



# MEREMEES

Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

Nr. 20 (173)

Teisipäev, 28. oktoober 1997

Hind 5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Lloyd'si esindusest lk. 3
- Ex "Ijitsist" lk. 3
- Uuest laevaliinist lk. 4
- MEREPÄÄSTJA lk. 5-7
- "Suurest Tõllust" lk. 8, 10, 12
- Kirjadest lk. 9
- Meremeeste tervisest lk. 11



Oktoobris on nii või teisiti Eesti merendusse juurde tulnud viis laeva. Üks neist riigile, Ameerika abina. Lähemalt lk. 2-4.



### M/I "Valvas"

pikkus	56 m
laius	11,5 m
süvis	3,7 m
kiirus	13 sõlme
veeväljasurve	1029 t

Kaugelt saabuvat laeva, tõsi, kohvihankimise peatusega Paldiskis, ootasid kail omaksed, vennaihu ja meremehejook.



## Ei ole vanaraud!

Nii väitsid tuliselt kõik merepiirivalvurid, taunides ajakirjanikke, kes Riigi Piirivalveameti uue laeva ehitusaastat 1944 naeruvääristasid.

Laupäeval, 27. septembril sildus ookenisõidust veidi kriim "Valvas" puhkpilliorkestrit summutava põtkurimüra saatel Tallinnas Süsta t. sadamas. Uuest Maailmast saabunuid ootasid perekonnaliikmed ja piirivalveameti juhtkond.

remehejooki. Et "Red Label" pead segi ei ajaks, lisati suitsupörsas.

Askeetliku interjööriaga, aga kõige vajalikuga laeva kiitis laevapere hoolsasti.

Kapten Knut Mitt ütles, et on laevu, mis on hästi tehtud. "Valvas" pidas vastu suurele ookeanilainele, kuigi tuli sõita põiki lainet 24 m/s tuulega. Ning arvas, et Läänemerel see laev kõikuma ei hakka.



Tarmo Kõuts ja Knut Mitt.

Eesti lipp heisati USA Rannavalve kingitud laeval "Bittersweet" 5. septembril Woods Hole'i rannavalvebaasis Bostoni lähedal. Seal oli väljaõppe saanud ka Eesti meeskond, kes alustas 6. septembril koduteed. Igale meeskonnaliikmele anti üle tunnistus selle kohta, et "Valvas" on esimene Eesti riigilaev, mis üle ookeani sõitnud. Teo tähistamiseks kingiti laevaperele pooleämbrine pudel me-

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts teadis, et selle seeria laevu on Ameerikas veelgi: "Kui näeme, et see on Eestis hea, saame chk veelgi lisa. Eelugu algas 1994. aastal, kui leppisime Ameerikas kokku, et pretendeerime laevadele, mis hakkavad teenistust lõpetama. USA-s võõrandab sedalaadi vara Senati komisjon, kuid mitte sise-, vaid kaitseministeeriumidele.

Kolmest suuremast laevast meile piisaks - jääklassiga on meil "Valvas", "Linda" ja "Kõu". Tõsi, "Lindal" on probleeme masinaga. Nende laevade tööpiirkond oleks Narva-Jõesuust Liivi laheni ja talvine ekspluatatsioon riigile vajalik.

"Valvas" töötas Ühendriikide põhjaosas, algul aga Alaskas, seega peaks olema hea jäämurdja. Saime ta rikka pruudina, kaasavaraks võimalus 200 000 \$ eest tagavaraosi tellida. Laeval on 2 masinat, ühega teeb 10 sõlme ja kulutab kütust 3,2 t ööpäevas. Laeval on 20- ja 5-tonnise kraana, saame aidata ka näiteks poide vahetusel.

Ühest säärasest laevast võiks veel juttu olla. Ameerika pole nii rikas kui Eesti: vanal laeval võetakse sisu välja, vahetatakse masinad ja pannakse uus sisu sisse ning läheb jälle käiku.

Ameerikast tuldi sealse kaitseministeeriumi mulluse kaardi järgi, millelt võis Kopli sadama kohalt leida nime Uus Sadam, olid ka Peetri Tehase Sadam ja Peetri Kalasadam, aga Lennusadam, Hundipea ja Vene-Balti, Pelgurand, Pelgulinna ja Kaku mäe sadam olid õigel kohal. "Tähistus on suurepärase. Aga me pole kaid veel valmiski saanud, kui see on Ameerikas juba kaardil! Lainemurdjat pole nad siiski siia veel joonistanud," imestasid merepiirivalvurid. Ent raadioruumis olid pooled riitlud tühjad - maha jäi erisideaparatuur.

Koridorides ja masinaruumis olid voolikud ja torud vähikuilegi arusaadavalt tähistatud, Eestis peaks senise 56-liikmelise laevapere asemel hakkama saama 20 mehega. "Aga siia pole vaja mehi, vaid spetsialiste," rõhutas teise piirivalvelaeva komandör. Masina ressursist on kasutatud vaid 15%.

Madli Vitismann

1. oktoobril seisis "Valvas" Admiraliteedi basseinis, kail orkester ja rivi.

President **Lennart Meri** kõneles: "Olen siin lühikese aja jooksul juba teist korda laeva vastu võtnud ja minu kohus on ka teile teist korda meelde tuletada, et see kingitus ei ole mitte ainult raud. See kingitus on ka väljõppinud meeskond. Mida võimsam on raud, seda suuremad on nõudmised mõistusele, oskusele, distsipliinile Eesti Vabariigi julgeoleku ja stabiilsuse kaitsel.

Ma tahaksin, et te hindaksite seda laeva. Selles seerias oli 38 laeva. See seeria sündis Teise maailmasõja lõppedes ja need laevad teenivad ka praegu veel Ameerika Ühendriike.

Nüüd hakkab ta teenima Eesti Vabariiki, ta hakkab teenima Eesti Vabariigi puutumatus, sõltumatus, iseseisvus. See tähendab, temaga koos on Läänemerele tulnud rohkem stabiilsust, rohkem enesekindlust. Läänemeri avaneb maailmale, Läänemeri jääb avatuks maailmale. Läänemeri hakkab teenima Euroopat kui Euroopa sise-meri, mis on avatud kõigile tema rannäärsetele riikidele

## Tööhobuse auks

kõigi riikide kasuks, kõigi riikide koostööks.

"Valvas", valva ja "Valvas", murra ka jää! Sest ka seda sa oskad teha, sest ka seda tuleb teha Läänemerele. Murra ka poliitilist jäädi!"

USA diplomaatilise asjuri **Walter Andrusyszyni** kõnest:

"Kui laev Eesti piirivalvele Ameerika Ühendriikides üle anti, oli laeva Ameerika kaptenil pisar silmas. Jah, tõesti, on tegu viiekümne aasta vanuse laevaga, kuid see on ümber ehitatud, sinna on pandud uued mootorid ja sidevahendid. See on väga hea laev ning üks parimaid, mis meredel võib teenida. Samuti kui tori hobune on ka see laev tööhobune. Selle kraana võib tõsta 20 t ja ta suudab läbi murda meetripaksusest jääst. Laev on võimeline rannavalveks, otsinguteks ning päästetöödeks, veoks ning poide paranduseks. Eesti kalamehed, kes on sõitnud Nõukogude lipu all, mäletavad seda laeva võib-

olla Georg Brownesi kalastuspiirkonnast Alaska rannikul, kus laev tihti oli sunnitud paluma Nõukogude kalalaevade lahkumist. See laev on mitte ainult väga heas seisundis, ta on ka väga säästlik laev."

"Meie arvates on ainult aja ja täiendavate vahendite küsimus, kuni Eesti piirivalve jõuab samale tasemele kui Rootsi, Inglismaa, Kanada ja isegi Ameerika Ühendriikide piirivalve. "Bittersweeti" üleandmine näitab, et Ameerika Ühendriigid jätkavad Eesti ettevalmistamist Atlandi ookeani kallastel asuva ühiskonna institutsioonide jaoks.

