



Ilmub alates  
1989. aastast  
X aastakäik

# M E R E M E E S

Nr. 21 (198)

Teisipäev, 17. november 1998

Hind 5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Eesti Kaptenite Klubi — 10 lk. 2-3
- ☛ Eesti Piirivalve — 76 lk. 4
- ☛ Rootsi analüüsirühma soovistest lk. 8
- ☛ Hanko sadam — 125 lk. 9
- ☛ Eestlaste laevastik Rootsis II lk. 10
- ☛ Uppumatu, testitud lk. 11



Ühel nädala jooksul oli kahel laeval tulekahju. Lähemalt lk. 6-7.

Madli Vitismanni foto

## Eestit külastas Soome teede- ja sideminister

6. novembril saabus Eesti teede- ja sideministri Raivo Vare kutsel lühiajalisele töövisiidile Soome teede- ja sideminister Matti Aura.

Ministrite kohtumisel arutati kahe riigi vahel novembris sõlmitavat meretranspordi alast lepingut, meresõiduohutusega seotud probleeme, Euroopa Liidu seadustest lähtuvaid *tax-free*-kaubanduse piiranguid Läänemeres seilavatele laevadele, kaubavahetust Venemaaga, Vanasadama uusi võimalusi reisilaevade vastuvõtuks, telekommunikatsioonifirmade aktsiate müügiga seonduvat ja teisi jooksivaid küsimusi.

Soome minister tutvus visiidi käigus Tallinna Lennujaama ja Vanasadama sadamakaide rekonstrueerimistöödega.

Teede- ja sideministeeriumi pressiteatest

### Pressiteade

## Eesti ja Soome koostöö tõhusamaks

Soome riikliku õnnetuste uurimise keskuse poolt m/1-ga "Gabriella" toimunud mereõnnetuse põhjusi uuriv komisjon tegi Eesti Veeteede Ametile ettepaneku koostööks ja teabevahetuseks.

Soome õnnetuste uurimise keskuse direktori Kari Lehtola allkirjastatud pöördumises teeb Soome pool Eesti Veeteede Ametile austavalt ettepaneku IMO resolutsiooni A.849 (20) "Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents" põhimõtetele vastavalt teha koostööd ja vahetada teavet Eesti ametkonnaga, mis uurib samal merealal m/1-ga "Kristina Baltica" toimunud õnnetust.

Eesti Veeteede Ameti peadirektori Kalle Pedaku sõnul on ta ettepanekust meeldivalt üllatunud. "Meie koostöö Soome merendusvõimudega on hea ka praegu. Selline ettepanek annab aga kindlasti hoopis efektiivsema resultaadi. Koostööst saadav tulemus aitab oluliselt kaasa nii meresõiduohutuse tagamisele kui ka laevandusfirmade usalduse taastamisele," kinnitas Pedak.

Soome reederile kuuluv m/1 "Gabriella" ja Eesti reederile kuuluv m/1 "Baltic Kristina" said Läänemeres sarnastel asjaoludel vöörilahjustusi tänavu oktoobris.

10. november

Teede- ja sideministeeriumi pressiosakond

### Eesti Kaptenite Klubis

aadressil Luise 1 kohtub 25. novembril kell 17 klubi liikmetega  
Eesti Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak.

Loodame rohket osavõttu.

Eesti Kaptenite Klubi juhatus

## Kakssada üheksakümmend kaks objekti

Eesti ja Rootsi mereväe koostöö raames oli tänavu sügiseks planeeritud miinitörjeoperatsioon MCOPEST '98, Mine Counter Operation Estonia-98.

Järjekordse ühisoperatsiooni eesmärk oli ettekujutuse saamine võimalikust miiniohust teataval osal Eesti veelast, peamiselt Tallinna sadamasse suunduvatel laevateedel, ning vähendada meresõiduriski. Samuti on sellistel operatsioonidel hea võimalus edendada koostööd ja üksteisemõistmist eri riikide üksuste vahel ning parandada side, meresõidu ja tuukritöö taset töös rahvusvahelises meeskonnas ja arendada kontakte laevade meeskondade vahel.

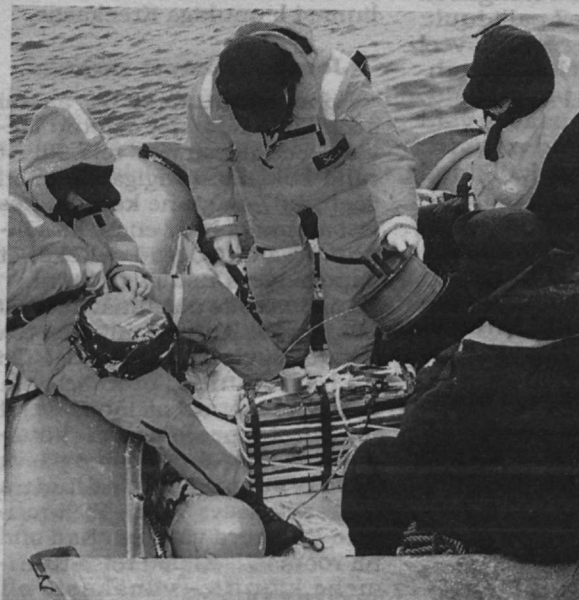
Operatsioon oli jätkuks 1994. a. alguse saanud koostööle, mille käigus Rootsi Merevägi tegi uuringuid mitmes Eesti rannäärises piirkonnas, mille tulemusena avastati miine, pomme ja torpeedosid. 1995. a. puhastati Paldiski akvatooriumi. Tehti kahjutuks 13 miini, 4 pommi ja 1 torpedo. 1996. a. mais toimus Eesti Mereväe ja Eesti Veeteede Ameti osavõtul Muhu väinas 18-päevane operatsioon, mille käigus kontrolliti merepõhja Liivi lahes ja Väinameres ning tehti kahjutuks 5 miini ja avastati 6 vrakki. Sellel operatsioonil osales ka hüdrograafia-laev "Jacob Hägg", mille pardal viidi lisaks hüdrograafiauuringutele läbi väljaõpet Eesti mereväelastele ja Eesti

Merehariduskeskuse tudengitele. 1997. a. mais toimus samalaadne operatsioon MCOPLAT'97 Läti vetes.

### "Jacob Hägg" jätkab merepõhjuuringuid

20. oktoobril saabus Tallinna Miinisadamasse Rootsi Meread-ministratsiooni hüdrograafia-laev "Jacob Hägg". Tema ülesanne oli kõigepealt Miinisadama uurimine, veendumaks sadama ohutuses saabuvalle välisriikide laevadele. Koostöös Eesti Veeteede Ameti ja Eesti Merehariduskeskusega viidi kahel päeval läbi ka teooriatunnid merehariduskeskuse hüdrograafiatudengeile.

Järg lk. 5



Seisnud operatsioonil ohuga silmitsi, langetasid noored mereväelased selle lõpul pea langenud meremeeste haudade ees Siselinna kalmistul.



Puistlasti merevedude alasel konverentsil "Intercargo" tõstatati teravalt küsimus kaptenitesse suhtumise ja nende mõjutamise suhtes.

Lugedes 30. oktoobri "Lloyd's Listis" avaldatud artiklit, mida järgnevalt refereeritud, meenus mulle aastatetagune juhtum Eesti Merelaevandusest. Tol ajal eksisteerisid seal veel allüksused nimega HEGS. Kui ma öieti mäletan, tähendas see Hozraštšjotnaja Ekonomitšeskaja Gruppya Sudov. Nagu ikka, oli sellisel allüksusel juhataja, kes isiklikult suhtles laevakapteni-ga. Ükskord varakevadest teatas HEGS-i juhataja ühe laeva kaptenile, kui see väitis, et määratud sadamasse minnek ei ole ohutu, sest seal ei ole veel paigaldatud talveks äravõetud meremär-gid, umbes nii: "Kuule, kapten, võib-olla sina sinna sadamasse

## Eesti Kaptenite Klubi - 10

# "Teeme kaptenile ära"

ei lähe, aga sinu laev läheb sinna kindlasti."

Laevakapteniks, mereameti kõige kõrgemal ametikohal olemine peaks pakkuma rahuldust. Võrreldes kontoriametnik-kega, kes tegelevad üksnes pa-berimäärimisega, on laevakap-teni osa oluline, vaeva väärt ja auväärne; ta on globaalse kau-bandusliku meresõidu võtme-isik; vastutab merereisi juhtimi-se ja laeva pardal olevate ini-meste ohutuse eest vaenulikus keskkonnas.

Vaenulikkust võib ta täna-päeval kohata mitte ettetuleva stiilia näol, vaid kaldal ametni-ke seas, kes teevad kõik endast

oleneva laevakapteni õiguste piiramiseks, nii et kapten, kes kunagi allus ainult jumalale, al-lub nüüd kaldaametnike nori-vatele käskudele.

28. oktoobril Londonis toimu-nud konverentsil "Intercargo" tegid Mereinstituudi (Nautical Institute) eksperdid kapten Eric Beethami ja Julian Parker et-tekanne, milles mainiti mõnin-gal määral hilinenud avalikke proteste selle üle, et iga büroo "maarott" saab kapteni õigusi uuristada, kuhjates üha uusi kohustusi ja vastutust nende niigi küürus turjale.

Võidakse küsida, miks on ametiinstituutioonil kulunud nii palju aega, et tõstatada küsi-musi selle kohta, mida saab ni-metada kui ühiskonna rünna-kut laevakapteni ameti vastu, mis on arenenud nii kaugele, et seda inimest peetakse hulluks, kes soovib praegu kapteni ametikohale asuda.

Autorite nimekirja pahategijate kohta oli pikk. Korralikult nu-heldi prahtijaid, kes käituvad nii, nagu oleksid laeva eesotsas nemed, mitte kapten teisel pool maakera. Prahtijad nõuavad laeva ülelastimist või siis lasti valet paigutamist. Nad ei toeta kaptenit, kui see protesteerib, ja teevad laevaomanikuga koos-tööd, plaanides kapteni vallandamist, kui too ei tagane oma seisukohast. Prahtijad sekku-vad asjadesse, milles nad ei ole

kompetentsed, püüdes pidevalt saada hinnaalandust, sundides kaptenit tegema ohtlikke asju, alates katset siseneda sada-matesse marginaaltingimustes kuni kiiruse säilitamiseni eba-soodsa ilmaga.

Omanikud ei toeta oma kap-teneid küünilise kaubandusli-ku argpükslikkuse ja moraalse nurjatuse korral; omanikud är-rituvad, kui on tegemist mees-konna võimaliku ebakompe-tenentsusega, unustades samal ajal, et nemed on olnud hooli-matud, saates kaptenile eba-kompetentse meeskonna. Nad on rahul asjaoluga, et neil on teenistuses sobiv patuoinas, kes võib võtta kogu vastutuse enda peale, kui miski reisiril va-lesti läheb: alates avastatud jä-nestest kuni vettinud lastini; il-makahjustusest kuni õlireostu-seni.

Meretranspordi korraldajad peavad kaptenit inimlaoks iga-suguste süüdistuste jaoks, ku-lutades samal ajal aastaid üha uute regulatsioonide väljatöötamisel, mis on peamiselt kavan-datud kindlustama seisukohta, et kõik saab alguse laevast. Vas-tutav mees või naine kaldal peaks olema see isik, kes tuleb vahistada, kellele tuleb raha-trahv määrata või kes tuleb van-gi panna, kui neid regulatsioone (mida autorid kirjeldavad kui ülekoormavaid ja rõhuvaid) on mingil viisil rikutud. Aga ei, neid

kaitseb igaks elujuhtumiks pa-ber, mis on nende endi koosta-tud.

Ühiskond peab kaptenit sobi-vaks peksupoisiks, kui vees on nafta või laibad. Meedia kohtleb teda inetult ajalehepealkirjade-ga nagu "õnnetuskapten", sam-al ajal ei tee laevandus midagi oma töötajate kaitsmiseks se-dalaadi rünnakute eest. Ariseadus ja -praktika kohtlevad laevakaptenit tülgastaval moel, mõistes teda hukka nii siis, kui ta midagi teeb, kui ka siis, kui ta midagi ei tee, oodates temalt võimatute otsuste tegemist.

Kas autorid ei liialda? Laeva-kaptenite arvates mitte. Võib-olla on ka kaptenid ise oma mit-tekadestatavas olukorras süü-di? Väidetavalt on olnud liiga vähe probleemidest avalikult rääkijaid, nagu näiteks tegi seda kapten Cheek, kes rääkis laeva "Tiger Bay" kohutavast seisukorrast, millega tal kästi merele minna.

Liiga lihtne on olnud kapte-neid vallandada: liiga palju kap-teneid on valmis asuma nende kohale, kes kasutavad omaenda otsustamisvõimet välise ähvar-duse vastu.

Kaptenid oleksid pidanud ole-ma enda kaitsmisel jõulisemad, kui aastaid tagasi selgus, et nende olukord on muutumas talumatuks. Võib-olla lelavad probleemid lahenduse, nagu ar-vavad autorid, "Ohutu korral-damise koodeksi" jõustumisel, mille põhjal peab keegi kaldal kapteniga vastutuse jagami-seks liituma.

"Lloyd's Listi" refereerinud Eesti Kaptenite Klubi liige  
**Eduard Hunt**

## Õnnitleme!

### Roland Leit — 70

Reedel, 13. novembril sai 70-aastaseks kauaaegne "Eesti Me-relaevanduse" kapten, juhenduskapten ja peakapten ning Ees-ti Vabariigi taasisesivsuse järgne Eesti Mereväe esimene ülem mereväekapten Roland Leit.



Roland Leit (paremal) oma viimasel tööpäeval, tänavu 10. juulil tänusõnu kuulamas.

Reisilaeva "Georg Ots" ja kauaaegne päästelaeva "Her-mes" kapten AIVO PITK, kas kapteni võim ja vastutus on tasakaalus? Ja kuidas kapten vastutab, kui midagi juhtub?

Raske küsimus. Vastutus on alati suurem kui võim. Mingil juhul pole need asjad tasakaa-lus.

80-ndatel oli Balti Merelaev-anduses seitse või kaheksa juhtumit, kui suurema avarii läbi teinud kaptenid pandi kas vangil või ei kannatanud survet ning alandamist välja ja tegid ise endale lõpu peale või ütles süda juba eeluurimise käigus üles. "Admiral Nahhimovi" pu-hul, nagu kõik teavad, pandi mees samuti vangil.

Nüüd on materiaalse vastutu-se külg ehk väiksem, aga mo-raalselt – ei usu, et midagi on muutunud. Surve on samasu-gune. Tassitakse mitu kuud se-letusi andma. Vanasti tulid bü-letäänide kaudu üle Liidu toi-munud juhtumid meile kätte ning neid arutati laevandustes ja laevades. Iga juhtumit kohta saime informatsiooni, mis ja mis pärast juhtus, oli see siis Mustal merel, Kaug-Idas või Läänemerele. Nüüd liigub niisu-gune informatsioon küll firma-siseselt, kuid mujal juhtunust saab harva aimu. Mingil Filipi-nidel toimunud reisilaevaõnne-tuse kohta saame teada ehk fakti, kuid mitte sisu. Vaja oleks ehk meilgi teada, mis oli õnne-tuse tehniline külg või mida oleks meilgi vaja parandada.

Ei usu, et meie laevad oleksid praegu nii halvas seisus, et nen-de peale peaks näpuga näitama, lihtsalt kontrollitakse rohkem.

Nõudmised kasvavad, ja nende-ga peab kaasa minema. Vanasti ei olnud kauba- ja reisilaeva kohta käivatel nõudmistel eriti vahet, nüüd on. 92. aastal siia tulleski mõtlesin, et olen ligi 30 aastat kapten olnud – mis seal vahet. Aga reisilaevast tunnetad vastutuskoormat hoopis suure-mana. Ja pärast "Estoniat" tuli muidugi hoopis teine tunnetus.

### Kapteneid palju ja erisuguseid

Päästelaeva kaptenina olen palju igasuguseid inimesi näi-nud. Ega me parandada enam suurt midagi ei saanud, kui kel-legagi oli midagi juhtunud, aga aidata neid nende hädas küll.

1968. aastal läks Soome tan-ker põlema ja pool laeva lendas õhku; meie olime juhusti-kuult sealt 50 minuti kaugusel. Oli 10° külma ja 6-7 palli tuult; aga saime nad merest nõ. veel soojadena kätte. Neli naisterah-vast oli kleidiväel ja paljajalu. Kuid olid õnneks paadis vaid paar-kolmkümmend minutit. Teinekord oleme aga ka läinud ja pole enam midagi päästa ol-nud. Põhiliselt on laev ja inime-sed siiski ikka veel alles olnud.

Me ei olnud mingi kiripaadi eest, vaid rohkem jõu peal; seal-juures võtsime ka inimesi maha. Kohalejõudmiseks võis minna päev või pool.

Eks neid juhtumeid põhjusta-nud vigu oli mitmesuguseid. Oli neidki kordi, kui laev pandi meelega põhja kinni – seda juh-tus peamiselt Kreeka laevadega.

### Kreeklane Kuradimunal

Keri juures on Kuradimuna nimeline madalik. 65. aastal oli

## Kaptenijutud

# Kapteneid on erisuguseid

seal üks kreeklane kinni. Oli Le-ningradist Kuubale mineva kauba peale laaditud. Kas tehti poliitilist mängu või oli midagi muud, aga laeva nad sinna kin-ni panid.

