



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

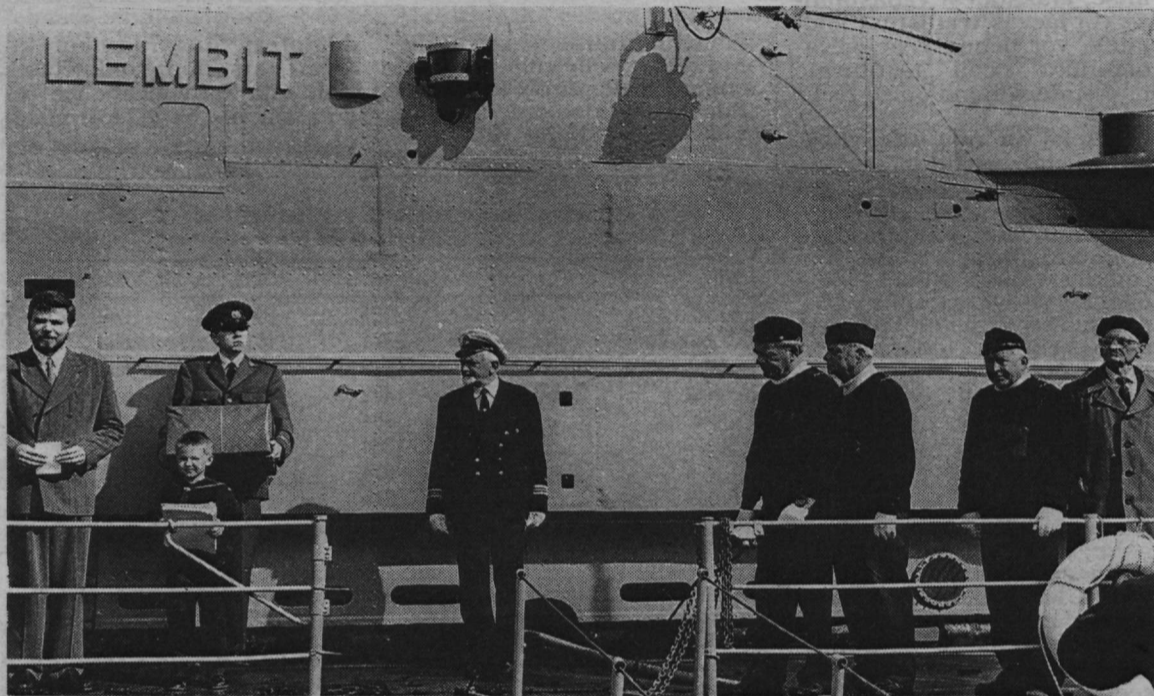
Nr. 14 (142)

Kolmapäev, 17. juuli 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Registritest ja vastutusest lk. 2
- "Regina Balticast" lk. 3
- Pärnu sadamast lk. 4
- Saarte probleeme lk. 5
- Militaarmessist lk. 6
- NATO mereväeõppusest lk. 7
- Meremeeste seadusest lk. 8
- Raamatuist lk. 10-11
- Üks ammune jääretk lk. 11



Pühapäevahommik allveelaeval "Lembit". Vasakult: . hr. Öövel sen. (kõnega), hr. Öövel jun. (aukirjadega), adjutant (kingitusega), hr. Kopelman meeskonnaga.

Eesti viimane allveelaev 60-aastane

7. juulil tähistati pidulikult 60 aasta möödumist allveelaeva "Lembit" vettelaskmisest. Kai peal peeti paraadi ja mängis orkester, pardal kõneles kaitseminister ja andis aukirju. Aga muuseumlaeva sees näitas üks tüdruk oma poisile üht ekspositsiooni välja pandud päästevesti ja ütles: "Minu vanaisa oma. Tõega, noh!"

Peale ametiisikute oligi kohal just "Lembitul" teeninute omakseid, sealhulgas päris palju ja mitte ainult eesti keelt kõnelevaid nooremaid inimesi. Muidugi ka mereväeveterane, samuti neid, kes omal ajal laeva tagasitoomise eest hea seisnud.



Kaiparaadil marssis merevägi.

1936. Aga aeg ei andnud neil oma õiget tööd teha. 1940. aasta lõpuks polnud allveelaevade meeskonnas enam eestlasi, jäeti vaid mõned allohvitserid. Järgmise aasta oktoobris tõsteti needki Kroonlinnas maale.

Mõni aeg pärast seda uppus "Kalev", vististi kusa-gil Keri saare lähedal. "Lembit" tegutses Vene väes edukalt sõja lõpuni. Siis sai sellest õppelaev. Et laeva tehniline tase huvitas veel tolleaegseidki konstruktoreid, viidi see Volgale Sormovo tehastesse. Seal tõi Balti laevastiku Tallinna muuseumi ta suurte jõupingutuste tulemusena 1979. aastal koju, kõigepealt 7. tehasesse. 1985. aastal sai "Lembitust" tolle muuseumi filiaal. 1992. aastal läks laev Eesti Meremuuseumi kätte.

Kaitseminister Andrus Öövel kõneles muu hulgas ka järgmist:

Allveelaevad olid küll Inglise toode, aga valmistatud Eesti meremeeste näpunäidete järgi. Need olid tolle aja moodsamad. Oppuste ja väliskülustuste käigus sõideti nendega läbi tuhandeid meremille. Ei ole nende meeste süü, et puhkenud sõjas ei saanud "Kalev" ja "Lembit" oma koduvett kaitsta. "Lembit" oli kogu II maailmasõja aja võõra lipu all ja võõra meeskonnaga.

Vaid mõned aastad tagasi oleks laev võinud minna võõrriigi meremuuseumi käsutusse. Aga nüüd olid olemas need mehed, kes seisid meie merelaevastiku loomise eest, ja tänu nende pingutustele salme me oma laevastiku sümbolse laeva nr. 1. Aitäh talle, kes te olete suutnud unistusi elavana alles hoida. Meie riik on taassündinud ja mehed alles, kes on andnud oma parima, et saaksime täna imetleda seda iludusku-ningannat.

Madrusepluusis poiss aitas kaitseministri isal aukirju üle anda. Need said "Lembitul" teeninud Priit Si-mastel, Sulo Laidna ja Nikolai Viilup ning laeva ülevõtmise organisatorid El-mar Veinberg, Ants Vaadre ja meremuuseumi direktor Ants Pärna. Eraldi rõhutamist leidis "Lembitu" praegu-se komandöri Vladimir Kopelmani unikaalsus, "kes oma valmistuse, energia ja fanatismiga suudab sütitada noori mehi" mereväes teeni-ma.

"Lembit" sai kaitseminis-teriumi, peastaabi ja mere-väe poolt kingiks kalli sig-naallippude komplekti. Veel üks aukirja saanu,

"Lembitu" kohta käivate aja-loomaterjalide koguja Rai-ner Kokk luges ette laeva vettelaskmise kirjelduse, märkides, et kolme tunni ja ühe minuti pärast saab sel-lest täpselt 60 aastat — too-nane sündmus leidis aset kell 13.07. Ta avaldas eriti head meelt selle üle, et sa-mad sõnad nagu "Lembitu" ristimisel oli öelnud Eesti Va-bariigi Suurbritannia saadi-ku Schmidt abikaasa, võis lausuda 22. detsembril 1995 pr. Helle Meri — sest valmis oli saanud kodus ehitatud sõjalaev "Pikker". "Võib-olla Eesti riik ei ehita enam kuna-gi endale allveelaeva, sest püri kaitsemiseks on nüüd efektiivsemad vahendid. Aga see laev on eesti rahva sümbol — oli kadunud, aga ometi jälle üles leitud."

