huvitav, et kindlustusselts ei otsi süüdlasi, kellelt raha tagasi nõuda?

J.L.: Olete kindel, et ei otsi? Kõik võtab ainult aega. Kõige targemini teevad need, kes praegu asja vaikselt uurivad – siis nad saavad seda rahulikult teha. Niipea, kui keegi hakkab end ajakirjanduses populariseerima, ei tule sellest midagi välja.

E.M.: Müstikat ei saa olla: kuni ei ole selge, mis juhtus Avo Pihtiga, mis Lembit Leigeriga jne. Ja miks pole välja uuritud, kus vanema juhtkonna liikmed viibisid? Meestel olid ju pagunid peal.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Toimetuskommentaar

Anders Björkman kiirustas

Anders Björkmani viiteid lõpparuandele oli lihtne kontrollida. Kui ta oleks aruannet veidi tähelepanelikumalt lehitsenud, leidnuks ta sealt tunniga vastused oma küsimustele. Paarile esimesele küsimusele kiiresti leitud vastused seavad kogu Anders Björkmani ülejäänud teksti kahtluse alla.

Lk. 176 – *Lained peksid vastu 4. teki aknaid. Aknapaneelid ja ahtriuksed purunesid.* Fotolt aruandes, just parema parda pool võib näha, et 4. teki ahtriosas on suured konverentsiruumi aknad. Lisaks avanes üldruumidest ahtritekile 2 ust.

Lk. 45 – *Lähtudes reisijate mugavustest vähendasid Estline'i operaatorid reisijate arvu 1456 reisijale. Suvel oli lubatud täiendavalt 100 tekireisijat. /.../ Laev ehitati vastavalt SOLAS 1974 nõuetele, kuid esimene klassitunnistus väljastati SOLAS 1960 põhjal.*

Lk. 43 – Vasakul pardal oli 5 paati 386 inimesele, paremal 5 paati 324 inimesele. Oli 63 päästeparve kokku 1575 inimesele ja 6 jäika ujukit kokku 120 inimesele.

Lk. 44 – Laeval oli 18 päästerõngast, 2298 päästevesti täiskasvanuile ja 200 lastele. *Evakuatsiooniteed viisid 18 päästejaama 7. tekil.*

Käsitsijoonistatud skeemi lk. 66 võib aga tungiva soovi korral kahtpidi tõlgendada.

Eestikeelne lõpparuanne on trükikotta jõudnud.

"Suur Tõll" läks merele

29. augusti õhtul valmistus "Suur Tõll" mereleminekuks, et veeta omanimelise regati ehtena nädalalõpp reidil.

Pukseriettevõtte PKL sponsorabina saabusid pukserid "Triks" ja "Eridan" ning Laevaliikluse Juhtimiskeskuse sponsorabina loots Jüri Reimann – ta oli varemgi "Suurt Tõllu" lootsinud. Piirivalveameti poolse tähelepanuavaldusena julgestas üritust piirivalvelaev "Pikker" ning otse kilogrammides mõõdetava abina vedasid jäämurdjal otsi neli merepiirivalvurit.

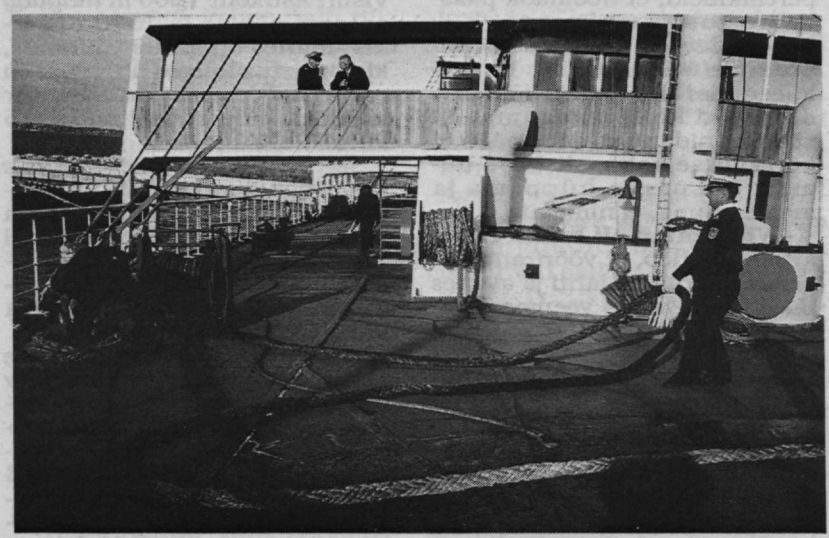
Pärast tiiburlaeva väljumist Linnasadamast kinnitati puksiirotsad ning "Eridan" ahtris ja "Triks" vööris hakkasid "Suurt Tõllu", ahter ees, sadamast välja vedama. Otsad raksusid ähvardavalt. Pasundada "Suur Tõll" selle suursündmuse puhul ei saanud – pole, millega. Aga kaptenisilla piirded ja trepid läigivad libedast lakist. Trepikäsipuid veel polnud, need tehakse vasktorudest. Pisike roolikamber on sisustamata.

Väljapääs "Suure Tõllu" kai juurest on väga halb – ette jäi kunagine Aegna–laevade ujuvkai, teisel pool on kivid ning enne, kui pukseeritav õieti hoo sisse saab, tuleb kitsast poivahest läbi manööverdada, et Vare saarest mööda mahtuda. Varsti sai näha reisisadama tavatu palgivaatega tagakülge.

Kui otsene oht möödas, pakuti "Suure Tõllu" lahtisel sillalgi lootsile kohvi. Vaikselt ja sujuvalt libises jäämurdja pukserite vahel, pisike toss korstnast tõusmas – nagu sõidaks ise.

Reidile etteantud kohta jõudes lasti ankur vette ja abimehed lahkusid. Oli kulunud tubli tund ning Pirita sadamakapteni väike kaater lähenes uut hoolealust üle vaatama.

Regatipäeval arutasid lahele vaatavad bussisõitjad omavahel: näe, seal ongi "Suur Tõll". *Käis suvel Soomes dokis*, teadis teine, mida raadiomees selle kohta õelnud. Sedasama kordas regatisaates "Aktuaalne Kaamera". Kahjuks polnud selles lauses ükski väide tõene. Käis esmalt *dokis*, seejärel *Soomes*, aga mitte kummaski *suvel*. Ent bussiaknast vaatajaile oleks meeldinud "Suurt Tõllu" pikematki aega reidil näha.



Sel ajal, kui kapten vastremonditud sillas lootsiga aru pidas, rassis muu meeskond otstega.

Rassida tuli mitmekesi, sest otsi veetakse käterammuga.

Prominentide märg puhkepäev

Pühapäeval, 30. augustil toimus Pirital terve päeva kestnud vihmasajus "Suure Tõllu" regatt, mille korraldas Eesti Jahtklubide Liidu Regatibüroo koos piirivalve, mereväe ja "Suure Tõllu" seltsiga.

Mullusel regatil osales ilusa ilmaga 9 jahti, tänavuses vihmasajus juba 11. Ning võistlus muutus rahvusvaheliseks, sest "Sulevil" sõitis Läti meeskond eesotsas ekspeaministri Maris Gailisega. "Kalevi" jahtklubi kail alanud proloog algas stardijoonelt jahile jõudmisega ja lõppes pärast jahi lahtipäästmist, purje heiskamist ja jõest väljasõitu jõudmisega ca 1,5 miili kaugusele "Suure Tõlluni". Teine etapp oli võistlussõit, mille üheks stardi–finišimärgiks oli "Suur Tõll". Samal ajal viidi läbi ka noorte purjetamisvõistlus.

Järgnesid saun, supp, autasustamine ja purjetajate puhkeõhtu "Kalevi" jahtklubi õuel vihmavarjude all.

Võistlejaid oli rohkem

Halvast ilmast hoolimata oli Piritale võistlema tulnud aukartustäratav hulk prominente. Regatil võistlesid riigikogu, ministrite, presidentide, kantslerite, maavanemate ja linnapeade jahid. Peale Läti meeskonna oli uus ka ajakirjanike osavõtt koguni kolme võistkonnaga: meedia, ajakirjanikud ja naised.

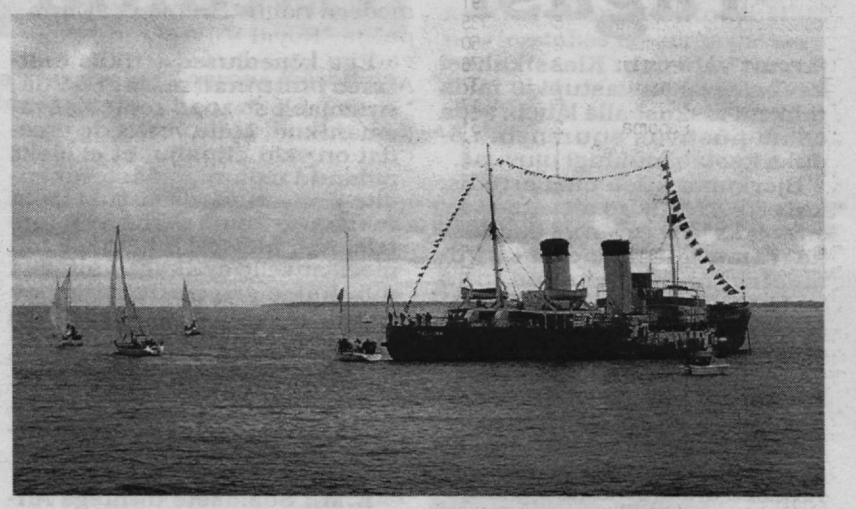
Võiduhimulised võistlejad ei peljanud tuult ega vihma. Seda enam oli kahju, et osa ülesantuist siiski puudus. Võit jäi saamata riigikogulastel Ilmar Mändmetsal ja Uno Merestel, kolmandale kohale tulnud kantslerite rivist puudus Margus Leivo, seevastu teiseks tulnud peaministri meeskonda oli lisandunud Urmas Arumäe. Ministrite jahil polnud Tiiu Aro, aga kohal oli merendust haldav Raivo Vare. Linnapäid oli koju jäänud rohkem kui kohale tulnud, presidentidest puudusid Jaak Ulmann ja Aadu Luukas, olid aga Raimo Kägu, Vahur Kraft ja Tiit Nuudi. Maavanemaist jäi tulemata lähim, Harjumaa oma, ning ajakirjanike kolmel jahil olid mees– ja naiskonnad algsest sootuks erinevas rivistuses.

Kaitseväeline vahepala

Enne regati algust oli publikul haruldane võimalus tutvuda ujuva kaitseväelise näitusega: Piritale olid vaadata toodud mereväelaevad "Kalev" ja "Olev" ning piirivalvelaev "Torm".

Pärast starti said pealtvaatajad "Oleviga" võistluspaigale sõita. Üksnes mereväelaeva dubleeritud ja vahendatud juhtimine oli esmakordselt kohatuna vaatamist väärt: vaatleja kohal paiknev komandör Annes Vainamäe jagas käsklusi roolikambrisse, kus üks mereväelane teguses masinaheeblite, teine rooli ja kolmas raadioaparaadiga. Sõjaväelist korda sai näha ka tekil otste juures.

Eriti sõjaväeliseks osutus aga mereväe sildumisharjutus "Suure Tõllu" parda äärde jäämurdja sillal mängiva piirivalveorkestri saatel. Oskuslikult ja täpselt pardani jõudnud mereväelaeval ning külalisi vastuvõtval "Suurel Tõllul" oli jäänud läbi harjutamata see osa, mis puudutas ühe vanaaegseid korgist ja kõispunutisega ning teise nüüdisaegseid plastvendreid, aga ka trepi kinnitamist.



Selle vaate nimel kogu vaev ette võetigi: "Suur Tõll" on merel, parda ääres "abilaevastik", ümberringi jahid.

Ekskursioon keset merd

Külastajate huvi tavatus kohas paikneva "Suure Tõllu" vastu oli nii suur, et vähesed lõid kartma tormitrepist ülesronimist. Jäämurdja mõlemas pardas oli kolmelt realt "abilaevastikku" ja tekil murdu huvilisi. See oli regati jälgimiseks parim tribüün, salongis aga pakuti märjale ja külmetavale publikule soe suutäis ja joogilonks.