### Kreeklane Osmussaare kaevikus

Teinekord laskis Ristna taga üks teine Kreeka laev ankrus sis-se, aga nii vähe, et laev triivis. Kui sinna jõudsin, pani kiiresti masinad käima: abi pole vaja. Tulime Tallinna tagasi. Aga mõne tunni pärast tuli teade, et laev on Osmussaare taga uppunud. Seal on paras sügavus, oma 60 m vett – otsisid muidugi kõige sügavam, nii et laev ikka ilusasti ära upuks. Ilus ilm oli; mingi kari otsa ei läinud. Arvata võib, et nad tegid kingstonid lahti. Mehed ise tulid paadiga Osmussaarele. Seal oli sõjavägi, aga ega ei näinud pimedas, et laev üldse tuli. Varahommikul nad avastasid laevamehed pom-miaukudest. Käisime neid saa-relt ära toomas; nad saadeti Tal-linnast lennukiga Kreekasse.

### Joovad rõõmust surnuks

Kolmas juhtum oli 64. aastal soomlaste Rootsist ostetud laevaga. See oli esimene reis. Riist tulid koksilaadungiga välja; oli võetud 67-aastane kapten, kes vist ammu polnud enam ka sõit-nud. Aga oli võetud selleks, et paneks laeva usutavalt kinni.

Läksime siis päästma. Laev oli põhja pool Ruhnud kivide otsa läinud. Süvis oli 5 m lähedal. Oli nii hästi läinud, et meie oma 5,2-ga ei saanud nii lähedale, et puksitrotsi peale panna. Võtsime mehed peale, ja mõne päeva pärast selgus, et kindlustus maksabki laeva välja – 20% roh-kem kui laeva väärtus. Nad olid nii rõõmsad. Elased teise tüüri-mehe kajutis – viinakaste oli mitmes reas põrandal maas.

Kui nad Riiga viisime, olid peaaegu surnud, aga ikka rõõmsad. Ruhnustel oli ka hea meel – koukisid mitu aastat koksil välja, sest laev oli ainult parasjagu uppunud, ja kütsid sellega.

Ühesõnaga, on kapteneid, kes hea raha eest niisuguse asja peale välja lähevad. Too kapten seletas asja nii, et läksid Kolka majaka juurde Irbeni väina, aga kompasseiva tõttu juhtusid ida poole Ruhnud, see vahe on ligi 30°. Siis pidasid Ruhnud maja-kat Kolka majakaks, kuigi nii vanal kaptenil, aga ka igasugu-sel tüürimehel peaks esimene asi olema kontrollida, kas see on see tuletorn, kui seda esi-mest korda näed. Eri tuletorni-de tuledes on ju suur vahe.

### Otse üle Hiiumaa

59. aastal oli Hiiumadalal üks Itaalia laev, Sergio on sellest veel kirjutatud. Meie laeva juhtis siis kapten Konga. Sellega oli niisugune lugu, et panid Born-holmi saare juurest kohe otse-kursi Helsingile – üle Saare- ja Hiiumaa. Torm oli ka, aga min-git märki maast ikka nägid, ma-dalikku aga muidugi ei arvesta-nud. Seda polnud nende kaardi peal, Hiiumaadki polnud! Saa-remaa vist ikka oli, Näkimada-laid aga muidugi mitte... Kusagi tulid üle, siis laskisid ankrud alla, need läksid sassi ega jää-nud öieti pidama. NW tuul tassis nad koos ankrutega teisest madalikust üle.

See oli suur kaubalaev; vett oli 4,5 m. Masinaruumi hakkas vett tulema. Kui me sinna sai-me, olid nad kahe madaliku vahel. Käisime isegi paar-kolm korda põhja, kui olime puksitrotsad peale andnud. Mehaanikud lendasid masinast välja, ar-vasid, et jääme sinnasamasse. Saime oma 500-600 hj abil siis-ki kahe madaliku vahelt välja ja

tõime ta lõpuks Tallinna lahele. Geograafiat me nelle õpetama minna ei saanud, sest olime oma päästelaeval ju kõik, ka kapten Konga, ilma viisata.

### Viimane mees vaja üles leida

Selsamal põleval Soome tan-keril riskis kapten ise ülemää-ra... Neid pidi olema 40; 39 päästisime ära. Nojaa, niipalju ikka pidime väljamaalastega suhtlema... Toda üht saatsime mootorpaadi otsima; tankeri kapten tahtis kaasa minna; ma ei lubanud. Aga tema arusaami-ne oli teistsugune ning ta hü-pas paaditegilt äraminevasse paati. Kuidas ta jalgu ei murd-nud, suur mees nagu ma isegi. Soomlane. Andsin talle veel pä-rast ühe oma kinga, seest tema oma läks kaduma.

Laev põles; olime püüdnud seda kustutada. Läksid siis sin-na. Nüüd enam ei läheks; ei saadaks ka kedagi. Aga siis olin 32-aastane, ja pool tankerit oli veel plahvatamata. Ja mees võis ka laevas olla, aga võib-olla viga saanud, tõenäoliselt aga viskas ta üle parda. Laevas oli 16 000 t naftat kaheksas tankis. Esime-se otsa koos tankidega oli keera-nud nagu paberi rulli; gaasid kogunesid, ja aeg-ajalt käisid nagu kahuripaadid. Meie omad käisid ees ikka ära, sealt kedagi ei leidnud. Paki peale, mis oli veega tasa, andsime kapronot-sa, see oli ainuke võimalus. Üle 16 m süvisega laev läks muidu-gi sinna, kuhu tahtis, ja otsad katkesid...

### Kas kaptenite rahvusvaheli-ne solidaarsus on olemas?

Ei ole märganud. Aga kas te mõnd viletsat kaptenit olete kohanud? Noo, ega's ma ametivenna kohta ometi halba sõna ütlet!

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Eesti Kaptenite Klubi - 10

## Kaptenijutud

**EDUARD HUNT, kauaaegse sadamakaptenina Tallinnas olete, kuigi põgusalt, väga paljude kaptenitega kokku puutunud. Mida arvate kapteni võimust ja vastutusest: kui palju seda olema peaks ning kas seda on aja jooksul juurde tulnud või vähemaks jäänud?**

See küsimus on väga lihtne. Ja väga keeruline. Päril vanal ajal oli kapten ainuotsustaja: kui sadamast välja oli läinud, polnud tal sadamaga ega laevaomanikuga enam sidet ja ta otsustas üksi. Ning kui kuhugi kohale jõudis, siis samuti. Sealt tuligi, et kapten on riigi esindaja, laevaomaniku esindaja ning lastiomaniku esindaja. Aja jooksul siis kasvaski välja niisugune kaptenite mentaliteet. Aga aeg muutus ja tulid sidevahendid, ning kapten ei pidanud enam üksi otsustama, vaid võis kontakti võtta kõigi eelpool mainitud inimestega. Ka kauba saatja ja saaja võisid omavahel kontakteeruda ning kaptenist mööda minnes mingeid küsimusi otsustada. Aegamööda kapteni tähtsus vähenes.

## Ohutu meresõit on kapteni mure

Tekkis ka suhtumine, et mis see kapten ikka viritseb: ohutu meresõit on ju kallis asi ja ega keegi selleks senti, kopikat või šillingit nii väga ei tahtnud välja anda. Ja ega praegugi nii väga... Teisest küljest aga laeva- ja kaubamanikud saavad muidugi aru, et on vaja. Kuid püütakse ikkagi niimoodi mängida, et vastutus langeb nagu kapteni peale, kuigi otsustavad hoopis teised inimesed. Ja nüüd on läinud juba niikaugele, et kaptenile jääb ainult vastutus: otsustatakse täielikult temast mööda minnes.

Paljud seaduste sätted ja normid jäävad lihtsalt sõnakõlksuks. Kasvõi see, et meeskond peaks laeva saadama kapteni nõusolekul. Vastavad firmad tegelevad sellega. Aga masstootmine on alati seotud praagiga - individuaalse tegevuse puhul on see võimalus väiksem. Ja sellepärast satub meeskonda ka ebakompetentseid inimesi. Aga lõppude lõpuks ikka kapten vastutab. Formalselt on ta oma nõusoleku andnud, ja kui asi satub kohtusse, siis ongi vastutaja jälle tema.

Teinekord läheb asi lausa anekdootlikuks. Kaldatöötajad, spetsialistid või bürokraadid - ükskõik, kuidas me neid ka ei nimetaks - vaatavad kõigepealt, kuidas saaks vastutuse enese pealt ära, kuigi otsustajat tahavad küll mängida. Nii surutaksegi kaptenit igasugustesse võimalikesse olukordadesse.

Näiteks niisugune asi: väga suur laev peab minema väikesesse sadamasse. Mingid normid ju on, aga ega neid siis ei täideta, sest rahateenimine on ikka esmane asi. Normid ei pane väga täpseid piire - kui paneksid, siis oleks muidugi teine asi. Juhtub nagu meie maanteedel: kõik sõidavad 100-110-ga, ehkki märk näitab 90.

Kaptenite otsustamise-vastutamise küsimus on minu mäletamist mööda paarkümmend aastat juba hõõgunud nagu tuli tuha all. Ja niisugustel rahvusvahelistel foorumitel nagu seesama *Intercargo* lööb leek välja: head spetsialistid teevad teravas vormis häid ettekandeid, mis kutsuvad terves laevandusmaailmas arutelu esile.

Eks meie kaptenite klubi asutamise üks motive kümme aastat tagasi oli ka kaptenite huvide kaitsmine. Ja klubi tegi üht-teist ära ka.

## Kapten on ka inimene

Palju on muidugi isiksustest: missugune on kapten ja missugune on otsustaja. Igapäevaselt käib võimuvõtlus vähemtähtsate küsimuste pinnal, niisuguse väikese nügimisenä, aga kui midagi juhtub, muutub oluliseks see, kes vastutab. Ja siis kerkib küsimus, kes otsustas.

Kui alles algaja meremees olin, oli kapteni prestiiž iga tahes suurem kui sellal, kui lõpetasin kaptenina. Ei ütles, et hulga meremeeste seast tunneb kaptenid välimuse järgi ära, aga halliks lähevad nad küll teistest varem. Vaadake või kaptenite klubi ballil: seal oli nooremaid mehi ju ka, aga ikka hallid.

Eks ole muidugi ka kapteneid, kes on käitunud kui viimased matsid. See on jälle isiksuse küsimus. Kord hammustas üks kapten koguni motoristi nina või kõrva, ei mäleta enam täpselt, mida just...

Huvitav, et neil vanadel kaptenil, kes on juba 70, on mõtteviis jäänud aega, mil nad sillalt ära tulid. Nad pole morganud, mis vahepeal on juhtunud laevanduse, laevade ja juhtimisstiili- ning struktuuriga.

Individuaalne on seegi, kuivõrd kaptenisetsus kultiveerib usku enese ainuõigsusse. Tean kapteneid, kes on väga demokraatlikud ja otsustavad kõike peaaegu et üldkoosolekul, aga merel päris sedavilsi ei saa. On hetki, kui tuleb rusikaga lauale lüüa ja öelda: see on niimoodi. Siit tulenebki siis vastutus. Kui laevas on tulekahju, siis ei saa üldkoosolekut kokku kutsuda, et otsustada, kuidas me seda kustutama hakkame. Võib-olla tuleb "Kapella" juhtumi puhul kaptenile au anda, et kohe otsustas: masinaruum kinni ja süsihappegaas sisse.

## Superintendent otsustab, kapten vastutab

Koolis kahjuks ei õpetata otsustamise ja vastutuse seost. Samuti nagu ka põhjust-tagajärge. Haridus ei tä-

henda enam seda, kuidas sekstandiga kõrgust võtta ja koht välja arvutada. Juurde on tulnud hoopis teised distsipliinid, teised arusaamad kapteni tööst ja kapteni teadmistest.

Näiteks Eesti Merelaevanduses ei otsusta kapten enam remondirahade üle. Loodud on superintendantide kohad. Kaptenile on jäetud rohkem navigeerimine. Aga *Port State Controli* meelest on ikkagi vastutav kapten, kui midagi on pahasti, ehkki kapten remondi teemisest enam otseselt osa ei võta. Kui nüüd laev kinni peetakse, kas siis võetakse pea maha kaptenil või superintendantil? Kapten näeb puudust ja ütleb, et see tuleb kõrvaldada, aga kuna raha ei ole, ütleb superintendant, et tuleb veel üks reis samas seisus ära teha. Aga kes nüüd vahelejäamise korral vastutab?



## Lasti, kuni põhjani ei ulatu

Ka kommerstegevuse üle kapten enam ei otsusta, viib vaid ellu ideid, mis laevaomanikul on.

Nii et kapteni roll on neis asjus tublisti vähenenud. Oleme kõik oma ajastu lapsed. Olime harjunud nõukogudeaegse iga sammu kontrollimisega: sul on kingad viksimate, sa linna ei saa. Nüüd kontrollitakse vaid periooditi. Kogu maailm sõidab nii, et kõik on kapteni vastutusel - kapten kontrollib tööd. Autodel on ka tehniline kontroll kord aastas, ülejäänud aja hoolditakse igaüks ise.

Sadamakapteni talitus jälgib, et laev ei oleks üle lastitud ning tekilaadung oleks kinnitatud. Ja kui midagi veel märkame, siis teatame laevakontrollile. Surve kaptenile ülelaadimiseks tuleb enamjaolt prahti ja poolt. Mul endal on laevakaptenina tulnud seletada, miks ei võtnud maksimaalset kogust kaupa peale. Kapteni jõuluumbriku sisu võib küll niisugusest asjast sõltuda.

Juhtumil ja juhtumil on vahe. Väikene õnnetus kaubalaevaga või samasugune liinil oleva reisilaevaga on eri asjad.

## Kaptenil on kodukoht

Aastat kümme-viisteist tagasi võis veel kohata inimest, kelle kapteniks olemine minu silmis oli üllatuslik, just noil jõelaeval, mis tulid kusagilt Kesk-Venemaalt või mujalt. Aga uuemal ajal niisugust asja küll kohanud ei ole.

Varem võis ka laevas ringi käinult sealse korra järgi üsna täpselt ära ütelda, kas laev on Eesti Merelaevanduse, Põhja- või Lõuna laevanduse oma. Räägiti, et Liepaja sadamakõrtsi naised oskasid sama moodi mehed ära määratleda: see on sealt, too tollest laevandusest...

## Kipper ei taha keegi olla

Kui tuuakse näiteid, et see või teine kapten tegi või ei teinud seda ja toda, siis praegu nimetabki ju igaüks end kapteniks, olgu tal väike lootsikaater või suur laev. Millegipärast ei armastata väikese laeva kapteni nimetust *kipper*. Ega see ju midagi halba tähenda, vana ilus nimi.

## Et ei jooks peegli ees

Paul Rohtla oli Eesti Merelaevanduse noorim kapten, kindlalt alla kolmekümne. Välislaevades saadakse

võrdlemisi noorelt kapteniks. Oleneb muidugi ka, kui suur laev on ja kus sõidab. Vene ajal sai meil normaalse karjääri puhul 8-10 aastat pärast merekooli lõpetamist kapteniks - laeva suurusest olenemata. Välislaevades kohtasin neid, kes juba 5 aasta pärast olid saanud. Teadmiste pooleks võiks ju kapteniks saada palju varem, aga tähtis on just elukogemus. Kui hea side sul kaldaga ka ei oleks, oma kogemus on, ka väikese kollektiivi juhtimiseks, ikkagi hirmus oluline. Ja ka selleks, et julgeda otsustada.

Hoolimata oma erilise juhi staatusest pole kapten ometi mingi üksiklane. Või - eks seegi on olnud konkreetses inimesest. Muidugi on ka neid, kes kapteniks saades peituvad oma kakutisse ega julge enam ei madruse ega stjuardessiga tööväliselt rääkida. Aga praktika on näidanud, et niisugused kipuvad lõpuks peegli ees jooma... Ega prestiiž ei tulene suhtlematusest. Sobilikku distantsti tuleb lihtsalt osata hoida.

Näiteks Norras on tavaline asi, et 50-60 inimest juhtiva tehase direktor on kõigiga sina peal ja vastastikku tuntakse hästi üksteise elu-olu. Kui kapten seda oskab, võib ta väga vabalt suhelda tekipoisiga ja ometi kapteniks jääda. Selleks ongi vaja elukogemust. Kui mina õppisin, siis natuke psühholoogiat loeti, aga tundsin, et seda on vähe - lugesin juurde. Praegustes merekooli programmidega pole selle kohta pealt kursis. Aga seesuguseid ained on tingimata vaja õpetada.

## Meremehiks romantikast

Tänapäeval pole üldse mingi probleem laev viia ühest punktist teise, kui ikka vähegi taipamist on. Kuigi - kool ei koolita ju kapteneid, vaid nooremaid tüürimehi. Varem oli astmeline õpetus - tuldi tagasi ja õpiti vanemaks tüürimeheks ning seejärel kapteniks. Aga 50 aastat on teine süsteem olnud, ja kahtlane, kas nüüd leiduks nii tahtejõulisi inimesi, kes 18-aastaselt kapteniks saamise nimel niimoodi töötama hakkaks.