Pärast tseremooniat kõne-lesid kaitseminister, muu-seumi direktor, laeva ko-mandör ning mereväe juha-

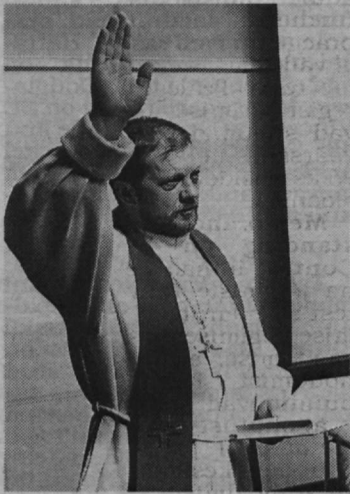
taja Roland Leit "Lembitu" ülalpidamisest ja võimali-kust Piritalt mujale, rahvale kättesaadavamasse kohta paigutamisest. Rahad "Lem-bitu" tarvis on tulnud seni vaid kaitseministeeriumilt. Praegu 5000-kroonise kai-maksu maksja loodeti leida. Miinisadamasse võiks ta ju viia, aga sinna ei pääse rahvas hoopiski. Võib-olla saaks laeva panna ka kuhugi "Suu-re Tõllu" kanti Linnahalli sa-damasse. Või hoopis Hundi-peale? Muuseumlaeva jaoks parim koht oleks siiski vast Admiraliteedi basseini, kuhu ju linnarahvas varsti hulga-nisti jalutama peaks pääse-ma. Ainuke häda, et reisisa-damasse ei kõlbaks praegu "Lembitu" juures kai peal paiknev väga militaarne väl-jaanäitus. Selle oleks küll me-revägi nõus oma hoolde võt-ma.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Külalisi tervitas kaitsevää orkester.

Asi läks ametlikuks



2. juulil sai uus Rootsi-liini laev "Regina Baltica" mereimisjoni pastori **Jaan Jaani** käest õnnistuse. "Mu sooviks on, et nii nagu see laev läheb, nii ta ka tuleb tagasi Tallinna kai äärde ja et sel laeval on Jumala õnnistus ning et kõik tööd, mis siin ette võetakse, lähevad korda. See laev annab tööd paljudele ja on koduks paljudele. Usun, et see saab uueks sil- laks Tallinna ja Stockholm vahel ning et see on samuti sild kahe rahva vahel."

Muldugi sai laev ka oma piibli.

Aga enne ametlikku tsere- mooniat istusid ajakirjanike ees ja olid valmis nende küsimustele vastama kapten **Erich Moik**, "Estline'i" loo- misel tegev olnud **Hans Laidwa**, E-liini tegevdirektor **Johannes Johanson** ja turundu- sudirektor **Marje Braunbrück**. Juhatuse esimees **Toivo Ninnas** andis asjast väike- se ülevaate, öeldes ka, et lähapäevil on laeva atesteeri- mine vastavaks ISM-koodek- sile. Praegu loodetakse saa- da ajutine sertifikaat kuueks kuuks. Johannes Johanson kriipsutas alla, et laeva meeskond tegi laeva Naanta- lis dokis oleku aegu ära väga suure töö.

Veel ütles hr. Ninnas, et maailmas on küllalt vähe laevu, mis meile siia sobivad: neil peab olema jääklass, suur autotekk, küllalt palju kajuteid. Kõik laevaoperaa- torid teavad neid laevu, ja laevad vahetavad oma elu jooksul väga palju kordi omanikke.

Juttu oli ka praegustest omanikest ning investeeri- jaist, samuti Küprose firmast, kellelt laev renditi. Aga see kõik on meie eelmises le- henumbris juba kirjas.

Kauplemist alustati 35

miljonist dollarist, maksti lõ- puks 33 miljonit. "Regina Baltica" on 400 magamis- kohta rohkem, s.o. kolman- dik. Ja üldse tõdeti, et "Mare Balticumil" polnud reisijail vahel kuhugi minna, ning "Anna Kareninal" hoiti juba mõnda aega silma peal.

Küsimusi peaaegu ei esita- tud. Ei tea, kas ajakirjanike- le jagatud infomapp rahul- das täielikult kohalolijate uudishimu või kibeleti ise uue laevaga tutvuma.

"Meremees": Uuel laeval on "Estoniaga" p e a l t n ä h a sarnane võrikon- struktsioon.

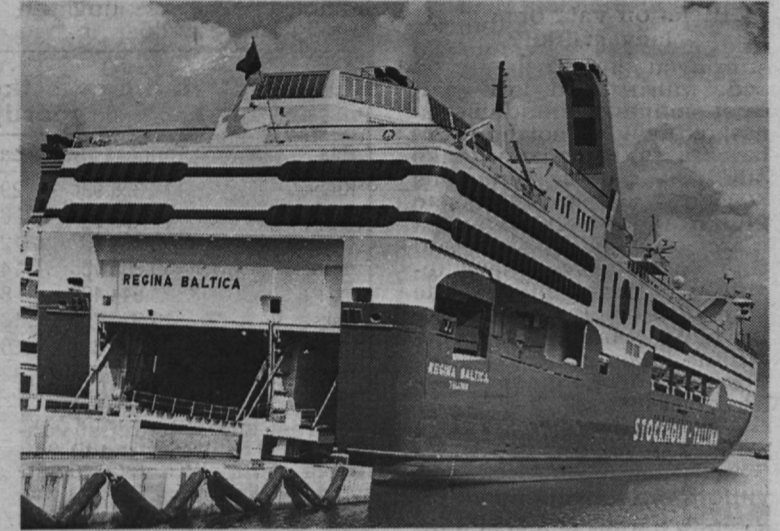
Johannes Johanson: Aga tegelikult tehniliselt täiesti teistsugune konstruktsioon. Tehases tehakse juurde 4 tu- gevdatud lukku, kuid et täp- semalt seletada, peaks seda kõike joonisel näitama.

Toivo Ninnas: Praegu on tehtud vahesein vahele, hil- jem ehitatakse liikuv vahe- sein. Kõik on tõesti täiesti teistmoodi.

Juuni lõpul alustas "Regi- na Baltica" kaubavedudega, 12. juulil võttis peale esime- sed 250 reisijat. Nende hul- ka suurendatakse aegamöö- da: 19. juulist võib see olla 550, 9. augustist 1000, 17. augustist 1300 ja 30. augus- tist 1600.



Ajakirjanike ees on (paremalt) E-Liini AS-i peadirektor **Johannes Johanson** ja asedirektor **Marje Braunbrück**, RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor **Toivo Ninnas**, ju- hatuse liige **Hans Laidwa** ja kapten **Erich Moik**. Isi Trapido fotod



"Regina Baltica"			
pikkus	145 m	max reisijate arv	2000
laius	25,2 m	kajutikohti	1250
süvis	5,5 m	laevapere	138
brutokaal	14 330 t		(suvel lisaks 35)
masinate koguvõimsus	26 000 hj	autotekk:	54 suurt
max kiirus	21,5 sõlme		või 510 väikest autot

Merendusalasest õigusloomest tänapäeva Eesti Vabariigis

Eesti geograafilisest asen- dist lähtuvalt tuleks riigile kasuks hästifunktsioneeriv laevastik ning arukas meren- duspoliitika. See tagaks riigile soodsa kaubavahetuse, varustamise elutähtsate res- surssidega, arendaks transiitkaubanduse poliitikat ja looks juurde suurel hulgal töökohti. Sellest johtuvalt oleks vaja välja töötada hulk merendusalasest seadusi, et need valdkonnad saaksid normaalselt areneda ja ek- sisteerida.