"Bittersweet" on leidnud uue kodusadama. Tere tulemast koju, "Valvas!"

Kõneles ka USA merejõudude operatiivosakonna juht Euroopas ja Aafrikas kapten **Kirk T. Lewis**: "Arvan, et tegemist on tehesuguse uhke mererahva jaoks väärika täiendusega. "Valvas" saabumisega Tallinna algab selle laeva elus uus periood. Tegemist on väga hea laevaga. Palun hoidke teda, siis ta hoiab ka teid."

Eesti Meremisjoni peasekretär **Jaani Jaani** õnnistas laeva, heisati piirivalvelipp ja kutsuti külalised laeva vaatama.

\*\*\*

Tseremoonia jätkus meremuuseumis Eesti piirivalve 75. aastapäeva näitusel.

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ütles tänasõnu Ameerika riigile ja rahvale: "See on vast parim kingitus Eesti piirivalve 75. aastapäeva künnisel ja ma tahaksin lubada, et ka selle laeva me hoiame korras ja töös nagu eelmisedki, mis me oleme sõpradelt saanud oma ülesannete täitmiseks. Oleme hakanud ka ise ehitama, kuid me jõud ei hakka nii suurtele laevadele peale. Ei jätku raha ja võib-olla mõistustki, seetõttu on selliste laevade omamine melle praegu ääretult tähtis."

On juba heaks tavaks saanud, et kui piirivalve saab laeva, siis tähistame seda meremuuseumis."

USA sõjaväeatašee Eestis **Peter Hendrikson** lisas: "Kui "Valvas" saab oma uues elus päästa ühegi elu, on see parim tänu."

USA diplomaatiline asjuri Eestis **Walter Andrusyszyn** juhtis tähelepanu, et raskel ajal, 1940-ndail ehitatud laev hakkab teenima rahu, sõprust ja

palju leidurivaimu, et mõtlevad masina välja, millega nad saavad mõne mehega selle paadi välja. Nii nagu meie süsteem oli, ei tähenda, et eestlased peaksid samuti tegema.

Miks teil on tavallised nii suured meeskonnad?

Näiteks minu fregatt, mille peal ma viimati olin, oli planeeritud 150 mehele, aga meil oli neid 275. Kulgi vabalt oleks saanud selle laeva merele viia ja lahingusse minna 150 mehega, aga lihtsalt pandi peale. See on niisugune bürokraatlik asi... Mõni mõtleb, et siia on lisameest vaja ja teine, et sinna.

Eestlased saavad vabalt selle laeva väiksema meeskonnaga merele viia. Meie 60 meest tegid ise kõik parandustööd, neil ei olnud üldse baasi toetust. Nad juhitud laeva, parandasid mootoreid ja tegid kõik ise. Aga Euroopa riigid peavad baasi, mis aitaks laeva parandada ja meeskond lihtsalt viib laeva operatiivselt merele.

Madli Vitismann



Meeskond oli saanud tormi näha, mõni meremees ka esmakordselt Ameerikat.

koostööd. Ning soovis eesti keeles: "Pärituult ja seitse jalga kiilu alla!"

Suurel pidupäevatoridil troonis šokolaadilaev Eesti ja Ameerika lipul.

Madli Vitismann



Paljud külastajad uurisid Ameerika abi spetsialisti pilguga. Ka kaptenid Eduard Hunt ja Uno Laur.



Peter Hendrikson sai Tarmo Kõutsilt tunnistuse, et temalgi on oma osa selles, et Eesti riigilaev üle Atlandi sõitis.

## Kommentaari

Õeldi, et sellel laeval pole vaja mehi, vaid spetsialiste. Kas teid neid jätkub, Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülema kt. **ERVIN PIIKMAN?**

Uus on muidugi, et see on elektrilaev – vaja on elektromehaanikut. Aga neid on meil käinud end tööle pakkumas, see ei tohiks probleemiks olla.

Kas piirivalves pädevusprobleeme ei ole?

Sedalaadi ei tohiks olla. Kõik on ikka merel käinud. Mereprak-

tika on olemas ning merekooli- ja töödiploimid on.

Missugune plaan on järgmise laeva kohta?

Praegu on plaanis ikka ehitada uusi, Eestis kohapeal. Nii nagu melle eraldatud raha võimaldab.

Uute laevade automatiseeritus peaks nõudma teistmoodi haridusega mehi. Vahest vajavad meremehed isegi arvutikursust?

Ega siin tänapäeval midagi uut ole. Nüüdisaegne tehnika isegi lihtsustab, on ainult hooldused, kui töötunnid täis saavad – õli- ja muud vahetused.

Madli Vitismann

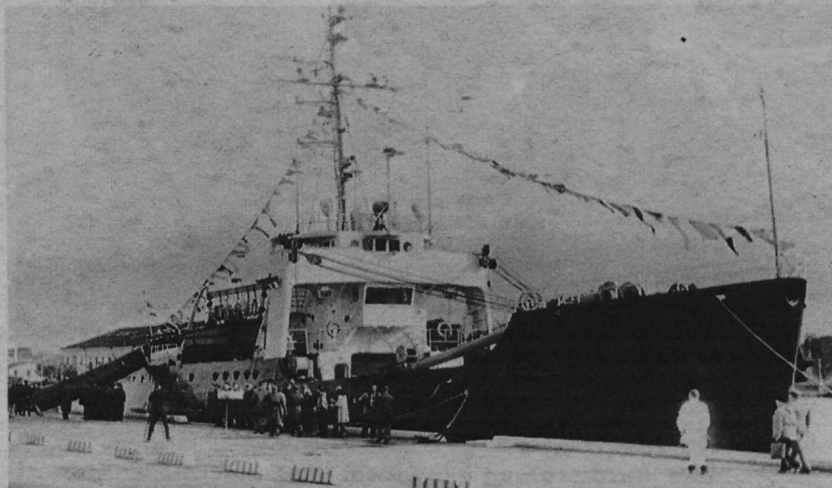
## Pressiteade

### "Volvo Pental" on uudist

Kaks juhtivat firmat, AS Volvo Penta ja "Kamewa" ühendavad oma jõud, et esmakordselt merenduse jõumasinate tootmise ajaloos saada 200–800-hobujõulistel masinate turul juhtivast positsioonist vestjugaaiturite osas.

"Volvo Penta" ja "Kamewa" moodustasid ühissettevõtte nimega "APS Advanced Propulsion System", ühendades "Volvo Penta" kogemused diiselmootorite ja ülekannete ning "Kamewa" omad vesijugaaiturite ja kontrollsüsteemide alal.

Esmakordselt tutvustatakse uut tururündajat 18. novembril Amsterdamis Europort-näitusel. 9. oktoober



Laev oli pidupäevaks ehitatud, ilm päiksepaisteline.



Kõneleb Lennart Meri. Kuulavad (vasakult) Tarmo Kõuts, Walter Andrusyszyn, Kirk T. Lewis ja Peter Hendrikson.

## Kommentaari

Meie ajalehtedes arvatakse, et tegu on vanarauaga. Kuidas te seda arvamust ümber lükkate, USA sõjaväeatašee Eestis kaptenleitnant **PETER HENDRIKSON?**

Selle laeva võimalustest on 20-tonnine kraana midagi sellist, mida Eesti piirivalvel – vähemasti nii nad melle ütlesid –, seni pole, aga on eriti vaja.

Jäämurdmisvõimalus tagab, et nüüd saab talvel isegi rohkem sadamaid avada. "Valvas" kasutab laeva suuruse kohta vähe kütust, nii et ka selles osas on see piirivalvele väga sobiv laev.