Maailmapraktika on näidanud, et kui kaldal läheb elu paremaks, siis meremehi enam suurt saada ei ole. Nii ongi rootslastel-inglastel-sakslastel meeste merele värbamisega probleeme. Meil on mõnel erialal ka juba mehi puudu, aga teisalt mereromantika on siiski jälle tekkima hakanud. Aga karta on, et aasta vile-kuue pärast on ka juba raske inimesi merele saada. Või kui lähevad, siis väga lühikeseks ajaks. Vaatavad raha maksmata ilma ja jäävad kaldale.

Või ega paljudes laevades sõites ei saagi enam suurt midagi näha - paljud spetsialiseeritud sadamad on linnadest väljas, ja maailma nägemiseks ei jää enam aega. Võtame või Muuga: välislaeva madrusel tuleb kõigepealt mitu kilomeetrit väravani astuda, siis poolteist tundi bussi oodata, et linna pääseda. Need on asjad, mida saaks päris kergesti kõrvaldada, aga kuna kellelgi sellepärast pea eriti ei valuta, siis ei kõrvaldata.

## Kapten silmitsi seadustega

Kaptenil lasub nii materiaalne vastutus kui kriminaalne vastutus; meil võib ka diplomist ilma jääda. Sakslaste või hollandlaste juures pole seda viimast kohanud. Ei oskagi öelda, kas see diplomi vahelehe ära võtmine üks õige asi on. Seda peaks arutama. Meie Eesti mereseadusandlus on ju veel kujunemisejärgus, auke on seal küll ja küll. Võtame või viimastise mereohutus-seaduse. Võeti vastu detsembris ja öeldi, et hakkab kehtima 1. jaanuarist. Aga "Riigi Teatajas" avaldati alles jaanuari algul. Avaldamisest peab veel kümme päeva mööduma. Vastuolu! Niisiis oli teatud aeg, kui seda seadust täita ei saanud.

## Merendusmood

Veeteede amet on nõ. Eesti merenduse moelooja. Aga nad kardavad oma loomingut tarbijatega - meremeeste ja sadamatöötajatega - nõu pidada, et missugune see kõige parem mood oleks. Tuli siin viimati hidrograafiline mõõdistamiste kord. Asi ise tip-top, ilus. Aga kuidas praktiliselt rakendada, selle peale pole keegi mõelnud.

Laevad on üha suuremad ja *pesevad* aina vindiga põhja. Mõõtmisi on vaja teha kahenädalase või kuuajalise vahega. Lootsikaater või keegi veel käib kiiresti üle, ja ongi tehtud. Kui muutusi on, tuleb midagi ette võtta. Aga uue korraga on niisugune bürokraatia tekitatud, mis sellise mõõtmise praktiliselt välistab. Või peab mõõtmist väga kaugele, oma kaks kuud ette nägema, et jõuda paberid vormistada. No absurd.

Me kõik teeme ühte asja: meie eesmärk on ohutu meresõit. Aga igaühel on oma ning erinev arusaam, kuidas mida teha, ühine eesmärk aga kannatab. Kui nõ. õllekruusi taga seda räägid, siis saavad kõik aru ja on nõus. Aga kui paberite tegemiseks läheb, siis ei saa.

## Kaptenil uued ohud

Olen sadamakapten olnud 22 aastat. Selle ajaga on meresõiduohutus küll paranenud. Elektroonika tulek laevajuhtimisse on sellele kaasa aidanud. Laev tuleb sadamasse sisse käivitatud programmi abil, inimene vaid kontrollib. Tegelikult on viimase 30-40 aasta muutused muidugi fantastilised. Aga laevade mõõtmed on kasvanud ja on tekkinud uued ohud. Mitte enam navigeerimine, vaid laevade tugevus ja lastimine-lossimine võib olla ohu allikas. Alles hiljuti tuli välja, et võõri kaju mängib selles väga tähtsat osa, kuidas laine mõjub. Väga paha asi sõda viib teadust edasi. Samalaadne mõju on laevõnnetusel.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Eesti Piirivalve - 76

# Novembrist novembrini

1. novembril tähistas Eesti Piirivalve oma 76. aastapäeva. Põhja Piirivalvepiirkonna juhtkonnal on saanud heaks tavaks teha enne piirivalve aastapäeva kokkuvõtteid oma tööst ning tutvustada seda ka ajakirjandusele. Vahepeal, 13. märtsil oli piirkond tähistanud oma 75. aastapäeva. Tänavu kutsuti külalised staapi 29. oktoobril. Võõrustajate rollis olid piirkonna ülem kapten **Raivo Terve**, staabiülem kapten **Tõnu Hunt** ja logistikaulem leitnant **Vello Suuder**.

Põhja Piirivalvepiirkond on piirivalves üks komplitseeritud, sest just seal on kõige

suurem passikontrolli koormus: Tallinna sadamates ja lennujaamas on tänavu 9 kuuga kontrollitud 4 811 663 reisijat, ja ikka rohkem (696 790) kui mullu samal ajal. Tegevust on jätkunud merelgi, tänavu on meresündmusi registreeritud 225 korral (möödunud aastal 166). Merel on inimeste otsingu ja päästega tegeldud 16 korral, aluseid otsitud ja meretehnilist abi osutatud 13 korral. Mere-reostust on avastatud 19 korral. Õppeharjutusi merel viidi Põhja piirkonna vastutusel läbi 28 korral.

Igapäevaelus teeb piirkonna juhtidele muret see, et 1. ok-

toobrist kehtima hakanud töötasustamise kord sisuliselt külmutas piirivalvurite palgad. Lisakoormuse on kaasa toonud 1. märtsist sisse seatud kord, et piiril viisade väljaandmine on piirivalve ülesanne. Rõõmustav on kontaktide tihenemine Soome kolleegidega, on vahetatud stazeerivaid piirivalvureid: soomlased töötasid mõne aja Tallinna reisisadama piiripunktis. Teenistuse paremaks korraldamiseks on välja vahetatud vanad Vene radarid 5 kordonis, käivitatud on mereseisustee mi projekt Vaandloo saarel. Eri list heameelt tuntakse koostöö aktiivsemaks muutumisest erinevate ametkondadega: politsei, päästeamet, omavalitsustega. Näiteks võitluses röövkalapüüdjadega läheliste kudemisajal.

Praegu tegeldakse tõsiselt küsimusega, kuidas optimeerida kordonite paiknemist. See on päevakorda tõusnud seoses sisemere valvamise aktualiseerimisega (meenutades Kurkset ja Tallinna ümbrust).

Küsimusele, mis on viimasel ajal kõige rohkem rõõmu teinud, tuli kiire spontaanne vastus: "Saime Vergile ja Jumindale (s.t. kordonitesse) vee sisse!"

Reet Naber

Reet Naber ja  
Küllike Roovälja fotod



Põhja Piirivalvepiirkonna juhid piirkonna embleemi all: Raivo Terve, Tõnu Hunt ja Vello Suuder.

10. novembril kutsus Briti suursaadik Tim Craddock asjaosalised ja ajakirjanikud endale külla, et pooleldi inglise firma ArgoMann Ferry Service GmbH järgmisel aastal avatavat laevaliini esitleda.

## Argo + Mann = ArgoMann

Inglise pool laevafirmas on Mann Group Harwichist Kuningakal tänavalt, mida esindas Mann & Son Holdings juhatuses esimees Allan Binks. Mann Group on sadama omanik Harwichis ja opereerib seal. Suurbritannia ja Soome vaheliste kaubavedudega on tegelnud juba viimased 35 aastat.

Saksa pool paikneb Bremenis ja kannab nime Argo Reederei Richard Adler & Sohne. Briti suursaadiku residentsis esindasid seda üks Adlereid, ArgoMann Ferry Service'i tegevdiri-ktor Dieter Adler ja tegevdiri-ktor Fred Hatchard. Liinilae- vu, mis sõidavad Saksamaa, Soome ja Inglismaa vahet, on Argo Reederei opereerinud juba 102 aastat.

Eesti osapoolt esindasid esitlusele firma CF&S Agentide AS juhatuses esimees Tarmo Nurmetalo ja tegevdiri-ktor Ants Ratas.

## Sõiduplaan varakult valmis

Üks ArgoManni laevu, Soome lipuga "Garden", kodusadam Nauvo, sõidab liinil Turku-Cuxhaven-Harwich. Parasjagu Raumas ehitatava uue laeva tulek liinile lisab ühtlasi kaks sadamat. Enne Turkut sõidetakse sisse Tallinna, Turkust minnes aga Bremerhavenisse. Et laevaliin on sisse sõidetud ja senises kolmes sadamas harjutud laeva kindlal nädalapäeval kohtama, määras senine sõiduplaan, mis päeval on Tallinnas vaja silduda.

Kulgi laev pole veel valmis, on sõiduplaan tulevaks aastaks trükitud. Ette on teada, et Cuxhavenis kulutatakse lossimi-

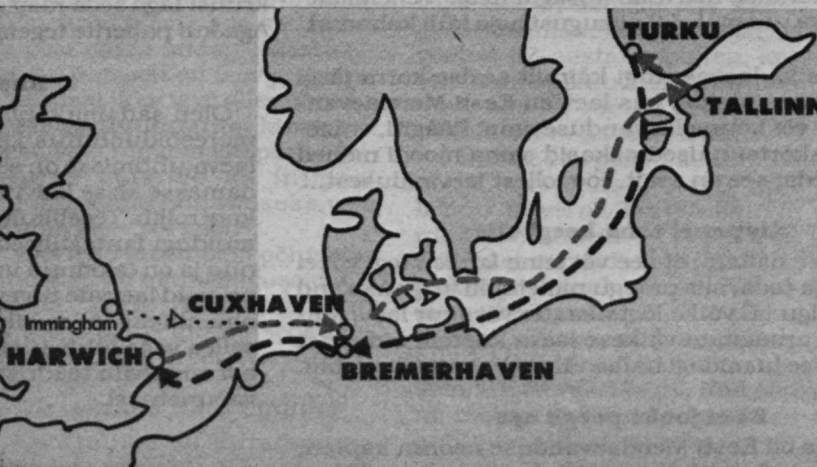
seks-laadimiseks kaks ja Bremerhavenis kolm tundi. Tallinnas ja Harwichis peatatakse kuueks tunniks, vaid Turkus ollakse kogu tööpäeva – ikkagi laeva kodusadam. Ent kogu ring tehakse nädalaga – see eeldab peale kiire laeva ka kõigi transpordiketi lülide kiiret ja kvaliteetset tööd.

## Ainus sadam väljastpoolt Euroopa Liitu

Suurbritannia suursaadik Tim Craddock ütles pressikonverentsi avades, et Eestile peaks regulaarne ühendus ka suure Euroopa Liitu kuuluva riigiga olema väga tähtis, seda enam, et Eesti on ise Euroopa Liidu künnisel. Ühtlasi on need riigid



Suursaadiku töökabinetis pressikonverentsi eel: (paremalt) Fred Hatchard, Tim Craddock, Allan Binks, Dieter Adler ja Ants Ratas.



# Suursaadiku soovitusel

Eesti poolt vaadates kaks suurt turgu ja kaubanduspartnerit, näiteks Saksamaalt tuleb 10% Eesti impordist. Allan Binks ja Fred Hatchard kiitsid uue laeva liiniletulekuga avanevaid võimalusi.

Ants Ratase selgituse kohaselt on veebruari teisel nädalal alustav laevaliin ainus ro-ro liin Baltikumist Suurbritanniasse ning liinile tuleb laev suurim ro-ro-laev, mis Balti rii- kidest Saksamaale sõidab. Eestisse tuleku põhjused olid nii geograafilised, finantsilised kui ka praktilised. Enne alustamist tehti põhjalikke uuringuid, millist Baltikumi sadamat valida, alustades Klaipedast. Valiti Tallinn.

Uuel laevaliinil loodetakse vedada kaupu, mida läbi Eesti varem pole veetud, näiteks sõiduaautosid, mille puhul on tähtis nii laadimistehnoloogia kui ka usaldusväärus. Vanasadam valiti seetõttu, et juba töötaval liinil polnud sobival päeval Muugal vaba kohta. Kaaluti ka Paldiskit, aga seal ei suudeta veel nii suurt laeva vastu võtta.

Küsimusele, millised on uue laevaliini peamised konkurendid, vastas Fred Hatchard, et neid on koguni kolm – "Transfennica", "Finncarriers" ja konteinerlaevad. Oluliseks peetakse Vene transiitkauba meelitamist Turkust Tallinna.

Pool Eestist Inglismaale minevast kaubast on eeldatavasti puut ja puidutooted, sh. ka paber ja tselluloos. Samal liinil koos Bremerhaveniga saab Eesti (ja saavad Vene transiitkaubad) ühenduse süvasadamaga, millesse sõidavad Atlandilt tulevad ookeanilaevad. Et avataval laevaliinil sõidab sinna esimene ro-ro-laev Eestist, mis avab loodetavasti võimalusi ka Venemaalt ja Venemaale veetavaile sõiduautodele.

## Laevaliini esitleb Eestit

Eesti kunstiga kaunistatud residentsis laevaliini esitluseks korraldatud vastuvõttu avades rõhutas veidi eesti keelt oskav Tim Craddock, et see on üks viise, kuidas Eesti Euroopas tuntumaks saab ning et Eesti väärib seda.

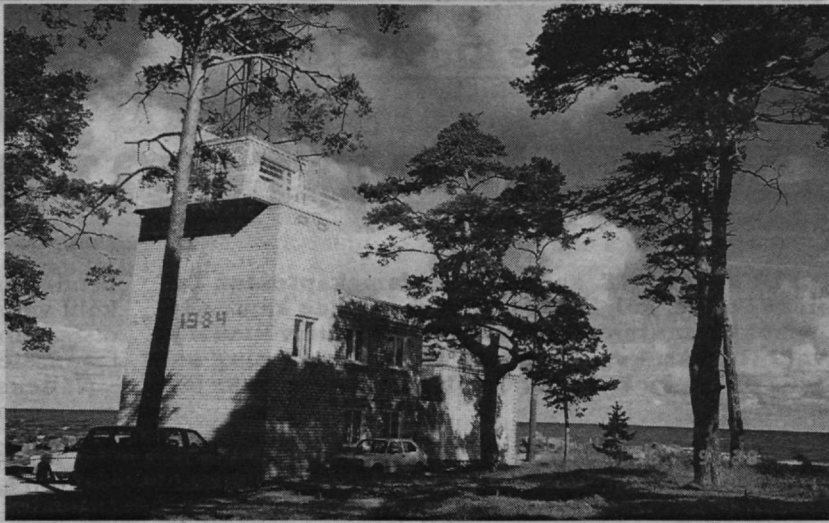
Tarmo Nurmetalo selgitas, et Raumas ehitatav laev valmib alles jaanuari lõpus ning sõidab seal veebruari algul kohe liinile. Praegu on laev juba vette lastud.

Suursaadiku residentsis laevaliini tulevase kliente ja koostööpartnereid võõrustades näitab riik, kuidas ta huvitub oma ettevõtete edust. Seepeale ei meenugi kellelegi, et Eesti suursaadik oleks korraldanud sellisel puhul vastuvõtu. Näiteks Stockholmis, kui Eesti laevafirma avas liini Rootsi. Või mõne vähem silmatorkava laevafirma de edusammu korral.

Madli Vitismann



Residentsi trepil kõnet pidades arvas Tim Craddock, et inglise ja saksa päritolu laevaliini esitleb Euroopas Eestitki.



↗ Vergi kordon.

↘ Juminda kordon



## 1998. aasta 9 kuud Põhja Piirivalvepiirkonnas

piirilt tagasi saadetud	367 isikut
piiril kinni peetud	519 isikut
sh. politsei poolt tagaotsitavaid	103 isikut
koostatud halduskinnipidamise protokolle	115 korral
haldusõigusrikkumiste protokolle	90 korral
transpordivahendeid kinni peetud	57
sh. tagaotsitavaid	20.

Stockholmi Messikeskuses toimusid 5.-9. novembrini üht-aegu kaks paadimessi: 1995. aastast alates korraldatav purjehimess ja teist korda toimuv mootorpaadimess. Muidugi olid messihallis ka mastid, purjed, mootorid, navigatsioon- ja olmetarbed, kaardid ja raamatud. Ning ka (merendus)antitigimüüjad olid kohal.

Üle saja väljapandud jahti ja kaatri (mootorpaatidest osaleid üle 7-meetrised) hulgas oli kolmandik uusi mudeleid. Oli

## Uppumatu, testitud

sellinegi, milles purjejaht ühendatud mootorkaatriga: jaht kerejuga sõiduk teeb masinajõul 25 sõlme, ent purje all polevat kuigi hea. Siiski on see võimalus kütuse lõppemise korral koju saada.

Rootsi Paaditöösturite Ühingu on põhjust rõõmustada: tänavu esimesel poolaastal mul-lusega võrreldes 55% võrra suu-reenud paadieksport on kas-

vanud 516 miljoni (Rootsi) kroonini. Ka paadiimport on suurenenud, aga märksa vähem, 27%. Rootsi tuuakse paate eeskätt Soomest, seejärel Norrast, USA-st ja Suurbritanniast. Välja müüakse kõige rohkem Norrasse, seejärel Saksamaale, Inglismaale, Hollandisse ja Taani.