1995. aasta suvel kiitis va- litsus heaks merenduspoliitika arengusuuna ning töö- tati välja merendusala seaduste väljatöötamine kahe minis- teeriumi: teede- ja side- ning justiitsministeeriumi vahel. Töögruppide koosseisu kut- suti eksperte peale minis- teeriumi spetsialistide veel veeteede ametist, RAS-ist Eesti Merelaevandus, laevaomanike seast, sadamatest ja mujalt. Kriteeriumiks seati, et teede- ja sideministeerium töötab välja avaliku õiguse alla kuuluvad seadused, nagu meremeeste seadus, sadama seadus, meresõiduohutuse seadus jne. Justiitsministeeriumi ülesan- deks jäid eraõiguse valdkon- da kuuluvad seadused: li- puõigusseadus, laevade as- jaõigusseadus ja laevare- gistri seadus. Avalikus me- reõiguses võeti aluseks rah- vusvaheline mereõigus, mis kehtib enamiku maailma laevastike suhtes. Nii avaliku kui eramereõiguse reguleeri- misel lähtuti paljus ka Põh- jamaade ühtlustatud mere- seadustest ja Saksamaa eramereõiguse valdkonda kuuluvatest seadustest. Lei-

ti, et kõikehõlmavat kodifi- katsioon pole Eesti mereõig- guses vaja ja rohkem rõhku peaks pöörama raamseadus- tele, mis sätestaksid riigil la- suvad ülesanded merenduse vallas ja kompetentside jao- tuse nende ülesannete täit- miseks. Sügisel moodustati mõlema ministeeriumi juur- de töögrupid ning alustati õigusloomealase tööga. Prae- guseks on valminud mere- meeste seaduse, laeva as- jaõigusseaduse ning laeva li- puõiguse ja laevaregistrite seaduse eelnõud.

Meremeeste seaduse välja- töötamisel võeti aluseks enne sõda Eestis kehtinud meremeeste seadus ja mere- meeste tööaja seadus. Samu- ti tutvuti paljude teiste riiki- de analoogsete seaduste ja nende rakendamise prakti- kaga. Senimaani reguleeris Eestis seda valdkonda 1992. aastal jõustunud kauban- dusliku meresõidu koodeks. Merendusala õigusloome kontseptsiooni väljatöötami- sel leiti, et kaubandusliku meresõidu koodeks, mis ra- kendamise ajal vastas tol ajal kehtinud nõuetele, on nüüd oma aja ära elanud ning ei vasta enam Eestis kehtivale õigusakti teooriale. Koodeks annab veeteede ametile suu- red volitused, kuid vastavalt Eestis kehtivatele seadustele on kõige madalamaks ins- tantsiks, kes võib anda nor- matiivakte, hoopis minis- teerium. Ametitel on vastavalt vabariigi valitsuse seadusele juhtimis-, järelevalve- ja riikliku sunni kohaldamise funktsioon. Teistest töösuh- teid reguleerivatest seadus- test ei arvesta töölepingu ja puhkuse seadus meremeeste töö erisusi ning merendus- spetsiifikaat.

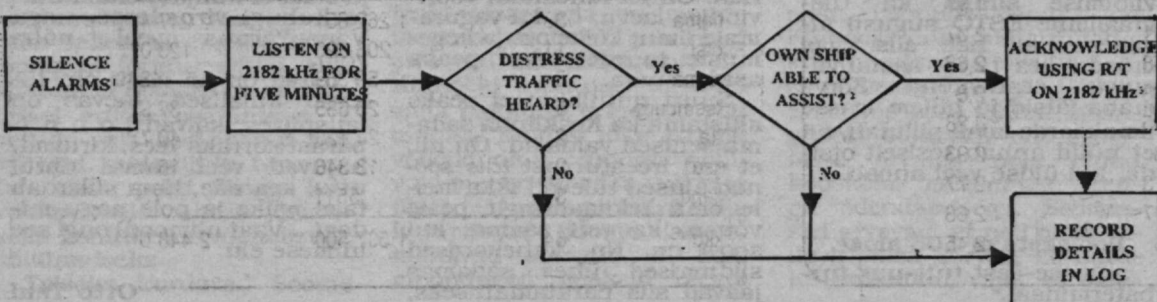
Meremeeste seadus hak- kaks reguleerima Eesti lae- varegistrisse või -raamatus- se kantud laeval töötava lae- vapere liikme ja laevaomani- ku vahelisi töösuhteid. Sea- dus sätestab töölepingu mõiste, sisu, sõlmimise kor- ra, lõppemise, lõpetamise, le- pingu tähtaja ja katseaja, palgatingimused, laevapere liikme õigused ja kohustus- sed, meremeeste ravikind- lustuse ning distsiplinaar- vastutuse lepingu rikkumise eest.

Laeva asjaõigusseaduse ning laeva lipuõiguse ja lae- varegistrite seaduse eelnõud reguleerivad kolme valdkon- da: laevade lipuõiguse, laeva- de registreerimine ja asjaõigused laevadele. Mõlemat seadust ühendab lähedane reguleerimisala. Laevade li- puõiguse määrab ära, millis- tel laevadel on õigus kanda Eesti Vabariigi riigilippu. Riigilippu kandmise õigusega laevad peavad ühtlasi olema registreeritud Eesti Vabariigi laevaregistris.

Laeva asjaõigusseadus määrab ära asjaõiguste tek- kimise, muutmise ja lõppe- mise kinnistatud laeval. Samuti merivõlgade tekkimise ja lõppemise. Seadus kä- sitleb ka laeva koormamist kasutusvalduse ja laevahü- poteegiga. Põgusalt oli antud valdkonda käsitletud asjaõigusseaduses.

Tänavu suvel saab aasta tegevuskava paikapanemi- sest mereõiguses, valminud on osa kontseptsioonist käsit- letud eelnõudest, umbes sa- masugune hulk on neid veel väljatöötamisel.

Margit Markus



Eesti Veeteede Amet teatab

1. Vahelaine (MF) alas hädaolukorrast alarmeerimistele (distress alert) reageerimise kord rajoonis A2

Kuna läheneb tähtaeg, kui hakkavad kehtima Ülemaailm- se merehüda ja ohutuse süsteemi (GMDSS — Global Maritime Distress and Safety System) nõuded — 1. veebruar 1999 —, siis on üha rohkem laevaomanikke üle kogu maailma ha- kanud monteerima uue põlvkonna sideaparatuuri laevadele, mis jäävad eksploatatsiooni pärast seda kuupäeva. Laeval, mille kiil on maha pandud pärast 1. veebruari 1995, peab asuma juba täielikult uus aparatuur. Nagu alati, kui toimub vana tehnoloogia väljavahetamine põhimõtteliselt täiesti uue vastu, tekib tahes-tahtmata mingeid tõrkeid, mis osalt on seotud uue aparatuuri puudustega, osalt inimeste vilumatusega.

IMO vastloodud raadioside ja pääste ning otsingute alako- mittee (COMSAR — Radiocommunications and Search and Resc- ue) esimesel sessioonil (19.–22. veebruaril k.a) otsustati, et digitaal-selektiivse väljakutse (DSC — digital selective call) vastuvõtu kinnitamine ja hädaolukorrast alarmeerimise kor- damine (relay) laeval asuvate sidevahenditega peab toimuma ainult käsitsi (vt. samuti COMSAR/Circ. 1). Tõotati välja hä- daolukorrast alarmeerimise kord vahelaine (MF) (2187,5 KHz) alas rajoonis A2, mis on ära toodud allpool ja mis on soovi- tatud paigaldada suuruses A4 sillias nähtavale kohale.

IMO palub liikmesriikidel ülaltoodust informeerida oma laevaomanikke, meremehi ja teisi asjast huvitatuid.

Leleme, et ostarbekohane on see dokument panna kasu- tamiseks välja originaalkujul, sest kogu side, nii hädaolukor- ras kui ka tavaliselt, toimub inglise keeles.

Vt. kõrvalolev skeem.

EVA meresõiduohutuse talitus

2. Vastavalt Eesti Veeteede Ameti 30. aprilli 1996. aasta käskkirjale nr 76-OP kehtestati alates 1. juulist 1996 "Klassifitseerimata laevade tehnilise järelevaatus kord" uus redaktsioon. Seoses sellega tunnistati 1. juulist 1996 kehtetuks Veeteede Ameti 19. jaanuari 1994. a. käskkirjaga nr. 13-OP kinnitatud "Klassifitseerimata laevade tehnilise järelevaatus kord".

"Klassifitseerimata laevade tehnilise järelevalve kord" on avaldatud eraldi brošüürina ja seda saab osta Eesti Vee- teede Ametist (Tallinn, Tartu mnt. 13).

Kivikirvest aurumasinani

Militaarmess "Kaitstud kodu"

Juunikuu lõpupäevil olid Pirita näituseväljak ja paviljonid sõjakad. Esmakordselt peeti militaarmessi.