Kui me algul pakkusime seda laeva kapten Kõutsile, tuli välja, et nad olid skeptilised ja võtsid väga ettevaatlikke samme. Kaptenmajor Toomepuu käis koos oma meestega Ameerikas, nad vaatavad laeva lõplikult läbi ja olid päris rahul. Aga mitte ainult laeva seisukord polnud

tähtis, vaid ka see, kas sellist otsustarvet oli piirivalves vaja. Enne, kui ma seda laeva pakkusin, rääkis kapten Kõuts mulle juba üldjoontes, mis sorti laeva neil vaja oli. Siis tuli välja, et just samal ajal – muidugi saatus, et just samal ajal – oli see laev saadaval. Me ei surunud seda neile peale, see mõte juba oli, et säärase laeva oleks vaja.

Mida sellega muidu oleks Ameerikas tehtud?

Oli pikk nimekirja riikidest, kes tahtsid seda laeva – Lõuna-Ameerikas, Euroopas – Ida-Euroopas –, Aasias, ja minu arvates läks Eesti nimekirja algusse seetõttu, et Eesti suhted just USA Rannavalvega on väga head. Muidu oleks see laev mõnele teisele riigile läinud.

Aga Ameerikas oli sellel laeval ligi 60 meest, Eestis pannakse 20.

Meil on alati liiga palju mehi peal.

Kuuldavasti on "Valvas" vaja 9 meest selleks, et paati välja saada?

Jah, aga ma arvan, et kapten Kõutsil ja piirivalvel on küllaltki

# Lloyd's nüüd ka Tallinnas



Hans C. Rafn, Sven P. A. Söderlund ja Neeme Kaarma.

Laevaregister "Lloyd's Register of Shipping" avas 3. oktoobril Tallinnas oma Eesti esinduse. Paik on esinduslik: kesklinnas, "Baltika" neidude ühiselamust usteridatega pikades kitsastes koridorides oli saanud avara trepikoja, klaaslifti ja ninasarvikukujuga efektne kindlustusmaja, mille seni kasutamata katusealuses soolide klassifikatsioonühing nüüd asub.

Eesti laevaregistri 250-aastase kogemusega Suurbritannia klassiühingu järelevalve all ASI Eesti Merelaevandus uued "Muuga"-tüüpi laevad ja Saaremaa Laevakompanii "Regula".

Eesti esindus on osa klassiühingu maailmaketist, milles on 260 esindust 135 riigis - loetelu algab Albaaniaga ja lõpeb Zimbabwega. Soome esindused Helsingis ja Turkus tähistasid hiljuti 40. aastapäeva. Euroopa piirkonnakontoreid on Londonis aga kaks. Eesti esindus ei kuulu sellesse loetelusse, mis algab Austriaga ja lõpeb Rootsiaga, vaid tollesse, mis algab Albaaniaga ning lõpeb Türgi ja Jugoslaaviaga.

Piirkonnakontorite teatmikud El Salvadori ja Etioopia vahele mahtunud Eesti esinduses ei tegelda üksnes Eesti laevadega. Klassiühingu surveyorite teeneid vajavad Tallinna sadamais ka Lloyd'i Registri järelevalve alla kuuluvad välismaised laevad.

Seni oli lähim Lloyd'i Registri esindus Riias, aasta algusest aga tegutses Tallinnas Soome (Helsingi) esinduse allkonnas ka Lloyd'i Registri järelevalve alla kuuluvad välismaised laevad.

Seni oli lähim Lloyd'i Registri esindus Riias, aasta algusest aga tegutses Tallinnas Soome (Helsingi) esinduse allkonnas ka Lloyd'i Registri järelevalve alla kuuluvad välismaised laevad.

Peasurveyor Soomest Sven P. A. Söderlund ütles oma avakõnes: "Eesti esinduse 5. või 10. aastapäeval oleks huvitav näha, kus me oleme siis ja kui palju meist seal on." Ta tutvustas Eesti surveyorit Neeme Kaarmat ning arvas: "Mida kauem me koos töötame, seda rohkem tundub, et oleme valinud õige mehe."

Varem "Eesti Merelaevanduses" töötanud Neeme Kaarma pidas Lloyd'i Registri väärtuseks peaaegu piiramatuid õppimisvõimalusi: pruugib vaid midagi küsida ja teada tahta, kui otsitakse vastuseid või võimalusi neid ise leida. Ning alati on, kust või kellelt küsida.

"Lloyd's Register Groupi" teatmikku sirvides võibki imestada, kui peen on tänapäevane spetsialiseerumine, kui selles leidub näiteks meretehnikauringute osakonna vibratsiooni ja müra sektsioon. Mulluses aastaraamatus on aga midagi tuttavatki: suurima laevana, mis Indoneesias kunagi ehitatud ja mis aitas Lloyd'i Registri kohapealset tulu 20% võrra suurendada, esitletakse Stockholmist ja Turkust vahet sõitvat kogumahutavusega 26 000 parvlaeva "Gotland", millest oli suvel "Meremeheski" juttu.

Enne, kui Riigikogus jõutakse "Meretsõiduohutuse seadus" vastu võtta, on Tallinnas kohal neli klassiühingut: Vene Register, "Bureau Veritas", "Det Norske Veritas" ja "Lloyd's Register of Shipping".

Madli Vitismann



Nüüd on pööningukorrusel konverentsisaal ja kontor.



Ühiselamu endised asukad ei tunneks oma maja ära.

## Pressiteade

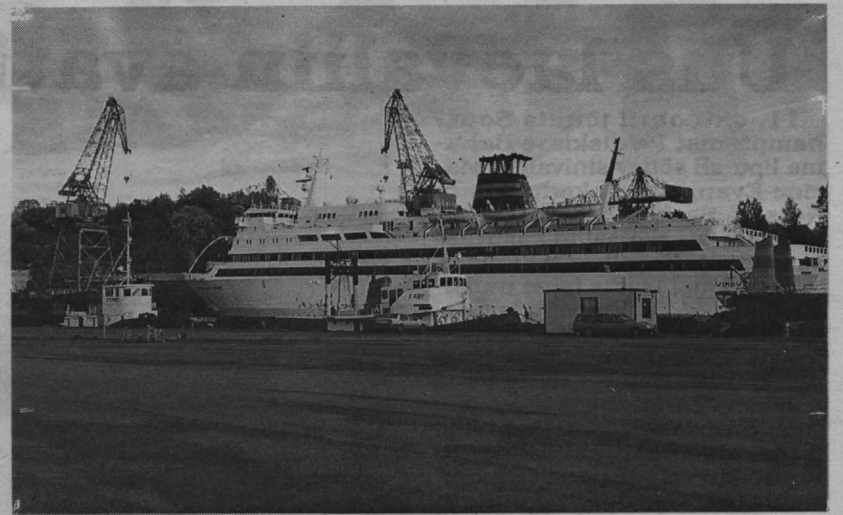
**AS Eesti Merelaevandus prahib Eesti lipu alla ro-ro-tüüpi reisiparvlaeva reisijate ja kaupade veoks Läänemerel**

"Eesti Merelaevandus" rentis 3. oktoobril mehitamata rendilepingu (bareboat charter) alusel mootorlaeva "Windward Pride" 5 aastaks.

See on reisiparvlaev, mis võib peale võtta 400 reisijat ja mahutab 500 liinmeetrit kaupa või 36 treilerit. Laev hakkab sõitma Eesti lipu all.

See parvlaev hakkab teenidama suurenenud reisijate- ja kaubavoolu Balti regioonis.