Sellel poolel oodati messile kõigepealt aktiivses paadihuvilises eas potentsiaalseid ostjaid,

s.t. 40-60-aastasi rootslasi. Messi korraldamist sügisel selgitatigi võimalusega huvilisel varakult hooajaks valmistuda. Et paadiostmist on vaja pikalt plaanida ja rahalisi võimalusi kaaluda, pole ime, et ühe eksponeerimise osales "FöreningsSparbanken" tootega "paadilaen".

Kohal oli ka Rootsi Meresõiduamet, tundes end vastutavana paaditeede hooldamise ja merekaartide eest.

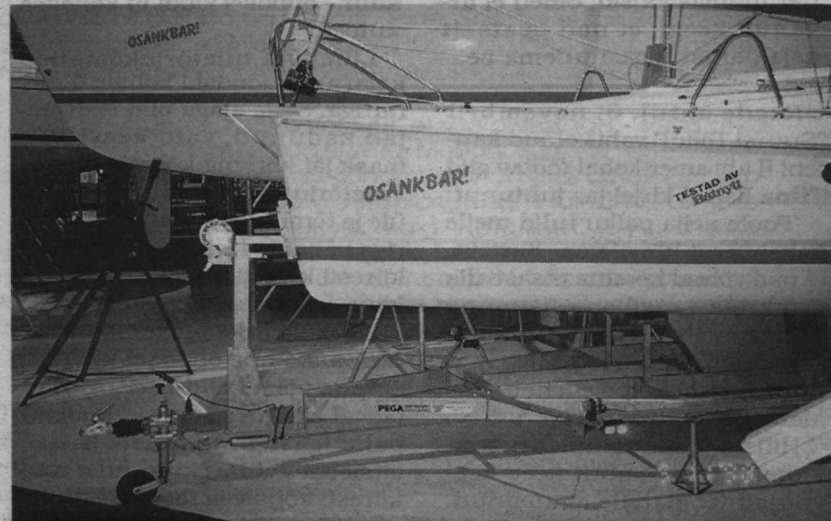
Madli Vitismann



See ese sissepääsu juures ei meenuta kuigivõrd paati, aga ometi on sel puri ja masin ning tegi enne messi algust meres rahva rõõmuks proovisõitugi.



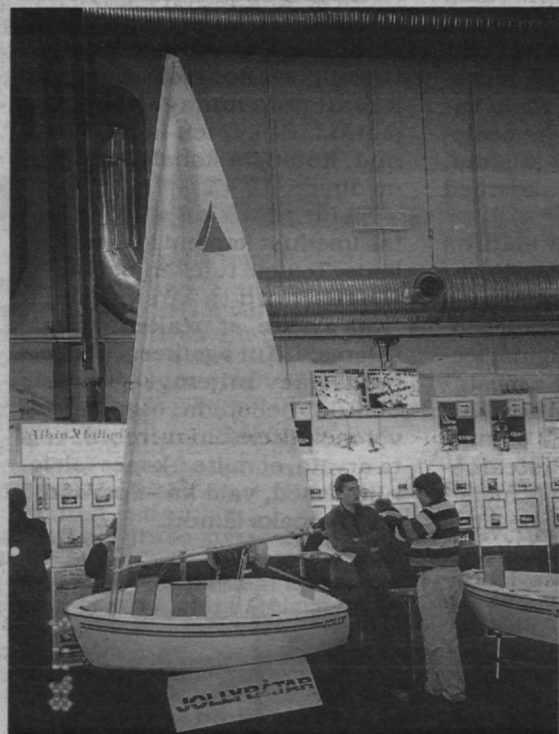
Uudse astmelise kereprofiilliga Norra kiirpaadid "Windy". Suuremal on ahtris "garaaz" jollile.



Uppumatu! "Båtnytti" testitud. Huvitav, kui palju paate ajakirja toimetusel testimiseks kulus, et uppumatu nende hulgas välja selgitada?



Jäigal kummiparrastega kiirpaadil "Rupert" on kindlasti ebamugav ja märg. See ametialaseks kasutamiseks mõeldud kaheksa kaksiratsa istekohaga paat teeb 45-50 sõlme.



Pisim purjekas on 2,30 m pikk, sel võib olla 2,5 hj. mootor. Maksab hea kasutatud auto hinna.



Rootsis mullu enim müüdud purjekas "Kahe kroonine" on üle kahe korra kallim, sel on 10 m<sup>2</sup> purjepinda, pikkus 4,5 m.



Selle 9 m pikkuse kahemehejahti "Neptunkryssaren" oli nende jahtide ühing välja pannud loosivõiduks.

## Hamburgis oli paadimess "Hanseboot '98"

Hamburgi 39. rahvusvahelisel paadimessil, mis kestis 24. oktoobrist 1. novembrini, olid esindatud pea kõik veesporditööstuse alad.

Üheksa vihmase ja tuulise päeva jooksul külastas näitust umbes 135 000 külalist. Neil oli vaadata 910 ekspONENTI 24 riigist, kes esitlesid uusimaid mootorpaate ja jahte, katamarane, kanuuseid ja kajakke, varustust ja tarvikuid, ka sukeldumiseks ja surfamiseks. Võis vaadata tegevust ja saada informatsiooni.

Hoollimata vihmast ja tuulest käis 10% külatajaid vaatamas "Hansebooti sadamat", paadinahtust vees. Näha uusimaid suuri mootorpaate ja jahte nende omas elemendis oli suur atraktsioon, mille juurest tõeliselt huvitatud külatajaid ei peletanud ka halb ilm. Suurima mootorjahti esitleja oli meeldivalt üllatunud, et tema jaht pardal olid väga huvitatud perspektiivsed ostjad ning üks või kaks laeva müüaksegi messi abil.

Tänavused külatajad olid asjatundlikud ja aktiivsed veespordihuvilised. Nende huvi saada üksikasjalikumalt nõu ja informatsiooni jaht ostmisel näitab suunda suuremale individualiseeritusele. Purjehahtide osas nõuti just suuremat mugavusaset ja kvaliteetset disaini kombineeritult kiirete keredega ja kõrgtehnoloogilise varustusega.

Enamik eksponeente oli rahul. Nagu kinnitas ühe Rootsi purjehaht esindaja, müüsid nad hästi. Hollandi tööstur kruusijahtide ja ülekeskmise hinnatase valdkonnast jõudis samale järeldusele: et külatajad olid väga kompetentsed ning müüa õnnestus palju. Saksamaa suurim seeriajaht ehitaja leidis, et nende 10-11-meetrised ja pikemad jahtid läksid hästi. Maailma suurim purjehaht ehitaja märkis, et peale täitunud tellimusraamatu oli märkimisväärne Taani ja Skandinaaviaaade osa messil. Peale skandinaavlaste märgati ka berlinlaste ja brandenburgerlaste arvu kat osavõttu.

Rahul olid mootorjahtide esitlejad. Hollandi teraskerega paatide valmistaja pani tähele, et sealtsaude pääseb aastast aastasse järjest paremini Põhja-Euroopa turule. Berliini suurim mootorjahivahendaja leidis, et on samahästi kui kodus, sest berlinlaste tuleb Hamburgi järjest enam.

Ka varustuse ja tarvikute esitlejad olid enamasti rahul. Diiselmootorite esitleja märkis, et mess on tähtis seetõttu, et isegi väikeste ja keskmiste sissetulekutega inimesed on hakanud jälle ostma. Ning teine tööstur lisas, et Hamburgi sügisene mess sobib tema firmale hästi.

Rahul olid nii laevaelektroonika, funktsionaalsete ja moekate rõivaste kui ka otste, liinide ja paadijärekkarude müüjad, purjehahtide ja paadirentijad.

Järgmine, 40. Hamburgi rahvusvaheline paadimess "Hanseboot" on Hamburgi Messikeskuses ja "Hansebooti sadamas" 30. oktoobrist 7. novembrini 1999.

Eestis asuva Saksa Majanduseseinduse nõuniku Karin Alliksaare teatel osales Eesti firmadest Hamburgi paadimessis "Saare Paat".

Lühendatult messi lõpparuandest tõlkinud Madli Vitismann

Nemad teevad ajalehte

## Merendusuudiseid jalakäijale

Juba paar aastat antakse Stockholmis välja "Jalakäijate lehte". See on metrojaamades kassa kõrval korvis tasuta kaasavõtmiseks ilmuv päevaleht "Metro", milles (peamiselt uudisteagentuuri) päevauudised ja reklaamid, samuti linnainfo.

Merendusuudiseid on mõnel päeval üks, mõnel ei ühtki. Aga ühel suvalisel, siiski Stockholm paadi-

messi päeval 5. novembril on merendusuudiseid tublisti rohkem kui üks.

Jalakäijale antakse teada, et  
- uppumisega lõppevaid sukeldumissõnnetusi tuleb sagedamini ette 21-34-aastaste hulgas (lk. 2);  
- "Stena Line" soovib laevapere liikmeid koondada (lk. 6);  
- "Donsöredare" kavatses mõned

oma laevad välja lipustada, "Tärntank" on oma suurima laeva juba registreerinud Norra teise registrisse NIS (lk. 8);

- "Silja Line'i" Helsinki-Stockholmi liinilaevad hakkavad alates tuleva aasta juunist peatuma Mariehamn, et säilitada tax-free-müük (lk. 10);

- "Concordia Maritime" on tellinud Koreast "Hyundai" kaks suurt tankerit, mis valmivad 2001. a. ja tellib vist veel kuus (lk. 11);

- Stockholm paadimessil on 110 paati (lk. 11).

Aktuaalse teema, Göteborgi tulekahju ümber puhkenud vaidluses arutatakse, kas üksnes riigikeelne informatsioon oli kannatanute peredele arusaadav ning juhtkiri selgitab, et ajalehti tuleb välja anda iga päev - hommikulehtedesse sündmus ei jõudnud, järgmine päev oli aga üks üheteistkümnest ajalehevast päevast aastas.

Merendusvälisest pakub ehk huvi, et kõigis uutest elamutes peab olema tuletõrjesignalsatsioon, soovitatav magamistoas. Ning et tööinspektsioon esitas poliitiseesse kaebuse

- poliitise peale, sest Linköpingi poliitisevalve telefonistid kurdavad suure töökoormuse tõttu negatiivse stressi üle, sellega aga rikutakse töökohal seaduse kuut paragrahvi, mis käsitlevad psüühilist töökohakonda.

Enne sihtpunkti jõuab metroorongi pilgu heita ka kolmele leheküljele restoranide jõulukuulutus- tega - ilmselt on novembri esimestel päevadel viimane aeg koht reserveerida!

Madli Vitismann

## Kaubalaeva asemel on reisilaev

### Enneaegu remonti

2. novembril õhtul kell 22 väljus "Kapella" Kapellskäri sadamast. OÜ Hansaliin turundusdirektori **Krister Kalda** sõnul avastati 40 minutit hiljem masinaruumis torust väljambunud õli, mis läks hõõguma. Tuli kustutati meeskonna jõul veerand tunniga.

"Hansaliini" direktor **Aleksander Froš** lisas täpsustuseks: kui suitsuandurid tööle hakkasid, jäeti masinad seisma ja lasti masinaruumi süsihappegaas, mis tule summutas. Kui laev oli Kapellskäri tagasi jõudnud, leidis komisjon, et kahjustused on väikesed: osa kaabliisoletsiooni sulanud ning masinaruum tahma täis.

Alates 22. detsembrist Balti Laevaremonditehases plaanitud kahepäevase dokiremondi asemel läks "Kapella", seisnud Kapellskäris üle nädala, pukseri järel Koplisse. Aleksander Froš sõnul kaaluti ka Turku laevatehase dokki, mis oli vaba, ning sel juhul oleks koos erakorralisega tehtud ka plaaniline remont seal. Remondipakkumisi sõeludes pidas kindlustusfirma paremaks siiski Balti Laevaremonditehase pakkumist ning "Hansaliini" juhi sõnul võetakse

aega "Kapella" rahulikult korda teha.

### "Corbiere" jälle tagasi

"Kapella" äraoleku ajal teenindab "Hansatee" Rootsi-liini kliente "Apollo" (ex "Corbiere"). Aleksander Froš sõnul seisnud laev pärast suvist teenistust Peterburis juba kaks kuud Mariehamni sadamas. Soome lipu all asub tööle "Kapella" laevapere, vaid kapten, vanemehaanik ja vanemtüürimees on Soomest.

Laev olevat heas korras, pardale lubatakse kuni 1200 reisi. Tolmu pühkimise kõrval tehti väsimatult häiretreeninguid. Enne uuele liinile asumist vahetati päästeparved, millel aeg täis. Veidi ümber töötatuna sai kasutada "Corbiere'i" aegseid päästeskeeme – need olid alles ajast, kui laeva pardal oli "Tallinki" firmamärk. Laevapere on esialgu 20 inimest, hiljem 18 nagu "Kapella".

"Apollo" võiks liinile asuda reisilaevana, Aleksander Froš lubas, et reisi ajad võetakse peale "niipalju kui tuleb". Iseasi, kas reisi ajad, eriti ilma autota, peavad lugu sadamaist, millesse ühistransport ei käi. See on nii Kapellskäri kui ka Paldiski omapära.

"Apollo" alustas 10. novembril

õhtul Kapellskärist, laev olnud Paldiskisse veetavaid autosid peaaegu täis.



**Vanemtüürimees Ahti Pärna heiskas «Kapella» Eesti lipu kolm korda tagasi. Nüüd on ta II tüürimees – «Apollo» vanemtüürimees on ju soomlane.**

Ajakirjanikud jäid algul eemale, käisid kaatriga ümber laeva filmimas, hiljem oli pressikonverents. Laevale tuli päästeamet. Autod tuli lossida, et päästeametnikud pääseksid sisse kontrollima. Olid veerand tundi, ütlesid, et kõik on korras ja võib hakata ruume ventileerima. Kohe olid kohal ka laeva valdaja ja Rootsi meresõiduameti esindajad.

8. november

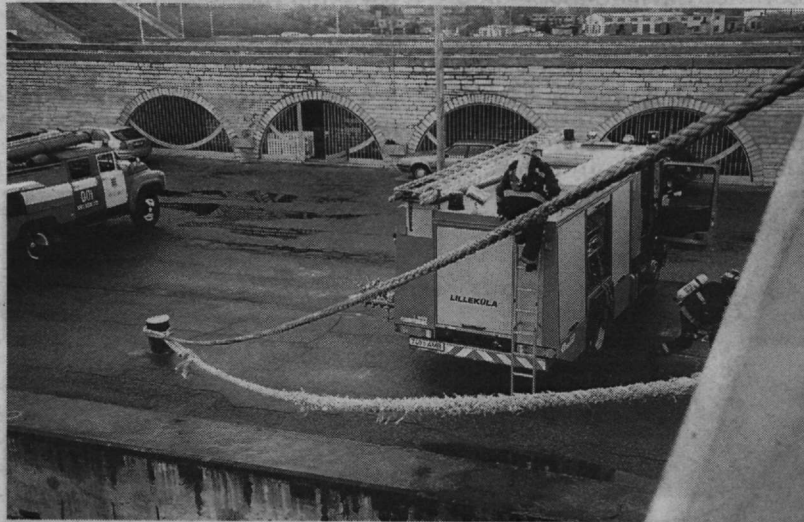
priske tuul tormi piiril, mis pukserimist raskendas. Pukserite tulekuni oli laev ankrus, aga ankrut elektrita välja ei saa. Seetõttu löigati gaasikeevitusega keet läbi ja jäeti ankur koos ketiga merre. Laev toodi oma terminaali tagasi, kohale tulid kindlustusfirma, klassiühingu ja mereadministratsiooni inspektorid-ülevaldajad. Last lossiti, ventileeriti masinaruum ja päästeametnikud kontrollisid selle üle, ventileeriti veel ning veenduti selle ohutuses hapnikumaskideta inimestele ja pandi avariivalgustus.

Masinaruumi lae all olevad kaablid said viga. Neid sai hakata taastama kolmandal päeval, pärast seda, kui laeva tulekustutussüsteem oli uuesti süsihappegaasiga täidetud. Alles pärast süsteemi uuesti täitmist andis klassiühing loa asuda laeva taastama.

Kindlustusfirma nõudis rohkem kui üht remondipakkumist ning pakkumiste hulgas valitakse kiireim, odavam või midu sobivaim. Meie aga avame juurdlustoimiku.

Madli Vitismann

## Raske õppusel, kerge lahingus



Kustutamas käisid, nagu õppustelgi, Lilleküla tuletõrjujad.

See suvoroovlik tõdemus leidis kinnitust "Suurel Tõllul". Eelmises "Meremehes" kirjeldati, kuidas Tallinna tuletõrjujad jäämurdjal tulekustutamist harjutamas käisid, ometi ei arvanud keegi, et nad peatselt asja pärast tagasi tulema peavad.

Reede õhtul, 6. novembril "Suurel Tõllul" vahis olnud kapteni II abi ametikohal töötav glid **Tiina Kiisel** kirjeldas juhtunut: "Poole nelja paiku tulid meile kaks meest keevitama. Kartsin, et nad võivad korstna otsast alla kukkuda – meil on niisugune õnnetus olnud. Andsin neile turvavöö ja käisin kogu aeg vaatamas, kuidas töö edeneb. Töö alates oli kapten veel laevas.