Kommentaatori selgituste saatel elati kaasa lemmikvõistkonnale, ja kui jahid võistlust lõpetades sadama poole pöörasid, suundus sinna ka "abilaevastik". Vähemalt paarsada inimest sai võimaluse meresõiduks mereväe, meremuuseumi ja noorte mereklubi laevadel, tutvus põgusaltki ajaloolise jäämurdjaga ning tunnetas vihmase purjetamisvõistluse õhkkonda. Üksnes sellepärastki tasus muuseumilaev merele rahva ette tuua.

Teist niipalju publikut oli merel väiksemate alustega. Pääsemata küll jäämurdjale, said inimesed seda ometi lähedalt näha ning samas ka regatti jälgida. Selle sportlik tase polnudki ehk nii tähtis kui ürituse propagandaefekt.

Autasud pikkuse järgi

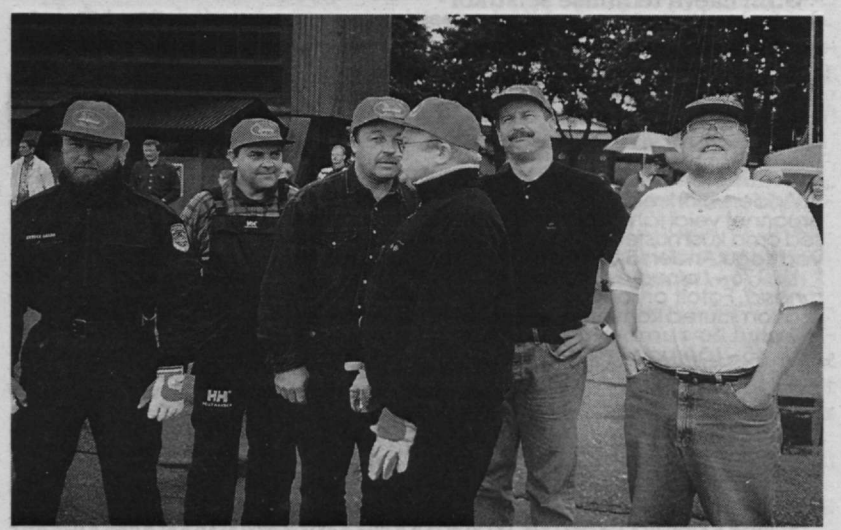
Noortevõistlusel autasusid saanud laste hulgas oli kuulda tuntud (purjetajate) perekonnanimesid. Auhinnale lisab kindlasti väärtust mälestus Riigikogu esimehe käepigistusest või koguni õhkutõstmisest. Märgata oli Rein Ottosoni purjetamiskooli õpilaste sagedast väljahõikamist, aga samuti tublisid noori saarlasi, hiidlasi ja läänlasi. Neid toetas kindlasti ka Pärnu, Saare, Hiiu ja Lääne maavanemate ning Haapsalu linnapea võistlemine omas klassis.

Prominentide võistluse võitis jahil "Pirita" (kapten Mati Kuulmann) Riigikogu võistkond koosseisus Toivo Jürgenson, Andres Lipstok ja Toomas Savi. Teiseks tuli jahil "Merili" (Aare Kööp) peaministri meeskond: Urmas Arumäe, Siim Kallas, Tarmo Kõuts, Mart Laar ja Mart Siimann. Kolmanda koha said "Hermesel" (Märt Ilumäe) kantslerid Mihkel Oviir, Jaan Rüütmann, Indrek Tarand, Jaan Toots ja Eero Vaarmann. Et kantslerid meremehe mõõdu välja annaksid, olid regati sponsori "Swedish Matchi" poolt eriauhinnaks üsna jämedad sigarid. Võitjad said "Suure Tõllu" kaptenilt Olaf Vaarmaalt rändauhinna: jäämurdja vaskse kompassi, "et see näitaks teed nii meresõitudel kui elukurssidel."

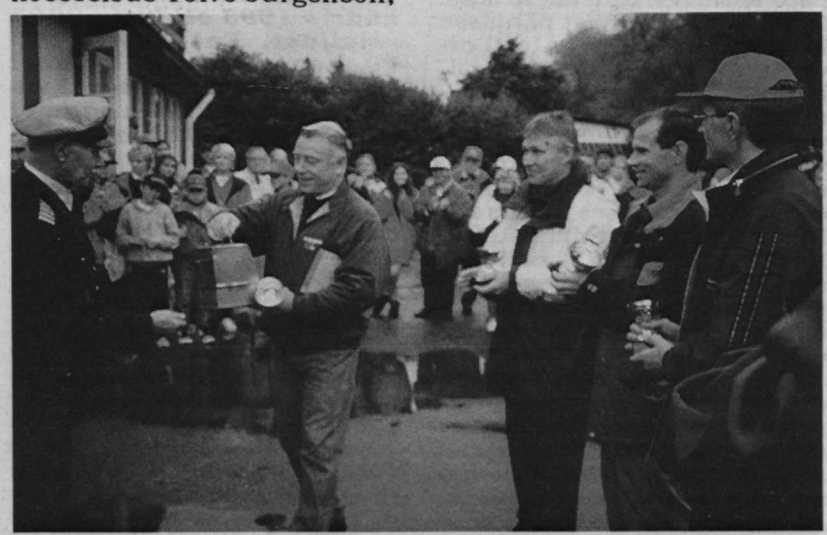
Osavõitjakogemust hindas väärtuslikuks sisemaalt, Tartust pärit Toomas Savi, kes võidu tähiseks ka külma vette visati. Tänavu on riigikogus arutusel olnud mitu olulist merendusalast seaduseelnõu ning Toomas Savi rõhutas puhkepäevalgi nende olulisust: "Kui tulla siit purjetamiskaldalt tagasi tuntud teema juurde, et Eesti on mereriik ja see valdkond peaks seadustega olema hästi reguleeritud selles mõttes, et me suudaksime selles valdkonnas oma osatähtsust suurendada. Ootame ka sügissessioonil mõningast rõhuasetust merendusele. See, et meil Lätiga on kalapüük reguleeritud ja kilusõda lõppenud, on, ma arvan, väga hea."

Toomas Savi eestvõttel üksmeelselt "Suure Tõllu" auks kõlanud elaguhüüded ja Raimo Kägu sõnavõtus kõlanud korraldamislubadus lasevad arvata, et tuleval aastal jäävad need, kes tänavu regatis osalesid, koju vaid siis, kui pussnuge sajab.

Madli Vitismann



Peaministri võistkond enne starti: Tarmo Kõuts, Mart Siimann, Aare Kööp, Urmas Arumäe, Siim Kallas ja Mart Laar.



Riigikogu võistkond pärast finišit: Mati Kuulmann saab Olaf Vaarmaalt vaskse kompassi, karikad on käes Toomas Savil, Toivo Jürgensonil ja Andres Lipstokil.

Merepäevad teist korda

7.ja 8. augustil viidi Saaremaal läbi teised Kuressaare merepäevad. Möödunudaastane algatus oli leidnud edasiarendamist.

Tänavused merepäevad olid tiheda programmiga, tegevust jätkus varahommikust hilisõhtuni suurtele ja väiksematele, sõltuvalt erihuvidest. Kui ainult see ilm vähe sõbralikum oleks olnud!

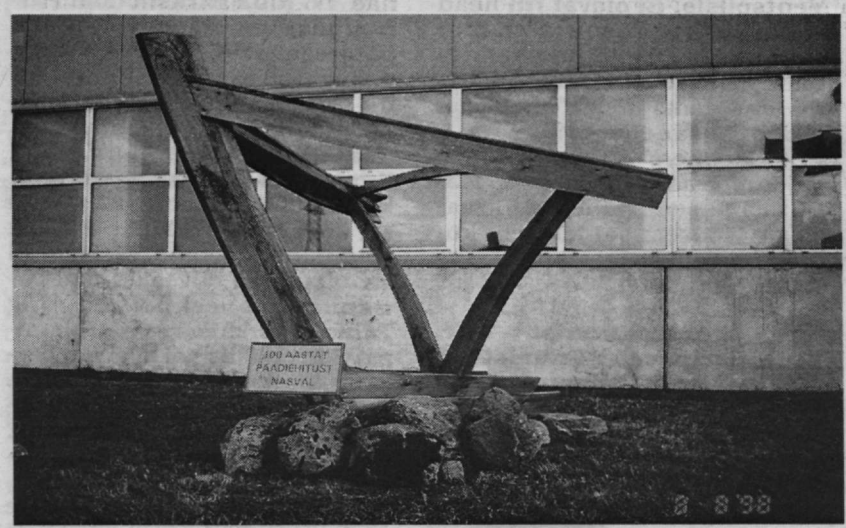
Merepäevade korraldajate kiituseks peab ütlema ka seda, et mõeldud ei ole ainult puht meelelahutuse, vaid üsna palju ka kodusaare arendamise ja üld(merendus)hariva peale.

Nii oligi esimeseks ürituseks, enne merepäevade ametlikku avamistki, korraldatud arupidamine turismi, ennekõike merendusliku turismi arendamise võimalustest. Seal olid kõne all Tori sadama väljaehitamine ning ka Saaremaa sõvasadama ehitamise probleemid. Kuressaarde on plaanitud oma huvialuste sadam, mis saare pealinna tõeliseks sadamalinnaks peaks muutma.

Huvipakkuv on idee sõvasadama ehitamisest Saaremaale, et seal suuri kruisilaevu vastu võtma hakata. Põhiliseks argumendiks oli toodud Tallinna sadamaid (Muugat ja Vanasadamat) külastanud suured laevad, mille tuhandeid reisijaid loodetakse niimoodi Saaremaale sisse põikama ja oma raha sinna jätma meelitada. Einoh, eks ole kena küll, kui mõnikümmend suurt mitme-mitme meetrise sõvisega laeva paari suvekuu jooksul mõnes Lääne-Saaremaa sadamas kai äärde tuleb.

Tänavustel merepäevadel oli tegevust nii Kuressaares, Roomassaares kui ka Nasval. Linnas endas sporti ja muud meelelahutust, sadamais mereasjandust.

Seekordne teaduskonverents oli pühendatud merekaartidele, mis eduka navigeerimise tagajaina aastasadu olulised on olnud. Konverents peeti Roomassaare sadamas. Nasval jälle oli paadiehitajate ja meresõitjate kokkusaamispaik. Esmakordselt olid kokku kutsutud ookeanikalurid, kes veetsid koos peredega mõnusa õhtupooliku.



Sada aastat paadiehitust Nasval — mälestusmärk, mis pandi üles II Kuressaare merepäevade ajal. Tiit Einbergi foto

Kuressaares võis vaadata muuseumis avatud naabrite – soomlaste – koostatud allveearheoloogia näitust, avada sadamas kivi (sealsel tseremoonial osales ka peaminister Mart Siimann) ning uudistada haakrikulaadal pakutavat. Nagu päris-haakriku puhulgi oli ka seal üht-teist põnevat ja asjatundjale väärtuslikku.

Kõige naljakam oli ilmselt veevolle võistlus Nasval. Vaprad mees- ja naiskonnad ei lasknud end ei vihmast ega tuulest häirida ning lustisid märjaksolekut veel Nasva Jahtklubi hotelli fuajeeski. Mängud olid hasartsed. Korraldajate kiituseks ei saa märkimata jätta, et erinevalt nii mõnegi teise meres toimuva planeerijaist olid võistlejaile päästevestid selga antud. Ohutus ennekõike!

Tänavused merepäevad annavad aluse loota, et ka tuleval aastal augustikuus tasub kindlasti üleväinatee ette võtta.

Reet Naber

"Silja Symphony" lähedal kokkupõrkele

Ametivõimud kritiseerivad "Silja Line'i"

Iiri kaubalaev oli väga lähedal kokkupõrkele "Silja Symphonyga" ligi kuu aega tagasi. Nüüd kritiseerivad nii Rootsi kui ka Soome meresõiduametid "Silja Line'i", et sellest tõsisest vahejuhtumist ette ei kantud.