Osavõtjate nimekirjas, mille reedesel avapäeval informaatorineu sõbralikult ulatas, olid osalevate ametkondadena kirjas

EESTI VABARIIGI KAITSEMINISTEERIUM
AUTOKOMPANII
KAITSEJÕUDUDE PEASTAAP
MEREVÄESTAAP
ÕHUVÄESTAAP
KINDRAL LAIDONERI MUUSEUM
RIIGI PIIRIVALVEAMET
RIIGI TOLLIAMET
EESTI KAITSELIIT
EESTI RIIGIKAITSEAKADEEMIA
RIIKLIK LENNUSALK
EESTI PÄASTEAMET
PÄASTEAMETI ERIDEMINEERIMISGRUPP
RE EESTI PÕLEVKIVI MÄEPÄASTESALK
RIIGI PÄASTEKOOL
TALLINNA ÜSIK-PÄASTE-KOMPANII
JÕHVI PÄASTERÜGEMENT
TARTU ÜSIK-PÄASTE-KOMPANII
EESTI TULETÕRJE-MUUSEUM
RAHVUSRAAMATUKOGU
EESTI VABADUSVÕITLUSE MUUSEUM
EESTI AJALOOMUUSEUM
MAARJAMÄE MUUSEUM
SOOME SÕJAVETERANIDE
EESTI ÜHENDUS
AJAKIRI "KAITSE KODU"

Lisaks sellele oli kirjas veel 47 ettevõtet, mis nii või teisti seotud militaartegevusega. Seega sai enam-vähemgi teada, kui paljudes organisatsioonides-asutustes siis neid kodukaitsmisega tegelejaid on. (Ajaloolise töö huvides peab lisama, et ka Meremuuseumil oli küllaltki suur osa mereväe-ekspositsiooni koostamisel, kuid ilmselt suurest tagasihoidlikkusest ei olnud neid eksponentide nimekirjas.)

Millega ja kuidas nad tegelevad, ka sellest oli parasja-



Piirivalveameti päästeülikonnad oleval Eesti parimad. Ülaosa "muskliste" õhku puhudes on ka päästevest olemas.

gu kirev ülevaade. Kes rohkem, kes vähem tõsiselt osalemist võtnud ja selleks vaeval näinud. Igatahes piirivalve hakkas silma.

Kahju vaid, et üks jõuline ja kaitsev institutsioon — politsei — oli kuidagi kõrvale jäetud või jäänud. Samamoodi oli täiesti sobimatu näituse puhul tolliameti peasaalis vasakut kätt jääv õnetu stend ning kuidagi selle vastu toetatud teine. See on ebakorrekne ja ebasobilik igasuguse ekspositsiooni puhul. Ja isiklikult oleks tahtnud näha ka ainumast kunagist kõrgelt hinnatud relva, mida Eestis toodeti, "Arsenali" oma.

Tavapärasele näitusele lisaks oli mitmeid kontserte ja esitlusi alates MI-8 tutvustamisest, piirivalve- ja uimastikoerte esinemistest seminari "Eesti sõjaväeliste ja tsiviilstruktuuride ning firmade koostöö riigi kaitsevõime tugevdamisel", kontsertide ja võistlusteni.

Omaette elamuseks oli kindlasti ka nii paljude erinevates mündrites inimeste korruga koos nägemine. Aga tsivilistegi liikus üsna palju ringi, uudistavad näod peas. Sest esmakordselt sai mingigi ülevaade, mis meil on ja ka kes meil on. See mis-poolne oli natuke kulunudmoeline küll ja kuna väga palju oli väljas ajaloolist materjali (tõesti odaotstest peale), kippuski pähe kummitama see koolipõlves loetud raamatu pealkiri. Aga nagu sellele raamatule tulid järjed arenenuma tehnika kohta, nii oli seda ka meie näitusel juba uudistada.



Üks atraktiivsemad oli Piirivalveameti mereline väljapanek, isegi kiirkummikaater oli kohal.



Eesti oma kopter näituseplatsil. Paraku on ukse kõrval esiplaanil vintsi kõrval kirjas "120 kg". Raskemad, ettevaatust!

Esialgu ilmselt veel mitte nii palju, kui asjaosalised seda sooviksid, aga korralikku

uut hakkas siin-seal silma küll.

Reet Naber

Madli Vitismanni fotod

Naabermaal

Soomes on iga-aastastel turismi-, paadi- ja muudel merendusmessidel alati auväärse kohal riigivõimu esindajate boksid. Kohal on meresõiduamet ja merevalve, sageli ka politsei, toll ja merevägi. Kui ruumi vähem või boks kallim, on nad paari-kaupa või päris koos. Alati pakuvad nad messikülalastele küllalt käepärasest vormis ja suuruses valmistatud trükiseid, mis õpetavad, kuidas paati registreerida, kuidas raadioühendust pidada, kust ilmateateid saada, millistel telefonidel merendusametkondadega ühendust saab, ja kindlasti seda, kuidas ohutult merd sõita.

Tänavusel Helsinki paadimessil propageeris meresõiduamet näiteks päästevestide eri tüüpe ja korraldas samas võistluse õige vesti valimiseks. Vastaboksis võisid soovijad juba sobiva vesti kaasa osta.

Eri ametkondade ühistöös antakse juba mitu aastat välja soome- ja rootsikeelset ajakirja "Mereohutus", kaanel ilmteenistuse, meresõiduameti, politsei, piirivalve ja tolli embleemid. Impressumist võib leida, et väljaandja on *Helsingin Poliisipäälläystökerho ry* koostöös Helsinki

Riigivõim rahva ees

politseiameti, meteoroloogainstituudi, meresõiduameti ning Soome lahe merevalve ja tolliga. Trükiarv 15 000 on määratud jaotamiseks tänavustel paadimessidel ning paadiklubides. Tellimiseks palutakse pöörduda Helsinki merepolitsei poole. Esikaane siseküljel reklaamib end "Kvaerner Masa-Yards", taga "Volvo-Penta" ja "Teboil", mõned reklaamid on ka tekstide vahel. Ajakirja sisu on tõsine.

Teada asju püüavad uud-

se nurga alt vaadata merendusprominendid. Meresõiduameti peadirektori Heikki Muttilaise juhtkiri "Uus tehnika - õnnistus või õnnetus" on digitaalkaartidest. Komandör Erkki Uitti piirivalvestaabi piiri- ja mereosakonnast on kirjutanud merepääste ülevaate "Soome merepäästesüsteem - osa mereohutusest". Lohutav on lugeda, et hädasignaali peale kohalejõudmise kiirendamiseks on muretsetud juurde veel üks kerge kopter, mis

peab ööpäevast valvet Helsinki ("Super-Pumade" baas on Turkus) ning on valmis 15 minuti jooksul välja sõitma. Ühtlasi on kavas parandada eri ametkondade parema koostöö saavutamiseks meresõiduohutust tagavaid seadusi. Mullust merepääste ühisõppust meenutades nendib autor, et merepäästealane koostöö Eestiga areneb sedamööda, kuidas suureneb Eesti merepääste-teenistuse funktsionaalne ja tehniline valmisolek.

"Sun Marina" sadamaketti tutvustav Ahvenamaa turismijuht Ralf Johansson ei pea paljaks meenutada, et mere-sõit valmistatakse ette kodus merekaardi taga. Meteoroloogainstituut tutvustab ilmateadete saamist, muuhulgas ka koduarvuti abiga, ning annab teada kõigi rannikupiirkondade ilmateadete ja valvemeteoroloogide telefoninubrid.