Hiljem jäime vahimadrusega kahekesi. Veeämbrit need keevitajad tööplatsile ei küsinud. Varem on meil keevitanud "Nasva Metall", siis valvas kõrval vahimadrus ja tööpaigale pandi alati kaks veeämbrit. Ka need keevitajad oleksid võinud saada nii ämbrid kui ka märjad kallsud, aga arvasin, et nad on professionaalid ja teavad, mida vajavad. Ma ei tulnud selle pealegi, et oleksin pidanud jälgima, kuhu neil keevitades sädemed lendavad.

Enne kella kuut tuli madrus ütlema, et all on suitsulõhn. Hakkasime vaatama, milles asi – korstna vahele oli topitud soojustusmaterjali –, ja nägime leeki. Kevvitajad polnud arvestanud, et sädemed kukuvad alla.

Mõtlemiseks kulus 2 sekundit, siis helistasin päästeametisse. Tekkis ohutunne ja mõistsin, et ise me toime ei tule – tuli leevib sekunditega. Tulekolde olime avastanud umbes 10 mi-

nutit varem, aga töömehed jätkasid keevitamist ja ütlesid, et pole vaja tuletõrjet kutsuda. Otsustasin siiski tuletõrje kutsuda ja ütlesin, et põleng pole väga suur – õppusel käidi ju kaheksa autoga.

Lilleküla tuletõrjekomando kolm autot jõudsid kohale 4 minutiga. Selle ajaga olid keevitajad kadunud, vaid keevitusmask jäi korstna kõrvale maha. Tuletõrjujad valasid kõik veega üle ja tõmbasid suitsu alt puhuriga välja. Ütlesid, et hea, et nii kiiresti kutsuti – tuli ei jõudnud kaugele, enne saadi jaole.

Lilleküla tuletõrjekomando oli meil just enne õppusel käinud. Õppuse järel olid tuletõrjujad laeval ekskursioonil ja küsisid palju igasugu juhtmete ja isolatsioonikohta. Nüüd tulid nad kiiresti kohale ja tegutsesid ratsionaalselt. Nad teadsid, kus on avaused, leidsid tulekolde kergesti üles.

Kustutamiseks kulus 15–20 minutit, seejärel käisime vahimadrusega õõ läbi iga veerandtunni järel kontrollimas, kas kuskil pole midagi hõõguma jäänud. Et kapten laeva ei tulnud, kutsusin kohale muuseumi direktori."

Nii ülemuses kui alluvas äratas imetlust kapteni külmaverelisuus. Teatele tulekahjust laeval reageerinud ta küsimusega: "Kas arvate, et peaksin kohale tulema?" Kui aga keegi proovis mõni päev hiljemgi "Suurele Tõllule" helistada, olgu kalda- või mobiiltelefoni numbril, võis ta arvata, et mitte üksnes telefonijuhtmed, vaid ka –aparaadid on tuleroaks läinud.

Madli Vitismann



Tuletõrjujad hargnesid samuti kui õppusel, ainult õhtupimeduses.

## Tüürimehekommentaar

Mis juhtus ja mis edasi saab, "Kapella" vanemtüürimees **TIIT KUTSER?**

Meil tuli praktiliselt läbi teha see, mida iganädalastel õppustel teoreetiliselt teeme. Kõik on terved, ainult laev vajab remonti. Asume Kapellskäris ja ootame otsust. Aasta lõ-

pus oleks tulnud plaaniline remont.

Juhtus väljasõidul, loots anti just ära ja siis tuli teade masinast. Meeskond tegutses tublilt – just nii, nagu õpetatud; reisi ajad – autojuhid – pidasid end tublilt üleval. Ilm oli halb, asukoht samuti – vahetult enne saarestikust väljasõitu.

## Ametnikukommentaar

Miks käisite "Kapella" ja mis seal selgus, **Eesti Veeveede Ameti laevaavariide juurduse ja mereohutuse arenduse osakonna juhataja kt. REIN SILM?**

Eesti Veeveede Ameti saatis oma esindajad Kapellskäri, sest kohe saadud tunnistused ja faktide hankimine on edasisele juurdusele väärtuslikud. Seejuures on iga juhtumi puhul oluline, millise lipu all, millise riigi vetes või sadamas ollakse ja millise riigi abi tarvitati jne. "Kapella" puhul leppime veteomanikuga kokku, kumb jääb juurdust juhtiva riigi ja kumb asjast huvitatud riigi rolli. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni dokumentide kohaselt leppivad riigid kokku, kel on uurimist kergem teha. Uurimise eesmärk on aga juhtunu põhjuste väljaselgitamine, et meresõiduohutust arendada.

Tulekahju on likvideeritud, laev läheb remonti ja kahju kannavad, need kellele kahjud langevad. Eesti meremehed tegutsesid, nagu neid on õpetatud – selle taga on ju järjepidev töö.

Juhtunu põhjusi praegu veel teada ei saa, aga esitati versioonid. Neist on tõenäolisim õlitorustiku tihendi purunemine. Torustikusurve all tsirkuleeriv ühe peamasina diisliõli paiskus peamasina väljalaskekollektorile, pihustus, aurustus ja süttis. Tihendi purunemise põhjuse selgitab ekspert, kui see tehases demonteritakse. Tegu oli õliste pindadega. Kuni masin ja pumbad seisati, jõudis teatav hulk õli välja pihkuda ja põles leegiga.

Edasine asjakäik oli selline: tuletõrjehäire puhul tehtud luure põhjal hinnati operatiivselt olukorda ja nähti, et käsivahenditega tuld ei saa kustutada, vaid tuleb kasutada laeva tuletõrjesüsteemi. Selleks hermeetiseeriti masinaruum ja täideti tulekustutussüsteemist süsihappegaasiga, mis tule lämmatas.

Et peamasinad olid rivist väljas, oli vaja võõrast abi ning pukserid tõid laeva sadamasse. Puhus

sid, nagu neid on õpetatud – selle taga on ju järjepidev töö.

tasime vastu kapteni tahtmist sisse minna, siis ta muutis meelt ja lubas veoautodel välja sõita," ütles Robert Johansson, tuletõrjeülem Norrtälje pääste-teenistusest.

Eesti laevapere ja nende kiire tegutsemise sel dramaatilisel õöl pälvis Rootsi meresõiduinspektsiooni heakskiidu.

Monica Stjernström

"Dagens Nyheter", 5. november

Tõlkinud Madli Vitismann

## Ebaselgus laevatulekahjus

Kiire tegutsemine. Eesti laevapere "Kapella" pälvis kiitust

Veel on selgusetu, mis põhjustas tulekahju Eesti parvlaeval "Kapella", mis oli õöl vastu teisipäeva Ålandi meres väga lähedal karilesõidule. Rootsi meresõiduinspektsiooni jaoks on tulekahju salapärase.

"Teame, kus, aga ei tea, kuidas see algas. Põlema hakkas ühes isoleeritud heitgaasitorus, kuid see ei sütti iseenesest," ütles Kjell-Åke Nilsson, laevains-

pektor, kes läks "Kapella" hilisõhtul Kapellskäris.

Laeva kapten ja laevaomaniku kindlustusfirma keeldusid õhtul lubamast veoautodel laevalt maha sõita. Nad tahtsid, et autod oleks kõigepealt uurimiseks läbi vaadatud. Tuletõrjujad tahtsid järele vaadata, ega kinnipitseritud masinaruumis enam põle ja arvasid, et last tuleks evakueerida.

"Oli selgusetu, millised õigusel meil olid, sest laev on Eesti territoorium. Aga lõpuks otsus-

## Reederikommentaar

**Kas "Suurell Tõllul" on ka laevapere evakueeritud, et telefonid ei vasta, Eesti Meremuuseumi direktor URMAS DRESEN?**

Ei, keegi kannatada ei saanud. Tahame panna paralleelfononid eri kohtadesse, praeguse telefoni helinat raadioruhvis ei ole alati kuulda. Aga et mobiiltelefon on ajuti välja lülitatud, on muidugi kurjast. Vahel on ka levi laevakeres halb.

Tellitud olid alusrestid OÜ-lt Paadikate korstnatele ja ventilatsioonivahetadele, et katta need presendiga. Ahtripoole korstna ümber ja šahtis oli juba isolatsioon, kui mehed korstna otsa keevitama läksid. Nad olid kahekesi ja teine oleks pidanud valvama. Meil on varemgi keevitatud, veepang kõrval.

Suitsulõhna tundis madrus Heino Arula, laevalt helistati päästetee-nistusse. Keevitajad aga panid jooksu, selle asemel et kuidagi aida-ta. Vastvärvitud korstnal lõi värv kuumuse tõttu lahti. Kahju oleks võinud suurem olla, kui tuletoorje poleks nii ruttu tulnud. Olidki samad mehed, kes õppusel juba harjutanud. Värvimiskahju tuleb nüüd kanda süüdiolulev firmal.

Ohtlikke töid on meil paraku edaspidigi plaanis.  
8. november

## Tuletõrjekommentaar

**Kuidas see juhtum kalda poolt paistis, koos tuletõrjajatega sündmuspaigal viibinud Tallinna Tuletõrje- ja Päästemeeli pressiesindaja PRIIT LAOS?**

Eelnenud tuletõrjeõppustest oli väga palju kasu, sest väljakutsesi-tuatsioon oli õppuse omaga üsna sarnane – põleng masinaruumis. Õppusel käisid kõik need tuletõrjajate vahetused, kel võib väljasõit "Suurele Tõllule" ette tulla. Nüüd käisid hargnemine vastavalt õppu-sel väljatõttatud ja viimistletud plaanile. Tuletõrjajad teadsid, mida teha, tegutsesid täpselt ja tundsid laeva.

Väljakutses oli õigustatud ja õigeaegne. Sellesse ei saa kergekõel-selt suhtuda ja selliste objektide puhul tuletõrje väljakutsesisel kõhel-da ei tohiks. Veetsime pärast kustutamist üsna pika aja kontrollides, et midagi juhuse hooleks ei jääks.

Seda, kas põleng on väike või suur, ei saa arvestada – selles asjas me tulekahjust teatajat kuulda ei võta. Meil on "Suur Tõll" ette nähtud kõrgendatud riskiga objektina. Sündmuskohal oli 10 autot: kustutus-autod, redelauto, päästeauto, kiirabiõnnetus. 4 tulekustutusmees-konna kasutada oli muuhulgas ka kaks "Katarilinat" ja Piritalt sõitis igaks juhuse kohale paakauto veega, kuigi objekt on mere ääres. Kui väljakutses mõtlema jääda, võib viivituse tõttu tulla märksa suurem materiaalne kahju – lihtsam on kustutada kaltsu masinaruumis kui ter-vef laeva.

Väljakutses oli kell 17.47, pool tundi hiljem lasti kõrgendatud riskiga väljakutses mõeldud autodol ära sõita. Kesklinna tuletõrjajad jäid ruume kontrollima, et vältida võimalik tulekahju taaspühkemine. Viimased autod lahkusid kell 18.55.

Kui põlenud oleks masinaruum ise, oleks kustutamisel kasutatud vahtu, kuid praegusel juhul kasutati profülaktikaks see veega üle. Pärast tulekustutamist ventileeriti ruumid ülerõhuventilaatoriga.

"Suur Tõll" jääb meil kõrgendatud riskiga väljakutses objektiks. Selles seoses peaks igaüks teadma oma ülesandeid tulekahju puhul, pea-vad olema tegetsemisjuhendid, mille täitmine tagaks muuseumi ka-use säilimise. Esmatõhtis on jaotada ülesanded laevaperes, küll meie juba teame, mida meie peame tegema. Aga laeval peab ala-ti olema inimene, kes tuletõrje vastu võtab – see võib kustutamise efektiivsust oluliselt parandada.  
10. november

## Kommentaar

### On laev või pole laev?

Küsimusele, kas "Suur Tõll" on laev või muuseum või mõle-mad kokku, võis saada mõne-võrra erinevaid vastuseid. Mere-muuseumi direktor selgitas, et muuseumilaev on omaette mõis-te. Põhinõue, et seisab vees ja võtab külustajaid vastu, mistõttu nõuded on toepelkarmid. Kuid Eesti Veeteede Ameti niisu-gust liigitust ei tunnista.

Kapteni selgituse kohaselt on tegu laev-muuseumiga, sest vee peal on "Suur Tõll" ikkagi laev. Enne laev ja siis ajalugu, tõlgenda-ta tehnilise väärtusega aja-loomälestist.

Eesti Veeteede Ameti meresõi-duohutustalituse ametnik pida-s sobivaks mõndusi, sest laevaregistris 1. kohal olla on rohkem nagu auasi ega too kaa-sa nõudeid, mida kohaldatakse sõitvatele laevadele. Lisaks sun-nib vaesus peale mittestandardseid lahendusi ehk mõndusi mitmesuguste reeglite täit-

## Säsesest elevant

misel. Täpsemini mittetäitmi-sel.

Tuletõrjameetnik pidas muu-seumilaeva eriti ohtlikuks objek-tiks, sest ohu korral tuleb kü-lustajaid evakueerida kitsastest koridoridest ja treppidest.

### Mis on keevitus laeval?

Paistab, et eriti ohtlik tööd, sest nõuded on karmid. Seetõttu on mõistetav, miks just seda tööd plaanitakse põhjalikult, valva-takse hoolega ning vormistatakse mitmesuguseid pabereid hul-ga allkirjadega.

Nõuete hulka laeval keevita-miseks kuuluvad ka näiteks niisugused:

- \* töötamiskoha puhastamine prahist,
- \* põlevmaterjalist tarindite kaitsmine ekraanidega,
- \* tööpaiga ümbruse niisutami-ne,
- \* kaitsmata ava katmine,
- \* kaablite katmine,

## Tehasekommentaar

**Kui teie tehases "Fantaasial" keevitati, oli valvaja samapal-ju kui keevitajaid. Mida peab laeval keevitustööde tegemisel silmas pidama, Balti Laevare-monditehase tööjuht ALEK-SANDR ŠTĚGOLIHIN?**

Valvaja oli palju, sest keevi-tajate tööd jälgisid vaatlejad.

Kindlasti tuleb enne tööd teavi-tada tuletõrje järelevalveinspek-torit, kes annab juhised ja seab tööks tingimused. Alles siis võib alustada tuletõdd, ja alustami-seks saadud loast tuleb teavita-da järelevalveinspektorit. Töö-paika tuleb varuda tulekustutus-vahendid, veeämber ja tulekus-

## Laevakommentaar

**Kui Balti Laevaremonditeha-ses oli "Fantaasia" autotekil üht-aegu üle kümne keevitaja ame-tis, oli tekk löbipaistmatut ja lä-kastamapanevat suitsu täis ning gaasimaskides valvurid kohal. Laevapere käis ümberingil ja jäl-gis pidevalt, kartes, et miski põle-ma läheb. Kuidas tehakse keevi-tustööd laeval, "Fantaasia" va-nemmehaanik HINDRIK VAH-TER?**

Kui keevitustööd teeb tehas, siis tehas ka vastutab. Kui keevi-tab laevapere, siis vastutab sa-

muti laevapere. Nii et vastutab see, kes teeb.

Enne keevitama hakkamist tuleb koht ette valmistada: tuua tulekustutusvahendid, kontrolli-da keevitusaparaadi korrasole-kut, informeerida vahitüürimeest. Enne töö alustamist vormistatakse ka paber, millele kirju-tab alla vanemmehaanik ja mida säilitatakse kaustas – et keevitatakse sellest kellaajast selleni. Vahitüürimees kannab keevitustööd ka logiraamatusse. "Ohutu korraldamise koodeksi" kohaselt on meil toimimiseks täp-sed juhendid.

## Kaptenikommentaar

**Kas "Suurell Tõllul" on logira-a-mat, kapten OLAF VAARMAA?**

Muidugi on. Laev on niikaua laev, kuni on lipp, kapten ja päe-varaamat.

**Kas tehakse ka õppusi nagu laeval?**

Muidugi, vähemalt kord pool-aastas. Enne väljasõitu, nagu käisime Soomes ja Piritat sadama reidil, veel kindlasti. Seisu ajal on tuletõrjeõppused perioodiliselt.

**Kas laevas on tuletõrjereeglid?**

Kindlasti on. Me ei saa laeva-de kohta käivaid rakendada, sest ööpäev läbi on valves vähe inimesi, nende selja taga on aga turvafirma ESS. Vahiteenistus on instrueeritud, väljakutsesuldid on laevas laiali.

Tulekahjusüsteem on selline, et vähimagi tuleohu korral tuleb tuletõrje välja kutsuda. Kui laev on suitsu täis ja tulekollet pole näha, tuleb kohe ukseid sulgeda ja väl-jakutses teha. Küll tuletõrjajad teavad, mida nemad siis pea-

vad tegema. Kuigi, jah, tulekus-tutid on meil omal ka olemas.

Keevitustöödeks pannakse laeva poolt välja tuletõrjevah-t – see on vahikonnaülem. Aga et töö oli korstna otsas, siis sinna mit-mekesi minna ei saa.

**Kas keevitava firmal oli tule-tööde luba?**

Ei tea. Tehases toob meister paberi, see kantakse logiraama-tusse sisse. Praegusel juhul ma seda luba ei nõudnud. Kui säde kukub katlasse, see on telliskivi-dega vooderdatud, siis ei juhtu ju midagi. Praegu oli seal üks vana puhvaika, mis mullu isolat-siooniks pandud. Meil pole ju puiftekki ja metallkeres on tem-peratuur sama mis õues. Olnuks see ligipärasev kohas, piisa-nuks kahest ämbrist veest.