"Niisugusest asjast tuleb otsekohe teatada," ütleb meresõiduinspektsiooni büroojuhataja Björn Molin. Ametivõimud ei saanud juhtumist teada enne, kui Rootsi Raadio "Päevakaja" toimetus sellest teatas.

Ka Soome meresõiduamet on reageerinud. Nad on palunud "Silja Line'ilt" seletust, miks reeder ei kandnud ähvardanud kokkupõrkest ette. "Silja Line'i" informatsioonijuht Håkan Stenberg mõõnab, et reeder on valesti toiminud. "Aga mul pole teist seletust, kui et taheti enne meresõiduinspektsiooni minekut olukorda paremini uurida ja rohkem informatsiooni koguda."

Juhtum oli kella 2 ajal ööl vastu 9. juulit Soome vetes Bengtskäri juures Hankost edelas. Laevad läksid täiskäigul üksteisest mööda vähema kui laevapikkuse kauguselt seetõttu, et Iiri laeva juhtimissüsteem oli rikki läinud.

"Silja Symphony" oli teel Stockholmist Helsinkisse. Otse ristuval kursil tuli Iiri laev, kellel rahvusvaheliste meresõidureeglite järgi oli kohustus teed anda. Seda manöövrit alustati, aga see jäi pooleli. Vahemaa laevade vahel vähenes kiiresti. "Silja Symphony" kapten lülitas ümber käsitsijuhtimisele ja pööras raske laeva järsult paremale. Laevad möödusid teineteisest täiskäigul ainult 150–200 m kauguselt, mis meresõiduinspektsiooni uurimisjuhi Sten Anderssoni sõnul on kindlasti liiga vähe.

Rootsi meresõiduinspektsioon kiidab "Silja Symphony" meeskonda, kes tuli olukorraga toime ja toimis reeglite järgi. Seevastu Soome meresõiduameti ohutusjuht Reijo Montonen on imestanud Iiri laeva teguviisi üle, teatab Soome uudisteagentuur FNB. Montoneni sõnul hakkavad Rootsi ja Soome ametivõimud üheskoos asja uurima.

TT ("Metro", 7. august)
Tõlkinud **Milvi Seim**

Kruisilaevu Vanasadamas

Laeva nimi	Kodusadam	Külastuskordi	Turiste
"Adriana"	Kingstown	3	697
"Albatros"	Nassau	2	1488
"Arkona"	Monrovia	1	474
"Astor"	Nassau	2	992
"Berlin"	Saksamaa	1	391
"Bremen"	Nassau	1	149
"Calypso"	Nassau	1	505
"Columbus"	Nassau	2	771
"Costa Allegra"	Monrovia	4	3391
"Costa Marina"	Monrovia	5	4035
"Delphin"	Valletta	2	850
"Deutschland"	Neustadt	2	976
"Europa"	Nassau	1	437
"Flamenco"	Nassau	6	4917
"Iason"	Panama	2	451
"Itasca"	Georgetown	1	9
"Kristina Brahe"	Helsinki	1	103
"Kristina Regina"	Kotka	5	978
"Lady M"	Belize	1	2
"Mermoz"	Nassau	2	945
"Minerva"	Nassau	1	286
"Michaela Rose"	Southampton	1	12
"Northern Cross"	Helsinki	1	8
"Ocean Majesty"	Piraeus	1	507
"Pacific Princess"	London	2	1272
"Princess Danae"	New York	2	1067
"Radisson Diamond"	Nassau	4	1325
"Renaissance VI"	Monrovia	14	1581
"Renaissance VII"	Monrovia	8	909
"Rotterdam"	Rotterdam	1	1298
"Royal Viking Sun"	Nassau	1	639
"Saga Rose"	Nassau	2	1106
"Seabourn Pride"	Oslo	4	745
"Silver Cloud"	Nassau	3	866
"Song of Flower"	Nassau	4	708
"Stella Oceanis"	Piraeus	4	1065
"Switzerland"	Monrovia	2	806
"Talitha G."	London	2	23
"Victoria"	London	1	698
"Vistafjord"	Nassau	2	937
"Vistamar"	Panama	3	854
41 laeva	**17 kodusadamast**	**108**	**39 273**

Ilusate nimedega valged laevad

Tabelist on näha, et kõige rohkem Tallinnas käinud ilusate nimedega valgeid laevu, tervelt 13, on olnud Nassaust, Bahama lipu all. Aga ka Monroviast, Liberia lipu all, on olnud 6. Luksusjahid, mis on toonud 2–12 külalist, on enamasti Euroopa päritolu.

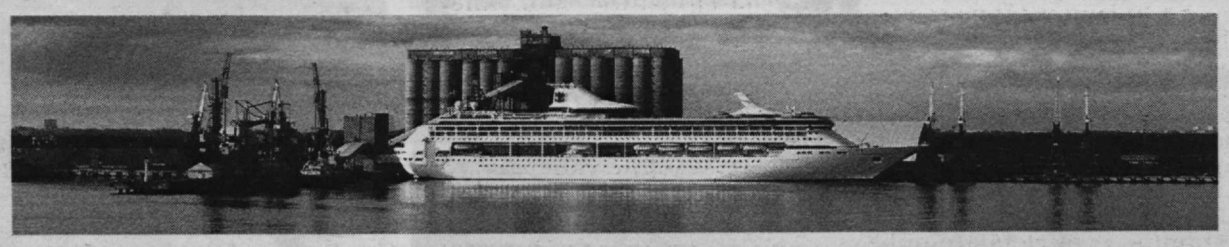
Veidi naljakas, et laevad nimedega nagu "Bremen", "Europa" ja "Royal Viking Sun" peavad kodusadamaks Nassaud Ameerika maailmajaos. Või "Switzerland" Monroviat Aafrikas. See-eest on "Ocean Majesty" kodusadam Piraeus, mis ei asu hoopiski ookeani äärel.

Ent "Rotterdami" kodusadam ongi Rotterdam. See on ka kõige suurem laev, mis kunagi Vanasadamas käinud: 239 m pikk, kogumahutavusega 59 652. 14. kail sildunud "Rotterdam" tõi 8. augustil Tallinna 1298 reisijat. Sadamakapteni talituse teatel on see "Rotterdam" juba kuues, eelmine samanimeline "Holland-America Line'i" lipulaev oli ehitatud 50-ndail aastail.

Nähes laevanimesid "Deutchland" ja "Switzerland" ei saa aru, miks ei olnud hea, et Eestil oli riiginimeline laev. Ning kui Libeeria lipp "Switzerlandil" ITF-i ei ärrita, siis miks ei meeldinud sõbralikele ametiühingutele Eesti lipp Eesti-nimelisel laeval.

Suvelaevu käib ka Muugal. Sinine krooniga ankur korstnal, peatus seal näiteks Norra lipuga "Splendour of the Seas". Et kruisilaev peab igati hea välja nägema, värviti Muugal seistes merepoolset parrast valgemaks – sealtpoolt ju pole näha ega saa keelata.

Madli Vitismann



Mõnel pool seisavad valged laevad kesklinnas, vahel aga kaubasadamas või hoopis reidil.

Juhtub paremaski peres

Viimasena külastas tänavusel kruisihooajal Vanasadamat "Costa Marina". Võib kindel olla, et ei reisijad ega laevapere Tallinna niipea ei unusta, sest laev sõitis 18. septembril enne sadamasse jõudmist madalikule. Kaldus tihedas udus liialt lõunasse ja jäi servapidi põhja kinni.

Lahtisikutamiseks kahe pukseriga kulus terve tund, järgnes tuukriülevaatus. Ent liivane ja mudane põhi polnud isegi värvi laevakerelt maha kraapinud. Autojuhid öelnuksid, et sõitis kurvis välja. Nähtavus olnud 500–600 m.

Mereriigi marke

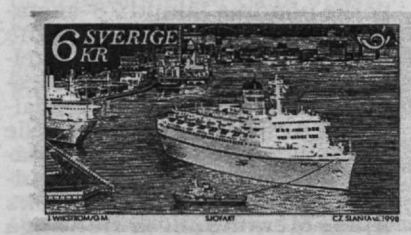
Üks tänavusi Rootsi margiuudiste bülletääne esitleb rohkesti merevaateid. 6 margist sari "Stockholm – linn vee peal" näitab elu vee ümber ja peal: kuningaloss vee poolt hommikupäikeses, aurulaevaga "Norrskär" saarestikulaevade päeval, suplus Långholmenil, taustal Västerbro; Purjepaadipäev Södra poolt, taustal Marieberget; tänavu 100-aastaseks saav Ooperimaja ja 75. aastapäeva tähistav Stadshuset.

Sageli Stockholmi külastanud "Albatross" on jõudnud Rootsi margile.

Samal teemal on ilmunud ka 6 maksimumkaarti, jälle "Norrskäriga", aga ka vaatega vanalinna kaitänavale Skeppsbrole ja jääminekuga Ooperiteatri juurest.

Kaks Stockholmi-sarja marki, kuningalossi ja "Norrskäriga", tähistavad välismaale saatmise hinnaga ka kultuuripealinna-aastat ning sobivad eriti hästi seda aastat tähistavale postkaardile, millel on Nacka Strandi purskkaev.

Kuninga juubelit tähistaval siseriiklikul margil on kuninga portree all kiri: 25 aastat riigipeana. Alustanud 1973. a., on Carl XVI Gustaf oma vanaisa Gustav VI Adolfi järel seitsmes Bernadotte'i soost kuningas. Ta on Maailma Looduse Fondi WWF Rootsi organisatsiooni esimehena lugupeetud ka väljaspool Rootsit oma keskkonnakaitse-alaste teadmiste poolest. Monogrammi ja krooniga tempel sobib selle margi juurde eriti hästi.



Tänavuste Euroopa-markide teema on rahvuspühad. Rootslased on valinud kaks enam iseloomulikku: tantsu ümber jaanipäevapuu ning kuus nädalat hiljem järgnevalt vähipeolt vaagna vähisõrgadega.

Aasta Põhjamaa-margi teema on merendus ning margil merematkelaev "Albatross". Oma 185 meetriga on see üks suuremaid merematkelaevu, mis käib Stockholmis igal aastal. Kokku käivad merematkelaevad Stockholmis, Rootsi suurimas merematkesadamas 140 korda hooaja jooksul ning "Albatross" on üks neist, öeldakse selgituses.

Allikas: "Sweden Post Stamps 1998", bulletin 3

Madli Vitismann

Suvel Pärnu sadamas

Kuus aastat juba Pärnu sadamasse tulnud ning sealt läinud laevu loetud... Tänavu esimesel poolaastal sai neid 425. Kusjuures me ei arva lootsitavate hulka neid pisikesi ja veel pisemaid kah–kaubalaevu, mis ometi merel ja sadama vahet sõeluvad. Ju veel jagub metsa ja turvast, mida vedada, ju vast kasvab pealegi.

Uhiuus laev Pärnu sadamas

18. juulil andis otsad kaheaastane "Dalarna", olnud esimest korda Pärnu sadamas. Väga lai. Pikkust parasjagu. Nimi rootsikõlane. Lipp Küprose. Kodusadam Limassol. Kapten sakslane, meeskond peamiselt poolakaist. Kui kaptenilt küsida, miks mitte Saksa või Poola lipp, hõõrub see tähendusrikkalt nimetissõrmega vastu põialt. Selge. Kas varem Baltimail käinud? Jah, Riias. Ning Ventspilsis. Ei olevat nii head sadamad kui Pärnu. Siin linn otse aia taga. Tuleb nõustuda ja taas pisikesele Pärnule reklaami teha. Läks "Modo" metsaga. Laaditi peaaegu kaks päeva. Küll "Liebherr"–haaratslaaduriga, küll kraanaga, siis jälle laaduriga ja seejärel uuesti kraanaga. Koorem sai kõrgem kui Pärnu Munamägi. Lubati üks kord veel tulla.