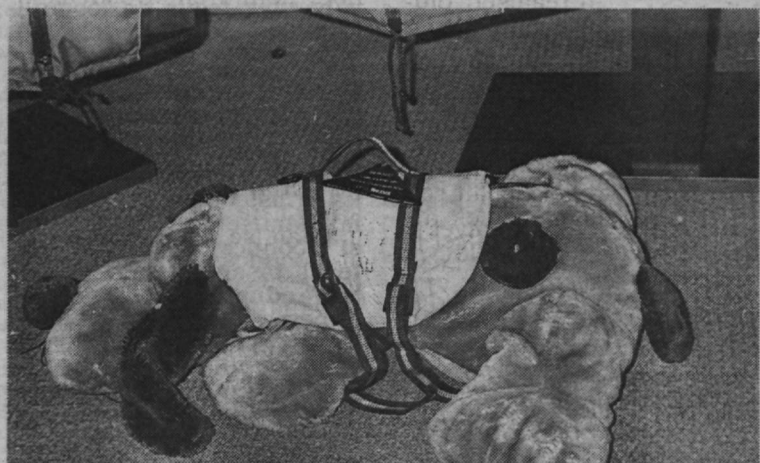
Siseministeeriumi ülemkomissar Seppo Piipponen manitseb paadis

päästevesti

kandma. Rahvamehelikult



Fotod tänavusel Helsinki paadimessilt: kohal oli politsei, meie politsei meie rahva ees messidel ei käi.



Mereohutuspropaganda: näidisvestiga näidiskoer oli plüüsi.

Väljusime PVL-106 "Maru" ühistele mereväeõppustele "Baltops '96" 4. juunil kell 13.30. Pardal 15 meest — 14 piirivalveametnikku ja BNS-i ajakirjanik Sven Harju.

Sihtkohta Flensburgi jõudsime 6. juuni õhtul. 7.–9. juunil toimus õppuste ettevalmistus — plaanide, tegevuse ja side kooskõlastamine, aga samuti ametlikud vastuvõtud, sotsiaal- ja spordiprogramm.

10. juunil väljus laevastik Flensburgist ning toimusid ühisõppused merel Bornholm saarest idas. Manöövrives osales kokku 48 laeva 12 riigist, lisaks lennukid ja kopterid. Laevastik oli jaotatud 6 gruppi vastavalt suurusele ja eesmärgile. Iga grupp täitis erinevaid, talle iseloomulikke ülesandeid.

PVL-106 "Maru" kuulus koos ENS "Sulevi" ja Läti merejõudude laevadega miinilaevade gruppi, kuhu kuulusid veel Saksamaa, Poola ja Rootsi miiniraalerid. Läti merejõudude miiniraalerid "Viešturis" ja "Imanta" on varustatud nii traalvintside ja miiniraalidega kui ka vahenditega miinide panemiseks. ENS-i "Sulevi" mingit miinitehnikat ei ole, seega on arusaamatu tema nimetamine miinilaevaks. Käesoleval hetkel on "Sulevi" ilma igasuguse eesmärgita kahurit omav laev, võib-olla võib teda lugeda lihtsalt patrull-laevaks.

Kokku kuulus meie gruppi 17 laeva, mis harjutasid grupis ja konvois sõitmist, erinevaid rivistusi, miinide traalimist ja miinidest puhtas faarvaatris sõitmist, faarvaatri tähistamist, pukseerimist, laskmist, miinide õhki-

Mereväe ühisõppus BALTOPS 1996

mist ja miini otsa sattunud laeva abistamist. Lisaks demonstreeriti laeva kinnipidamist merel ja selle läbivaatamist.

Kogu sidepidamine toimus NATO signaalide alusel, õppuste keeleks oli inglise keel.

Vahetasime meeskonnaliikmeid Saksa, Poola ja Rootsi laevadega, et vastastikku tundma õppida teenistuse organiseerimist ning tegetsemist erinevate ülesannete täitmisel.

14. juuni õhtul sisenes laevastik Karlskrona sadamasse. 15.–16. juunil tehti kokkuvõtteid ning analüüsi õppust. PVL-106 "Maru" tegevusele anti hea hinnang nii õppuste üldjuhi USA kontraadmiral R. C. Williamsoni kui ka miinilaevade grupi ülema Saksa FV mereväekapten H. Strasseri poolt.

Karlskronas toimusid ka

õppuste juhtkonna, Rootsi Sõjalaevastiku ülema ja linna pea vastuvõtud. PVL-106 "Maru" eest hoolitsesid Rootsi Rannavalve lõunapiirkonna töötajad, kes tutvusid meie laevaga ja näitasid oma tehnikat.

Väljusime 16. juuni õhtul Karlskronast ja jõudsime järgmise päeva õhtuks Tallinna.

Õppused olid korraldatud heal tehnilisel ja organisatsioonilisel tasemel. Puuduseks võib lugeda mõningast õppuste venimist, mis oli arvatavasti tingitud väga eripalgeliste laevade ja riikide osavõtust.

Programm oli koostatud nii, et kõik laevad saaksid osa võtta laevastiku üldtuntud sõjalistest harjutustest, näiteks manööverdamisest. Kõigi harjutuste peacesmärk

oli omavahelise sidepidamise harjutamine NATO standardite järgi. Miinilaevade grupi ülesanded sisaldasid kõiki põhilisi miinisõja elemente: miinivälja faarvaatri traalimist, selle tähistamist, traalide järgi sõitmist, miinide õhkimist ja miinile sattunud laeva abistamist. Kogu see kompleks harjutusi oli meile õpetlik ja vajalik.

Õppelaskmine toimus küllaltki rasketes ilmastikutingimustes, tuult oli 5–6 palli, lasta tuli külglaines. Jälgisime tähelepanelikult meie ees olevate laevade laskmist. Piirivalvelaevade üksikdivisjoni relvastusspetsialisti hr. Makaritsjevi hinnangul lasksid laevad rahuldavalt, välja arvatud Läti miiniraaler "Viešturis", kes laskis halvasti — õhtlikult märklauda vedavale puksiirile. PVL-106 "Maru" laskis rahuldavalt ja täitis ülesande — võtta märklaud "kahvlisse".

Meeskondade vahetamiseks tuli kasutada paate erinevates ilmastikutingimustes, millega saadi hästi hakkama.

Laeva kinnipidamist merel ja selle läbivaatamist demonstreeris USA rannakaitse laev "Gallatin". Läbivaadatavaks laevaks oli Saksa tanker. Operatsiooni jälgisid laevad ohutust kaugusest, Saksa tankeri pardal olid vaatlejadena ohvitserid teistelt laevadelt — Eestit esindasid vanemleitnant E. Kirsimaa ja leitnant A. Maršalov.

Nende hinnangul tegutsesid USA meremehed oskuslikult ja vilunult. Manöövriv teostati professionaalselt.

Hädasolevale laevale abi osutamisel tegutses PVL-106 "Maru" meeskond vilunult, oli tõesti selge, et sellist tegevust on pidevalt harjutatud, mida märkisid ära ka "hädasoleva" Rootsi laeva "Kullen" komandör ja operatsiooni juhtinud Saksa miiniraaleri "Koblenz" komandör.

Jüri Kreek

Sõbralikult kõrvuti kõige väiksem PVL-106 "Maru", edasi "Sulevi", siis Läti miiniraalerid, teisel pool kaid Saksa traalerid, taga Poola ja Soome laevad.



Admiralikommentaari

USA Sõjaväeline Missioon Tallinnas laevale "Maru" ja juhtkonnale

Õnnetused suurepärase osavõtu eest US Baltopsi '96 5. grupi liikmena. "Maru" terve meeskonna raske töö ja sihikindlus olid otsustavaks üle 55 ülesande täitmisel sadamas ja merel. Professionalismi ja merepraktika tase, ühtekuuluvustunne teistega näitas pidevalt paranemist igas etapis, kus "Maru" osales.

Erilist märkamist vajab "Maru" professionaalsus, millega täideti iga ülesanne. Märkimist väärib ka teie võime osaleda operatsioonides, mis tavaliselt ei puuduta teie ülesandeid merel.

"Maru" peaks olema erilisel uhke kordamineku üle sellel nädalal. Teile oli antud keeruline ning aeganõudev ajakava ja te täitsite selle ohutult ja professionaalselt. Te olite oma maa ja mereväe suurpärase esindaja Baltopsis '96.