"Eesti Merelaevanduse" avalikkussuhete juht Tiit Roosileht



## M/1 "Windward Pride"

pikkus	128 m	dedveit	1723 mt
laius	22 m	kogumahutavus	12 281
süvis	6 m	jääklass	1A
kütus	20 sõlme	ehitatud 1973. a. Soomes	
peamasin	4 Wärtsilä "Sulzerit"	mahutab 400 reisijat ja 500	
üldvõimsus	13 240 kW	liinmeetrit kaupa või 36 treilerit	
NRT	4098 t		

# Lippe kirju rida

"Windward Pride" (ex "Iljits") seisib Turkus laevatehases St. Vincenti ja Grenadiinide lipu all. "Eesti Merelaevanduse" esindajad vaatavad oktoobri algul, mida peaks sinna juurde ostma või võiks ümber teha. Ühtlasi tegeldi märgistuse ja häirenimistutega.

Laev on viimasel ajal mitu korda nime ja lippu vahetanud. Veel mullu suvelgi seisib "Iljits" Stockholmi Vabasadamis jõude. Tänavu kevadel oli ta "Anastasiana" Kuproose lipu all samuti Turki laevatehases. Seejärel kruisinud aga Kariibi meres.

Varem Balti Merelaevandusele kuulunud "Iljitsi" saatus läks keeruliseks pärast ametiühingute algatatud aresti samuti kui "Anna Kareninal" ja "Konstantin Simonovil". Kuuldavasti võib Balti Merelaevanduse laevade ostu-müüki ka ärastamiseks nimetada: oksjon polevat olnud võrdsetel tingimustel, pärast vahendusfirma abil laevade ostmist olevat ostja kadunud jmt. Vene meeskond makstuhaha sõbralike ametiühingute kaasabil, seejärel esitas pankrotistunud laevaomanikule nõude laevavarustaja.

"Anastasia" olevat aga olnud meeskond, kes tegeles pigem omaenda äri. Juulis-augustis töötanud inglise kapten on laevalt lahkunud - laeva on peatanud riiklik sadamakontroll, seejärel tajunud aga kapten, et olemasoleva meeskonnaga ohutusnõudeid ei täideta. Ent ITF nõudis: kuni varasemale meeskonnale pole palk välja makstud, ei asu sellele laevale ükski teine meeskond.

Oktoobri algul käis "Regina Baltica" vanemtüürimees Roland Lemendik Turkus laeva ohutustandardit, -plaanet ja -nõudeid välja töötamas ning ISM dokumentidega kooskõlla viimas. Sellel laeval tuli need kõik uuesti teha, varemoluud kasutada ei saanud. Roland Lemendiku sõnul on "Windward Pride" väga heas korras, kajutid ja restoranid ilusad ja puhtad ning interjäär hubane. Ka tehniliselt on laev korras, kuid vaja kooskõlla viia SOLAS 92 nõuetega.

Püstivusarvutused näitavad, et kuni 2005. aastani ei peaks ümberehitusi vaja olema. Kui vahetada autoteki tulekindlad ukseid poolveekindlatega ning tuletõrjesignalisatsiooni andurid suitsuanduritega, lisada rohelised tuled koridorides ja parandada teadete kuuldavust, peaks laev reisilaevana liiklemiseks valmis olema.

Turkus oli laev aastaülevaatusdokis. Taasavati ning tugevdati võõrivisiiri, edaspidi

ehitatakse ka võõri veekindel vahesein.

"Windward Pride'i" uueks nimeks sai "Baltic Kristina". Miks aga ees- ja perekonnanimi seokord vahetuses on, pole veel

teada. 22. oktoobril sai laev ajutise liputunnistuse, et juba Eesti lipuga kapten Elmet Ekkeri käe all sõita Stockholmi, kus läbitakse riiklik sadamakontroll. Tallinn-Stockholmi liinile asub "Baltic Kristina" 1. novembril.

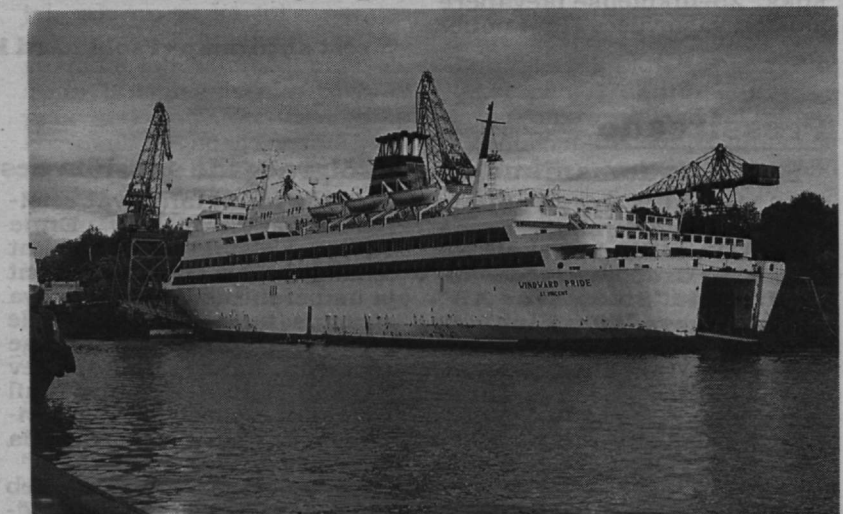
Madli Vitismann  
Valeri Reilenti fotod



Varakevadel Turkus "Anastasiana". Kodusadam Limassol, korstnal must, punane ja kollane triip ning küljel kiri "Baltic Line".



Oktoobris taasavati ja tugevdati võõrivisiiri.



Kodusadam oli veel St. Vincent, korsten must, punaste triipudega.



# M E R E P Ä Ä S T E J A

Nr. 6 (11) «Meremehe» lisaväljaanne

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Öö vanalinnas lk. 6
- ☛ MRCC Tallinn lk. 6
- ☛ MRCC Stockholm lk. 6
- ☛ 6 tundi laevas lk. 7
- ☛ Mayday lk. 7
- ☛ Äpardunud eksam lk. 7

## Olematu raport?

28. septembril 1994 kell 4.34 on Eesti merepäästkeskuse koordinaatsioonikeskus (tollane Eesti merepäästkeskus) saanud Soome lahe merevalvelt Helsinki merepäästkeskuse teadaande. Oige aeg oli 3.34, aga soomlaste faksiaparaat trükkis neljandal ööl pärast kella tagasikeeramist veel suveaega.

Standardse vormi kohaseid teadaandeid "Standard Format for Search and Rescue Situation Reports (SITREPs)" saadavad merepäästkeskused üksteise kiireks informeerimiseks. Valmistatud lahtritesse suurelt trükitud lakooniline tekst võimaldab närvilises õhkkonnas kiiresti peamised keskenduda, hiljem võib paberi servi või kirjapanu detaile uurida.

Esimesena saadeti Tallinna koopia Turku merepäästkeskuse teadaandest Helsinki merepäästkeskusele. Pärast laeva nime ja asukohta on punkt C. Olukorra iseloomustus: "oht 28.09./01.45. kadunud, inimesed vees". Punktis D on kokku liidetud Eestist küsitud laevalolnud inimeste arv ning punktis E. Abivajadus: "rohkem abi pole vaja. Edaspidi, kui on abi vaja, informeeritakse."

Teine teadaanne saabus otse Turkust, samuti koopia teadaandest Helsinki merepäästkeskusele, kell 4.45. Punktid A, B, C, D ja E on täpselt samad mis esimeseski, aga lisandunud teavet on rohkem.

Punkt G. Õnnetusjuhtumi kirjeldus: "umbes 40 inimest on päästetud", punkt H. Ilm sündmuskohal: "20-25 m/s 240°, õhutemperatuur 10°, veetemperatuur 13°, vihm, tormine meri". Edasi teatatakse, et kopterid evakueerivad inimesi laevahuku piirkonnas päästeparvedest, kohapealne päästejuht on "Silja Europa", kirjas on Turku telefoninumber ajakirjanike jaoks ning et pole telefoni erinumbrist kadunud inimestest teadasaamiseks.