Sõberpukserist "Kalevipoeg", "Framist" veelgi enam

"Vett ja voolu, vett ja voolu!" olid "Kalevipoja" esimesed sõnad 17. juuli pärastlõunal Pärnu jõesuust sisseloovimisel, pargas järel. Viimane jäeti sedamaid 6. kai äärde ja ise suunduti 4. kai alla, kus voolukapp lähedal ning vettki lihtsam võtta. Vaatad: nimi ammugi tuttav. Kapten ka. Et kus siis nõnda kaua oldud? Tallinnas. Nüüd sai kusagilt pargas näpatud, ja sõidusihiks Soome. Meenuvad aastatagused talveajad, kui pärispukserit veel polnud ning Tallinnaga käis äge kauplemine. Siis pakkus või määrati seesama "Kalevipoeg" meile abiks. Ta tegi oma töö, kuidas suutis – pole ta ju jäämurdja–pukser. Kingstonid jäid jääs kinni ja aeg–ajalt tuli neid puhastada. Aga kasvõi juba tema hea tahte eest peame "Kalevipoega" sõberpukseriks. Ja kaptenit sõbrameheks. Vastastikune lõõp kestab seni, kui voolikurull koos ning hallilävel sissetõukamist ootab... Samal ajal toob agendi–Veljo uudise: "Fram" laevaremondi kai äärest tahab vett saada.

No mida siis teha? Kõigepealt teed hirmsat häält, tänitad ja hurjutad, et miks seda otse pärast "Kalevipoega" teha ei võinud. Aga nemad ainult muigavad, sest teavad ja tunnevad, et "Framgi" on sõna tõsises mõttes sõberpukser.

Kaheksa kuud tagasi jää ajal oli see pukser algul ainuke, mis meil oli. Aitaja ja päästja. "Arm II"–le suurt loota ei võinud, see liigutas end ise hädavaevu kai ääres edasi–tagasi ega suutnud jääkamakaid kai ning laeva vaheltki ära ajada. Talvel lumega oli hetki, kui veeandmine "Framile" tuli paugupealt katkestada, sest lahel karjuti taas abi ning pukser pidi jälle minema. Jah, "Framil" ja "Protektoril" on Pärnu lahe jää pähe õpitud kui ükskordüks.

"Para–Delta"

Pargas või parkass või praam, ei teagi, kuidas neid eesti keeles nimetada. Kuus aastat aina käigus. 1993. aastast on temast kurvad mälestused. Tema tõttu, õieti kapteni tõttu või ei tea veel kelle tõttu oli kaks uppunut ja "Vilma" kummuli. Mäletan hästi toda 17. juunit. Just pidid otsad tulema... Tookord oli *veohobuseks* pukser nimega "Björn". Kus ta nüüd on? Müüdud, uppunud, lammutatud, koos kotermanniga kuhugi kadunud?

19. juuli

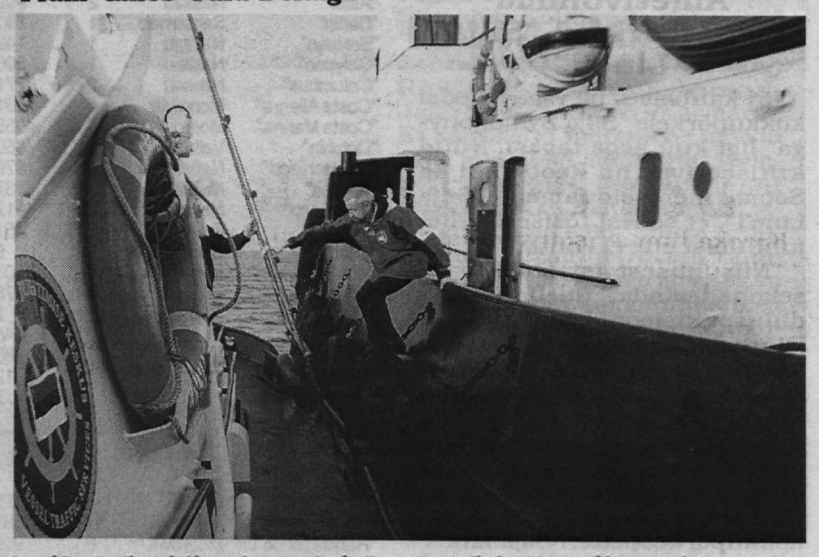
Ott Taul

Tuttuus "Dalarna".

"Kalevipoeg" on tulnud 4. kaile.

"Rudolf" on seisnud väga kaua, samuti "Arm II".

"Fram" läheb "Para-Deltaga".



On jõutud reidi ankrupoini. Loots tuleb "Framilt" maha.

Kaberneemes päästeti memmed merehädast

Kaberneeme lähistel merest võrke välja tooma läinud rannamemmed päästis kohalik noormees.

28. juulil Kaberneeme lahes võrke nõudma läinud 78–aastane Linda Läns ja 63–aastane Velli Pikkaro jäid merehätta kella 11 paiku, kui teist korda lestavõrke välja võtma asudes laine "Bella"–tüüpi paati lõi ja selle ümber keeras. Naised ise pidasid süüdlaseks äkki peale tulnud pagi, mis laine kõrgeks ajas. Memmedel ja nendega kaasas olnud 15–aastasel naabripoisil Madis Nurmsel olid vetevalda sattudes päästevestid seljas, noormehel õnnestus ühele naisele heita ka paadis olnud päästerõngas.

Umbes miili kaugusel kaldast hakkasid hädalised vestide küljes olevate viledega vilistama ja appi karjuma, Madisel õnnestus ronida kummuli pöördunud paadi põhjale ja seal kisada. Velli hüüdis Lindale, et vett ei tohi suhu lasta ja muudkui vilistas ise vesti küljes oleva vilega. Hiljem selgus, et kaldal kuulis hääli Madise ema, kes kutsus appi kohaliku noormehe Janno Mei, kes omakorda haaras aerud ja hakkas oma "Bella"–paadiga hädasolijaile appi sõudma. Tubli mees helistas kohe ka Tallinna merevalvekeskusele ning kaldale jäänud vennale Argole, kes järgnes talle peagi teise "Bella"–paadiga.

Janno taris kohale jõudes kõigepealt paati Linda, kuid kartis teist naist paati võtta, sest laine oli suur ja paat väike ning ümberminemine oleks võinud korduda. Noormees võttis päästerõngasse pugenud Velli nööriga paadi järel puksiiri ning korjas kaasa ka paadipõhjale klammerdunud Madise. Kui poolele teel vend teise paadiga vastu tuli, hüüvati Velli teise paati ja sõuti tormist ilma trotsides kaldale, kuhu jõuti kell 13. Teise reisiga toodi ära ka ümberläinud plastikpaat.

Pringi kordoni ülem Mart Lepp ütles, et õnnetus lõppes seekord õnnelikult, sest kõigil paadisolijail olid päästevestid seljas, nagu eeskirjad ette näevad. Ka mammid olid kinnitanud, et kui vesti poleks seljas olnud, ei oleks nad neid enam kunagi selga panna saanud.

Piirivalve pressiesindaja andmeil oli kohe pärast hädateate saamist Muugalt õnnetuspaigale saadetud piirivalvelaev "Pikker", mille abi aga enam tarvis ei läinud. Kaldal õnnetust uurinud piirivalvurid leidsid eest rahulikult võrke puhastava vanamammi, kes tund pärast päästemist rahumeeli paljajalu õuel talitas. Kalavõrgud olid vabeaeda riputatud ja ootasid rasket puhastamistööd.

Merehädalised ütlesid ajakirjanikule, et olid samal hommikul korra juba võrke ära toomas käinud, siis oli meri veel sile ja paadis neljandaks naabripoiss Tambet Nurmse. Kala saadi vähe: nelja võrgu pealt kakskümmend lesta ja kaks siiga.

Poisid olid kalal sellepärast kaasas, et paati oli vaja tühjaks kühveldada, pagi lõi aga nii palju vett sisse, et seda ei jõudnud enam teha. "Ahter kadus vee alla," ütles Madis, kes oma sõnul sai paraja šoki. Järgmiseks päevaks oli ehmatus möödas, kuid hääl ikka veel karjumisest kähe. Ka libedal paadipõhjal kukkumisest põrutada saanud õlg valutas veidi. Külma ei saanud naised ega poiss, kuigi viimane ütles, et kaldale tulles kangeks jäänud jalalabasid enam ei tundnud.

Öed Velli ja Linda käivad merel koos juba seitse aastat, et leivakõrvast hankida. Naised on eluaeg merd trotsinud, lapsepõlvest kalapüüki ja paadiga ringikäimist õppinud ning varemgi merehädas olnud. "Korra olin seitsmekümnendatel veel hullemas tormis, kolmsada kilo lesta oli paadis, parras veega triiki," rääkis Velli. "Ka siis ei jätnud kala merre, ära tõin." Viimastel aastatel on kala päris ära kadunud, merel käiakse rohkem maa peal saadud pingeid välja elamas. Rannanaistele on meri puhkamise koht, paadipingi all on tihti ka laulik kaasas, millest allatuult randa tulles vanu laule lauldakse.

Küllike Rooväli

Koer Serri kipub Velli ja Lindaga merele kaasa, tema on ka ainus päästevestita reisija.

Hiiumaa kultuurisündmus

Sõru sadam. Tiit Einbergi foto

"Vardo" Orjakus.

Sel suvel saabus tagasi kodusaarele Hiiumaale veel üks pagulane: mootorpurjekas "Alar". 1937. aastal ehitama hakatud puulaeval tuli jagada paljude teiste Eesti aluste saatust – 1944. aastal Eestist põgenikega lahkuda. Emmaste valla entusiastliku asjaajamise tulemusena toodi "Alar" tagasi koduranda, nüüd seisab ta Sõru sadamas ja ootab kordategemist. Tööd jagub, aga hiidlaste asjaajamise juurde käis ka meeste purjeka taastamise töödeks ettevalmistamine ja koolitamine nii Taanis kui ka Soomes.

Emmaste vallas on tunda, et asjaosalised huvituvad oma kodukoha arendamisest ja vanade traditsioonide järgimiseks on tõsiselt pingutatud. Sõru sadamas on korda tehtud hoone, kus saab koos käia ja üritusi korraldada, koostatakse väikest koduloolist väljapanekut, taas on üles ehitatud mõned lautrikaevud, korrastatud kabelikohta.

Sõru sadamat on süvendatud ja korrastatud. Valmis on saanud sildumiskoht, kus võiks rahulikult silduda praegu Triigi ja Orjaku vahet käiv "Vardo". Vallavanema sõnul on proovisildumisedki juba tehtud. Orjakuga võrreldes tuleks ülesõidu aeg lühem, samas aga on Sõru vähem kaitstud. Aga üldise korrastatuse poolest jääb Orjaku kõvasti alla. Sõru baargi, kus korralikult süüa ja juua saab, on sisustatud nii, et igaüks hoomaks, et ollakse justnimelt Hiiumaal ja Emmaste vallas, aga mitte N sadamas. Baari seintele üles pandud fotod kajastavad laevaehitust ja meresõitu.

Reet Naber

"Alar" Sõru sadamas. Esiplaanil sildumiskoht "Vardole".

Tiit Einberg ja Vladimir Koppelmann arutasid Emmaste vallavanema Kalev Kotkasega vallamuuseumi rajamist.

Jäneste pikk sõit

Kreeka lipu all sõitva puistlastilaeva omanikul võttis kahe Lõuna-Aafrikas laevale tulnud *jänese* kodumaale toimetamine neli kuud aega, sest tervelt neli riiki ei lubanud *jäneseid* maale.

Balti Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO), mis näeb suurt vaeva, et saavutada *jäneseid* puudutav rahvusvaheline kokkulepe, pidas hiljutist juhtumit laevaomanike jaoks tüüpiliseks ja üha kasvavaks probleemiks. See on muutumas lausa tavaliseks nähtuseks.

Teel Itaaliasse avastas laeva meeskond kaks päeva pärast sadamast lahkumist kaks *jänest*, kes olid end salaja masinaruumi pilssidesse peitnud. Nad olid tansaanlased, kuigi kummalgi polnud isikuttõendavaid dokumente.