Logiraamatusse märgiti töö korstna otsas.

**Kas vahitüürimees oli instrueeritud?**

tuginevad nõuded on üksikas-jalikud ja karmid. Aga on näha, et sõitvatel laevadel (vähemalt suu-rematel) peetakse nende nõuete täitmist enesestmõiste-tavaks – parem karta kui kahet-seda. Kuigi vastutus on paberil jagatud ja allkirjadega kinnita-tud ning suuremate tegijate pu-hul, näiteks Balti Laevaremon-ditehases, on risk ka kindlusta-tud, jälgisid madrustest jälgijad valvsalt ka laevaremonditehase keevitajaid – ikkagi oma laev.

### Muuseum nagu reisilaev

Võib-olla ei pea ja pole tarvis-ki väiksemal laeval vähesed laevaperega kõiki nõudeid samal viisil täita kui suure laevapere-ga suures reisilaevas. Ent ühes sarnaneb muuseumilaev reisi-laevaga – nii üks kui teine võta-vad vastu instrueerimata inimesi. Ühed reisijad ja teine külas-tajaid. See aspekt nõuab ka muuseumilaeval hoolsat läbi-töötamist, ükskõik kas too sõi-dab või seisab. Ning selles osas allahindlust kaubelda ei kõlba.

Vastuolud juhtumi kirjeldus-tes on hõlpsasti seletatavad eri ametiisikute erinevate teadmiste ja kogemustega. Seepärast ei tundugi imelik, et veeämbriga vehkiv ähmi täis giid jõudis näha kolme tuletõrjeautot, kui neid käis kohal kümme. Ning et sündmuspaigadel karastunud tuletõrjaja tarvitab emotsio-naalselt mõjuvas asjas kultipro-fessionaalseid fraase.

**Hea, mis hästi lõpeb**  
Kahe ruutmeetri põleng ühe

tuti kohe kindlasti, ja katta ohtlik plirkond asbestiga. Muidugi tuleb ümbrus puhtaks teha.

Vahitüürimees peab tuleohu-tusnõudeid teadma ja töö käiku jälgima. Kui keevitatakse šahti kohal, tuleb see katta, et säde-med sisse ei lendaks.

Tulega seotud tööde algus tuleb märkida ka laeva logiraamatus.  
10. november

Kui selsame tehases, siis korral-dab ja vastutab tehas. Meie kontrollime, kas tuletööde luba on olemas ja vaatame tööde jä-rele, sest see on ikkagi meie laev.

Kui keevitustööd tegeval firmal pole võimalusi, võib kokku leppida ka nii, et tuleohutuse kül-je korraldab ja vastutab selle eest laevapere. Siiski peab laeva administratsioon kontrollima enne töö alustamist luba ja töö-koha ettevalmistamist.

Meie remondi ajal vastutas tu-leohutuse eest laevaremondite-has. Kui vastutab mitte tehas, vaid laev, tuleb see enne kokku leppida.  
10. november

Oli. Vahis oli kapteni II abi.

**Kes keevituse tellis?**

Laev tellis töö muuseumi koos-kõlastusega – direktsioon finan-tseerib, mina olen tellija esindaja.

**Kumb pool pidi tagama tule-ohutusjärelevalvet?**

Kui laevas tehakse tuletõdd, siis laev paneb välja tulevahi – see on loomulik ja läbi aegade nii ol-nud.

Juhtunu oli õpetlik selles suh-tes, et pean vahitüürimehe tegevust absoluutselt õigeks ja operatiivseks. Meil on tuletõrje-ga kokkulepe teatada vähimagi tuleohu korral. Et just enne harju-tati laeval ja tuletõrjajail on fire-plan, siis neil viivitusi ei tule ja kõik teavad, kuidas operatiivselt te-gutseda.

Ma ise lahkusin laevast kell 17.35, põleng avastati 17.40–17.45. Olin teel koju, kui esmalt koju ja sealt mulle teatati. Kui mi-nuga ühendus saadi, oli tulekolle likvideeritud ja tuletõrje lahku-nud.  
12. november

laeva masinaruumis on masi-naruumi pindalaga võrreldes pisiasi. Aga üks purunenud ti-hend jättis teisel laeval ära nii selle kui ka järgnevat kuu aja reisiid. "Suure Tõllu" juhtumis on pealegi ridamisi pisiasju, mis peaksid edaspidiseks vägagi õpetlikud olema. Peaasi, et Ees-ti laev nr. 1 sellest samuti õpiks.

Kui tulekahjus kannatanud "Kapellat" asendab "Apollo", siis "Suur Tõll" pole asendatav. Meie kultuuripärandit tuleks hoida ja säilitada meretraditsioone järgides.

**Madli Vitismann**



**Nagu õppustelgi panid kustu-tajad maskid pähe ja balloo-nid selga, ...**



**... enne, kui pimedasse laeva-koridori suitsu sisse sukeldu-sid.**

## Järelevalvekommentaar

**Kuidas pidanuks "Suurell Tõllul" keevitustööde puhul käituma, Tallin-na Tuletõrje- ja Päästemeeli järelevalveteenistuse peainspektor VASSIL HARTSÜK?**

"Suurell Tõllul" kasutatakse nii laeva kui ka muuseumina. Üldjuhul on keevitava firmal vaja tunnistust, mis lubab keevitustööd teha ning peab olema omaniku luba töö teostamiseks. Kahe tunni jooksul pä-rast töö lõppu kontrollitakse, ega kuski midagi hõõguma jäänud, ja säde-meid saab vältida ekraanide abil. Sellisel kujul oli see kindlasti hõlpsa-tu.  
10. november





## HMS "Jacob Hägg" kaardistas Tsitadelli

Asjalõppenud miinitõrjeoperatsioonist MCOPEST '98 võttis mitme riigi kaitsevõimude sõjalaevade hulgas osa ka üks valge alus. See oli Rootsi mereväe ülilmoodne uurimislaev HMS "Jacob Hägg", mis miinide otsimise asemel peamiselt mereteede kaardistamisega tegeleb. Uurimislaeva avar roolimaja on täis kompuutereid, sonariekraane, printereid, radareid jms., ent peamiseks "relvaks" on ELAC Multibeam kaardistamissüsteem.

Väga paindlikult manööverdav laev sondeerib merepõhja 120° laiuselt korruga 56 kiirtekimbuga ja registreerib suure täpsusega põhjareljeefi, sügavuse, orientatsiooni ja asukoha, nii et kõik salvestatu saab suurele poognale välja trükkida kas

must-valgelt või värviliselt, tasapinnaliselt või ruumiliselt, ükskõik millisest suunast või nurga alt vaadatuna. Eriandur registreerib laeva kõikumise lainetel ja kompuuter teeb automaatselt vajalikud parandused mõõtmistulemustes. Midagi täiuslikumat on raske ette kujutada.

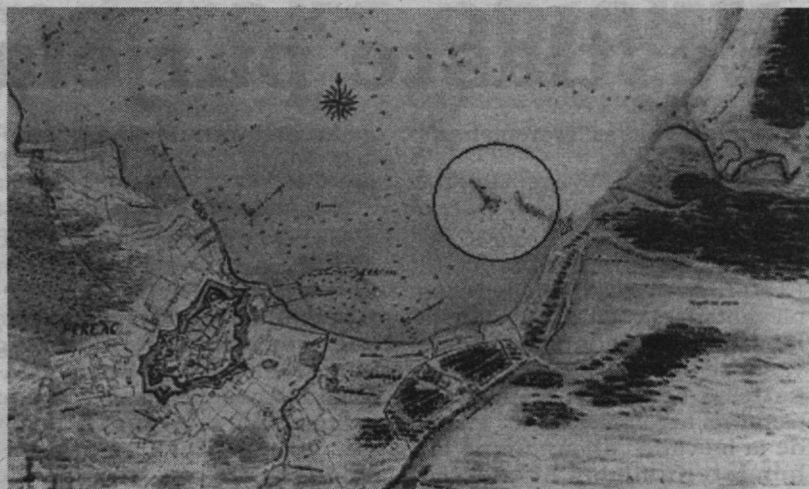
Miinitõrjeoperatsiooni käivitades võtsid Eesti Meremuuseumiga ühendust kolleegid Stockholmi Meremuuseumist ja tegid lahke ettepaneku kasutada "Jacob Häggi" ka merearheoloogilises uurimistöös Tallinna lähistel.

Valisimegi uurimist nõudvate objektide hulgas välja mere põhjas, Maarjamäe lossi all, Tallinna Vanasadamasse viiva faarvaatri vahetus naabruses

asuva merepatarei Tsitadell varemed.

Küllap on nii mõnigi sadamasse tulev suur reisilaev näinud laevateed kõrval askeldamas Eesti Meremuuseumi väikest "Mare"-nimelist uurimislaeva. Oleme nimetatud ehitusjäänuseid vaadeldud, möödistanud ja filmitud juba pikemat aega, ent nende kaardistamine on osutunud ülejõukäivaks. Liialt suur on varemete pind ja liialt keeruline selle konfiguratsioon.

5. novembril veetsime oma Stockholmi kolleegidega "Jacob Häggi" pardal unustamatu päeva. Nagu mängeldes kaardistas laev 22 500 m<sup>2</sup> merepõhja, sealhulgas ka Tsitadelli ligikaudu 3500 m<sup>2</sup> suuruse pindala ning sai sellest täiusliku tasapinnalise ja kolmemõõtmelise ülevaate.



Tsitadell Vene kaardil 1720. aastail.

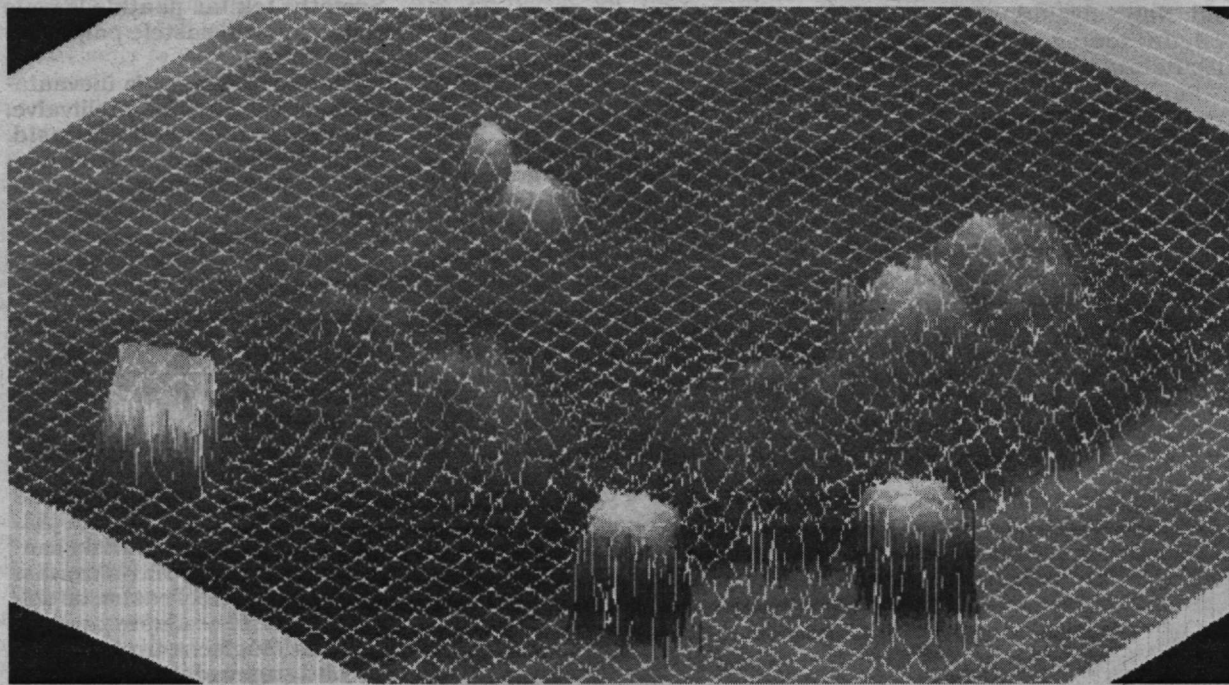


HMS "Jacob Hägg".

Miks seda tarvis on? Probleem on selles, et sellest, kaldast ligikaudu 800 m kaugusel ja maksimaalselt kuni 11 m sügavusel asuvast merepatareist on suhteliselt vähe teada. Ajaloolase Heino Gustavsoni järgi ehitati see 1720. aastate lõpus, ent üllataval kombel näeme juba rootsiaegsel, täpsemalt 1689. aasta Tallinna lahe kaardil sedasama patareid. Kas oli see juba valminud ehitus või alles projekt? Kes teab?

Praegu tegelebki selle küsimusteringiga Eesti Meremuuseum. Ehitusjäänuste palkidest on saetud kettad ja uurija Andres Ero möödab mikroobi abil aastaringide laust, et selle töö tulemusena valminud graafiku järgi määrata merepatarei vanus. Soodsate tingimuste korral on puitu sel meetodil võimalik dateerida ühe aasta täpsusega.

Vello Mäss



Merepatarei kolmemõõtmelised varemed.

Hanko poolsaare ümber asuvad kaitstud sadamad olid tuttavad juba viikingitele. Esimesi andmeid Hanko kohta võib leida "Reisikirjeldustest" – mereteede kirjeldusest, mille oli koostanud tolaegne Taani kuningas Waldemar II Seyr.

Hanko poolsaare tippu on varjusadamana kasutanud ka Hansa koged ning Rootsi kauba- ja sõjalaevad. Esimene tollijaam rajati 1766. a. Navigatsioonimärkide hooldamine ja laevade lootsimine olid Hankos hinnatud ametid juba keskajal. Esimesi tuletorni hoiti Kappeli-sadamast (kabeli sadamast) üleval Kasbergil Hanko poolsaare põhjaküljel. XVIII sajandil viidi see tuletorn Bäcklandetile, poolsaare lõunaküljele. Praegune tuletorn, nn. Hanko silm, ehitati samale saarele 1862. a. Saart kutsutakse nüüd Russaröks.

### Sadam ka talveks

1860. aastateks oli Soome industrialiseerimine kasvanud sedavõrd, et eksporditõustus vajas aastaringset laevandust. Kuni selle ajani veeti Soome eksporditartikleid, näiteks maste ja tõrva, ainult siis, kui meri oli lahti ja talvel seilasid Soome laevad enamasti lõunapoolsemates vetes.

Talvesadama rajamine oli arutusel 1860. aastail, kui rühm ärimehi nõustus, et Hanko poolsaar oleks talvesadama rajamiseks parim koht. Hanko poolsaarel oli kaitstud sadam, mis oli jäävaba keskmiselt üle aasta. Härrade Harff, F. Kisileff ja A. Vaseniuse esitatud taotluse ehitada erakapitali kasutades raudtee Hyvinkääst Hankosse samal ajal talvesadamaga kinnitas Soome senat 10. novembril 1869. See oli kolmas

### 125 aastat Hanko sadamat

## Hanko sadam 1873–1998

raudtee pärast Helsinki–Hämeenlinna–Peterburi raudtee rajamist ja nii raudtee kui ka sadam said üheaegselt valmis 1973. a. Sadama kõrvale, vana kindluse piirsesse rajas Soome ertshertsog Vene tsaar Aleksander II mere- ja kaubalinna Hanko 1874. a. Esimeseks Hanko jaamaülemaks ja sadamakapteeniks määrati Conrad Appelgren.

Erakapitali abiga ehitatud raudtee ja sadam polnud edukad ning 1875. a. kevadel läksid mõlemad pankrotti, misjärel Soome riik ostis nii sadama kui ka raudtee. Sadam jäi riigi kätte kuni 1974. aastani, kui selle omandas linn ise.

### Tark tööjaotus tõi edu

Sõiduks Rootsi vahet tuli 1876. a. sügisel esimesena liinile "Express I", mis sattus aga raskustesse, sest laev osutus jääoludes sõiduks liiga nõrgaks. Selle asemele tuli uus talveaurik "Express II", mis hiljem nimetati ümber lihtsalt "Expressiks". Ka see liin jäi sojku. Augustis 1878 võttis kapten Carl Korsman selle laeva üle. Oma otsusekindlusega näitas ta, et ka talvel on merevedu võimalik. 1880-ndate lõpuks alustasid kapten Korsmani näidet eeskujuks seades ja tänu pehmetele talvedele aastaringset tegevust Hankost näiteks Taani ja ka mujale teisedki laevaliinid. Ometi – kui pehmetel talvedel läks laevaliiklusel hästi, siis jäis talved põhjustasid probleeme.

Läbimurre toimus 1890. a. kevadel, kui Soome esimene

jäämurdja "Murtaja" saabus Hankosse. Sellest sündmusest algas Hanko sadama äritegevuse õitseng, mis kestis I maailmasõja alguseni. 1890. aastate legendaarsed talvelaevad olid Soome Aurulaevakompaniile kuuluvad "Urania" ja "Austria", mis kurseerisid Hanko ja Hulli vahel. Hankost viidi välja puittooteid ja võid ning sealt lahkus ka palju emigrante Ameerikasse (aastail 1890–1930 peaaegu pool miljonit inimest).