Madli Vitismann

- B. POSITION (latitude/longitude)  
**59 DEG 23 MIN N / 21 DEG 42 MIN E**
- C. SITUATION (type of message - e.g. distress/urgency; date/time nature of distress/urgency, e.g. fire, collision medico)  
**DISTRESS 28.09/0145 UTC, MISSING, PERSONS IN WATER**
- D. NUMBER OF PERSONS AT RISK  
**679 PASSENGERS, 188 CREW = TOTAL 867**
- E. ASSISTANCE REQUIRED  
**NO MORE ASSISTANCE REQUIRED**  
FURTHER ASSISTANCE, IF REQUIRED, WILL BE INFORMED

### 3. BOGRAMPEN 2. LASANORDNINGAR

**3.1** Bogrampen var skiev  
- 12cm

**3.2** Sönderliten läthyta för rampens övre listapp på babordsidan

**3.3** Den nedre listappen på babordsidan gick ej i läthytan

**3.4** Buckla från insidan

**3.5** Vatten- och oljemärken på utsidan

**3.6** Brutna öglor

**2.1** Atlantås  
- Byttat  
- svaga svetsfogar  
- dåliga reparationer av styrbords listöra  
- förändrad storlek av stödkonsol

**2.2** Manipulerad visirögla

**2.3** Givare saknas / avklippa kablar

**2.4** De manuella sidölsen var ej stängda

**2.5** Manipulerade listöron på de hydrauliska sidölsen

**3.7** Vridet / brutet gängjärn  
- skev bukt  
- 2 cm öppning, tätd med madrasser  
- ställig reparation med stölar

Estonias skick vid avgången från Tallin 27/9 1994

**1.1** Borrflina / skadade gummpackningar

**1.2** Sprickor / hål i stödbalk / bucklad stödbalksytta

**1.3** Spruckna svetsfogar

**1.4** 3:e stödbalken på babords sida Djupa bucklor i ramen där balken sitter

**1.5** Djupa vertikala bucklor

**1.6** Vattenmärken på insidan av visiret

**1.7** 3:e stödbalken - anslutningar av olja - fotavtryck

**1.8** Visiret inte längre uppöpprat / visiret deformerat

**1.9** Visirets arm är uppbyggd

**1.10** Strålvorna under visirets armar har klämts

**1.11** Sprickor i den flika i visirbotnen som styrs av hornet på förbrick

**1.12** Kraftiga bucklor / sprickor

**1.15** Babords gängjärn skärmärken sprickor i svetsfogarna - hål i bussningen på fartygs sidan

**1.14** Styrbords gängjärn skev bukt och bussningar delvis avskuren bussning i lödd

**1.13** Dåligt svetsade / reparerade fundament för visirets hydraulikvar

Saksa laevatehas leidis süüd peaaegu igas "Estonia" osas. Aga samu fakte saab ilmselt tõlgendada erinevalt. Lehekülj Saksa ekspertrühma Rootsisis levitatud aruandest.

### Andi Meister. LÕPETAMATA LOGIRAAMAT

Vastutav toimetaja Ainar Ruusaaar  
Toimetanud Piret Joalaid  
Baltic News Service  
Tallinn 1997

See on hästi kirjutatud ja väga hästi toimetatud raamat. Algul lihtsalt lehitsedes torkas mõnes kohas silma liigne "kirjanduslikkus", "lühirika", ülemäärane pretensioonikad tundusid peatükkide motod. Aga raamatut järjest lugema hakates seda kõike enam eriti ei märganud. Silma hakkas jääma hoopis niisuguseid ilusaaid lauseid, nagu näiteks "Kotermann oli Papenburgi kandi mehi..."

Mati Undil ilmus suviseis "Loomingu" numbres stsenaarium Johannes Hindist. Aga Undil oli lihtsam: tema lõi avalikult kunstiteost väljamõeldud nimede ja fantaseeritud tegevusega. Andi Meister valis raske, dokumentaalse žanri, kus kõik peab justkui olema tõestatud. Aga praegusel korral kõike ju tõestada ei saa. Ja nii teeb temagi sama, mida Unt - loob teatud mõttes paratamatult kirjandust. Vahe vaid selles, et Unt on vaba, meie autor aga mitte. Tema sõltub täielikult sellest, mida teab toimunust. Või arvab teadvat.

Lugeja ei saa autori jälil minna läbi kaevama kõiki neid dokumendivirnu, mida tema uurinud. Lugeja ei ole ühelgi komisjoni koosolekul viibinud ega ühegi tunnistajaga ise rääkinud. Ta ei saa mingil juhul ise suveräänselt otsustada, mis ja kuidas tegelikult juhtus. Lugeja saab hinnata vaid autori tõlgenduse tõestuse astet, selle usutavust, mitte vastavust tegelikkusele. Ja leppigem sellega. Nagu tuleb kord leppida ka komisjoni aruandega.

Tegelikult ei usu, et just väga paljud lugejad suudavad autori lõputuina näivates variatsioonides pakutavasse kellaegade ja tunnistajate ütluste rägestikku niivõrd sisse minna, et raamatus toodud faktide põhjal, mis on ju ka juba paratamatult valik tervikust, ise otsustada: jah, niimoodi ongi. Ei, autor lihtsalt kas paneb või ei pane uskuma. Veenvaim näib kogu kellaegadega seonduv temaatika, igati usutavad kõik need n.ö. riikidevahelised jagelemised, täiesti võimalik sillas toimunu rekonstruktsioon ja kõige oletuslikum peatükk kadunud kapteni kohta. Aga eks olene seegi eelkõige individuaalsest vastuvõtust.

"Lõpetamata logiraamat" peab tingimata lugema järjest, algusest peale, ja kõigesse võrdset süvenema. Kergelt üle libiseda ei tohi millestki. See võib tekitada arusaamatust, nii sisulist kui n.ö. stilistilist. Autori aus nõrdimusi kõigi meeskonna

vastu suunatud rumalate, öelate ja igal juhul põhjendamata süüdistuste suhtes avaldub küll tasakaalukas, ent iseloomulikuga väga kibedas ironias. Ja see on tunnuslik kogu tekstile. Väga asjatundmatult, eesti keelt halvasti valdavalt, üksikuid kohti väljaspool konteksti lugevail või lihtsalt pahatahtlikel inimestel on oht paljudest asjadest lausa vastupidit aru saada. Üksikuid lauseid või löikegi tsitcerides võib autori mõtte pea peale pöörata. Eriti suurepärasel võimalusel valeltõlgendusi tekitada on võõras keeles suvalisi kohti osundada.

Viimatiõeldu ei ole loomulikult etteheide autorile. Võib muidugi arutada, kas niisuguseid raamatuid - või seda raamatut - üldse peab kirjutama. Tema ilmselt pidi. Külmi kirjliku teksti põhjal tundub, et kirjutamine on autorile ühel elupeeriõidil vist küll olnud ainus võimalus ellu jääda, ja seda võiksimme me aktsepteerida. Pealegi on "Lõpetamata logiraamat" oma faktihulga ja -täpsusega peajagu üle seni ilmuinust. Aga eks eelmised eestikeelsed kirjutati ju ka üsna õnnetuse värsketel jälgedel.

"Lõpetamata logiraamat" sisaldab ühe kindla inimese, laevahuku uurimise rahvusvahelise komisjoni tagasiastunud esimehe seisukohti. Ja niisuguse na tuleb seda võtta.