Laeva kindlustav klubi P&I tegi katset saata *jänesed* rongiga läbi Itaalia lennujaama ja sealt lennukiga kodumaale, kuid see katse nurjus. Itaalia nimelt nõuab selliste immigrantide kodumaale toimetamist otselennuga.

Itaaliast suundus alus Türki, kus oli kuu aega kuivdokis. Selle aja jooksul püüti neid kahte meest Istanbulis maale toimetada. Türgi võimud aga nõudsid uusi garantiisid ja dokumente. Kui need olid saadud, hakati tahtma veel lisadokumente. Ühesõnaga, repatrieerumist takistati kunstlikult.

Järgmises sadamas – Novorossiiskis Venemaal – keelduti meeste maaletulekut isegi arutamast.

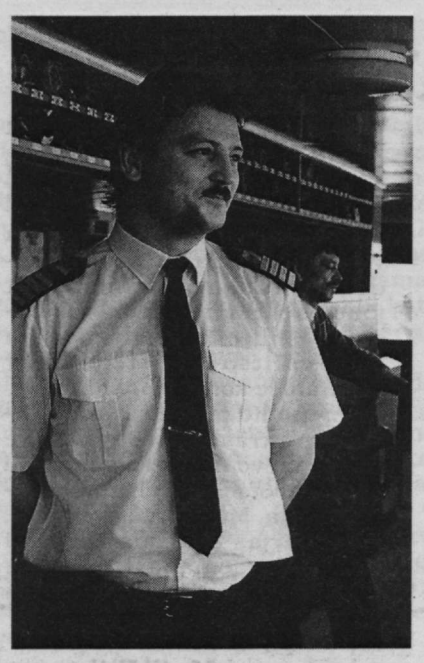
Venemaalt suundus laev Kreekasse. Pireuses punkerdamisel prooviti laeva lipuriigi käest abi saada, kuid seal nõuti, et laev peab jääma niikauaks sadamasse, kuni mehed on lennukiga Kreekast lahkunud. Omanikud ei olnud viivitusega nõus, ja laev suundus Houstonisse, *jänesed* ikka veel pardal. Lõpuks saadeti mehed USA immigratsioonibüroo kaudu Miamist lennukiga Aafrika poole teele. Üks *jänestest* tunti seal ta eelmiste samalaadsete katsete põhjal ära; sellid olid agressiivsed ja laamendasid; neid saatis turvavalve, kel lõpuks õnnestus nad sõna kuulma panna. Selleks ajaks oli nende seikluse algusest möödas neli kuud.

BIMCO arvates näitab see juhtum ilmekalt vajadust rahvusvaheliste kokkulepete ja paremate turvameetmete järele sadamais.

7. septembri "Lloyd's List'i" põhjal
Eduard Hunt

Kapten jutustab

"Narva" kapten **Andrei Snežkov:**



Tagantjärele paneb lugu Andrei Snežkovi üksnes muhelema, aga tol ajal...

Jäneseid tuli Aafrika-reisidel ikka ette. Tavaliselt ilmusid nad välja teisel-kolmandal päeval kambüüsi piirkonnas ja näitasid väljendusrikka liigutusega, et tahavad süüa. Ühe palgivirnas peitunud mehe peidikust leidsime hiljem, kui palke lossiti, ta järelejäänud toiduvarud ja pooliku limonaadipudeli, nii et välja tuli ta mitte väljakannatamatu nälja või janu pärast ... Nad teadsid, et Nõukogude laevadel neid ei peksta.

Ühed jänesed tegid meiega õige pika reisi. Neid oli kaks. Väitsid, et on liibüalased. Üks oli must ja teine valge. Tol teisel oli kaelas hiigeljäme kuldkett raske kuldristiga – raha neil oli.

Peale tulid nad Lagoses ja tahtsid sõita Las Palmasesse, sest "kõik Aafrikast lahkuvad laevad lähevad sinna." Ilmnesid kolmandal päeval kambüüsi lähedal, nagu alati. Nendega tehti leping, et teevad tööd, saavad söögi ja kajuti ega nõua raha. Riided olid neil kaasas, isegi tööriided olid. Siis, kui nad hakkasid imestama, miks juba Las Palmasesse ei jõuta, öeldi neile lõpuks, et laev läheb Brasiiliasse.

Meestel oli Nigeeriast kaasas Liibüa konsuli väljaantud paber, et neile osutataks igakülgset materiaalset ja vaimset abi nende teel kodumaale. Aga sinna nad ei nõustunud minema.

Ent laev sõitis Lõuna-Brasiiliasse, São Francisco do Suli. Sedamööda, kuidas aina jahedamaks läks, hakkasid mehed lõdisema ja arvasid, et seal neile ei meeldi. Kui nad veel kuulsid, et seal räägitakse üksnes portugali keelt, keeldusid nad otsustavalt maha jäämast ja sõitsid meiega uuesti üle ookeani.

Häda oli aga selles, et meil tuli Brasiilia puit Las Palmases lossida. Niisiis oligi järgmine peatuspaik Las Palmas, seal aga väga karmid karistused jäneste maaletoojaile. Seetõttu pandi mehed sadamas viibimise ajaks luku taha.

Ometi juhtus, et just siis, kui kõik olid linna läinud ja laevas üksnes mina vahitüürimehena koos vahimadrusega, tabasin mõlemad mehed trepi otsalt, kaenlas pambud pesupulbri ja muu edasiseks eluks tarvilikuga. Tähendab, keegi oli ukse lukust lahti teinud.

Andsin madrusele märku, et tuleb mehed jõuga kinni pidada, ent sedamööda, kuidas ma trepi poole nihkusin, astusid mehed aste-astmelt allapoole, tänades kohaletoomise eest.

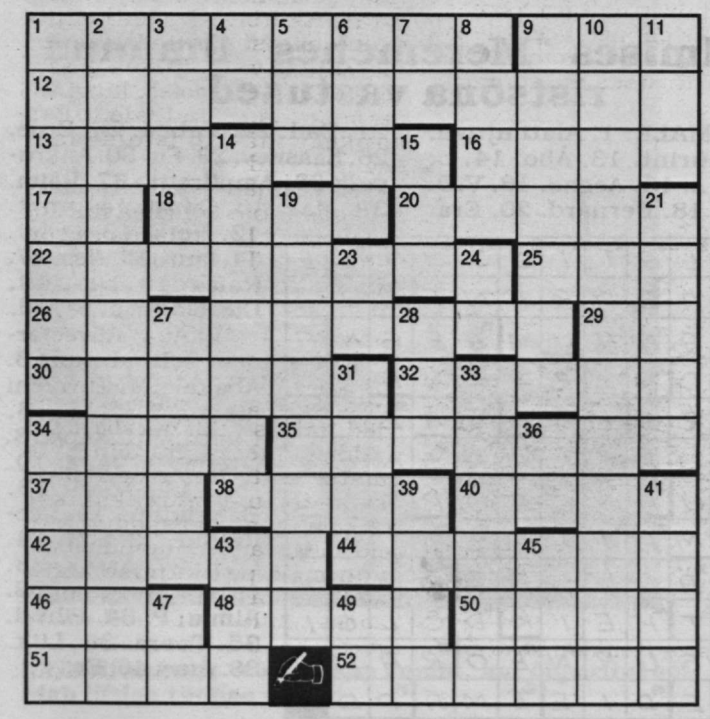
Samal ajal sõitis kaile Eesti laevade agent, kõigile hästi tuntud onu Benjamin, ja küsis autost väljudes kahtlustavalt: "Kes need on?" Mul ei jäänud muud üle, kui meestel minna lasta ja hirmuga oodata, mis sadamaväravas saab. Vastasin onu Benjaminile, et need on kellegi tuttavad.

Ent mehed ei hakanudki sadamavärava poole astuma, vaid hoopis vastassuunas, muuli poole. Mõne aja pärast möödusid nad teiselt poolt sadamapiiret taksoga, lehvitades ja hüvastijätusõnu hüüdes. Näe, raha neil ikkagi oli!

Kes aga ukse lukust lahti oli teinud, ei saadudki teada. Ju nad sellegi mehe kinni olid maksnud.

Madli Vitismann

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Atlandi ookeani sisemeri. 9. Kreeka mütoloogias merre viskunud ja merejumalannaks muutunud kuningatütar. 12. Kompleks veekogu põhjas veealuste uuringute tegemiseks. 13. Musta mere äärse riigi pealinn. 16. ...paat. 17. USA Iowa osariigi tähis. 18. Vedelikumõõt. 20. Sfäär (vene k.). 22. Laeva juhid. 25. Masti esiküljele kinnitatud peel. 26. Vints ankru hiivamiseks või allalaskmiseks, samuti laeva haalamiseks. 29. Albaania riigitähis. 30. Tagaranna poolsaare teine nimi. 32. Kapten J. Verne'i loomingust. 34. Kreeka jumalanna, kes sünnitas Pontose ehk mere. 35. Tuntud fotograaf, töötanud aastaid "Meremehes". 37. Punsli ... 38. Kunstiteose liik. 40. Sadam Doni suudmes. 42. Sõtsed. 44. Keel Dagestanis. 46. Kõis, tross või vaier. 48. Ida poole. 50. Paisu vooluava sulgev tarind. 51. Loom. 52. Seljatoeta türgi diivan.

ALLA: 1. Merepiirita riik. 2. Kaks mereäärset Euroopa riiki. 3. Eesti kergejõustiklane, omal ajal Euroopa parim kuulitõukaja (eesnime esitäht ja nimi). 4. Eesti Vabariik (lühend). 5. Eesti kujur (1895–1969), skulptuurikompositsiooni "Rannal" looja. 6. ... või tagant. 7. Rahvalaul (lühend). 8. Rahvusvahelise Kergejõustikuliidu ingliskeelne lühend. 9. Pürenee poolsaare nimi enne Rooma ülemvõimu. 10. Kaks omavahel riimuvat riiginime. 11. 1941. a. hävinud loss, endine Eesti presidendi suveresidents. 14. Maht liitrites. 15. 35. paremale küsitu eesnimi. 19. Lübecki lahe äärne sadamalinn, kus on mälestusmärk 1945. a. koos paljude eestlastega hukkunud reisiaurikule "Cap Arcona". 21. Laine (soome k.). 23. Nepaali riigitähis. 24. Detsiliitri tähis. 27. Üksteisega nurgi olevaid laevakere talastikuosi ühendavad konstruktsioonielemendid, põlvikud. 28. Sidesõna. 31. Lääne-Eesti saarestiku 1941. a. lahinguis osalenud eestlaste grupp. 33. Eesti Ametiühingute Keskliidu esimees. 34. Teatud linnaosas. 36. Välja- (läti k.). 39. Rebima (vene k.). 41. Kange jook. 43. Puhang. 45. Mahuti kaupade ja proviandi jaoks laevades. 47. Itaaliakeelne jaatus. 49. Tonga riigitähis.

Koostanud Märt Kullo

Aurulaevad olid Turkus

13.–16. augustini olid Turku kesklinna kaldapealsel tähelepanu keskmes aurulaevad. Nimetuse *Aurajoen höyrytreffit* all peeti tegelikult laiahaardelist merendusfestivali. Külalisaurikute kõrval olid mõistagi esil Turku alalised vaatamisväärsused – ajaloolised purjelaevad "Suomen Joutsen", "Sigyn" jt. *Sea Expo* hallis oli arvukalt näitusi aurulaevanduse alg- ja kõrgperioodist, palju laevamudeleid, vanu auru- ja mootoriga jõumasinaid. Kajastatud oli ka auruvedurite aeg Soome raudteel. *Sea Expo* halli kõrval vana teraviljalao ees ja sees oli suviselt vilgas kontserdimelu lastetendustest kõrgetasemeliste dzässiimprovisatsioonideni.

Kõige sellega andis Turku linn märku tänavusest ulatuslikuma projekti *Forum Marinarum* käivitamisest. Selle käigus koondatakse seni hajali paiknenud ajaloolised laevad tänavuse festivalipaiga kai äärde, kus moodustavad vana *Kruunuviljamakasiini* ruumides nähtavaga ühtse atraktiivse külastusketi. Kogu see töömahukas ettevõtmine ei panegi eriti imestama, kui kõrvutada suhteliselt noore sadamalinna Kotka tuntud merepäevi Soome vanima sadamalinna Turku auväärsete traditsioonidedga.