### Sõja tõttu peatus laevaliiklus kaks korda

Et Hanko asub väga soodsas kohas, Läänemere keskel, sai sellest mõlema maailmasõja ajal väga tähtis strateegiline militaarpositsioon. I maailmasõja ajal suleti sadam täielikult. Hanko veed mineeriti ja sadam deklareeriti sõjaväepiirkonnaks, kuhu lubati ainult sõjalaeva. Kaubavedu seiskus kogu sõjaajaks. Aprillis 1918 maabus Hankos Saksa Balti diviis, mis tuli soomlastele Soome kodusõjas appi.

Teine kaubaveokatkestus oli II maailmasõja ajal, kui 22. märtsist 1940 kuni 4. detsembrini 1941 oli kogu Hanko poolsaar Nõukogude mereväebaas. Laevaliiklus oli siiski Hanko ja Leningradi vahel.

### Talveliidukuse jätkumine

Pärast I ja II maailmasõda hakkas Hanko sadam jälle väga kiiresti elavnema. Et teistes sadamates ei olnud piisavalt jäämurdjaid, suunati need laevad, mida ei olnud jäänud sõitmiseks

tugevdatud, talve keskel Hankosse. Nii kauba- kui ka reisijateveos oli Hanko mitmel talvel Soome ainuke mereside välismaailmaga. 1940-ndatel ja 1950-ndatel oli Hanko Soome merekaubanduses väga tähtis, sest parim osa Soome laevadest oli arestitud või antud N. Liidu sõjakahjude korvamiseks. Hankosse tuli ka massiliselt raudtee- ja sadamatöölisi ajal, kui teised Soome sadamad olid jääst blokeeritud.

Algset lainemurdjat ja 138 m pikkust kaid tuli pikendada väga ruttu. 1890. aastatel ja XIX sajandi esimesel kümnendil küündis see juba Korkeasäärini. Nuottasaari ühendati kai abil maismaaga, andes niimoodi läänesadamale praeguse kaju. Järgmine ehitusetaap oli 1970. aastatel, kui sadam läks linna valdusse. Siis ehitati kai, mille ääres on sügavus 13 m, ja mitmefunktsiooniline kraana.

Hanko on tavapäraselt ekspordisadam, kust on veetud puittooteid, kuid ka import on olnud tähtis. Varem hoiti sadama laohoonetes suurel hulgal imporditud kohvi juhtivate hulgimüüjate jaoks. Autode impordi kasvuga hakati samuti Hankosse suunduma, ning 1960-ndail rajati seal vabasadam. Kogu Tulliniemi (tollipunkt) ümbritseti vanasadama jaoks aiaga ja sinna rajasid sõidukite maaletoojad oma PDI-ehitised. Tolleaegse maksustamispraktika tõttu olid tasuta sadam või laod sõiduki importimise absoluutseks eeltingimuseks, kuna sõidukimaks ületas poole mü-

gihinnast. Maks tuli maksta siis, kui sõiduk viidi tasuta sadamaosast välja. Sama kord kehtis ka kodumasinat ja nende varuosade importijate kohta.

1970. aastail ehitati väljaspool sadamat ramp telje ja rõõpmestiku vahetusjaamadega raudteepaami "Railship" jaoks, mis kurseeris Hanko ja Trävmünde vahel. "Railship I" alustas 1975. a. kevadel, hiljem liisandus sellele veel kaks praami, mille jaoks ehitati teine ramp väljaspool sadamat. Tänavu suunati raudteepaamiliiklus mujale.

### Tööstussadam

Viimastel aastatel on sadam hoogsalt suurenenud ja arenenud. Metsatööstusrühmitus "Metsä-Serla" on suunanud oma veod Hankosse ja omab nüüd 75% "Hangö Stevedoringust". Äri edendamiseks on ehitatud uusi terminaale ning neid ehitatakse veel juurdegi. Teisipäev, tööstus investeerib sadamasse, ehkki sadam oli omaette. Meresõit Hankost Euroopasse toimub tänapäeval suure osas "Transfennica" laevadel, millel on sõiduplaanis üle kümne sadamast lahkumise nädalas.

Sõidukiimport on pärast aastaid kestnud depressiooni tõusuteel ning selle tänavused nähtajad on möödunud aastakümne võrreldes rekordilised.

Hanko sadam on alati olnud paindlik ja rasketes olukordades kohandatav. Seetõttu on see jäänud Soome kümne edukama sadama hulka. Tänavu läheneb sadam mullusele 2 miljoni tonnisele veole, hoolimata raudteepaamide lahkumisest.

„Port of Hanko News“, 1998  
Tõlkinud Merrit Meeksa

# Eestlaste purjelaevastik Rootsis rajutuules

(Algus eelmises "Meremehes")

N. Liit hakkas Rootsi valitsuselt nõudma baltlaste meresõidukite tagastamist. Kuna Rootsi oli ametlikult tunnistanud Eesti ühinemist N. Liiduga, siis oli valitsusel võimatu paatide ja laevade väljaandmise nõudele vastu seista. Asi läks Riigipäeva kätte, ja seal võeti otsus juba esimesel lugemisel vastu. Paatide ja laevade väljaandmine lahendati niimoodi, et endised omanikud saavad Rootsi riigikassast hüvitist, mis kataks kahjutasunõudmised omandi eest.

Eestlastel oli Rootsi võimudega palju sekeldamist, sest algul määrati kahjutasuhinnad liialt madalad. Näiteks nõudis "Luis" omanik laevade hindamise komiteelt kahjutasuks 30 000 Rootsi krooni. Komitee aga hindas laeva väärtuseks vaid 800 kr., mis oli isegi mootorpaadi hinnast väiksem. Kahjutasu nõudmisel pidi omanik põhjendama, mismoodi summa on saanud ja selle paberi saatma komisjonile otsuse tegemiseks. "Luis" puhul see dokument arvatavasti puudus.

Väljamaksed toimusid 1945. aastal; hindamiskomisjon lõpetas tegevuse 1947. aastal. Esitatud oli üle 700 nõude, kuid kahjutasu otsutati maksta 650 nõudjale kokku 3 miljonit krooni. Sinna hulka olid arvestatud ka muud kulud, mille suurus on teadmata. Peaosa väljamaksetest said eesti põgenikud. 150 veesõiduki kohta nõudmisi ei esitatud või ei olnud nõudjail vajalikke dokumente.

Näiteks üks eesti laevaomanik arvas 1945. aastal, et tal on täielik õigus Rootsi kaubandusministeeriumilt kahjutasu nõuda. Ta teatas oma nõudekirjas, et on äravõetud laeva ise ehitanud ja et kuna on 40 aastat merd sõitnud, siis vajab seda raha uue laeva ostmiseks, et oma elukutset edasi pidada. Venelaste väljaantud laev on 275 brt. Andmed otsuse kohta puuduvad.

Laevade vastuvõtmisel hindasid venelased omakorda need ära. Nad mõtsid laevu puu, nõõri ja vibuga. Arvestasid laeva pikkust ja laiust sammude ja südadega. See näis pealtvaatajale tsirkusena. Isegi rootslased vangutasid päid.

Osa laevu oli sadamas põhja vajunud, sest rootslaste järelevalve oli nõrk. Need tuli sadamabasseinist välja tõsta ja vett-pidavaks remontida. Selle töö jaoks anti vähe aega. Ka kalapaadid tuli korda panna. Venelased ei tahtnud rootslaste töö-

ga kuidagi rahule jääda. Venelaste nurin oli seal alaline saatja.

Venelased nõudsid neid veesõidukeid põhjendusega, et olid olnud natsionaliseeritud ja kuulusid seega N. Liidule. Ometi polnud suurt osa kaluripaate keegi natsionaliseerinud ning mingi hulk paate ja laevu ehitati valmis hoopis pärast N. Liidu esimest okupatsiooni. Ent võimas Liit nõudis ikkagi kõigi veesõidukite tagastamist, oli see siis aurik, purjelaev või hoopis armetu rannakalastuspaat. Ja Rootsi riik pidi oma kassast nende eest kahjutasu maksma, ehkki see oli küll kõigest saia-aha.

Kõik alused veeti tagasi, aga kas ainult Eestisse või osa ka Venemaale, selle kohta ametlikud andmed puuduvad.

Pensionärist masinainsener Harald Södergren jutustab: "Mind sunniti mereväe käsul selles aktsioonis parandustööde juhina osalema. Mõnetunnise etteatamisega saadeti mind Gotlandile Slitesse ning anti vaba voli personali ja materjali hankida.

Küres korras võtsin ametisse dokitoõlisi Vaxholmist, Göteborgist ja Karlskronast. Venelaste nõudel ei tohtinud kohapealseid

mehi ega laevatehaste abi kasutada. Olin sunnitud laskma Slitesse ehitada ajutised parandustöökojad. Paljud purjelaevad olid maale tõmmatud ja nende vettelaskmisega oli palju tüli."

Södergren rääkis, et tegemist oli peaaegu salajase operatsiooniga. Kõigil lasus vaikumiskohustus ning ükski Gotlandile komandeeritud mees ei tohtinud keelduda. Kõik põgenikepaadid pidid olema sõidukorras enne 1945. aasta septembri lõpu.

Pärast nädal kestnud ettevalmistust olid masinad ja mehed baltlaste kohal. Siis saabus komisjon, mis koosnes poliitruktist, vene juristist, kahest vene insenerist, ühest tõlgist ja kolmest baltlastest. Nimetatud eestlase, lätlase ja leedulase kohta öeldi, et nad olevat kalandusinspektoreid. Nad valvasid viimse silmapilguni töötegemist, ise aga ei liigutanud lillilegi.

Parandutõid tuli teha 120 paadi juures. 80 neist muudeti merekõbulikuks; ülejäänud sõna tõsisel mõttes vrakid - viidi tagasi ühe kaubalaevaga. Paljudel paatidel olid küljed hoolimatul kõrgele kivisele rannale lohistamisel saanud kannatada. Faludel tuleorni juures oli üks pukser põhja vaju-

nud, see tõsteti veest välja ja tehti korda.

Harald Södergren toonitas, et töö tehti hästi ja korralikult nagu mistahes teiselegi kliendile. Kõik paadid olid nummerdatud, nimesid ei kasutatud. Kõik värviti enne üle Läänemere tagasi pukseerimist tumeroheliseks.

Rootslasi üllatas väga, et nad said äkki Slites näha vormis N. Liidu sõjaväelasi. Algul oli tegemist asulas ringi liikuvate jalaväelastega, mistõttu mõnigi küsis, kuidas selline asi saab olla neutraalses Rootsis võimalik. Hiljem saabus Slitesse Vene miinitraaler ning tõi kaasa terve üksuse püsse ja ordeneid kandvaid mereväelasi, kes paigutati elama hotelli "Slitebaden". Slitesse saabunud, panid venelased kaile valvuri. Ent see oli legendaarsele suurekasvulisele landfiskaal Berthil Bondele juba liig. Ta toimis lühidalt ning resoluutselt: lihtsalt tõstis venelase miinitraalerile tagasi, misjärel laeva juhtkond uut valvurit enam kaile ei paigutanud.

Kui paadid ja laevad olid ära viidud, tekkisid tülid lepingu ümber. Parandusi tehti jooksval arvel, mille venelased pidid kinni maksma. Nemad aga keeldusid maksmast umbes 20 000

Rootsi krooni suurust võlga, mille suhtes varem oli kokku lepitud. H. Södergren konstateeris, et tol ajal kardeti Rootsis N. Liitu ja "arvatavasti sellepärast me seisime, mütsid pihus ning andsime põgenikepaadid välja".

Stockholmi Vikingshilli saabus kahekümneliikmeline meeskond morne mehi, kelle hulgas oli ka eestlast, et eestlaste kalapaadid ja laevad ära viia. See delegatsioon rändas paatide kogumiskohtades mandril ja Gotlandil paigast paika. Nende tegelaste nimesid ei avalikustatud. Kõik toimus saladuskatte all.

Kuna auriku masinates tekkis rike, siis jäi see Vikingshilli kauemaks kui ette nähtud. Paadid olid kõik kaldale tõmmatud ning need olid niivõrd kuivanud, et ei pidanud enam vett. Seetõttu tekkis paatide laevale vedamine venelastele palju vaeva.

Paatide mõõtmise ja ülevaatamise juures oli Rootsi tollivalve, kelle hoole alla need kuulusid. Roots-lased arvasid, et ära kuivanud paatide laevale vedamine tagasiviimiseks on asjata vaev. Aga vist tahtsid venelased eesti põgenikke nõokida, nii et neile ei jääks paate Rootsis kalastamiseks ega laevu rannasõiduks.

1945. aasta septembris saabus Karlskronasse N. Liidu jää-lõhkuja "Malögin", et sealsid pagulaspaaite ja -laevu tagasi viia. Aga laevu venelased sealt ei leidnud, sest need olid eesti meeskondadega merele sõitnud ega olnud venelasi ootama jäänud. Kuid paate sealt siiski saadi. Kui "Malögin" Karlskronast tuulise ilmaga teele asus, oli sellel viis praami eestlaste paatidega slepas. Sügisene tuul ja laine-tus olid tugevad, mistõttu veovaterid katkesid ja laev oli sunnitud vaid ühe praamiga slepas sadamasse tagasi pöörduma. Neli paate täis praami jäi mere hooleks. Tuul triivis paadid randa, kust rootslased need Karlskrona sadamasse tõid. Nädal hiljem lahkus "Malögin" Stockholmi, et sealt eesti purjekad slespi võtta.

Me ei tea, kuhu need paadid ja laevad viidi ning mis neist sai. Teame, et sellega lõppes Eesti purjelaevandus. Algul veel oli mõnd purjelaeva merel seilamas näha, ent ei läinud kaua, kui kadusid needki. Loodan, et keegi kunagi kirjutab Rootsis tagasi viidud laevade-paatide saatusest.

Eralt Art

Fotod raamatust "Eesti põgenikud Rootsis", Borås, 1946



Pilte veesõidukite idüllilisest «puhkepaikadest».

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

## "Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Vajaliku püstivuse ja trimmi saavutamiseks laevale paigutatav last. 8. Põrgu (vene k.). 10. Broadcasting station = raadiojaam (lühend). 12. Pasaattuulde kohal neile vastu puhuv tuul. 13. Luure Keskagentuur (lühend). 14. Päike (inglise k.). 15. Part (soome k.). 16. 1770. a. Hagudis sündinud ja 1846. a. Kiltis surnud baltisakslasest Vene meresõitja, admiral. 19. Paranemislõueteta haige surma tahtlik esilekutsumine. 20. Radio station = raadiojaam (lühend). 21. Stilbi tähis. 22. ...voor, kõigesõja. 23. Eesti helilooja (1905-1950), loonud sümfoonilise pildi "Mere laul". 26. Jõgi, mille suudmelahe ääres asub 4. alla küsitud sadamalin. 28. Loomad koerlaste perekonnast. 29. Vald Harjumaal, rahvaarvult Eesti suurim. 30. Kinnitusvahendi osa. 32. Inimlik omadus. 34. Hoiatussignaal. 35. Saksa marga tähis. 36. Vanakreeka eepiline poeem, mis jutustab kangelase eksirännakuist Vahemerel pärast Trooja sõjast naasmist. 38. Eesti maadleja, kahe olümpiamedali võitja (1908-1982; eesnime esitähht ja nimi). 40. Kõrgemas sõjaväeõppeasutuses pedagoogi- või teadustöökoolitav ohvitser. 43. USA poolt II maailmasõjas rakendatud abianndmissüsteem, mille raames renditi oma liitlastele muuhulgas ka laevu. 44. Euroopa tähis.

ALLA: 1. Puistlastilaev. 2. Vahendikogum ankrute viiramiseks, hiivamiseks, laeva hoidmiseks ankrus ja ankrute hoidmiseks laeval. 3. Eesti helilooja, loonud laulu algussõnadega "Meri helgib päikesesäras..." (1914-1973; eesnime esitähht ja nimi). 4. Portugali pealinn. 5. Abi (soome k.). 6. Eesti kujur (1895-1963). 7. Tasa! 8. Ebaühiskondlikkus. 9. Mitme Pärsia kuninga nimi, neist I-se laevastik hävis tormis Kreekasse tungimisel 492. a. e.m.a. 10. Sadam, kust algasid müütilise Sindbad Meresõitja mereretsid. 11. Linn (rootsikeelne määratud lühivorm). 17. Eesti kirjanik, avaldanud lasteluulekogu "Kalakari salakari" (eesnime ja nimi). 18. Neem Mehhiko lahes, eraldab Apalachee lahe. 24. ... p. sun. 25. Prantsuse helilooja, balleti "Korsaar" autor (1803-1856; nimi ja eesnime esitähht). 26. Kolm (rootsi k.). 27. Riik Araabia ja Punase mere ääres. 31. Suur osa Eesti rannikust on ... 33. Lained, voolud. 35. Org (rootsi k.). 37. Luuletaja Viidingu pseudonüüm. 39. Kirre (inglise lühend). 40. Albaania riigitähis. 41. Ühe täishääliku lühema ja pikema vormi märgid. 42. Torri tähis.

Koostanud Märt Kullo

# Kakssada üheksakümmend kaks objekti

Algus lk. 1

Hiljem, operatsiooni ajal, oli laeva pardal pidevalt 4-liikmeli ne rühm hüdrograafiaõppureid, omandamaks kogemusi.