Soojalt tervitades,

kontraadmiral R. C. Williamson

selgitab ta: uuringud on näidanud, et 90% uppunuist oleks võinud pääseda, oluks neil päästevest korralikult seljas. Kuigi päästevesti eriti sõudepaadis ja/või humalase peaga peeti pikka aega argpüksluseks, peavad nüüdsed lapsed päästevesti loomulikuks paaditarbeks. Probleemiks on ikka veel kalamehed ja need, kel meri niigi põlvini.

Viimaseid hoiatab Siseministeriumi politseiurija Pertti Luntiala, et roolijooke määratakse kriminaalkodeksis on karmistatud: üle 1,0 promilli jookeaste paadiroolis võib kaheks aastaks vangki viia. Mullu 8% võrra suurenenud joobnuna hukkunute arv sunnib Soome politseid tänava tihedamalt paate kontrollima, seda enam, et uuringute andmeil langeb 76% õnnetustest allpool registripilri olevate mootor- ja sõudepaatide arvele.

Tolliamet tutvustab tollieskerju ning esitab tollisadamate nimekirja koos telefoninumbritega. Meteoroloogilainstituudi näide mulluse tubli suvetormi kohta on näitlikuks tehtud, tuginedes Prangli ilmavaatluspunkti andmelle.

Kelle asi see on?

Ka Eestis on riigivõim rahva ette tulnud. Militaarmessi kõige värvilisem ja atraktiivsem osa oli just igasuguse päästetehnika esitus. Mulluseks turismimesiks trükiti ka piirivalvesadamate nimekirja ja ongi peaaegu kõik. Merepäästega tegelnud/tegelevad ametkonnad peavad

mereohutuse propagandat vist peamiselt ajakirjanduse asjaks. Merendusametkondadest meenus vaid Helgi Lutvei Vetelpäästeühingust, kes väsimatult manitses kõigis omaaegsels vabariiklikes ajalehis, et näiteks lapsi ei jäetaks üksi vee äärde mängima või et ei mindaks purjuspäi ujuma. Praegu võib näha-kuulda-lugeda küll sellest, kuidas valmis ollakse

kõiki hättasattunuid merest päästma, aga näha-kuulda-lugeda pole vähimatki selle kohta, mida peaks tegema, et vastu tahtmist vette ei satuks. Ometi võib jätkuvalt kuulda õnnetusjuhtumest, kui kummuli paadi kõrvalt leitakse päästevestid, aga paadisolnuid ei leita.

Üks propagandavahendeid on eeskujus — teisisõnu, teiselt ei saa oodata eeskirjade

täitmist, millest ise kinni ei peeta. Sellega peavad arvestama kõigi riigilaevade laevapered. Seetõttu hämmastab foto merepäästega tegeleva ametkonna eesti- ja ingliskeelsest voldikust. Vaevalt võiks oodata ingliskeelsete huviliste heakskiitu ilupildile, millel 29 orkestranti seisavad "Pikri" tekil lennastalgavat meeskonda pole näha, kui nad teaksid, et

sellel laeval on vaid 2 10-kohalist päästeparve. Tõsi, kalas pole kaugel.

Muus osas on lootust paranemisele: tänavusel militaarmessil oli juba ühes sudeboks ametkondadevahelise side aparatuur, loodetavasti esitletakse järgmisel aastal koostöörihmu.

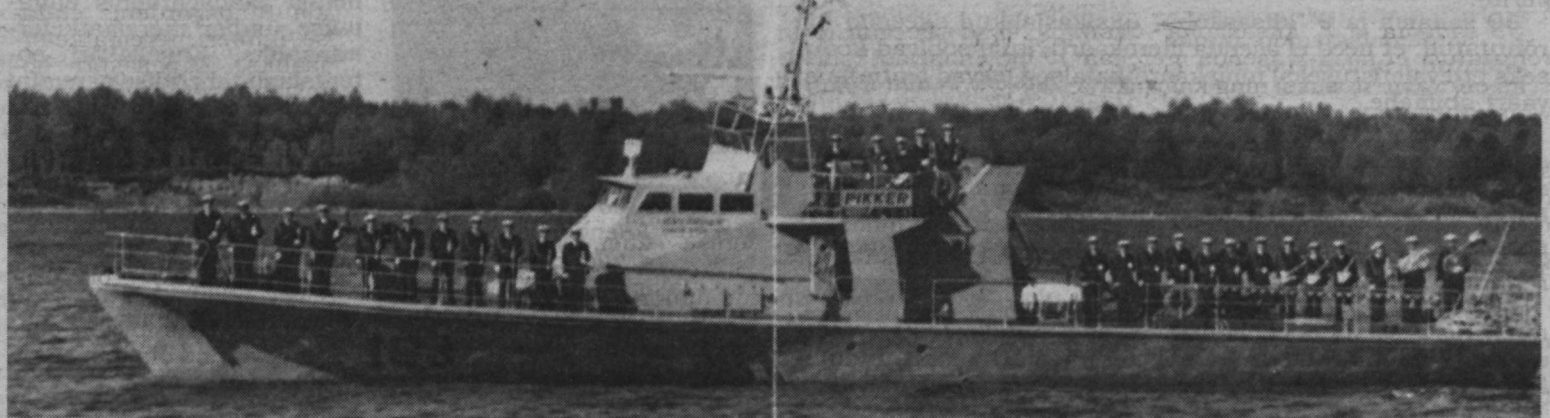
Madli Vitismann



Fotod tänavuselt Helsinki paadimessilt: Merevägi võib olla üsna atraktiivne. Jaan Kapi foto



Merevalve esines stendide ja "Merikarhu" mudeliga suures tühjas ruumis.



Mereohutus Eesti moodi: "Pikri" tekil seisab 29 orkestranti. Foto piirivalveorkestri voldikust.

Süstal läbi Ameerika

Sel talvel sattus mu kätte taas Hardi Nurmseni raamat "Süstal läbi Ameerika". Kiire küsitlus tutvusringkonnas näitas, et sellest raamatust, autorist ja tema matkast läbi Ameerika poldud kuuldud. Kuna käesoleva aasta juulis möödub 60 aastat tema süstamatkast läbi Ameerika, siis tasuks seda meenutada.

Hardi Nurmsen oli Tallinna poiss, kelle isa pidas Kalarannas paadi- ja süstalaenusari. On enesestmõistetav, et ka tema veetis vabad hetked paadiga merel. Ühel koolinoorte süstavõistlusel saavutas ta koguni esikoha.

Suur meri aga kutsus ja nii saigi temast meremees. Ühel reisis inglise aurikuga New Yorki otsustas ta sinna pikemaks jääda. See juhtus 1929. aasta 18. septembril. Töötades kaldal osales ta ka kohaliku Eesti Seltsi töös. Leides, et seltsi tegevus ei tutvusta küllaldaselt Eestit ameeriklastele, tahtis ta teha midagi enam. Ta nägi, et ameeriklased, rohkem kui

ükski teine rahvas, tunnevad huvi spordi vastu, eriti veel selliste alade vastu, mis on seotud mingi riskiga. Ja nii kujuneski soov sooritada süstaga reis läbi Ameerika. Eestlasena tahtis ta kasutada süsta, millised olid kasutusel Eestis. Üks sõber saatis talle osadeks saetud vana süsta ning selle järgi ehitas ta ise uue. 4,5 meetri pikkune ja 75 cm laune süsta puuraamist kere oli kaetud veekindla presendiga. Edasiliikumiseks sai kasutada ka purje. Süsta nimeks oli "Estonia".

Reisi läbi Ameerika alustas ta 1935. aasta 4. juulil New Yorkist ja lõpetas samas 1936. aasta 11. juulil. Aastapikkuse reisi järgis ta 6404,5 miili ehk 10 307 kilomeetrit. Tee viis teda Hudsoni jõe mööda üles läbi Erie kanali Suurele Järvistule ning seal edasi Mississipi jõe, kust pääses juba Atlandi ookeanile. Edasi viis reis teda mööda rannikut ümber Florida ning sealt At-

landi ranniku veeteed pidi tagasi New Yorki.

Reis oli raske, sageli täis ohte. Tuli üle elada mitu laevaõnnetust.

Oma reisir ja oma reisiiga tutvustas ta ameeriklastele Eestit. Ise tutvus ta aga lähemalt Ameerikaga, kauni ja sageli veel metsiku loodusega, erinevate inimeste ja ajaloolist kohtadega. Oli ta ju esimene eestlane, kes sooritas sellise retke läbi Ameerika. Viis aastat enne teda olevat läbinud tee Chicagost New Yorki üle Atlandi kahelele süstal ameeriklane Dick Grant ja eestlane Ernest Lassy. Kahjuks sellest reisist pole rohkemat teada.

1938. aastal valmis tal selle raamatu käsikiri ja samal aastal ilmus see ka Eestis.

Raamat on huvitav ja võimaluse korral soovitan seda kindlasti lugeda. Oleks kena, kui see raamat ilmuks korustrükis uuesti.

Ants Pärna

Pagana Schmidt,

juba jälle on ta oma vanal kodumaal ühe eestikeelse raamatu jõudnud välja anda! Hispaania kodanik ja üldse üks eht maailmamees, ei ole Erik Schmidt eesti keel ega meelgi teips mitte rooste jäänud. Kasutab mõlemat päris vahedalt. Sellest annab tunnistust ka ta kolmas raamat viimase aja Eesti raamatuturul.

Raamatus pealkirjaga "Pagana eestlane!" on üllemise tuntavat omapära ja — kenas koostöös "Eesti Raamatu" toimetaja Eevi Pillesaarega — parasjagu ka poole sajandi tagust keelehõngu.

Jutt käib 43. aastal noor-mehena Naissaarelt Rootsi pagenu autori eluteest: lühialajalisest meretööst, maailjaks saamisest, kodu leidmisest Hispaania saarel Mallorca ja lõputuist reisiridest pea kõigis maailma paigus.

Olgu viiksi noorsandi või jovaalse vanahärrana, ikka on ta süda ja silmad kõigele uuele valla. Tema on see

eestlane, kes niikuinii maailma oleks läinud. Muidugi on päris kodu kaotamine ränk. Aga rootsikeelses koolis õpinud kaugsoõidukapteni poja minok oli lihtsam (sh. paat põgenemiseks l a s t i e h i t a d a), ja jäämine oli ka ilmselt lihtsam kui paljudel teistel, kes muidu ehk elu sees Helsingist-Stockholmist kaugemale huvireisile poleks läinud. Tundub, et algusest peale elas see mees v a l j a s omaenese loomulikkude, mitte oludest peale-sunnitud elu. Lisaks endale seatud eesmärgi — maalimisest viisakalt ära elada — saavutamise. Ehk tuleneb just kõigest sellest tolerant-kogumailma, kõige ses isanda loomaaias leiduva — ka kodueestlase — suhtes. See on vaba mees, kes muuseas ei põe mingeid päris sageli ju ette tulevaid väliseestlase komplekse. Sest tema

on alati olnud lihtsalt — pagana eestlane! Saamaks müügi- või muusikakunstnikuks, on autor väga kõvasti tõsist tööd teinud. (Ega must-valgete reprodre avaldamine ta töödest nüüd küll üks õige asi ole, aga ju polnud teisiti võimalik.) Ükski saavutus põhitöös, ükski õnnestumine mistahes muus asjas ei jää jutustades märkimata. Aristokraadid, presidendid ja muidu paremad inimesed, kellega on, olnud töö- või muidusuhteid, ei jää ka nimetamata. Aga raamatu t e g e l a s t e k s, niivõrd kui neid üldse nii saab nimetada, kasvavad siiski tavalisemad, kustahes maailma otsas kohatud inimesed. Üldse oli kõige huvitavam lu-

Pirital on sadam väikeseks jäänud

Pühapäeva hommikupoolik Pirital, hooaeg on ammu-gi alanud. Veel nädal tagasi kopsiti ja kohendati kai ääres jahte, mis nüüd on ilmselt Muhu väina regatille sõitnud. Kohad on sisse võtnud vöörad, pea erandita Soome lõbusõidulaevad. Uuem trend on vanadest kalalaevadest ümber tehtud puu- või raudlaevad, ruumikad ja sõbralikult kodused. Sadam on väikeseks jäänud, olümpia tseremoniaaväljakult mere poole pandud ujuvkai on mõlemalt poolt laevadega kahelt reall ääristatud. (Kas oleks keegi võinud seda juba olümpiahihtisi kavandades ette näha? Vaevalt.)

Merepoolsete kaide ääres on päästeamet ja vetelpäästeühing ("Britta"), aga ka suur VIP-charter kaater Soomest, veidi sagimist peal. Piirivalvet ega veeteede ametit seal ei paista, politsei on kaldale tõstetud ja presendiga hoolikalt kaetud. Mereinspektsioon on kailt kadunud. Hulk venekeelseid noori askeldab "Optimistide" ümber.

geda Hispaaniaga tutvumise aja kohta. Need kirjeldused on pikemad, midagi toimub ja areneb. Autor annab endale aega rääkida sellest, mida armastab.

Hullem on lugu seal, kus autor püüab kodumaal koonutunud ja — tahes või siis hoopis tahtmata — vaid ida pool uidanud rahvuskaslastele ära rääkida kõik käigud sinna, tänna ja kahekümne kolmandasse paika, iga maailma punkti kohta üks lögike. Siis läheb igavaks. Aga muidu üldsegi mitte.

Ja olgu siinkohal öeldud ka lehetoimetuse tänu Erik Scmidtile selle eest, et ta kirjastustel kõik oma viimasel aastal ilmunud raamatud on lasknud toimetusele kin-kida.

Mari Vamba

Madli Vitismann

Igal admiraliteedil oma admiral

Ka Admiraliteedi basseini. 1955. aastal Leningradis ehitatud aurupukser "Admiral" on 1990. aastast jugoslaavia päritolu Grojci perekonna valduses ja seisab nüüd Kesklinna sadama Admiraliteedi basseinis. Kooperatiivina alustanud firma "Yu", kellele laevapidamine polnud sugugi põhitegevus, on igat sorti raskustest hoolimata selle enda käes säilitanud ja nüüdseks niivõrd korda teinud, et võib seal varsti restoran avada — esimese omasuguse Eestis.

90. aastal tehtud esialgse remondi järel käidi oma aurulaevaga Kotka merepaevel ja Helsingis aurulaevade assotsiatsiooni kogunemisel, järgmisel aastal oldi külas Hamburgi sadama 802. aastapäeva üritustel. Et alust elus hoida, on olnud ka Peterburis auru andmas. Sisse pole laev seni muidugi midagi toonud, ainult võinud. Paar aastat juba on Tõnismäel peetud "Admirali" nimelist taveri, et laeva lõplikuks kordategemiseks raha saada.

Aastajao, mil mereleht oli koduta, pidas toimetuse oma iganädalasi töökoosolekuid nimelt tolles sõbralikus ettevõttes. Nii et meid kui natuke juba nagu oma inimesi kutsuti juuli alguses, veel enne pärisavamist, vaatama, mis turtavas laevas nüüd teistsiti on, kui viimati vile aasta eest.

Miks peaks sellest küllaltki hilisaegsest aurikust lugu pidada? Kasvõi seepärast, et see meenutab mitte nii ammu aega, kui paljud mere-mehed oma põhitöö just sellistel tegid. Parasjagu merehõngu selle laeval on, ja peamine — teist säärasest mere-linnal Tallinnal välja pak-kuda.

Reet Naber

Külastajaiks oodatakse end kenasti ülal pidavat osa inimekonnast, olgu nad siis omad või vöörad, turistid või muidu külalised. Tundus, et

Kaldale on tekkinud putkarida. Ühes pakutakse müüa peeni Rootsi kaatreid, teises üht-teist kohapeal pruukida, keskmises asub aga "Kippari Kalle" pood. Kippar ei paista mäletavat, et on juba välismaal, kirjutab hinnad ikka markades ja selletud emakeeles. Siiski, mitme tarjouse hulgas on ka kastikaupa õlut, üks ikka välismaalt Soome viimiseks — teenindus on tarbijale õige lähedale tulnud, mere poolt tulles on see esimene pood. Ja enne ärasõitu viimane, aga mittealkohoolsete kaupade sortiment on kaunis kaunis. Teine pood, mis linnale lähemal, purjespordikeskuse majas, on taas avatud. Ka seal on õllehinnad kastikaupa, ent näiteks maiustuste valik on suurem. Hinnad on ainult kroonides, kuigi see ükski ei tähenda veel lugupidamist kodumaise ostja vastu.

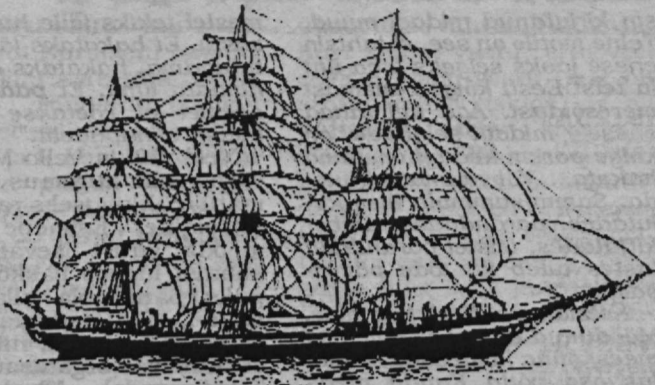
Ka "Kalevi" jahtklubis on lisatud ujuvkai tihedalt laevadega ääristatud. Sadama-järelevalve töötab, vähemalt päeviti, ja seina külge kinnitatud riulil asuvat pakku jahtide väljasõidu registreerimise raamatut on keegi ka lugenud. Sellest annab tunnistust käskkiri, millega on kaheks suvekuuks keelatud merelemine mehel, kes on vastavat tunnistust omamata registreerinud end vöora jahiga väljasõiduks kapteni-na. Samas on ka teave piirivalvepunktide väljakutsumiseks ja/või hädateate andmiseks.

Keskpäeval hakkavad esimesed Soome jahid koduteele sätima — on oodata tublil tuult. "Kalevi" suursõit müristab ikka veel Pirita tee teisel poolel. Loodetavasti oli oma laevale jõudnud ka see sinises riigi meremehe vormikampsunis kolme pagunipaelaga mees, kes paar tundi varem, habetunud ja eba-meremelikult must, end mootorrattureid vaatama unustas.



Mari Vamba
Isl Trapido foto

Tallinna Sadam teatab



"Georg Stage" seisab 20. ja 21. juulil Tallinna reisisadamas ja on külastajale avatud kell 10-12.

"Georg Stage" on õppe-laev, millel noored saavad praktilisi meresõiduuskusi omandada olukordades, kui on vaja koostööd ja vastastikust austust. Pärast sellist kogemust võivad nad otsustada, kas elu merel neile sobib.

Õppe-laev "Georg Stage" on ehitatud 1934. aastal Fredrikshavnis. See on täieliku taglastusega laev, mille pikkus on 36 m ja laius 8 m. 20 purje pind on kokku 800 m². Püsiv meeskond on 10 inimest, praktikante mahub laeva 63.

Õppe-laev kuulub sõltumatu Georg Stage Mälestus-

fondile. Selle eesmärk on anda merele minna soovivatele noortele esimene praktiline õppetund merendusest selleks mõeldud spetsiaalsel õppe-laeval. Sellest lähtudes on korraldatud "Georg Stage" juhtimine. Erinevalt varasemast võetakse alates 1981. aastast alates laeva pardale ka naisi.

"Georg Stage" ajalugu ulatub enam kui 100 aasta taha. Esimene laev, mis selle nime all seilas - veidi väiksem kui praegune - anti käiku 1882. aastal ehitusnumbriga 120 B&W Kopenhaageni laevatehases. Sama aasta 25. mail alustas laev esimest reisi 80 praktikandiga. Reisi varustas ja rahastas laeva omanik Frede-

rik Stage koos abikaasa Theaga 22-aastasena tuberkuloosi surnud poja Georg Stage mälestuseks. Algselt esimese laeva ninas asetunud noort Georg Stage kujutanud skulptuur on nüüd uuel laeval.

18. juulil saabuvad Tallinna Läti ja Leedu sõjalaevad.

RE Tallinna Sadam mälestab
HARRI ENULAT
ja avaldab kaastunnet omastele



Uus restoran vanal aurulaeval!!!

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein
AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Öllekübit 20 kohta
Suvetekk 40 kohta

Reserveerimine 8 25 060066

15. juulil seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas
"General Cabal" (Filipiinid) — laadib rauasulameid
"Kaptan Voolens" (Eesti) — laadib, lossib konteinereid

Muuga sadamas
"Roscan-Power" (Vene) — laadib kütust
"Dalmati" (Norra) — laadib kütust
"Mega-Moti" (Soome) — laadib puitu
"Sky-Vine" (Belize) — laadib metsa
"Pamela" (Soome) — lossib killustikku
"Power Julia" (Soome) — lossib kemikaale
"Katarina L" (Kreeka) — laadib paberit

Kes meil käivad

"Rand 3" (Eesti) — lossib kala
"Donata" (Eesti) — laadib tehnikat

Kopli sadamas
"Baltiiski 107" (Vene) — laadib sütt
"Ladoga 103" (Vene) — laadib sütt
"Sormovski 3052" (Vene) — laadib väetist
"Maira" (Eesti) — laadib vineeri
"Eckmonraft" (Holland) — lossib kreoliiti
"Ishim" (Vene) — laadib väetist
"Baltiiski" (Vene) — laadib palke

Paldiski sadamas laevu ei ole.



TALLINK
EstLine



W-TERMINAAL

inreko
INREKO LAEVA AS



ScanTrans

ESCO

NT BUNKERING LTD.

ESTMA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. juulil:

"ELMAR KIVISTIK" — remondis Gdanskis
"ALEKSANDER ABERG" — Santos
"PAUL KERES" — Veneetsias
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Suezist Shekousse
"GUSTAV SULE" — teel Tallinnast Rio Grandesse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Shanghai
"HAAPSALU" — teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" — Peterburis
"RAKVERE" — Muuga sadamas
"NARVA" — teel New Yorkist Puerto Platasse
"VALGA" — teel Manzanillost Houstonisse
"SAKALA" — Bombays
"SOMPA" — Lomes
"KEHRA" — teel Rio de Janeirost Lysekili
"KUIVASTU" — teel Willemstadist Salvadori

Neile, kes ootavad...

"KUUSALU" — teel Cotonoust Doualasse
"PARILA" — teel Dublinist Läänemerele
"RAKKE" — Lomes
"VALKLA" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"PIHTLA" — Nouakchottis
"NAISSAAR" — teel Carinost Antwerpenisse
"VAINDLO" — Workingtonis
"KASSARI" — teel Novorossiiskist Mombasasse
"MUHU" — teel Dakarist Santa Cruzi
"ABRUKA" — teel Havre'st Istanbuli
"VILSANDI" — teel Plymouthist Constantzasse
"MUUGA" — teel Antwerpenist Stockholmist
"VIRTUSU" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" — Drammenis

"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KESSLAID" — Helsinki
"VIIRELAID" — remondis Vene-Balti tehases
"SUURLAID" — teel Tallinnast Bremerhavenisse
"PAKRI" — Aveiros
"ANGYALFJÖLD" — teel Ceutast Norrköpingisse
"KABALA" — teel Damiettast Ambarlisse
"MOHNI" — teel Casablancaat Atlandile
"RAPLA" — Sevillass
"SOODLA" — Llanddulas
"KLOOGA" — Pasajes
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub septembris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Pärnu mnt.67a,
Pikk 70, "Meremees" trükkijakorpus
tel./faks 6 461 318
valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Toimetuse mobiltelefon: 8-25-238 088;
numbripeiler 20710
(operaatori telefon 6304050)

«Printal»
Tellimuse nr. 3091.

Toimetaja
MADLI VITISMANN