Tähelepanu keskmes olnud külalisaurikuist oli suurim jäämurdja "Sankt Erik" Stockholmist, meie "Suure Tõllu" eakaaslane. See 1915. aastal Rootsis ehitatud jäämurdja (L 60 m, B 17 m) töötas 1977. aastani ning sai muuseumilaeva staatuse juba 1980. aastal. Laev on nüüdseks täielikult renoveeritud, Stockholmist Turku tuldi oma aurumasina jõul.

Suuruselt järgmine külalisaurik oli "Hyöky" Helsinkist, ehitatud 1912. aastal Putilovi tehases Peterburis (L 40,1 m, B 7,5 m). See on endine tule- ja hüdrograafialaev. Tallinlastele aastate eest Pirital tuttavaks saanud "Ukkopekka" (ehitatud 1938 Helsinkis) kodusadamaks ongi Turku. "Ukkopekka" tegi huvilistele maksulisi reise Naantalisse koguni kolm korda päevas. Aurupukseri "Vetäjä V" (L 21,5 m) ehitusaasta on 1891.

Peterburist oma 75 hj aurumasinaga kohale sõitnud väikese traaleri "Dunkan" sünnitunnistus kippus ebaselgeks jääma. Seniarvatud 1946. asemel olevat tegu siiski 1903. aastal ehitatud alusega. Igatahes pälvisid venelased kaugeimate külalistena vastuvõtjate sooja tähelepanu.

Laevade kõrval tekitasid suurt huvi aurupaadid. Neist "Onko" pikkus oli vaid 5 m; saja-aastase ""Kirvesniemi" kunagiseks tööks oli olnud piimavedu; aurupaadi "Wipunen" tegi ainulaadseks valmistamisaasta 1997.

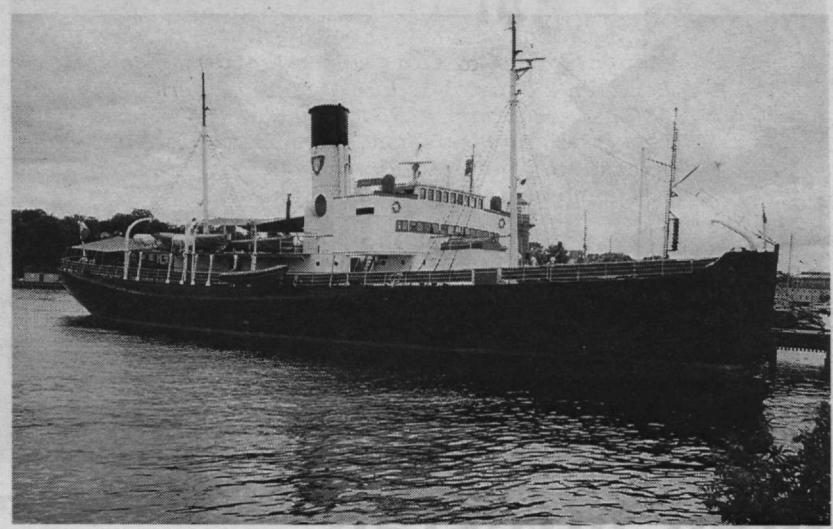
Aurikute kirevat rivi täiendas kaipealsel vanade autode rida. Taas võis kogeda, et põhjanaabreile on tehnikamälestised kultuuri loomulik osa, sellesse suhtutakse euroopaliku pieteeditundega.

"Sankt Erik" tegi iga päev kahetunniseid merereise, pilet 80 marka. Soovijaid võeti korraga pardale 300 ringis. Sõitva muuseumilaeva publikul oli võimalik liikuda pea kõikjal, ka töötava 2800 hj auarumasina juures. Ainult kaist eemaldumisel ja sildumisel piirati vööri- ja ahtritekk nööriga. Küllaltki suure inimhulgaga ei tekkinud mingeid probleeme. Kadestamisväärselt ladus oli muusemilaeval ka töö kinnitusotstega – vähese inimjõuga ja lärmakate käsklusteta. "Sankt Eriku" kütusekulud ülesõitudeks Stockholmist ja tagasi korvasid vastuvõtjad.

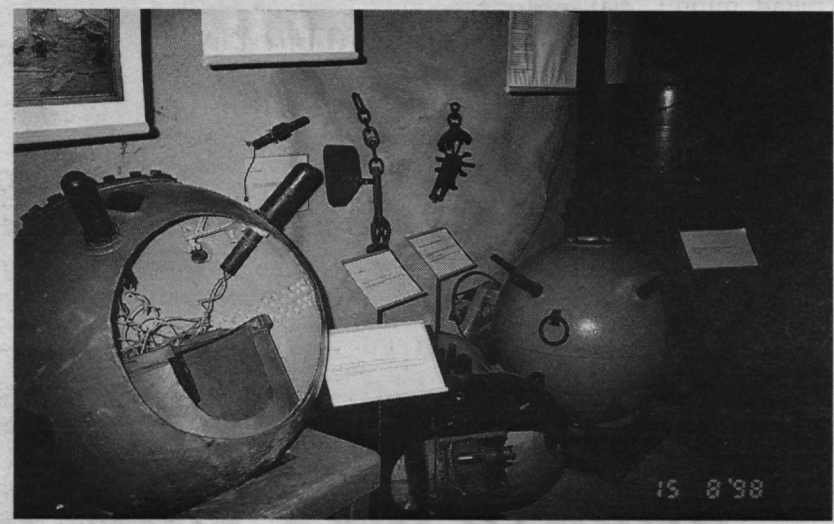
Oma merenduspeo ettevalmistamisel lootsid turulased ka "Suure Tõllu" kohaletulekut. Suvise aja kasutamine kauaoodatud renoveerimistöödeks oli loobumiseks siiski mõjuv põhjus. *Sea Expo* hallis seadsime kolleeg Tiit Einbergiga 14 stendil üles "Suure Tõllu" kirevat ajalugu kajastava näituse. Samas peetud seminaril tegi allakirjutanu ettekande "Suurest Tõllust". Kokku oli aurujõu kasutamisega seotud ettekandeid kaheksa, sealhulgas Seppo Laurellilt Soome Meresõiduametist, dr. Kim Montinilt *Åbo Akademist* jt. Eesti Meremuuseumile tehti ettepanek võimalustekohaseks koostööks *Forum Marinarumi* raames.

Turku linna ja sadama mastaapne ettevõtmine oma merenduspärandi teadvustamiseks näitas, et tegemist pole ühepäevaperemeestega ega ka heategevusega. Kulutused merelinna atraktiivsele esitlusele võib äriliselt kanda marketingi lahtrisse. See on investeering tulevikku, mis võiks tallinlastelegi mõtlemisainet pakkuda.

Jaak Sammet



Aurumasina jõul sõitev "Sankt Erik" on "Suurest Tõllust" aasta noorem. Madli Vitismanni foto



Vaadata sai ka näitlikuks tehtud sõjaajalugu. Tiit Einbergi foto

Laevakõne võidab hääli

20. septembriks, Rootsi Riigipäeva ning kahe tasandi omavalitsuste valimispäevaks valmistumist võis märgata juba juulis. Stockholmi bussipeatuste klaasvihmavarjudel olid peamiselt moderaatide ja sotsiaaldemokraatide hiigelsuured valimisreklaamid. Aga on ka sihipärasemat reklaami.

Näiteks kirjeldas 2. augusti "Dagens Nyheter" kristlikdemokraatide valimiseelset visiiti Marstrandi kalurite juurde. Lääneranniku kalurite valitud kristlikdemokraatliku partei esimees Alf Svensson sõitis kohale kalalaevaga ja pidas poolelunnise kihutuskõne kai ääres seisvalt laevalt.

Bohusläni saarestiku lõunaosas on tugev kristlike demokraatide kants, neid toetab seal üle poole valijaist. Üks põhjusi, miks just neid, on vabakiriku traditsiooniline tugevus sealsetel saartel. Viimaseil aastail on kristlikke demokraate toetanud kalurid. Tänavu võib partei Bohuslänis oodata eriti suurt tähelepanu, sest uuendatud valimiskorra kohaselt võistleb isikuvalimistel kaks kandidaati – uus ja senine sellest piirkonnast valitud parlamendiliige.

Marstrandi valimiskoosolekul nõudiski Alf Svensson kutselistele kaluritele maksukergendust. Kalurid ei tule enam toime, kutseoskused ja kalamehe eluviis on kadumas, saared ja rannik tühjenevad. Kui kutselised kalurid saaksid samasugust toetust kui nende Norra ja Soome ametivennad, tähendaks see võimalust saada kuni 50 000 (Rootsi) krooni, mis annaks kalureile konkurentsivõimaluse. Otsuse peavad vastu võtma majandus-, põllumajandus- ja rahandusminister, et jõuda selleni, mida igal majanduse osalisel on õigus oodata igalt valitsuselt – tegelikult neutraalse konkurentsini.

Perepoliitikas seisavad kristlikdemokraadid lastetoetuse eest, mis võimaldaks vanemail vähem töötada ja rohkem lastega tegelda. Muidu räägivad nad, nagu kirjas Uppsala Ülikooli uurimuses, oma lastega keskmiselt kolm ja pool minutit päevas.

Madli Vitismann

Merekaitseliitu on vaja

Eestil on pikk merepiir, lisaks Peipsi ja Pihkva järv. Väike merevägi ei suuda seda üksi kaitsta, on vaja ka merekaitseliitu. Praegu on juba olemas Tallinna maleva Sadama malevkond.

Tuleb luua tegutsev rannakaitse. Mereväe reservlaste teadmised vajavad täiendamist. Koos mereväe staabiga tuleks välja töötada õppekavad. Malevapealike kaadrit tuleks täiendada kas mereväes teeninud meestega või isegi kaubalaevastiku tüürimeeste ja mehaanikutega. Praegu ongi probleemiks just kaadri ja õppevahendite nappus. Kaadri osas aitaks ehk seegi, kui mereväe ja merepiirivalve ohvitserid merekaitseliitlasi natuke õpetaksid.

Taani on merekaitseliidule abi lubanud, pakkunud ka kaht täiesti korras merekaatrit. Vaja on leida vaid mehed ja maksta neile palka, et lubatud alused Eestisse jõuaksid. Tehniline varustus jääb muidugi veel pikaks ajaks probleemiks, selleta ei korralda aga ühtki õppust.

Kindlasti on vaja välja töötada ujuvvahendite lippude kirjeldus ja nende kasutamise kord ning mereüksuste vorm. Maakaitseliidu vorm merele ei sobi. Muide, ega siin uut polegi vaja välja mõelda: 1936. aastal ilmunud "Merekaitseliitlase käsiraamatus" on see olemas. Nimetatud raamatut võib soovitada kasutada ka tänapäevase väljaande koostamisel. Vaja seda oleks.

Tahaks kuulda ka kaitseliidu ülemuste ja lihtsalt kaitseliitlaste arvamust merekaitseliidu vajaduse kohta. Kutsun meremehi ja rannakalureid merekaitseliidus osalema.

Sadama malevkonna kaitseliitlane Heino Tohver

Direktorivahetus

1. septembril vahetus Meremuuseumis direktor. Maja kauaaegne juht **Ants Pärna** andis pidulikus õhkkonnas oma töötajate, ministeeriumiülemuste, paljude teisi muuseume esindavate kolleegide ning merendustegelaste juuresolekul ameti üle seni samas töötanud ja direktorikonkursi võitnud **Urmas Dresenile**. Oli palju lilli, ilusaid kingitusi, südamlikke meenutusi ja häid soove mõlemale. Ants Pärna leidis, et on olnud eelkõige ehitaja – seda nii otseses kui eks ka laiemas mõttes, ning lubas nüüd end siinsamas majas lihtsalt teadurina rakendada. Urmas Dresen ei lubanud midagi, oli tõsine ja tegelikult ilmselt juba päris sügaval uues ametis sees.