Mari Vamba











# "Suure Tõllu" restaureerimise kontseptsioon

## Ettevalmistused

"Suur Tõll" jõudis Eestisse tagasi oktoobris 1988, mil fosforiidisõda oli võidukalt lõppenud ning käes laulva revolutsiooni järellainetus. Viimased üheksa aastat oli Eesti Meremuuseum juba olnud ühe muuseumilaeva – barkantini "Vega" – omanik, aga me ei teadnud tegelikult, mida tähendab üht vana ja väsinud laeva restaureerida. Sest selle aja jooksul toimunud, mida võinuks plusspoolele seada, oli imevähe. Me võtsime uue laeva, andmata endale tegelikult päris täpselt aru, mida kõike see kaasa toob. Ent võtmise otsustus oli siiski ainuõige, sest aastapäevad hiljem poleks enam midagi võtta olnud.

Käesoleval kuul möödub täpselt üheksa aastat, kui meremuuseum on tegelnud "Suure Tõlluga", kuid tegelikult pole detailsetele plaanidele tuginevat restaureerimist õieti alustatudki. Õeldus on küll paras annus utreerimist, sest on ju vahetatud tekiplaate, puhastatud

laeva liigest risust, parandatud torusid, kohendatud paari katelt ning värvitud. Ent siiski on tehtud töö olnud pigem remont kui restaureerimine.

Olekski vast paslik küsida, mida me selle laeva puhul taotleme. On üldteada, et vana laeva omandamine hind on praktiliselt olematu, võrreldes edaspidiste kulutustega restaureerimiseks ning haldamiseks. Kas meil on üldse eeldusi sellega toime tulla? Vanade laevade restaureerimine on peamiselt siiski arenenud majandusega rikaste riikide pärusmaa, millele lisandub ajalooline traditsioon ning mõistmine. Meil ei ole ei sellist traditsiooni, rikkust ega ka mõistmist riigi tasandil. Ehkki viimatiste sündmuste valguses teatav lootuskir siiski väreleb. Ent meil pole ka mingit muud tõsiseltvõetavat ajaloolist laeva peale "Suure Tõllu" ja allveelaeva "Lembit", millele oma jõupingutused suunata. Sellest tulebki kohustus ikkagi hakka saada, sest taganemisteed pole.

Kogupikkuse tõttu on ainuvõimalik pidada "Suurt Tõllu" ujuvana, sest kuivdoki puudumine Eestis välistab muud variantid, mis polekski sugugi odavamad. Laevade ja ehitiste vahel on peale ujuva oleku veel üks oluline erinevus. Laevad nimelt ei ole ehitatud ülipikaajaliseks säilitamiseks, vaid neid hoitakse käigus seni, kuni see on kasulik ja ohutu. Märjas ja soolases keskkonnas on ka kõigi detailide loomulik kulumine tunduvalt kiirem kui maismaal. Siit tulebki muuseumilaevade pidev hoolduskulu, mis eeldab ka oma aja äraelanud keredetailide vahetamist.

Kuna "Suur Tõll" jääb vette, siis tuleb ka restaureerimise käigus seda arvestada. Järgneb küsimus, kas see laev on võimeline kunagi tulevikus iseseisvalt liikuma. Tark on renoveerimisel seda võimalust mitte elimineerida, ehkki see tundub mulle praegu roosa unistusena.

Kui laev liikuma panna, siis peaks eelkõige teadma, milleks seda vaja on. Jääd murda pole otsest vajadust ning ka sellega toimetulek on küsitav, nii otstarbekuse kui ka riski mõttes. Reisijate vedamine Tallinna lähel või kaugemalgi eeldab sadade tänapäevaste navigatsiooninõuete täitmist (vältimatuid kompromissid) ja seega ka täiendavaid ning pidevaid kulutusi. See eeldab ka professionaalset ja koolitatud meeskonda, kelle üks omadusi peaks eelkõige olema äärmise pühendus seadud eesmärgile. See on võimalik, ent saavutatav tohutu töö ja kulutuste hinnaga. Ehkki positiivseid näiteid (kasvõi Rootsi jäämurdja "Sankt Erik") on maailmas tunduvalt rohkem, tooksin näiteks siiski ühe negatiivse juhtumi, mis puudutab vana laeva sõidukorda seadmist ja sellest tulenevat tohutu riskikoormat.

Norra reisi-kaubaurik "Stad I", mis oli ehitatud 1913. a., oli käigus kuni 1981. aastani. Ehkki algsed aurumasinad ja katlad olid eemaldatud, alustas rühm eraisikuid selle taastamist, muretsedes aurumasinat Inglismaalt. Peale üledukaid katsesõite, esimesel pikemal sõidul Bergen fjordides 1987. a. mais, puhkes äkitselt katla koldeavas tulekahju ning seitse meeskonnaliikme mitmetunnistele pingutustele vaatamata hävis kuue aasta meeletu töö täielikult.

Tunduvalt realsem on, et

luuakse võimalus vahetevahel kai ääres katla alla tuli teha ja aurumasinad pööritada, mis laevale elu sisse ajab ning tekitab aurulaevale ainuomase õhustiku oma susinate, vilinate ja tossupahvakutega. Nii on tehtud näiteks San Francisco Meremuuseumis, kus igal laeval on oma vabatahtlike meeskond, kes vajadusel ka masinad käima laseb.

Meil on vedanud, et naaberriikides on korralikult renoveeritud jäämurdjad "Tarmo" ja "Sankt Erik". Viimane tegi peale seitse aastat kestnud renoveerimistööd esimese iseseisva reisi pärast kai ääres seistud aastaid. Kõik kolm laeva on põhimõtteliselt samast ajastust, ehkki märgatavate tehniliste erinevustega. Nii "Tarmo" kui ka "Sankt Erik" pidid samuti oma restaureerimise algust küllalt kaua ootama, kuid võrreldes "Suure Tõlluga" olid lähtepunktid siiski tunduvalt erinevad. "Tarmo" ja "Sankt Erik" lõpetasid aktiivse teenistuse oma riigilipu all ja nad jäeti seisma kogu varustuse, aparatuuri ja seadmetega. Seevastu jäämurdja,

mida me enda omaks peame, sõitis kõige kauem just punalipu all.

Võtan endale vabaduse võrrelda esmapilgul võrreldamatut - kuulsat klipperit "Cutty Sark" ja meie jaoks mitte vähem kuulsat jäämurdjat "Suur Tõll". See võrdlus põhineb mitte laeval, vaid saatusel. Pärast kahekümne vile aastast sõitmist Inglismaa lipu all purjetas "Cutty Sark" ümberehitatult kolmkümmend aastat teise nime all ning Portugali värvides. Peale laeva tagasiostmist Inglismaale muudeti see algul õppelaevaks ning seejärel restaureeriti muuseumilaevaks, kusjuures taastati klipperit hiilgeaja välimus. Vaieldamatult oli ja on seejuures tegemist rahvusliku uhkusega, sest nii nagu polnud ingllastel tarvis säilitada nudituid väljanägemisega "Fereirat", poleks meil olnud tarvis säilitada moderniseeritud "Volõnetsit".

"Suure Tõllu" restaureerimise kontseptsioone on tehtud alates 1989. aastast ning kogu aeg on rõhutatud sellele, et laeva väliskuju taastamisel võetakse aluseks 1930. aastad. Üldjoontes

on see ka saavutatav, ent eeskätt selles osas, mis puudutab peateki kajuteid, tuleb arvestada ja respekterida 1952. a. remonti Soomes.

Mis oleksid meie restaureerimiskava väljatöötamise algmaterjalid? Meremuuseumi katuses on väike osa 1913. a. jooniseid, 1920/30. aastatel tehtud remontide joonised (osaliselt), täiskomplekt aastail 1950–1952 Soomes tehtud remondijooniseid ning 1990. a. eelmiste järgi koostatud restaureerimisjooniseid. Aga kui meil on kokku ligi sadakond erinevat fotot jäämurdja välisvaadetega, siis siseruume on kujutatud vaid napilt kümnel fotol, neistki pool on komandosilla teise korruse vaated 1950/60. aastatest. Siseruumide puhul on oma koht ka mälestustel, mida tuleb aga hinnata neid kriitiliselt analüüsides.