Õppuse ajal uuris ja kaardistas "Jacob Hägg" Kopli lahte ja Hara lahte. Koos Eesti Mere-museumi allveearheoloogidega (kaasatud olid ka nende Rootsi ja Läti kolleegid) uuriti veel 18. sajandi alguse tsitadelli Piritas all ("Russalka" mälestus-samba kandis).

Esmaspäeval, 26. oktoobril hakkasid Tallinna sadamasse saabuma rahvusvahelises operatsioonis osalevad välislaevad. Esimestena jõudsid kohale NATO-esindajad. Inglise merevæes 1987. aastal teenistust alustanud Hunt-klassi miinitõrjelaev HMS "Atherstone" kuulub maailma suurimate klaasplastist ehitatud laevade hulka: 60 meetrit pikk, 3-meetrise süvisega ja veeväljasurvega 675 tonni. Hunt-klassi laevad on võimelised tegelema nii miiniotsimisega kui ka miinitraalimisega. Nagu ütles HMS "Atherstone'i" komandör Alistair Adams, on laeval tulnud täita ka mitmeid muid ülesandeid, näiteks kontrollida kalakaitse-eeskirjade täitmist Inglise vetes või laevade kontrollimisel (sala-kaubaveo-kahtlusel).

Hollandi merevæe Alkmaar-klassi "Maassluis" ja "Delfzijl" on miiniotsijad, teenistusse võetud vastavalt 1983. ja 1984. aastal. 51 m pikad, 562-tonnise veeväljasurvega laevad, mida praegu hakatakse moderniseerima ja nüüdisaegsemat varustust paigaldama.

Rootsi merevæe alused saabusid 27. oktoobril. Sellesügisiseses õppuses osales staabilaevana HMS "Utö", mis varemgi meie vetes sellistes operatsioonides osalenud, Landsort-klassi miiniotsijad "Ven", "Kullen" ja "Vinga" ning Styrsö-klassi niemandja "Styrsö". Eesti Merevæe "Olev" ja "Sulev" ning Eesti Piirivalveameti kaater "PVK-010" olid valmis abilaevadena.

Seega osalesid operatsioonis nii NATO kui ka NATOsse mittekuuluvate riikide laevad programmi "Partnerlus rahu nimel" raames. Operatsiooni juhtkond/staap baseerus Rootsi laeval "Utö". Flotilli komandöriks oli merevæekapten Anders Fredriksson, staabi töös esindas Eesti merevæe sideohvitser nooremleitnant Priit Rützel. Teine sideohvitser oli Hollandi merevæest.

27. oktoobri viimasel ühisnõupidamisel täpsustati veel tööpiirkondi ning korraldati formaalsusi (mis ei tähendanud lõpuks ikkagi seda, et kõigi osapoolte ettekujutused asjaajami-

se korrast siinmail alati ühte oleksid langenud).

Eesti merevæele kõige "lähedasemaks" sai "Vinga", mis oli nende tuukrite baaslaevaks, kes hakkasid tegelema "Jacob Häggi" poolt, võiks öelda, ettevalmistatud alaga. See tähendab, et uurimislaev oli oma võimalusi kasutades fikseerinud sadamabasseini põhja olukorra ning objektid, mis võiksid huvi pakkuda.

Miinisadamas sukelduvad tuukrid identifitseerisid kaardistatud objekte ja kontrollisid ka kaide seisukorda (mis juba ette teada kehvi). Kokku leiti merevæesadamast 4 (Vene päritolu) miini, millel kõigil olid ka laengud. Kõik olid mittekontaktmiinid. Kolm neist jõuti lõhata ametliku operatsiooni ajal, neljas tehti kahjutuks veel 9. novembri hommikupoolikul, kui laevastik oli juba lahkumas. Õnneks ei jäänud üht miini kai äärde ähvardama.

Lisaks leiti sadama akvatooriumist 15 mürsku (70, 40, 30 ja 20 mm), millest osa samuti lõhata.

## We are getting busy

Merel olid laevad jaotatud gruppideks, iga oma tööpiirkond. Esimesed päevad olid üsna ükslused, sest ei leitud justkui midagi. Siis aga tuli 3. novembri SITREP (situation report - aruanne), mis algas entusiastlikult: "We are getting busy". "Ven" oli saanud oma esimese miini lõhata, "Kullen" suundus Hara lahte, kus lokaliseeris samuti ühe miini, "Delfzijl" leidnud viis ja õhkinud neli miini, "Maassluis" identifitseerinud 4 objekti ja leidnud laevavraki, "Vinga" tuukrid leidnud 4 mürsku ja 3 miini, "Utö" läbi viinud esimese pressiirituse (lisaks olid haaratud programmi ka "Atherstone" ja "Jacob Hägg").

Sideohvitser Priit Rützel, kes kogu operatsiooni selle staabis kaasa tegi, hindas ettevõtmist kasulikuks mõlemale poolele. Tema sõnul tekkis osavõtvatel laevadel tõeline hasart, kui miine hakati massiliselt leidma. "Muidugi on see meie õnnetus, et neid miine siit ootamatult palju leiti, sest see annab ettekujutuse sellest, et Eesti vetesse on kahest suurest sõjast jäänud hulgaliselt lõhkekehi. Laevadel töötati 6-tunnistes vahetides, otsimisega tegeldi ööpäev läbi. Miinide otsimiseks kasutati sonareid, allveeroboteid ja tuukreid. Otsimistöö tänapäevase tehnikaga on küllaltki aeganõudev, töökiiruseks on laevadel 2-3 sõlme.

Samuti olid laevadel tuukrid, v.a. "Styrsöl". Osa operatsiooni ajast töötasid "Kulleni" ja "Veni"

tuukrid Miinisadamas "Vingal". Kogu laevastiku tegutsemine oli operatiivne. Olukorrad muutusid kiiresti, vastavalt sellele muudeti ka tööpiirkondi ja ülesandeid eri laevadele, muudeti otsingusüsteeme. Kaldaorganisatsioonidega peeti sidet merevæe operatiivsidekeskuse kaudu."

Rootsi Kuninglikus Merevæeakadeemias Karlskronas merevæeohvitseriks õppinud nooremleitnant Priit Rützel teab oma õpinguaegsetest kogemustest, et ka Rootsis on meri randa välja ajanud miine, mil laengud sees ning millest palju pahandust võib tulla, kui keegi kaldal neid torkima läheb.

Sakslaste jutu järgi olevat seal leitud ka täiesti töökorras patareiga miine. Seega oli lääneriikide merevæelastel võimalus tõsta oma väljaõppetaset reaalses olukorras. Meie saame "vastutasuks" puhtamad mereteed.

Reedel, 6. novembril tehti kokkuvõtteid.

## Kokku kontrolliti 200 ruutkilomeetrine ala.

Identifitseeriti 292 objekti, mis võivad olla miinid.

Kindlaks tehti (ja kanti kaardidele):

- 51 miini
- 1 torpeedo
- 2 süvaveemiini
- 15 mürsku
- 15 laevavrakki.

Kõige rohkem leiti ja kahjutustati miine kõige elavama liiklusega laevateel, Naissaare-Aegna liinist põhja pool. Seal leiti nii Vene kui ka Saksa miine, mis enamasti jäänud II maailmasõja ajast. Kui arvestada seda, et kammiti ühe endise miinivälja üht osa, võib karta, et neid on seal veel arvukalt. "Maassluisi" leitud triivmiin oli koordinaatides 59°29',549 N, 24°44',251 E.

Töötati Kopli, Tallinna ja Muuga lahes, samuti Hara lahes Loksa sadama faarvaatril.

Eesti Merevæe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp hindas suvises õppuses "Open Spirit" ja lõppenud operatsiooni MCOPEST'98 käigus tehtud miiniotsingutööd kõrgelt. Ja kuigi praegu võib öelda, et peamiselt Tallinna sadama laevateed on miinide suhtes kontrollitud, jätkub seda tööd kindlasti veel pikaks ajaks. Samas puudub Eesti Merevæel vajalik varustus miinide efektiivseks otsimiseks ja hävitamiseks. Merevæel oleks vaja vähemalt üht miiniotsimis-hävitamislaeva. Siis oleks võimalik Eesti merd pidevalt ja süsteemselt miinidest puhastada, samuti parandada merevæelaste väljaõppesüsteemi.

Reedel, 6. novembril tegi õppuse juhtkond etiketikohased visiidid Tallinna aselinnapeale Kalev Kallale ja Eesti Merevæe ülemale. "Utöl" teavitati pressi ning õhtul tegid kõigi osalejate esindajad koos külalistega kokkuvõtteid väheke vabamas õhkkonnas. 7. ja 8. novembril olid laevad Admiraliteedi basseinis külalistamiseks avatud, vahist vabad meeskonnaliikmed said võimaluse Tallinnaga tutvuda.

Siselinna kalmistul pandi pärjad Vabadussõjas langenud Briti meremeeste haudadele.

Reet Naber  
Urmas Saksa fotod



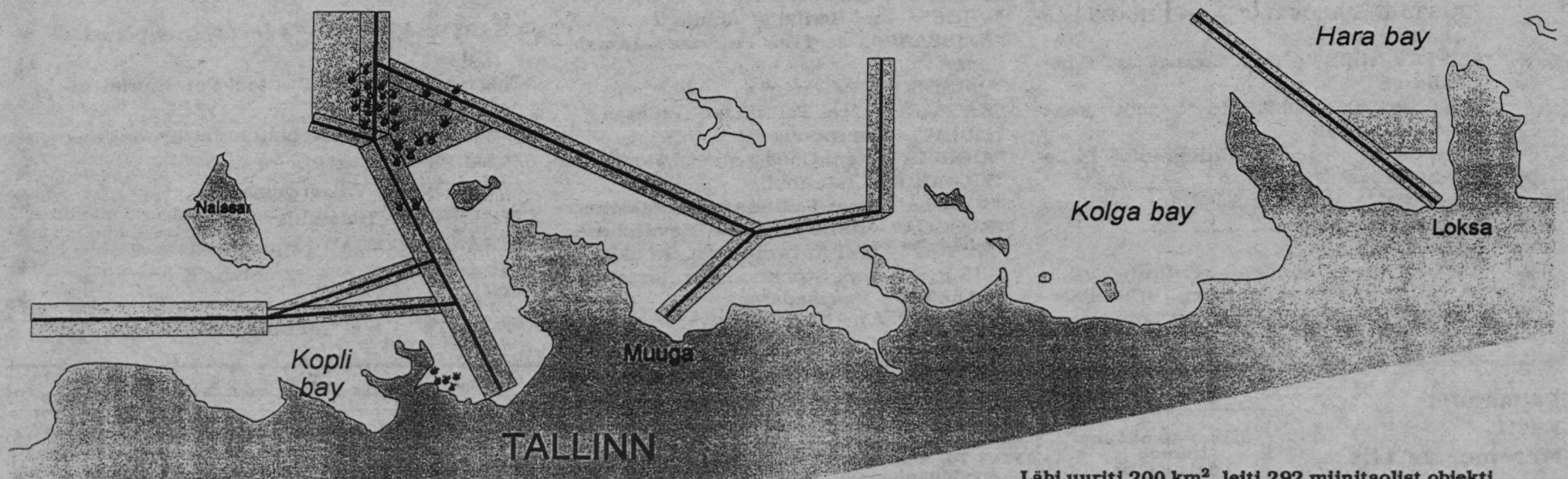
Rootsi delegatsioon Eesti Merevæe staabis.



«Vinga» ja «Jacob Hägg» Miinisadamas.



Paadis valmistatakse miini jaoks ette lõhkealaengut.



Läbi uuriti 200 km<sup>2</sup>, leiti 292 miinitaolist objekti.

## Eelmises "Meremees" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Aestid. 7. Alaan. 18. Lapi. 19. Irbe ... 21. "Orzel". 12. Navarino. 13. "Aki". Nadimad. 24. Keerd... 25. Re. 14. Traalnoot. 15. It. 16. IN. 17. 26. Saar. 28. Li. 29. Rake. 31.

1	A	2	E	3	S	4	T	5	I	6	D	7	O	8	R	9	Z	10	E	11	L
12	N	A	V	A	R	I	N	O	13	A	K	I									
14	T	R	A	A	L	N	O	O	T	15	I	T									
16	I	N	A	L	A	A	N	18	L	A	P	I									
19	I	R	B	E	N	A	D	I	21	M	A	D									
24	K	E	E	R	D	25	R	E	26	S	A	A	27								
28	L	I	R	30	A	K	E	31	B	A	R	Z	A								
32	A	N	K	R	U	T	A	A	V	E	T										
37	E	I	L	U	B	A	L	B	E	R	G										
40	V	M	S	K	A	U	B	A	T	E	E										
43	A	A	K	U	L	O	S	T	A	N											
47	D	A	Y	S	T	O	A	49	E	S	T										

Barža. 32. Ankrutaavet. 37. Ei luba! 38. L. Berg. 40. vms. 42. Kaubatee. 43. Aa! 44. Kuulostan. 47. Days. 48. Toa... 49. EST.

ALLA: 1. Antiiklaevad. 2. Earn. 3. Svaaber. 4. Taaler. 5. Irland, Kuba. 6. ... dinaare. 7. Onon. 8. Roolisaabas. 9. Zata. 10. Ekipaaž. 11. Litid. 20. Reinimaa... 22. de Balboa. 23. Mar. 27. Rat. 30. Arukus. 33. kl. 34. Taul. O. 35. Vette... 36. Ere. 39. Gent. 41. Sky. 45. UT. 46. As.

### «MEREMEHE» TELLIJA!

Ära unusta oma lehetellimust enne aasta lõppu uuendada!

Tellimishind endiselt 75 krooni, tellimusi vormistavad sidejaoskonnad.

Indeks 69859

"MEREMEHE" KODULEHEKÜLG

www.online.ee/  
~meremees

## KUKU

Talinnas 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

16. novembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

#### Vanasadamas

"Kalana" (Eesti) - lossib konteinereid  
"Kopalna Eziorka" (Poola) - laadib väetist  
"Mercurius 5" (Soome) - laadib malmi

#### Muuga sadamas

"Verdi" (Malta) - laadib naftat  
"Laura-Helena" (Küpros) - laadib alumiiniumi  
"Amur 2537" (Vene) - laadib karbamiidi

### Kes meil käivad

"Andra" (Kreeka) - lossib kanakolbi  
Reidil ootab oma järjekorda 6 laeva

#### Paljassaare sadamas

"Raud-4" (Eesti) - lossib kala  
"Avocado" (Malta) - lossib liha  
"Sandal" (Vene) - laadib laudu

#### Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 144" (Vene) - laadib vana-rauda



**ADMIRAL**  
AVATUD 12-23  
AURULAEV • STEAMSHIP

*Õige pea on jõulud käes!*

Parimaid võimalusi meeleolukateks koosviibimisteks hubases laev-restoranis  
privaatsed salongid 6, 10 ja 20 külalisele  
peasalong 40 kohta  
elav muusika ja tantsulava  
fourchette 70 külalisele

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

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 16. novembril

"ELMAR KIVISTIK" - remondis Riias  
"MILLENNIUM ALEKSANDER" - Lake Charlesist Hunterstoni  
"PAUL KERES" -Rotterdamis  
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Ko-Sichangist Suezil  
"GUSTAV SULE" - teel Montrealist Uddevallasse  
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Skagenist Montreali  
"HAAPSALU" - teel Kaliningradist Philadelphiassa  
"VILJANDI" - Peterburis  
"RAKVERE" - Århusis  
"NARVA" - Kielis  
"VALGA" - teel Camdenist Kaliningradi  
"SAKALA" - Le Grande Ancest Bristolisse  
"SOMPA" - teel Dunkerque'ist Lomesse

"KUIVASTU" - Santanderis  
"RAKKE" - Doualas  
"VALKLA" - Vene-Balti sadamas  
"PIHTLA" - Antwerpenis  
"VIDU" - teel Banjulist Abidjani  
"NAISSAAR" - teel Las Palmasest Doualasse  
"VAINDLO" - Peterburis  
"KASSARI" - teel Tallinnast Temasse  
"MUHU" - Liverpoolis  
"ABRUKA" - teel Constantast Moerdijki  
"VILSANDI" - Istanbulis  
"SOODLA" - teel Tallinnast Monfalconesse  
"KLOOGA" - remondis Riia Laevatehases  
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmi  
"VIRTUSU" - teel Stochholmist Rotterdami  
"KALANA" - Vanasadamas  
"KURKSE" - teel Corkist Hundstedi

"DIRHAMI" - teel Helsinkist Felixstowe'sse  
"KAPTEN KONGA" - teel Riias Grimbsbysse  
"KAPTEN VOOLENS" - teel Warrenpointist Riiga  
"MEHAANIK KRULL" - teel Peterburist Liverpooli  
"LEHOLA" - teel Stockholmist Kroonlinna  
"LEMBITU" - Dartfordis  
"VARBOLA" - Vlissingenis  
"CALIBUR" - Helsinkis  
"TRANSESTONIA" - Muuga sadamas  
"TRANSBALTICA" - remondis Fredericias  
"NEPTUNIA" - Bekkeri sadamas  
"DONATA" - teel Tallinnast Helsinkisse

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub detsembris

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

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

«Printal»  
Tellimuse nr. 4714

Toimetaja  
MADLI VITISMANN