Munkmadrused Roman Matkiewiczi näituse piltidelt vaatasid järgnenud peomelu heatahtlikult pealt. "Munkmadruseks hüütakse hukkunud meremehe vaimu, kes on ümber sündinud laeva kaitsevaimuks kolmest kiilu küljest löödud laastust."

Mari Vamba

Alustaja Urmas Dresen on murelik, lõpetaja Ants Pärna heatujuline. Madli Vitismanni foto

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Alati ujuvil. 12. Labürint. 13. Åbo. 14. ... laarum ... 15. Aegna. 16. V.D. 17. KR. 18. Bernard. 20. Era. 21. Ead. 22. Vabed. 25. Eule. 26. Kaasnev. 29. Fu. 30. Ankrupall. 33. Ampiirstiil. 37. Räim. 39. Mae. 40. Omni... 41. m/t. 42. Heik. 43. Dolgi. 44. Isur. 45. Neo. 47. Rauk. 48. De-. 49. Die. 50. Ema. 51. pd.

ALLA: 1. Allveefarmid. 2. Laadruum. 3. Abakala. 4. Türreeni meri. 5. Iru. 6. Uimed. 7. J. Narva. 8. Utena. 9. Våga. 10. Ibn. 11. Load. 18. Bakkimine. 19. Reelingud. 23. B.N. 24. DVL. 27. Arrak. 28. sp. 31. Usedom. 32. Aimla, P. 34. Pihud. 35. Toora. 36. Liik. 38. Ätse. 46. Ee.

1 A	2 L	3 A	4 T	5 I	6 U	7 J	8 U	9 V	10 I	11 L
12 L	A	B	Ü	R	I	N	T	13 Å	B	O
14 L	A	A	R	U	M	15 A	E	G	N	A
16 V	D	17 K	R	18 B	E	R	N	A	19 R	D
20 E	R	A	21 E	A	D	22 V	A	23 B	E	24 D
25 E	U	L	E	26 K	27 A	A	28 S	N	E	V
29 F	U	30 A	N	K	R	31 U	P	32 A	L	L
33 A	M	34 P	I	I	R	S	35 T	I	I	36 L
37 R	38 Ä	I	M	39 M	A	E	40 O	M	N	I
41 M	T	42 H	E	I	K	43 D	O	L	G	I
44 I	S	U	R	45 N	46 E	O	47 R	A	U	K
48 D	E	49 D	I	E	50 E	M	A	51 P	D	

Suvi 1998

Mootorkärust siilinahkse katlani

Stockholmi äärelinnades paikneb palju madalaid kandilisi plekkhooneid, milles midagi toodetakse. Ühes neist äärelinnadest on hõbedaste plekkseintega tootmishooned (mille juures pikemalt uurides on ka arhitektimõtet näha) aktsiaseltsil F.M.A., mida juhib eestlane. Merelist on seal niipalju, et tehakse laevadele tagavaraosi.

Siiliokastega torud

Tsehhis on hulk siiliokastega kaetud torusid. On selliseidki, millel siiliokkad ka sees. Kaitseprillidega tööline katab parasjagu üht toru okastega.

F.M.A. direktor EERO LEPP: Selle nimi on abikatel, kust saab sooja vett ja veeauru. *Estline'i* laevadel on neid üks või kaks. Seda kõetakse vedelkütusega, kui laev on sadamas ja masinad ei tööta. Leek soojendab vastavat pinda. Selle katla eripära on, et see on ehitatud torudest, millel on tohutult väikesi pulki peal. Need teevad pindala väga palju suuremaks; soojagaaside kiirus suureneb väga palju, ja tekib turbulents. Üks meeter niisugust toru, nagu meie siin toodame, asendab 13 meetrit tavalist, ilma pulkadeta toru. Ühesõnaga, ilma meie torudeta oleks katel kolmteist korda kõrgem.

Keevitame umbes ühe pulga sekundis. Päris algul on väga kõrge temperatuur, ja siin ei või pulgad olla väga pikad, muidu sulaksid ära, ja kahjuks peab neid lühemaid pulki käsitsi sorteerima ning keevitusmasina nö. torudesse toppima. Aga neid on vaid väike osa. Ülejäänud tulevad automaadi abiga. Võib öelda nii, et ühest tunnist töötab mees keevitusmasinaga 20 minutit, ülejäänud 40 minutit käib asi automaatselt ja mees teeb midagi muud. Ühes ringis on umbes 40 pulka, ringide vahe on 12 mm, nii et meetri peal on peaaegu 4000 pulka. Ja see pulkade hulk annabki kolmeteistkordse efekti.

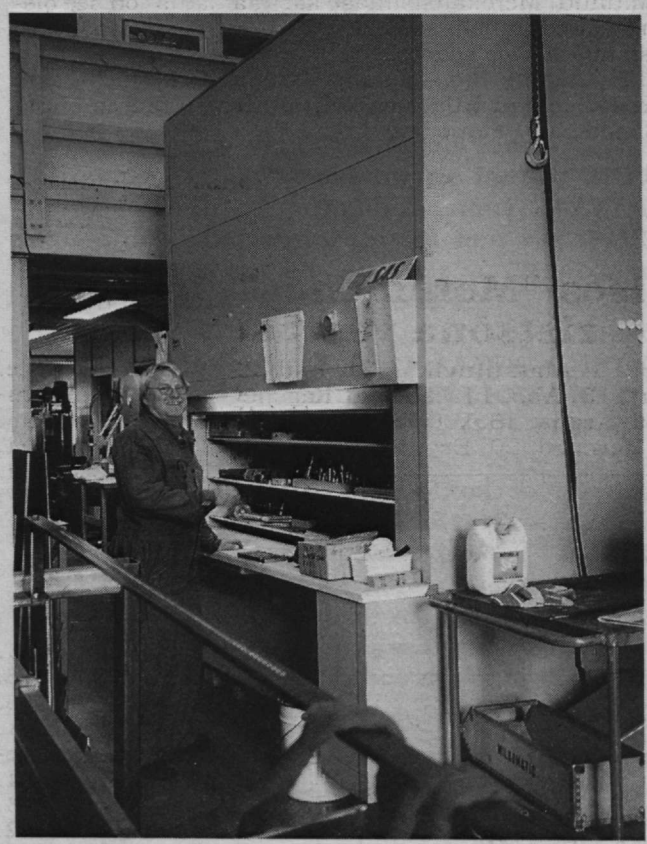
Niisuguse asja väljamõtlemine on üks asi, aga et sellest kasu oleks, tuleb seda ka toota. Ja käsitsi seda teha ei saa. Aga keevitusautomaat osta on väga kallis – paar-kolm miljonit (Rootsi) krooni –, nii et üks väike töökoda seda ette ei võta. Suure töökoja jaoks pole aga ju veel turgu. See on niisugune kana või muna küsimus. Ning sellepärast on lihtsam katlaid ehitada nii, nagu seni ikka tehtud. No ja kui katel on maa peal kasutusel, pole nii tähtis, et ta on suurem. Kuid merel on oluline, et kõik oleks efektiivne ja kompaktne.

Okkaõmblusmasin

Nüüd paneme pulki ka toru sisse, see annab eriti hea efekti. Selle peale on palju mõeldud, aga keegi pole täpselt teadnud, kuidas teha. Mul on selle asja praktilise teostuse kohta just patenditaotlus sees. Sellega oleme teistest tootjatest hirmus palju ees. Kõigepealt peavad nad õppima, kuidas seda teha. Aga teha saab ainult masinaga. Niisiis peavad masina muretsema, aga masina tootjaid teisi ei ole.

Meie endine idee oli ehitada neid masinaid, millega torusid teha. Kuid see nõuaks liigset killustumist: peaks veel õpetama, kuidas nendega toota, kust toorainet hankida jne. Liiati need, kes toodaksid, teeniksid iga päev raha, meie masinaid ehitades saaksime aga tellimusi vaid vahetevahel. Sellepärast tegime esialgu nii, et siin hoones on meil üks masin, millega toodame torusid tagavaraosadeks. Tuntud katelde "Sunrod" jaoks olen ju varem kõik need masinad ehitanud, millega toota.

"Sunrod" oli varem Rootsi tehas, mis aga müüdi taanlastele. Ning nemad meie käest enam *know-how*'d ega osi ei osta. Ja nüüd pole meil moraalset kohustust lep-

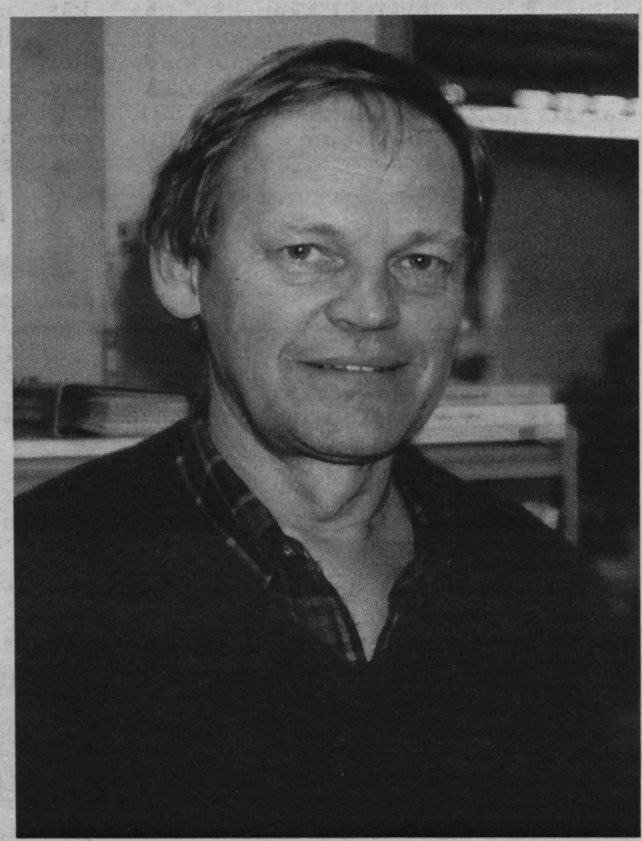


"Tööriistakuur" võtab vähe ruumi, kui õige riiul sõidab liftiga töölise ette.

likult oodata, et nad meilt osi ostaksid, ning toodame hoopis torusid. Need saadame üle maailma laevatehastesse, kus katlaid parandatakse.

Neid minu väljamõeldud masinaid oleme varem teistele teinud. Siin seisab praegugi üks raam. Masin pidi minema Singapuri. Aga enne ehitama asumist küsime 30% tasust ette, ja Aasia ei taha praegu hästi maksta. Niipea kui raha tuleb, teeme selle valmis ja saadame ära. 24 aastat on just masinate tootmine meile sissetulekut toonud.

Praegu ei ole nii palju tööd, aga suvel, kui meil oli üks suur tellimus, töötasime kella kuuest hommikul kaheteistkümneni öösel: eri inimesed kolm korda kuus tun-



Loov probleemilahendaja Eero Lepp.

di. Need torud siin lähevad Kobe lähedale; kahe kuu pärast tuleb tanker sinna sisse, ja siis tehakse remont. Tulevad jah Jaapanist siia Stockholmi äärelinna küsima, sest mujalt kusagilt ei saa. Suured tehased teevad neid torusid ainult oma toodangu jaoks. Ja võtaks ka rohkem aega, sest pole ju nende põhitegevus. Meie oleme kõigepealt nobedamad ja natuke ka odavamad, nii 25–30%. Meie toodangut on vaja just siis, kui katel on näsus ja vaja ruttu parandada. Järgmisel nädalal saadame näiteks lennukiga saadetise Bahreini.

Oleme aja jooksul ise koostanud oma toodangule ka normid. Igal torul on oma templid sees: kus ja millal ja millest tehtud, kuidas siia saanud. Meie paneme omakorda omad märgid: kes, kus, millal keevitanud. Kui katel peaks plahvatama, siis on alati võimalik tagasi minna ja tuvastada, kelle süü.

Järgmisel nädalal tuleb meile *Det Norske Veritase* inspektor kontrollima –, et kõik oleks õige, lööb oma märgi ka veel sisse, ja sellega võtab kindlustusselts vastutuse üle. Meile maksab see nii 3500–4000 krooni, et seda paberit saada.