Seega, tahame või ei, tuleb "Suurt Tõllu" restaureerides lähtuda väliskuju taastamisest 1930. aastatest, võttes abiks ka Herman Tõnissoo tehtud mudeli, ning peatekil 1952. aastast.

Erand salongi näol on võimalik ainult tänu säilinud kahele suurepärasele fotole 1915. aastast. Vastuolu polegi nii suur, kui arvestada, et soomlased kasutasid oma jooniseid tegemisel põhiliselt ikkagi ju algseid. Selle tõestuseks tooksin ühe näitena vaid fookmasti signaalraa, mis oli laeval peale valmimist, seejärel eemaldati mingil põhjusel, kuid taastati Raumas.

Üks põhireegleid vanade laevade renoveerimisel on, et laevale ei tohi anda kuju, mida tal pole kunagi olnud. Seega mitmeid kordi deklareeritud soov viia siluetti kooskõlla eelmise vabariigi ajaga ja jätta kompromissina alles 1952. a. roolimaja ning raadioruuhv on põhimõtteliselt väär. Kui oleme ühe teatava ajaperioodi valinud, tuleb sellest kõrvalekalleteta kinni pida. Teine üldtunnustatud põhimõte on, et väär on anda mõnele laevaruumile (seda ka vastavalt sisustades) funktsiooni, millega varem pole olnud mingit pistmist. Seega kohviku, konverentsisaali, sauna või kajutite baasil hotelli loomise ideel pole midagi ühist tõsise restaureerimisega.

Nii- või naasugune otsus ei tohiks olla mõne üksikisiku teha, vaid peaks põhinema spetsialistide rühma konsensusel. Pean otstarbekaks kutsuda kokku spetsialistide töörühm, kelle esmane ülesanne oleks restaureerimiskontseptsiooni kõigis aspektides jõuda nii ajalooliselt kui ka praktiliselt teostatavate tõeste lahendusteni. Vajaduse korral jääks selline rühm või hoolekogu tehtava töö üle järelevalvet teostama. See ei tohiks tunduda mingi järjekordse tüütu bürokraatiaminguna – eelkõige on tegu vastutusega, et edaspidi ei tehtaks olulisi otsustusi n.ö. käigult. Peale selle on ju ka rahaline vastutus, sest tegu on ikkagi märkimisväärsete summadega.

Lõpetuseks võtaksin appi kunagise rahvusvahelise meremuuseumide assotsiatsiooni (ICMM) presidendi Revell Carri sõnad: "Ei ole olemas lihtsaid hädaabinõusid, mis suudaksid asendada korralikku tööd. Iga kompromiss ohustab laeva ühtsust ja vähendab ta ajaloolist väärtust."

Urmas Dresen

## Viiskümmend aastat laevas



Kui ruttu mööduvad merel oldud aastad, teavad ainult need, kes ise on pikki aastaid maailma meredel seilanud. Vähesed jõuavad selleni, et võivad tähistada poolt sajandit oma meresõitude algusest tänagi veel laevas töötades.

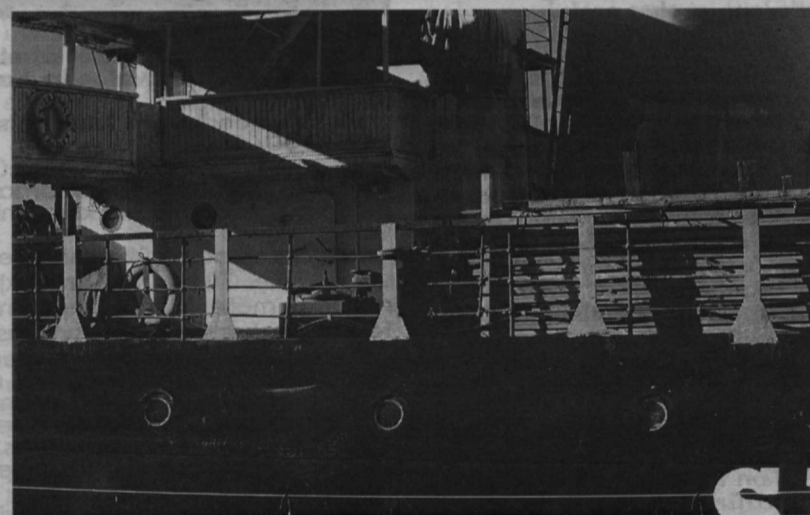
Üks neid vähesi on j/m "Suur Tõll" praegune vanemmehaanik **Vladimir Krivenko**, kes 10. oktoobril tähistas viiekümne aasta möödumist vahetpidamatu teenistuse algusest mitmesugustel laevadel. Need aastad on olnud täis enesetäiendamist ja oma kogemuste noorematele jagamist.

Viiburi jungade kooli 16-aastaselt masinistina lõpetanud, sai Vladimir Krivenko Sedovi-nim. merekoolist 1953. aastal eksternina aurulaevamehaaniku diplomi. Tallinna Kalandustehnikum andis 1961. aastal lisaks diiselmasinatöötajate eriala diplomi. Tallinna 1. Kutsekeskkool aga mehaanik-laevajuhi tunnistuse. "Suure Tõllul" alustas mitmekülgne meremees omal ajal jungana – oli tollal sellinegi amet.

Et tal jätkuks ikka veel tahtmist ja energiat teenida oma esimeses laevas ning tagada selle tehnilist korrasolekut, selleks soovivad talle jõudu ja tervist kõik endised ja praegused töökaaslased.



Vööri umbreeling, mis sai praeguse kuju 1959. a.



Reelingupostide tugevdused, mis meenutavad 1962–1973 siin paiknenud paaditekki.



Vana ahtriipi luuk, millele on hiljem nõukogudeaegne selga ehitatud.



## Dokis riigi raha eest

"Suure Tõllu" omanik asus oma rolli, seetõttu saigi laeva dokkimine võimalikuks. Riigieelarvest eraldatud 1,5 miljoni krooni eest tehakse Eesti Meremuuseumi direktori **Ants Pärna** sõnul dokkivaatust, kere veaaluse osa puhastamine ja värvimine, korrastatakse kingstonid, sõuvõll ja selle tihendid ning üks diiselgeneraator. Restaureerimise hulka kuulub aga ahtriosaaäärjuurdeehituse mahaloikamine.

Balti Laevaremonditehase avalikkussuhete juhi **Georgi Dudtšenko** sõnul pandi "Suur Tõll" dokki 21. oktoobril ning laev jääb sinna arvatavasti kaheks nädalaks. Tehakse korpuse defektoskoopia, seejärel puhastatakse ja värvitakse. Ta rõhutas eriti seda, et vaid dokis saab vastused hulgale küsimustele laeva veaaluse osa seisukorra kohta. Aga tõstatuvad ka küsimused, kuidas aja, raske töö ja sõjaaegsete miinitabamuste kahjustused likvideerida. Tehniline dokumentatsioon ju kahjuks puudub. Balti Laevaremonditehase universaalne mehaanikakompleks, kereehituse- ja torustiku-katlatsehhi, samuti tehase tütarfirma "Baltic Premator", mis tegeleb laevakere puhastamise ja värvimisega, saavad raske, ent huvitava töö.

Omalt poolt lisab Balti Laevaremonditehas ajaloolise laeva taastamise sponsorabina 100 000 krooni.

"Suure Tõllu" konverentsil kuulud ettekannetest oli **Seppo Lauri** oma diagramm "Tarmo" restaureerimiskulude osakaalu kohta. Selle järgi võiks järeldada, et ligikaudu kuuendik kuluks kere korrastamiseks, teist samapalju või veidi rohkemgi teki taastamiseks. Kui need kaks suuremat tööd tehtud, saaks ülejäänuid aga väiksemate portsjonitena, seega ka väiksemate korruga väljaantavate rahasummade eest ette võtta.

Seekord leidis lahenduse igivana probleem: sponsorabi saab oodata siis, kui laevaomanik - Eesti Vabariik - on esmajoonelise isikuna head tahet üles näidanud. **Madli Vitismann**

## Eelmises "Meremees" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Avamere- jaht. 12. Benin. 13. Oneega. 14. Sega-soga. 16. Raa. 18. Isa... 19. Malenurk. 20. Tk. 21. Ainult. 24. Tss! 25. Sardiinia. 28. SE. 29. Imi... 31. Atma. 32. MML. 33. II. 34. NN. 35. Aedlinn. 38. LNg. 39. Makid. 41. ... naa. 42. Iela. 43. Rilke. 45. Pb. 46. Abi. 48. Riim... 49. Suue. 51. s.l. 52.

D. Kareva. 53. Ur.

ALLA: 1. A.B. 2. Veeskamine. 3. Angaar. 4. Miami. 5. En. 6. Rool. 7. Engel. 8. Jean. 9. Aerutamine. 10. Hg. 11. Taaksel. 14. Sitsillias. 15. Sanitaaria. 17. Arssinapuu. 22. Uimekiir. 23. Tim. 26. Danmark. 27. Nad. 30. Inglise. 36. Ld. 37. Naber. 40. Ilme. 44. Ksv! 47. B/L.

1	A	V	A	M	E	R	E	J	A	H	T
12	B	E	N	I	N	O	N	E	E	G	A
14	S	E	G	A	S	O	G	A	R	A	A
18	I	S	A	M	A	L	E	N	U	R	K
20	T	K	A	I	N	L	T	T	S	S	
25	S	A	R	D	I	I	N	I	A	S	E
29	I	M	I	A	T	M	A	M	M	I	L
33	I	I	N	N	A	E	D	L	I	N	N
38	L	N	G	M	A	K	I	D	N	A	A
42	I	E	L	A	R	I	L	K	E	P	B
46	A	B	I	R	I	M	S	U	U	E	
51	S	L	D	K	A	R	E	V	A	U	R

Pr. Grossmanni raviseansid on nüüd saadaval ka pr. Grossmanni poes. Hinnad kättesaadavad.

\* alkoholismi ravimine (3 videoseanssi),  
\* suitsetamisest vabastamine (3 videoseanssi),  
\* liigse kehakaalu mahavõtmine (4 videoseanssi),  
\* ilusate puusade ja jalgade kujundamine (videoseanss),

\* ilusa rinna kujundamine (videoseanss),  
\* näo noorendamine (videoseanss),  
\* sisehaiguste ravimine (audioseanss),  
\* peavalude ravimine (audioseanss),  
\* unetuse ravi (audioseanss).

Kõigi nende ravide video- ja audiokassette saab osta pr. Grossmanni poest Tallinnas, Pikk 9, või tellida posti teel. Info tel. 471 712 ja 493 788 kella 10-17.

27. oktoobril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Heidi" (Norra) - laadib metallkonstruktsioone  
"Kalana" (Eesti) - lossib, laadib konteinereid

Muuga sadamas

"Fram S" (Norra) - lossib bituument  
"Slavjanka" (Vene) - laadib turvast  
"Holmling" (Rootsi) - laadib turvast  
"Volskiy 47" (Vene) - lossib kaera  
"Omsky 141" (Vene) - lossib paberit  
"Haralambos" (Malta) - laadib kaera

## Kes meil käivad

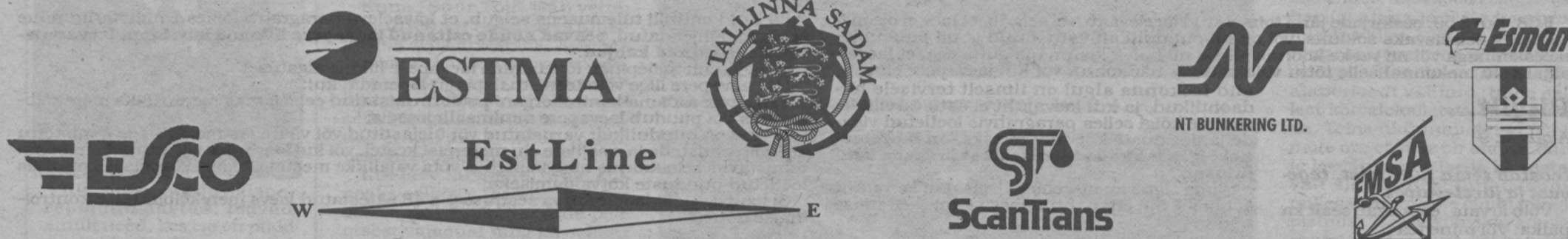
Kopli sadamas

"Pearl Rifer" (Libeeria) - lossib liha  
"Icebird" (Taani) - lossib kala  
"Mira Nor" (Norra) - laadib metsa  
"Ventspils" (Küpros) - laadib naftaprodukte  
"Caroline" (Soome) - laadib hakkpuitu

Paldiski sadamas

"Maria M" (Eesti) - laadib värvilist metalli  
"Geroy Oleinikov" (Vene) - laadib vana-rauda

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 27. oktoobril

"ELMAR KIVISTIK" - teel Inchonist Tientsini  
"ALEKSANDER ABERG" - Malagas  
"PAUL KERES" - Kashimas  
"KRISTJAN PALUSALU" - remondis Riias  
"GUSTAV SULE" - teel Rotterdamist Tamatavesse  
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Nadoris  
"HAAPSALU" - teel Camdenist New Orleansi  
"VILJANDI" - Philadelphias  
"RAKVERE" - teel Københavnist Helsinkisse  
"NARVA" - teel Boca Chicast Loode-Atlantidile  
"VALGA" - teel St. Johnist Klaipedasse

## Neile, kes ootavad...

"NORDANA ADVISOR" - teel La Guairast Valenciasse  
"SOMPA" - teel Imbitubast Matadisse  
"KEHRA" - Hamburgis  
"KUIVASTU" - teel Pasajesist Antwerpenisse  
"KUUSALU" - teel Antwerpenist Abidjani  
"RAKKE" - San Pedros  
"VALKLA" - teel Rouenist Libreville'i  
"PIHTLA" - teel Rouenist Banjuli  
"NAISSAAR" - Antwerpenis  
"VAINDLO" - teel Burgasest Moerdijki  
"KASSARI" - teel Rochefort'ist Karlsborgi  
"MUHU" - teel Hudiksvallist Prevezasse  
"ABRUKA" - Ellesmere Portis  
"VILSANDI" - teel Lissabonist Peterburi  
"SOODLA" - teel Peterburist Garstonisse

"KLOOGA" - Bilbaos  
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmi  
"VIRTUSU" - teel Helsinkist Felixstowe'sse  
"KALANA" - Vanasadamas  
"KURKSE" - teel Stockholmist Antwerpenisse  
"DIRHAMI" - teel Rotterdamist Vanasadamasse  
"KAPTEN KONGA" - Hullis  
"KAPTEN VOOLENS" - Muuga sadamas  
"MEHAANIK KRULL" - teel Paljassaare sadamast Grimsbyse  
"LEHOLA" - teel Huelvast Århusi  
"VIIRELAID" - teel Pärnust Drammenisse  
"SUURLAID" - teel Beverwijkist Liepajasse  
"TRANSESTONIA" - Århusis  
"DONATA" - Muuga sadamas

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

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

Mobiltelefon:  
8-25-238 088;  
peiler 40710  
(operaatori telefon 6304050)

«Printal»  
Tellimuse nr. 4340.  
Toimetaja  
MADLI VITSMANN

EESTI  
RAHVUSRAAMATUKOGU  
AR