Näituseboks kodus

Eero Lepa jaoks lahendamatuid probleeme vist pole – leiutamine paistab olevat mingi praktilise ülesande lahendamine. Täideti kord tellimus sobimatus mõõdus materjaliga, tagasisaatmiseks ja uue tellimiseks polnud enam aega. Lihtsam oli välja mõelda ja valmis teha raam ja auto rattarummudest poolid, et metall-lint sobivasse mõõtu kerida-lõigata. Tsehhi nurgas seisab aga väike veoauto, mille furgooni on sisustatud näitus. Selle asemel, et messil kallis boks üürida, oma näidised kohale vedada ja ära arvata, millise külastajaga on mõtet juttu teha, võib näitusega ise külla minna.

Eero Lepp: Sellel alal olen nüüd juba 25 aastat tegelnud. On ju olemas palju erisuguseid merel kasutatavaid katlaid. Aga katlaid me ise ometi tegema ei hakka. Kuid leidsin, et mõne peab ise ka leiutama, ja siis leiutasin katla, kus on ainult üks niisugune toru. See on *spine-off* laevakatla edasiarendus – väike ja väga kompaktne eramukatel, mis toob meile juba rohkem raha.

Meil on üks vana veoauto. Sellele paneme oma katlad peale, generaator on ka, nii et saab katlad tööle panna, ja läheme külasse, inimeste juurde koju. On hoopis teine asi, kui nad vaatavad meie pakutavat oma keskkonnas, mitte näiteks siin meie juures tehases. Oleme ikka iga nädal kusagil käinud. Laupäeviti näiteks ka ehitusmaterjalide kaupluste juures. Läheme kohale ja pakume autos olevast katlast dušši proovida. Naised kipuvad küll häbenema...

Nahktugitoolid plekkhoones

Ühe tootmishoone teisel korrusel on tänava poolt omaette sissepääs. Tyresö ettevõtjate klubi on väärika sisustusega, laudadel lilled ja seintel kunst.

Eero Lepp: Oma töölistega ei saa ju kõiki probleeme arutada. Klientidega ka ei saa. Tarnijatega samuti mitte. Sellepärast tuli mõte teha üks neutraalne koht. Asutasime klubi. Kutsusime sinna oma rajooni ettevõtjad, pangadirektorid, kutsekooli ja gümnaasiumi rektori, omavalitsusjuhid; ka poliitikud käivad siin; kokku 20–25 inimest. Nii me saime selle ettevõtmise käima. Ja käib juba viis–kuus aastat, igal kolmapäeval tullakse kokku. Alati on mingi programm. Kas siis keegi räägib oma ettevõttest, või on keegi saanud mingi huvitava tellimuse või midagi huvitavat kuulnud, või on näiteks koolil mingi probleem. See kestab maksimaalselt üks tund. Siin on käinud riigi pead, ministrid, teised tuntud inimesed.

Paljud vajalikud kontaktid on siin alguse saanud, sest klubis pole sõltuvussuhteid. Seintel esinevad kordamööda ümbruskonna kunstnikud, kelle enim meeldinud teosed ostetakse klubile.

Raha klubis ei tarvitata. Kui keegi tahab seal külalisi kostitada, maksab ta jookide eest "tugrikutega": kindel klubikassasse makstud summa lubab purgitäie klubiraha - žetoonide - eest baarileti taga lahke peremees olla. Ja arvatavasti klubist pärineb äriidee, mis ühe hoone suures toas ise kasvab - samuti katlafirmas töötav Eero Lepa abikaasa paljundab ja müüb bakterilahust, mida vajavad restoranid, et Rootsis nõutaval viisil nõudepesuvesi enne kanalisatsiooni laskmist rasvast puhastada. Asja juurde kuulub - endastmõista - ka Eero Lepa leiutatud pump bakterilahuse doseerimiseks.

Alguses oli mootorkäru

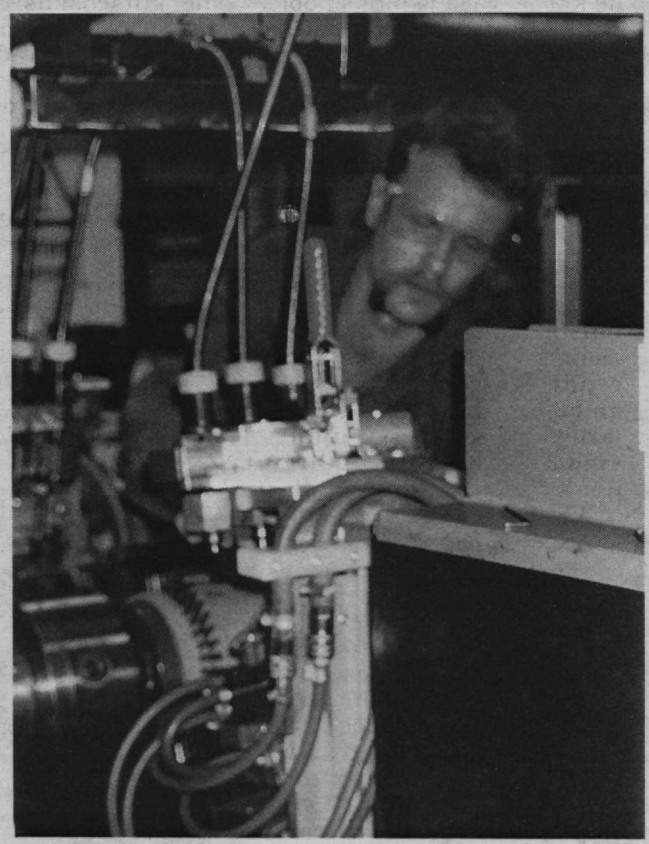
Eero Lepp pole diplomeeritud insener, pigem iseõppija, kes otsib ja leiab probleemidele praktilisi lahendusi. Ise arvab oma loova mõtte pärinevat lapsepõlvekodust Haapsalust. Sõbra jutu järgi olnud ta pagulaslaagris esimene, kes jalgratta sai: meisterdas selle prügimäelt leitud osadest. Järgmine oli aga tõeline leiutis.

Eero Lepp: Esimene probleem, millele lahenduse leidsin? Oli üks ühe rattaga käru. Norisin endale vana veepumba mootori, see oli bensiinimootor. Panin esimesele rattale kummirihma. Me elasime kaunis kõrgel mäe otsas. Meie isa oli niisugune, et pidime alati midagi tegema, oma panuse andma, enne süüa ei saanud. No ja sinna mäe otsa oli vaja mulda kärutada. Ma ei jaksanud seda käru tõmmata, aga panin mootori peale, ja siis läks niisuguse hurraaga... Sidurit ega käiku ei olnud, jooksime selle niisama käima. Kuni vend mulda peale laadis, hoidsin ratast õhus. Kui oli aeg minna, panin täisgaasi peale, tõstsin käruaisad üles, ja läks – vurr! – mäest üles. Algul isa vaatas ja naeris, aga pärast leidis, et vaata, poiss on tubli, leiutas midagi. Tuli lõpuks ka juurde ja tahtis proovida. Aga kahjuks esimesel korral sõitis kännu otsa ja kukkus terve selle krempliga. Ja siis keelas kogu meie sõitmise täielikult ära.

Sõbra sõnul olnud Eero Lepp muuseas esimene, kel oli pea täielikult plassmassist autokere. "See oli vana Fiati auto, aina roostetas. Eero hakkas seda lappima: papitükid, herkulopuder - mis sinna kõik sisse läks. Ega seal pärast suurt plekki enam ei olnud".

Eero Lepp: Nojaa, lõpuks ma silusin autokeret hõõvliga!

Mari Vamba
Madli Vitismann



Keevitaja on torule esimese rea okkaid külge "õmmelnud".

Lugupeetud laevaomanik!

Nüüdsest on võimalik järgnevaid laevaraamatuid:

* Laeva tehnilise ülevaatuse raamat
* Leppemärkide kasutamine
* Naftaraamat
* Prügiraamat

tellida aadressil: Luise 1A, 10142 Tallinn
tel/faks 646 0109
mobiil 251 83 558

Samast võib saada ka "Eesti Laevanduse Aastaraamatu" kõiki väljaandeid.

Veeteede Amet mälestab sügavas leinas

AGO METSA
30. X 1942 – 23. VII 1998

ja avaldab kaastunnet omastele.

Avaldame sügavat kaastunnet vanemmehaanikule Kalle Aeg

ISA
surma puhul.

"Baltic Kristina" meeskond

ÜLDTERVENDAV KÕHNUMINE.
Diagnostika, konsultatsioonid, haiguste ravi.
Alkoholisõltuvusest ja suitsetamisest vabastamine.
Info: tel. (22) 471 712 kell 10–18
Registreerimine: Tallinn, Kopli 25, kab. 402, InimBioloogia Keskus "Grossmann"

KUKU

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

LAUPÄEVAL KELL 8 - 9

MERETUND

Restoran vanal aurulaeval

mugav tasuta parkla laeva kõrval
privaatsed salongid 6-10 külalisele
peasalong 40 külalisele
elav muusika ja tantsulava
päeva a'la carte menüü
perelõunad puhkepäevadel soodushindadega

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

Kes meil käivad

21. septembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Kapitan Motšalov" (Vene) – laadib fosfaati
"Lublin–2" (Poola) – laadib metallitoorikuid
"STK–1012" (Vene) – lossib suhkrut
"Kalana" (Eesti) – lastib–lossib konteinereid

Muuga sadamas

"Levanita" (Panama) — laadib vanametalli
"Alfa Tank" (Liberia) – laadib naftat
"Liberty Scia" (USA) – lossib vilja
"Gurmaiden" (Bahama) – laadib metalli

Paljassaare sadamas

"Breze" (Bahama) – laadib naftat
"Radesforde" (Kreeka) – lossib naftakoksi
"Konosa" (Malta) – laadib sütt

TALLINNA SADAM
ESTMA
ESCO
TALLINK
Esman
Linda Line
BALTI LAEVAREMONDITEHAS
EstLine
W E
EMSA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 21. septembril

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" – teel San Lorenzost Hamburgi
"ALEKSANDER ABERG" – teel Riiast Rostocki
"PAUL KERES" – teel Bayuquanist Strait Sundasse
"KRISTJAN PALUSALU" – Houstonis
"GUSTAV SULE" – teel Mungubast Antwerpenisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Santanast Farsundi
"HAAPSALU" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"VILJANDI" – teel St. Johnsist Szczecinisse
"RAKVERE" – Århusis
"NARVA" – Riias
"VALGA" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"SAKALA" – teel Mulgrave'ist Naapolisse
"SOMPA" – teel Doualast San Pedrosse
"KUIVASTU" – Vene–Balti sadamas
"RAKKE" – Abidjanis
"VALKLA" – Vene–Balti sadamas
"PIHTLA" – teel Rouenist Doualasse
"VIIDU" – Casablancas
"NAISSAAR" – Istanbulis
"VAINDLO" – teel Tyne Dockist Lääneme-rele
"KASSARI" – remondis Riia Laevatehases
"MUHU" – teel Santanderist Peterburi
"ABRUKA" – Kokkolas
"VILSANDI" – teel Sevillast Gabes'i
"SOODLA" – teel Kundast Aveirosse
"KLOOGA" – teel Bilbaost Viiburisse
"MUUGA" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"VIRTSU" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KALANA" – Vanasadamas
"KURKSE" – teel Rotterdamist Vanasadamasse
"DIRHAMI" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" – teel Kundast Hulli
"KAPTEN VOOLENS" – Riias
"MEHAANIK KRULL" – Riias
"LEHOLA" – teel Eemshavenist Kroonlinna
"LEMBITU" – Dartfordis
VARBOLA" – Dartfordis
"CALIBUR" – Muuga sadamas
"TRANSESTONIA" – Kielis
"TRANSBALTICA" – Kaliningradis
"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 oktoobris

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

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler 11454 (operaatorkeskus 8-25811 951)

«Printall»
Tellimuse nr. 3932

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR