

Ilmub
(vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

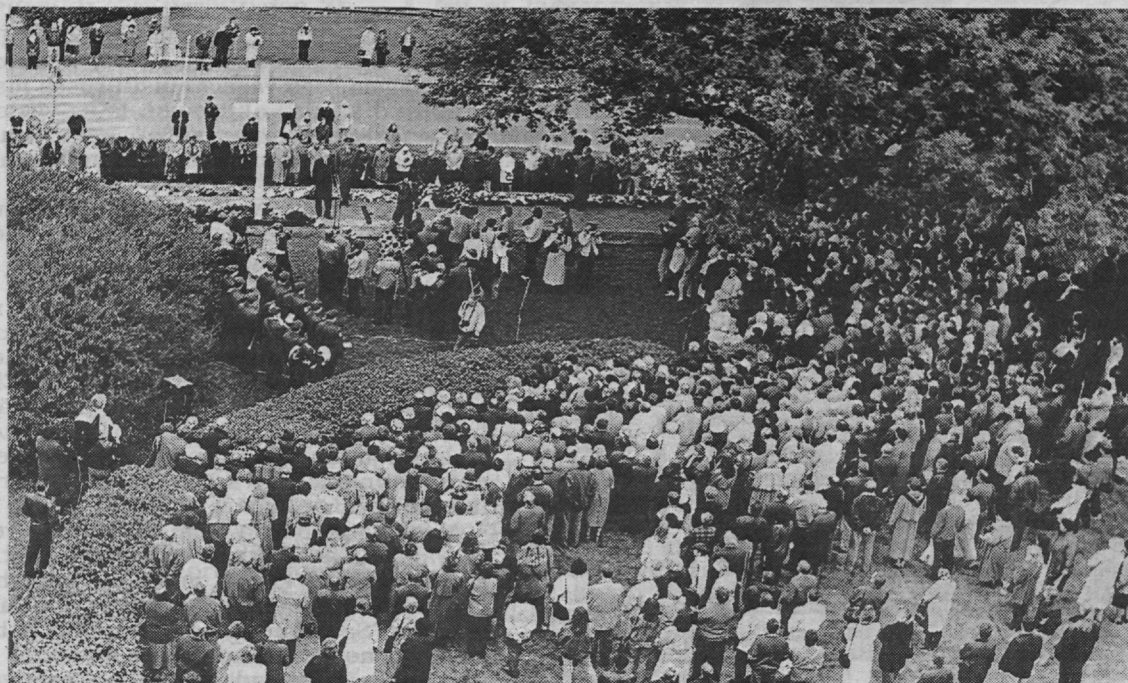
Nr. 17 (990)

Teisipäev, 3. oktoober 1995

Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Tourest '95 lk. 2
- ☛ Kuidas meremees end tunneb lk. 3
- ☛ Kõue ja Maruga siledal merel lk. 4
- ☛ Kindralid kapteniga kõrva lk. 5
- ☛ Vene piirivalvelaeva visiit lk. 6
- ☛ "Orzeli" lugu lk. 7



28. septembril kell 12 asetasiid pärjad Rannavärava mäel seisva risti juurde Eesti Vabariigi president, Riigikogu, valitsuse, Kaitsejõudude Peastaabi, Tallinnas paiknevate saatkondade ja organisatsioonide esindajad, meremehed ja nende sugulased-sõbrad. Kell 1 p.l. kõlasid kirikukellad. Meremuuseumis helistati «Estonia» laevakella.

Isi Trapido foto

"Nord Neptunus" on tagasi



Viimati mullu kevadeni Stockholmi vahet sõitnud "Nord Neptunus" alustas uuesti 16. septembril. Kapten **Bo Ekendal** on uus, vahetunud on ka tüürimehed.

Laev näeb välja täiesti endine, niihästi restoran, baar, magamis- ja istumissalong kui ka pood. Toolidki on sama värvi. Lõbus väike tumedapäine baaridaam Laila on lahkunud teisele merele, sõitvat nüüd Göteborgi ja Fredrikshavni vahet, enam mitte reisilaevas.

Alles on jäänud heledapäine informaatore **Heikki**, ainult tema eesti keel on hulga paremaks läinud. Endiselt ei saa vanade kassaaparaatide tõttu laevas Eesti kroonidega maksta. Tuleb need enne Rootsi kroonideks vahetada, lajutab Heikki käsi ja näitab kursitabelit.

Esimestel reisidel sõitnud paarikümnel reisijal võis üsna lahe olla, aga plaanitud on kuni 200 reisijat. Kui kõik kohad on täis, ei ole seal enam kuigi mugav. Aga vähemalt on võimalus iga päev Stockholmi sõita.

Meremeestel, kes poolteist aastat pole siinmail käinud, on Tallinnas rohkesti muutumisi leida. Ka Sadama tänavas, kus on valminud uus terminaal ja sadamavalitsuse hoone.

Heikkil on tulnud ka töötukassa abi tarvitada. Seepärast teab viis ja pool aastat ühes laevafirmas töötanud Heikki kõigile kõhklejale soovitada, et 1% palgast ametiühingumaksu maksta pole sugugi palju, kui see annab kindlustunde, et keegi seisab su eest. Ning kes maksab, oskab ka nõuda, et tema eest seistaks — see sunnib ametiühingut tegutsema.

Meilgi on sundinud ühe ametiühingu tekkimine teise stagnaunest ärkama. Algab konkurents liikmete pärast.

Madli Vitismann

Mitte EMA, vaid EMAÜ

14. septembril registreeritud Eesti Meremeeste Ametiühingust helistas toimetusele **Valentin Kivistik**. Seda 35 aastat merd sõitnud mehaanikut tunnevad kindlasti paljud meremehed.

Uue ametiühingu üks esimesi ettevõtmisi oli 21. septembril: "Memento Mare" esindajale anti "Estonia" huku aastapäeva eel üle Eesti Merelaevanduse meremeeste kogutud 180 000 krooni. Senine Eesti Merelaevanduse ametiühing liitub uuega, ja see oli vana ametiühingu poolne panus.

Uus ametiühing loodab end ära majandada liikmemaksudest, kui liikmed ametiühingusse astuvad, ja anetustest, kui neid tuleb. Ametiühing loodab kaasa haarata Eesti Merelaevanduse endise ametiühingu liikmete enamiku ning kutsub ühinema kõiki meremehi, olenemata rahvusest ja kodakondsusest.

Arvatakse võivad kaitsta niihästi sadamapükseritel kui ka välislipu all töötavaid meremehi. Ent enda hulka ei võeta näiteks merepiirivalvureid — neid peetakse sõjameesteks.

19. septembril alustati läbirääkimisi ITF-iga liitumise üle.

Madli Vitismann

S-tähega ametiühingust

Tänavu 20. aprillil toimus reisiparvlaeval "Mare Balticum" koosolek, millel otsustati luua Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing ning valiti selleks algatusrühm eesotsas allakirjutanuga. Koosolekul osales ka 16 laevapere liiget, kes olid möödunud sügisel läbi elanud m/1 "Estonia" katastroofi, kuid vaatamata sellele meremehe elukutsele truuks jäänud.

EMSA loomise tingis meie kõigi ühine arusaam, et kui me end ise ei kaitse, ei kaitse meid keegi, ja et selleks on vaja ühineda. Nii mõnigi meremees oli selleks ajaks saanud tunda kaitsetust tööandjate omavoli eest.

7. juunil toimus Eesti Ametiühingute Majas EMSA asutamiskoosolek, milles osales 64 laevapere liiget. Koosolekul võeti vastu põhikirja ja valiti kuni esimese korralise üldkoosolekuni esimeheks allakirjutatu.

3. augustil registreeriti EMSA mittetulundusühinguna, põhikirja kinnitati sotsiaalministeeriumis.

Juuli ja augusti jooksul levitasime laevadel Eesti Vabariigi tööseadusandluse alaseid materjale (Eesti Kultuuriametiühingute väljaantud teabekogumikku nr. 1) ja vestlesime meeskondadega. Laevadel valiti usaldusisikuid.

Augustis töötati välja EMSA tegevuskava, mis avaldati ka "Meremehe" eelmises numbris.

15. septembril esitas EMSA koos Eesti Meremeeste Liidu ja Eesti Meremisjoniga RASi Eesti Merelaevandus juhtkonnale taotluse taastada nn. Mereklubi kuuluvus meremeeste ühiskondlikele organisatsioonidele.

Septembri alguseks oli EMSAsse laekunud ja rahuldatud 352 liikmeksastumise sooviavaldust.

Kogu meie ametiühinguorganisatsiooni tegevus on praeguseeni toimunud nn. ühiskondlikel alustel, s.t. ilma palgaliste funktsionäärideta. Esimesed palgallised töötajad on kavas valida EMSA üldkoosolekul **9. oktoobril kell 14 Tallinnas Õpetajate Majas** (Raekoja plats 14).

EMSA pangaarve on Tallinna Pangas nr. 102039610 ja meiega saab ühendust võtta telefonil **659 0498**, faks **425 624**.

Ajutine postiaadress: **Tallinn, Rävåla pst. 4, t. 905.**

EMSA esimees
Jüri Lember

Mereklubi saatust on veel otsustamata

20. septembril oli Mereklubi küsimus arutusel RAS-i Eesti Merelaevandus juhatuse koosolekul. "Meremehele" teadaolevalt juhatust otsust veel ei langetanud. Sellel ajaloolisel tagapõhjaga hoonel, mis kannab sotsiaalset funktsiooni, pole otsust õigusjärgset omanikku. Ent praeguste taotluste põhjal polnud juhatusele selge, millisenä näevad asjast huvitatud osapooled Mereklubi tulevikku — taotlustes puudus n.ö. äriplaan ehk nägemus, mis moel hakatakse seda hoonet meremeeste hüvanguks kasutama. Seetõttu ootab juhatust uusi, sisulisemaid taotlusi.

Rahvusvaheline turismimesse *Tourest* pidas äsja pisukest juubelit — viiendat sünnipäeva. Otse Eesti riigi taasiseseisvumise järel korraldatud esimene mess tõi kokku 82 eksponenti 8 riigist. Tänavu osales 375 firmat 22 riigist. Numbriline edasiminek on olnud suur, veel suurem — sisuline. Turismist on meil saanud majandusharu, mis annab 10% sisemajanduse koguproduktist. Juba teatakse, kuidas end välja pakkuda: korrektselt, hulga mitmes keeles reklaamimaterjalide ja parematel juhtudel näitusepinna professionaalse kujundamisega.



sega. Ka vormilise külje poolest ei jäänud meie firmade väljapanekud alla, kohati pigem vastupidi.

Peamine panus oli messil tehtud, võib-olla liiaga põhjalikult, eestlaste lugemisoskusele: kõik leht-lauad-riitolid olid täis lõputuid värvilisi ja vahel ka mustvalgeid trükitöid. Kujundusefekte peaaegu



"Kotermann"

Tallinki firmalehe 11. numbris on olulisel kohal turismimesse "Tourest '95". Sellega seoses ütles AS Hansatee tegevdirektori asetäitja Andres Eesmaa, et "väike ja hubane kodumaine on tihedalt parem kui suur ja läikiv välismaine", ning loodab, et firma saab messi kaudu veel tuttavamaks kui juba on. Vastuvõtuteenistuse juhataja Kadri Randvee peab pikemalt Hansatee tegevusel; messi kohta arvab ta, et see on eelkõige "turismi pidu, kus võetakse kokku nii eelmise hooaja õnnestumised kui ka mõõdalaskmised. Ja mõeldakse tulevikku peale". Tallink Finland OY direktor Keijo Mehtonen räägib eelkõige tulevikureisidest ja kruisiprogrammidest.

AS Dupont tegevdirektor Imre Luur, kes varustab Tallinki laevu esinejatega, räägib praegusest ja tulevast meelelahutusprogrammidest.

Heidetakse ka tagasi pilk "Joonase lähendamise" reisile Tallinki toel. Nenditakse, et "Tallinki" ja "Vana Tallinna" laevapere ning reisiseisakond jäid teineteisega vastastikku väga rahule. Neeme Järvi ütleb muuseas olulise asja, mis küll otse laevandust ei puuduta: "Et me Tobiase oratooriumiga nüüd nii kaugemale oleme jõudnud... Oleks võib-olla kaugemalegi jõudnud, kui kevadest plaanitsetud turnee oleks paremini organiseeritud. Paistab, et isegi selle rahaga ja niisuguste sõiduvõimaluste juures oleks võinud ka Kielis, Kopenhaagenis, Öslos jm. ära käia."

Pealkirja all "Ilusad kõnekad arvud" on tabel, millest ilmneb, et kolme ülejäänud Tallinn-Helsinki liinil opereeriva firmaga võrreldes on Tallinkil kõva ülekaal.

Ka tutvustab leht konverentsivõimalusi Tallinki laevadel.



ei olnudki, atraktsioone niisamuti, vähemalt esimesel, kusetega päeval. Kahel järgmisel, laia publiku päevadel, võeti ehk mingeid etenduse elemente enam tarvitusele. Kutsutuid löbustas vaid ühe väljapaneku juures üks lõõtspillimängija ja Tallinkil ekspositsioonipinnal seati pärastlõunal ka juba mikrofone üles. Kaks "Moulin Rouge'i" esinemiskostüüme kandvat tantsijannat oli küll tänavugi kenasti oma boksis kohal. "Ollesummeri" viikingi väljanägemisega vägagi elusuures maskott ei ilmutanud samuti aktiivsust, istus väsinult, sarvedega peakatteta, oma väljapaneku juures ja ajas ühe väga tumedanahalise graatsilise noormehega juttu.

Mõned eksponendid pakkusid komme-küpsiseid, mõni — õige tagasihoidlikult — loteriis osalemist, üks pastapliiateid ja mingi bussifirma õhupalle. Kasiinolaev "Hocus Pocus" resideeris õige suurel platsil, oli kaasa toonud mitu mänguautomaati, veerand restorani ja koguni köögi.

"Estraveli" boksikatust kaunistasid reisivad kunstmannekeenid; Pärnu "Sunset Club" oli ju vist suvises rannaõhus väheke juba närtsima hakanud tsepeliini oma väljapaneku kohale üles lasknud ja terve alumise korruse kohale oli ankurdatud mingi tohutu suur tundmata päritolu värviline liblikas.

Meeldiv oli tõdeda meie kahe suure reisilaevaliini vaieldamatult head eksponeerimist. Mõlemad asusid soodsas kohas, mis pole vähetähtis, ja külalt suurel pinnal. Tallink esitles end silmapaistva tekstiga "Sa tunned oma laeva ära"; pahad polnud ka kogu nende näitusepinna pikkuses hõbedases veekanalis hulpivad firmanime kandvad *ujuvahendid*. Kirjavara muidugi peale selle.

"Estline'i" näituseruum meenutas "Mare Balticumi" sisekujundust, oli soliidne ja stiilne. Laevaliini tänavuses tõsisel infobrošüüris tegi meele rõõmsaks suur hülge pilt ja väike teade peatüki "Õõbimine Stockholmis" all: "See hülges elab Tallinna loomaaias. Tänu "Estline'i" sponsorlusele saab ta nii õõbida kui ka süüa päris tasuta."

Niimoodi kujundatuna erinesid need reisilaevaliinfirmit 99 protsendist muudest väljapanekutest, mis kujutasid endast üldiselt lihtsalt mingeid leti või lauaga kontoreid. Erinev, ent soliidne on kahtlemata just see, mis ühest firmast loob positiivse imaago.

Kolmas meelde jäävam väljapanek oli ka merega seotud — Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni oma. Puupaat, kus Lohusalu sadama kaart sees, pani loodetavasti mõnegi külastaja ka tekstimaterjalidega täidetud seinaserva juures peatuma. Teiste hulgas olid seal paberid, kus kirjas külalissadamad, piirikontrolli sadamad ja Eesti sadamate paiknemiskaart, kõik järgmise aasta seisuga.



Estin Linjal est jäi meelde vaid suur kiri selle kohta, et nüüd on neil 2 laeva liinil.

Messikataloogi järgi oli meretranspordiga tegelevaid Eesti firmasid veelgi: Rohuküla, Roomassaa-re ja Virtsu sadam, Pärnu Jahtklubi, Saarte Liinid ja Saaremaa Laevakompanii. Ilmselt esinesid nad trükistega kas oma maakonna või veel millegi muu juures, nõnda et igat ei jõudnudki märgata. Küll aga sattusid pihku hiljuti erastatud hotell-terviskeskuse "Viiking" voldik ja aktsiaseltsi "Kihnurand" ekskursiooniteated, üks neist koguni klassiekskursiooni kohta.

Naabrite *Silja* kohta oli *Baltic Tours* ill leida rek-



laamleht, mis "Silja Festivali" kuulutab parimaks laevaks. *Viking* paiknes oma materjalidega koos suure hulga teiste eksponentidega.

"Tourest '95" polnud mitte ainult firmade väljapanekud, vaid veel ka suur hulk mitmesuguseid üritusi. Seminare oli kavas kolm. Ühel räägiti regionaalsete ühenduste arenguvõimalustest, teisel äri- ja konverentsiturismist. Viimasel esinesid nii Tallinki kui *Estline'i* esindajad. Kolmanda seminari tegid ESTO '96 korraldajad, kel ka näitusel oli oma boks. Tallinkil oli kavas ka vastuvõtt pressile ja külalistele-partneritele.

Avamisel viibis majandusminister Liina Tõnisson, kes nii seal sõna võttis kui ka hilisemal presikonverentsil esines. Viimasel jäi kõlama mõte, et Eestis käib juba sama palju turiste kui Küprosel, ainult et seal toovad nad tohutult palju enam tulu. Umbes midagi niisugust võis silmas pidada Eesti Turismiturismide Liidu president Erki Urva, kui ta avamisel ütles, et hakkame nüüd ruttu peale, aasta 2000 on lähedal...

Veel jäi kõrv, et oluliseks peetakse siseturismi arendamist: kedagi ei taheta muidugi keelata välismaale reisimast, aga ikkagi oleks tore, kui üks osa eestlaste turismile kulutatavast rahast jääks oma riiki. Ent seda, et eestlane reisib, ja välja ka, oli väga märgata: nii oma kui naabrite kui kaugemategi pakkujate õige paljud reklaamimaterjalid olid nüüd juba ka eesti keeles.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod

"Saarenmaan Valssi"

Niisugust nime kandis turismimesseil leidunud 32-küljeline soomekeelne värvitrukis tasuta ajaleht, väljaandja AS Triigi Development. Suvel oli see ka saare peal saadaval. Vastutav päätoimetaja on Eero Lapp; tema nimi seisab ka suurema osa artiklite all.

Lehes on kõigepealt juttu Saaremaast kui niisugusest. Seejärel tulevad lood Viidumäest; Debora Vaarandist kui "Saaremaa valsi" teksti autorist ja Raimond Valgrest kui viisistajast, aga mõlemast muidugi ka laiemalt; Kuressaare linnusest; Saaremaa õllest; Saarte Instituudist; Kaali järvest; Tampere mehest Saaremaal kala kasvatamas ja üldse õige mitmest Saare—Soome soosest; oma politseist; mõnest talust; Saaremaa laevachituse ajaloost ja tema kuulsatest meremeestest; Koguvast kui külaarhitektuuri näitest; Kuressaare mudaravilast; Muhu tuulikuist; Tagaranna oma kunstnikest ja saare oma lendureist-lennuväljameestest.

Kõike seda kokku on nõnda palju, et ei teaegi kohe, mis veel puudu võib olla. Aga et tegu on suvenumbriga, siis võib arvata, et leht ilmub muudeldgi aastaegadel.

KÕUE JA MARUGA SILEDAL MEREL

12. septembril harjutasid merepäästeõppusel Suur- saare lähisel ingliskeelset ühistegevust Soome, Venemaa ja Eesti "ühikud". Soomest osalesid merevalvelaevad "Merikarhu" (õnnetuslaev) ja "Kiisla", "vigastatuid" abistas kopterilt laskunud päästja. Venemaad esindasid piirivalvelaevad "Baikal"

(kustutas õnnetuslaeval tuld) ja "137" ning nukku otsimisel laevu aitav kopter. Eestist olid õppusel piirivalvelaevad "Kõu" ja "Maru", lennukit ei läinud vaja (otsimispiirkond oli väike), kopterit aga Eestil veel pole.

Enamik vaatlejaid ja ajakirjanikke oli vaatluslaeval

"Uisko", kust sai jälgida õnnetuslaeval toimuvat. Kuidas pauk käis ja "tulekahju" puhkes, "vigastatud" kanda- raamiga kopterile tõsteti ning "Baikal" esialgu merd kastis, kuni õnnetuslaevale pihta sai.

"Merikarhu" jälgisid õppust osalisriikide piirivalvejuhid, "Kiisla" määrati

õppuse kohapealseks juhiks. IMO SITREP (situation report) vormi järgi täidetud paberite faksimise- ga olid kaasatud ka Tallinna ja Peterburi merepääs- tekeskused. (Esmase "häire- teate" võttis vastu Helsinki merepäästkeskus.) Pärast mõningat venekeelset närvitsemist kostis raadiost õppu-

se kanalil üksnes inglise keel.

Nukkudest, mis leida tuli, olid osa oranžid, osa aga tumesinistes tunkedes oranži päästevestiga. Vastavalt nuku külge kinnitatud diagnoosile tuli päästjail anda neile esmaabi.

Lõpuks võttis "Baikal" "Merikarhu" puksiiri.

«Merikarhu» võorist tuli suitsu, ahtris päästis kopter «vigastatuid».

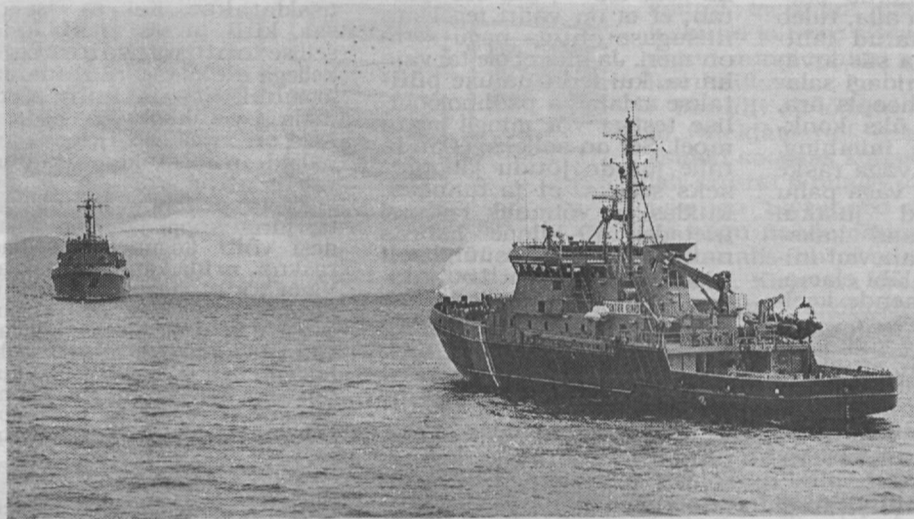


«Baikal» kastis seni merd, kuni «Merikarhu» pihta sai.

Õnnetuslaeval päästetud kindralid ja kapten tulid vaatlejaid tervitama.



«137» kiirustas vaid kord vaatlejate eest mööda.



Veejuga «Baikali» kahureist peletas kõik õnnetuslaeva tekilt.



«Kõue» oli «vigastatuile» esmaabi antud ja nad sauna eesruumis termokottidesse pakitud.



Vaatlejakommentaari



Soome siseministerium oli ühe vaatleja kutsunud Rootsi meresõiduametist. "Uiskol" viibinud Benny Petterson kiitis õppust tervikuna, sidet ja ilma. Ilusa ilma tõttu osutuski see mitte kuigi komplitseeritud õppus ker- gek. Ent ta pidas tähtsaks ka riikidevahelisi kontakte ja ühist keelt.

Benny Petterson arvas, et aeg oleks küps ka Rootsi, Soome ja Eesti ühisõppuseks, kuigi Soomes ja nüüd ka Eestis tegeleb merepääs- tega militaarne organisatsioon. Rootsis vastutab merepääste eest endistviisi meresõiduamet, kel pole küll endal palju "ühikuid", kuid võimalus kaasata kõiki organisatsioone, kel neid on.

"Dagens Nyheteris" avaldatud merepääs- te-kriitika kohta (vt. "Meremees" nr. 15) ütles Benny Petterson, et see oli Rootsi ajakirjani- ku tüüpigarus. Ei saavat küll öelda, et koos- töös teiste organisatsioonidega olevat kõik hästi, aga mitte ka lausa halvasti.



Vaatlejakommentaariid

Eesti vaatlejaid oli kõigil kolmel Soo- me laeval: õnnetuslaeval "Merikar- hu", staabilaeval "Kiisla" ja vaatlus- laeval "Uisko", samuti Soome kopteril. "Merikarhu" viibinud piirivalve- ameti mereosakonna ülem Jaan Kapp kommenteeris Soome laeval välja trükitud teekonnaskeemi: "Kõu" ja "Maru" on otsinud plaanipäraselt, aga Vene piirivalvelaev "137" tuiskas efektselt ringi. Läbimõeldud otsingu- skeemi polnud, loodeti vist Vene kop- teri meeskonnale. "Baikal" on tulnud otse tuld kustutama, "Kiisla" püsinud olukorra kontrolliks paigal.

Õppuse alguseks kell 12.45 pidid "ühikud" jõudma otsinguala piirile igaüks oma suunast. Kuid Vene lae- vad — taheti vist efektset tegevust näidata — olid kohal juba enne nuk- kude vetteviskamist. Pärast väideti, et viga tekkis Soome ja Moskva ajava- hest.

Kõik 8 nukku leiti üles enne kontroll- aja lõppu. Eesti osas on meeste osku- sed ja kogemused ületanud tehnilisi võimalusi.

"Kiisla" viibinud "PVL-101" koman- dör Jaak Tulk: Juhtlaeval tegutses õnnetuspaiga juht sõltumatult lae- va tegevusest — "Kiisla" otsis oma- soodu —, juhi abi kirjutas kogu mater- jali hillisemaks analüüsiks üles. Oli ko- genud mehe juhtimine — mõnus ja kindlakäeline.

Kopteril viibinud Riikliku Lennusalga kopterieskadriili komandör Jevgeni Pissarev: Tegutseti professionaalselt ja korrektselt, nagu tavalises töös. Soo- me kopterimeeskond sai 10—15 minu- ti jooksul kogu vajaliku teabe: mis lae- vad mida teevad, õhku tõusti 4—5 mi- nuti pärast. Päästja laskus laevale ja tõstis üles 2 "kannatanut", kes viidi Kotka haiglasse.

Kindralid kapteniga ühe laua taga

Pärast merepäästeõppust esinesid Kotkas pressikonverentsil Soome lahe äärsed piirivalvejuhid: Merevalve Soome lahe piirkonna ülem kindralleitnant **Matti Autio**, Vene Föderalse Piirivalveteenistuse direktor kindralpolkovnik **Andrei Nikolajev** ja Riigi Piirivalveameti peadirektor mereväekapten **Tarmo Kõuts**.

Kõik ülemaad jäid koostööga rahule ja hindasid õppuse õnnestunuks. Kuigi **Matti Autio** ei jätnud märkimata olemasolevaid kultuurierinevusi: "Meie kultuuride vahel on suur vahe. Õppuse eesmärk oli tutvuda üksteise võimalustega. Esimene mulje: meid ootab hea perspektiiv. Läks nii, nagu oli plaanitud." Ta vihjas ka teatavale näilisusele, mida õppustel võib ikka ette tulla: "Seekord said kõik inglise keeles hästi hakkama. Reaalses olukorras on vahel raske üksteisest aru saada. Õppusel olid keelt oskavad spetsialistid." Peeti otstarbekaks edaspidi ühisõppusi korraldada kaks korda aastas, alustades kevadel Venemaal.

Soome ja Vene ajakirjanike küsimused pöörasid jutu seejärel kiiresti piirivalve- ja tolliprobleemidele. Küsiti igapäevase koostöö kohta võitluses narkootikumide ja muu salakauba vedamise vastu. Teisedki ülemaad sekundeerisid **Andrei Nikolajevi** avaldusele: "Joon riikide vahel ei pruugi enam niivõrd lahutada kui aidata koostöös, mis muutub ühise kaitse objektiks. Narkobisnis, relva- ja muu salakaubandus on organiseerunud ja toimib rahvusvahelises koostöös. Neid probleeme ükski riik üksi ei lahenda. Koostööks plaanitakse infovahetust piiril ja selle läheduses toimuva kohta ning alalise koostöörühma loomist, et tabada võimsaid salakauba-veoga tegelevaid relvastatud rühmitusi."

Seekordne ühisõppus plaaniti korraldada neutraal-



Vasakult esireas kindralpolkovnik Andrei Nikolajev, kindralleitnant Matti Autio ja mereväekapten Tarmo Kõuts.

vetes, kuid augustis muutus see Soome merepiiriala laiendamise tõttu Soome territooriumiks. Küsiti seda, kuidas see võiks koostööle mõjuda. **Tarmo Kõuts** arvas, et merel võib alati ootamatusi olla. Kuid Soome piirivalvega on koostöö niivõrd hea, et mida lähemal nende vesi on, seda parem.

Soome ajakirjanikud pärisid Vene poolelt aru Soome huvilaevade ohustamise pärast Viiburi kandis. Seal on olnud juhtumeid, kui piirivalvelaevad on suure kiirusega mööda sõites ähvardanud mõne laevakese uppi ajada. Seda sundivat tegema vajadus registreerida iga piiri ületav alus, probleem on see eeskätt Saima kanali suudmes. Kui aga huvilaeva nimi või purjenumber on väga väikeses kirjas, tulevat ka väga lähedale sõita. Sestap soovib piirivalve, et Soo-

me piirivalve neile elnevalt teada annaks, kes Vene vetesse sõidab.

Eesti ajakirjanikud küsida ei jõudnudki: kõrged ohvitserid ruttasid pidulikule supile.

Vanuse järjekorras rivis

Pärast õppust avati Kotka sadamas iga riigi osalenud laevadest üks linnarahvale vaatamiseks; huvi oli suur. Kai ääres seisis "Kõu" (ex "Silmä", ehitatud 1963, saadud Soomelt kingiks aasta algul), "Baikal" (ex "Janis Berzins", ehitatud 1980) ja mullu valminud "Merikarhu".

"Kõu" arvatavasti kedagi ei üllatanud: nägi välja nagu kolmekümneaastane laev ikka. Eks neid ole teisigi, millel masin ja interjööri piisavalt vana, aga laeva juhtimisaparatuur ajakohane.

"Baikal" üllatas seevastu kõiki. Seda kandilist raudset

interjööri väga väheste mugavustega nimetasid Soome ajakirjanikud tagasihoidlikult askeetlikuks. Ent 15 aasta vanune nõukogude aparatuur rooli- ja raadiokambris pole midagi muud kui vaesus. Tõsi, täiendatud ühe moodsa radari ja kaardiaparadiga. Kõige odavam paistab Venemaal olevat inimene: kui Eesti ja Soome laevadel on 11 meest, siis Vene laeval 42. Mitšmanite kohti olevat küll täitmata, aga ikkagi tekkis tahtmine küsida, mida teevad need ülejäänud kolmkümmend.

Aastavanune "Merikarhu" äratas mõistagi kadest niihästi venelastes kui ka eestlastes. Tänapäevane tehnika ja tänapäevane olme, 400 m laiuselt merepõhja jälgiv sonar ja allveerobot peavad tagama, et kalis tööjõud tulemuslikult töötaks.

Omavahel

Pärast õppust, kui Eesti osapool isekeskis asja arutas, jäädigi endiga rahule. Soomlastelt on aga mõndagi õppida: üksmeelselt märgiti nende rahulikkust ja rabelemata, aga siiski kiiret tegutsemist. Selle tagab pikaajaline väljaõpe, mida kavandatakse meilgi.

Paraku nõuab heade katususte täideviimine raha. Merepiirivalvuritel on rahapuuduse taha jäänud harilikele meremeestele endastmõistetav arstlik kontroll ja enesepäästmiskursus. On välja õpetatud mõned pinnapäästjad, samas ei leita aga raha, et sõlmida miljoni Soome marga eest ohtliku töö jaoks koolitatud mehele elu-kindlustust.

Eesti piirivalve parim laev on 32 aastat vana, ka teised pole nimetamisväärselt nooremad. Piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja **Jüri Kreek** nentis, et tehnilised vahendid hakkavad meeste arengule jalgu jääma.

Areng on olnud noorele riigile kohaselt kiire, seetõttu on ka ohvitserid nooremad, kui nende ametikoht eeldaks. Nii istubki Eesti kapten **Tarmo Kõuts** Vene ja Soome kindralite kõrval. Seevastu on meie noor riik kõike võimalikku lõputult ümber korraldanud.

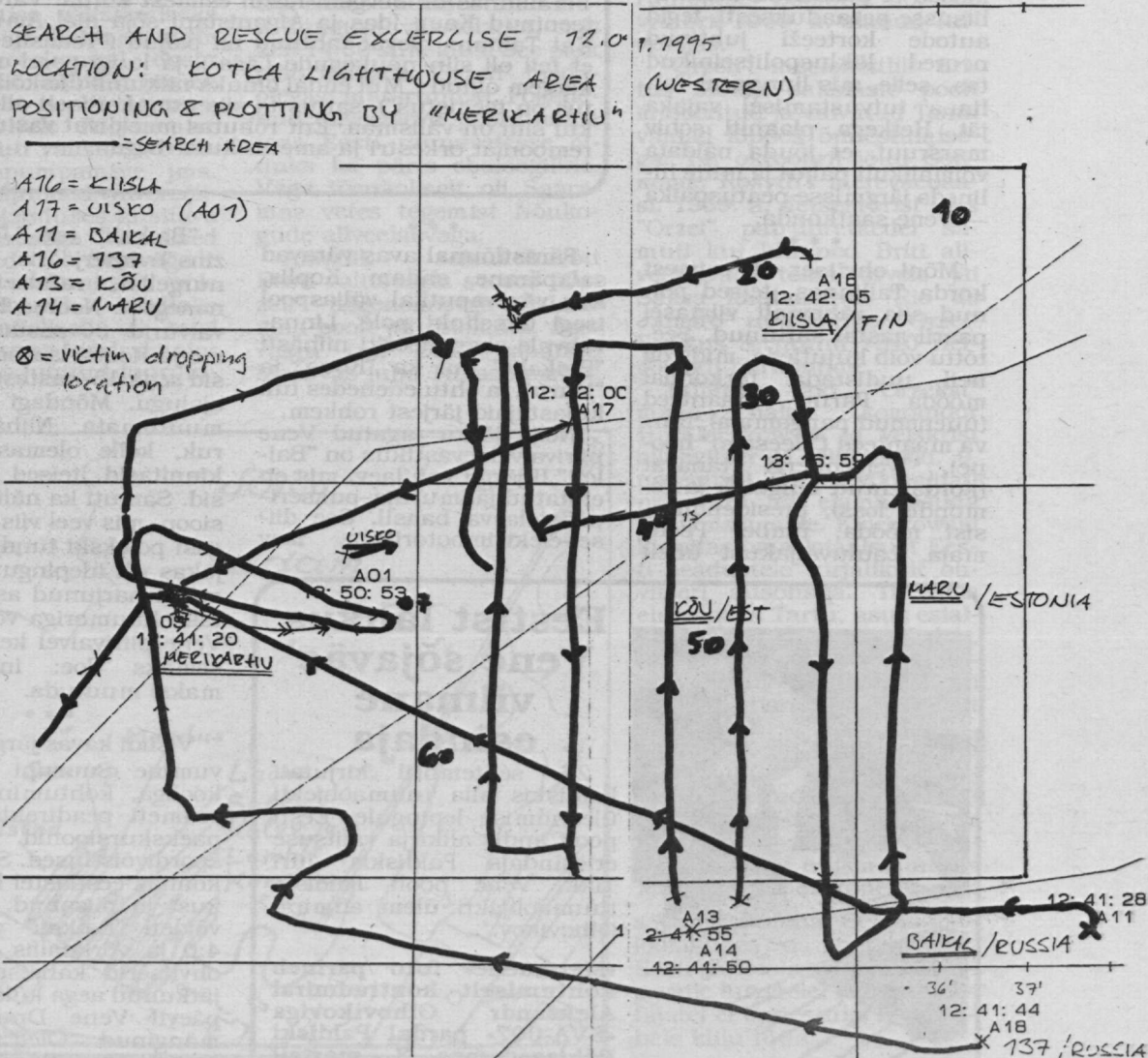
Otsus nimelise päästmine merel piirivalveameti ülesandeks panna pärineb Andres Tarandi valitsuse lõpunädalailt. Seni oli see veeteede ameti ülesanne ja sealgi tegeldi selle tööloiguga kava-kindlalt. Arendati välja merepäästkeskus, varustati laevu ja õpetati välja mehi. Kuni valitsus otsustas kolm riigilaevastikku ümber jagada. Ainult samade ülesannetega maadlevad nüüd teised mehed.

Siiski kõlas tol arutelul ka lootustandev noot: piirivalveameti mereosakonna ülem **Jaan Kapp** rõhutas vajadust siseriikliku koostöö järele. Ammuigi oleks aeg.

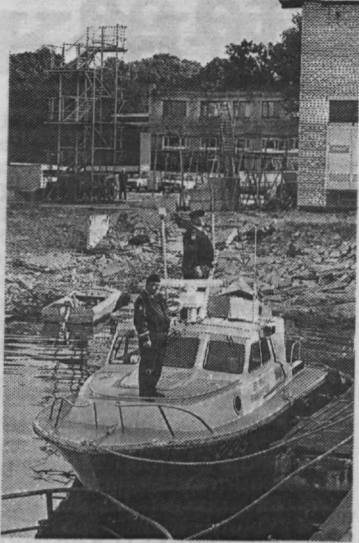
Madli Vitismann



«Merikarhu» on moodne roolikamber ja trümmis allveerobot



«Merikarhu» väljatrukitud skeem kõigi «nukkude» ja laevadega



«Kõik see mees tekile!»

20. septembri hommikul saabus piirivalvesadamasse 3-päevasele visiidile Võsotskis baseeruv Looderingkonna piirivalvelaev "Baikal", pardal 2 Peterburi ja 4 Võsotski staabiohvitseri, 6 laevaohvitseri, 3 mitšmanit ning 26 madrust ja vanemat. Sadamasse saatsid Vene laeva Eesti piirivalvelaevad "Maru" ja "Kõu", kail ootasid Vene saatkonna esindajad, Eesti piirivalveohvitseride rivi ja orkester.

Esimene päevakorrapunkt oli külaskäik linnapea juurde. Kahjuks oli linnapea ettevalmistus puudulik ning külalised pidid viisakalt naeratades kuulama Jaak Tamme ebaseaduslikku soovitusi. Esmalt pakkus ta kuulata kontserti, mis toimus päev pärast visiidi lõppu. Seejärel soovitas Eesti head õlut, eriti "Saku Originaali" ning Tallinna rohkete huvitavate baaride külastamist. Vene ohvitseridel jätkus diplomaatlikku viisakust tänada ning nad kutsusid linnapea oma laevale külla ja kinkisid talle Peterburi fotoalbumi. Tallinna meeneks kingiti ohvitseridele linnavapiga vimpel.

Et ettevalmistamata visiit ei võtnud kogu plaanitud aega (muide, ka linnapea külalised ei pääsenud linnavalitsusse paraaduksest), tegid autode korteeži juhtinud noored liikluspoliitseinikud tas selle, mis linnapeal Tallinna tutvustamisel vajaka jäi. Hetkega plaaniti sobiv marsruut, et jõuda näidata võimalikult palju ja mitte hilinea järgmisse peatuspaika — Vene saatkonda.

Mõni ohvitser oli esimest korda Tallinnas, teised polnud siia vähemalt viimasel paaril aastal sattunud. Seetõttu võib kujutleda, mida oli neil, uudistada teekonnal mööda Pärnu maanteed (uuenenud pangamaja), Narva maanteed ("Seesami" hooned), Weizenbergi tänavat (kordatehtud Luigetiki ja remondis loss), presidentilossist mööda, ümber Peetri maja, Lauuväljakust ühelt

Oli nagu välismaine, aga polnud ka

ja teiselt poolt mööda (nagu tellitult sõitis sadamasse suurte kirjadega "Apollo" ja välja "Viking Express") ning sama teed tagasi. Aratundmisrööm pidi jätkuma Mere puisteed mööda sõites, et seejärel Paksu Margareeta juurest Pikka tänavat mööda "Maiasmoka" juurde jõuda. 20 minutiga elamusid kulpalju, lisaks aratundmisrööm endise kvaliteediga asfaldist.

Vene saatkonna järel võrustas külalisi Piirivalveohvitseride Kogu Wismari tänaval.

on 58 m pikk ja 12,6 m lai, süvis on 4,6 m ja kiirus kuni 15 sõlme. Relvastatud kahe 30 mm automaatsuurtüki ja veekahuritega. (Jüri Kreek: "Veekahur on vägev relv — merevesi on külm ja jahutab hästi kuumi päid.")

80. aastail oli neid "projekt 775"-tüüpi Jaroslavlis ehitatud laevu N. Liidus 14. Siinkandis paiknes 3: Tallinnas "Viktor Kingissepp", Lätis Irbeni väina valvanud "Janis Berzins" ja Primorskis "Ladoga". Need laevad sobisid raadiolureks ja pikaajaliseks viibimiseks merel ning said hakkama ka õhukeses jääs.

Vene piirivalve distantseerub armeest

"Baikali" visiidil kaasas olnud kõrgeim ohvitser, Föderaalse Piirivalveteenistuse Looderingkonna ülema kt. I. järge kapten Jevgeni Kozin tutvustas Vene piirivalve praegust struktuuri.

Endine väejuhatuse nüüd Föderaalne Piirivalveteenistus ja kindralpolkovnik Andrei Nikolajev on selle täiesti rahumeelse nimetusega direktor. Otsekui seda rõhutades kandis too Kotkas pressikonverentsil tavalist halli tsiviilülikonda. Piirivalveteenistusele alluvad piirivalve maa-, mere- ja õhujõud ning passikontroll. Mere- ja õhujõududel on eraldi direktori asetäitjad. See on ka kõrgeim mere-line juhtimistasand, seetõttu pidi kindralpolkovnik ise merepäästeõppusel arvamavaldustega veidi tagasihoidlikum olema.

Jevgeni Kozin ütles, et tema isiklikult pooldab praeguse ümberstruktureerimise käigus võetud suunda tsiviilpiirivalvele (täpsemini vist kutselisele piirivalvele). Sest kaitsefunktsiooni ei võtvat piirivalvel keegi, aga perspektiivne ülesanne, päästeteenistustelt (ASPTRIDelt) üle võetud merepäästefunktsioon muutub igapäevaste piirivalveprobleemide kõrval järjest olulisemaks.

Kord, s.t. kõiksugu vajalikud seadusaktid, oleval Venemaal olemas ja tööjaotus merel küllalt täpne. Reostusprobleemidega tegeleb looduskaitseministeerium. Piirivalvel on küll kohustus aidata ja jälgida, aga näiteks reostuspiirdeid piirivalvelaevadel pole. Väikelaevade tehnilise ülevaatuse ja väikelaevajuhtide juhupaberitega tegeleb ja neid kontrollib Väikelaevade Inspektsioon. Tänavu inimohvitritega õnnetsi loodepiirkonnas õnneks polevat juhtunud.

Selle kohta, et "Baikal" seis Tallinna piirkonna piirivalvestaabi akendele sihitud tuletorudega, ütles Jevgeni Kozin, et relvad kästavad lahti võtta selleks, et näidata: meil pole midagi varjata. Ent Kotka sadamasse oldi kinnikaetud relvadega seepärast, et rõhutada merepäästeõppuse rahumeelsust.

Tallinnas oli Jevgeni Kozin esimest korda. Varem oli ta teeninud Kaug-Idas ja Afganistani sõja ajal Amu-Darjal. Ent Tallinnas oleval tahtnud nii paljud ("Teadsite ju isegi, et teil oli siin nõukogude Lääs"), ja kuigi perel oleks siin kergem olnud ("Mul endal olnuks niikuinii ükskõik: teenistus on teenistus"), sattus ta siia esmakordselt alles nüüd, kui siin on välismaa. Ent rõhutas meeldivat vastuvõtutsemooniat orkestri ja ametiisikute riviga.

Pärastlõunal avas väravad salapärase sadam Koplis, kus väravaputkal väljaspool isegi uksele pole. Linnarahvale eksponeeriti niihästi "Baikali" kui ka "Kõue" ja "Maru", ja õhtu edenedes tuli külalstajaid järjest rohkem.

Nelja järku jagatud Vene piirivalvelaevastikus on "Baikal" II järge vahilaev, mis on ehitatud jäämurdja-pukseripäästelaeva baasil. See diisel-elektrimootoriga laev

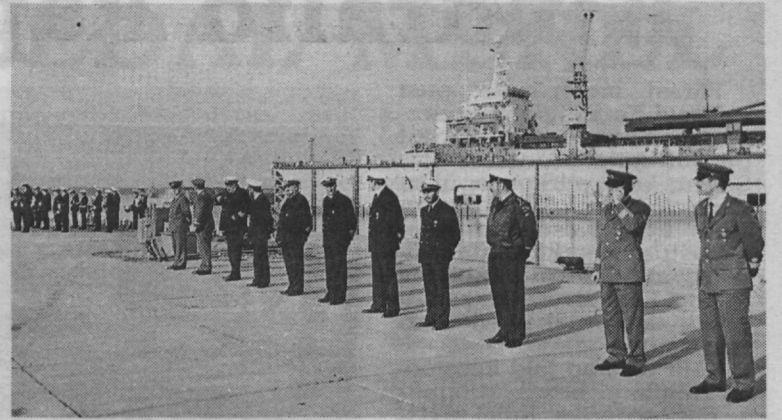
"Baikali" (ex "Janis Berzins") interjööris on palju nurgelist, raudset ja vanaaegset. Noored Eesti piirivalvurid 30-aastastelt Soome ja Rootsi laevadelt vaatasid seda 15-aastast laeva kui ajalugu. Mõndagi ongi seni muutumata. Niihästi politruk, kelle olemasolu ühed kinnitasid, teised jälle eitavad. Samuti ka näitlik agitatsioon, mis veel viis aastat tagasi polekski tundunud naljakas või ülepingutatud. Kui mõnd harjunud asja suudetak huumoriga võtta, oleks Vene piirivalvel kerge tsiviilsemaks (loe: inimkeskemaks) muutuda.

Visiidi kavas järgnesid tutvumine Suurupi piirivalvekooriga, kohtumine piirivalveametis peadirektoriga, linnateatrite ja spordivõistlustel. Selles valdkonnas eestlastel külalislahkust ei piisanud. Jalgpallis võideti "Baikali" võistkonda 4:0 ja võrkpallis 3:0. Vene ohvitserid kahetsesid, et ei jätkunud aega külastada neil päevil Vene Draamateatris mänginud Oleg Tabakovi teatrit. ("Peterburi nad miskipärast ei tule!")

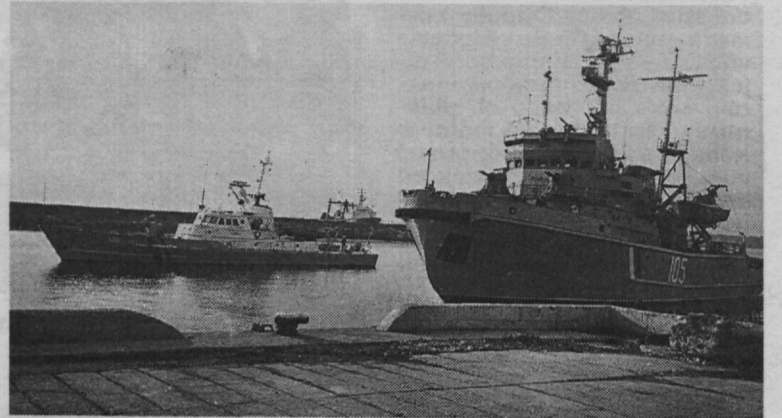
Eestist lahkus Vene sõjaväe viimane esindaja

26. septembril kirjutati Paldiskis alla tuumaobjekti üleandmise lepingule. Eesti poolt andis allkirja valitsuse esindaja Paldiskis Jüri Tikk, Vene poolt Paldiski tuumaobjekti ülem admiral Olhovikov.

«Meremehe» foto pärineb kohtumisest kontradmiral Aleksandr Olhovikoviga «EVA-007» pardal Paldiski Põhjasadamal 3. märtsil 1993.



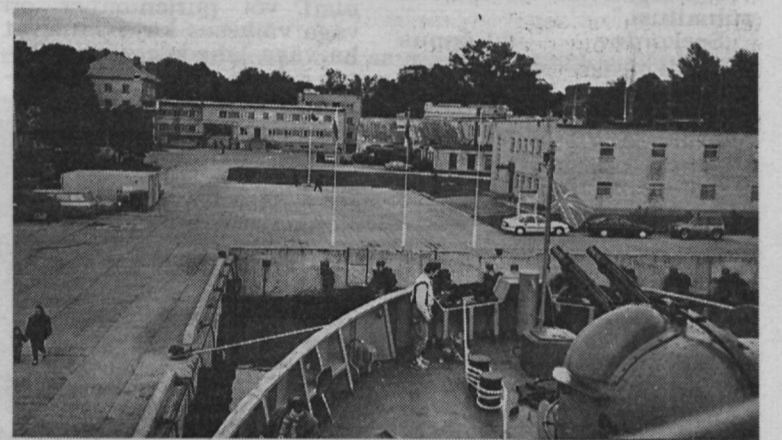
Kail ootasid ametiisikute rivi ja orkester



«Baikal» sõitis sadamasse «Maru» saatel.



Ohvitserid linnapea juures (vasakult) Jaak Tamm, Jevgeni Kozin, Igor Tsikin ja Sergei Surin.



Kui linnarahvas laevu vaatama tuli, sihtisid torud Tallinna piirivalvestaapi.



Kitsukeses kambüüsis oldi korraga neljakesi, kõik veidi häbelikud.

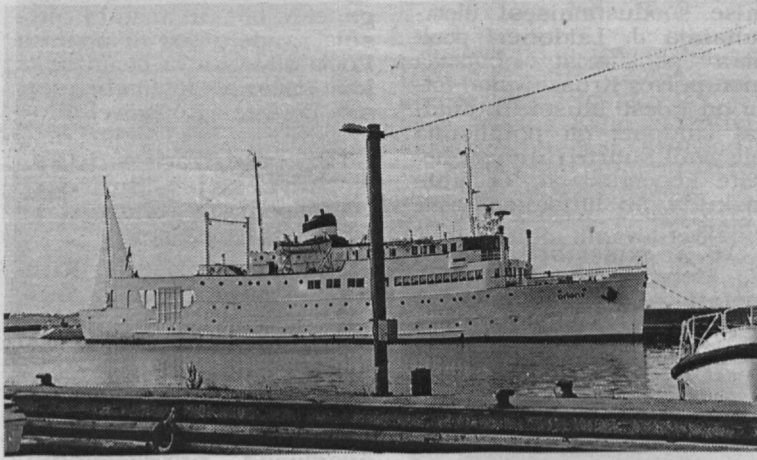
22. septembri lõuna paiku "Baikal" lahkus. Eesti piirivalvelaeva oodatakse vastuvisiidile oktoobri lõpupoole. Siiski kahju, et Vene laeva ei eksponeeritud Saksa sõja-

laevadest just vabanenud Admirali basseinis — seal on ikkagi peaaegu kesklinn. Teised välismaised sõjalaevad seisavad visiitide ajal just seal.

Madli Vitismann



"Orion II" seikleb edasi



4. aprilli "Meremehe" oli lugeda laevast nimega "Orion 2", mis Soome lahe põhjakaldalt seigeldes Eesti vetesse jõudnud. Hondurase lipu all sõitev reisisalus "Orion II", mis sõitis ajutiselt Hamina-Viiburi liinil, lõi Soome lehtede veergudel laineid skandaaliga meeskonnaliikmete madalate palkade ja saamata jäänud tasude pärast, liisandusid võlad Hamina sadamale.

Hamina linnavalitsuse otsuse eest laev konfiskeerida pages alus Vahemerre. Pikad rännuteed töid vahepeal arestitud laeva kevadel Eestisse, kus tema omanikud soovisid avada liini Loksa ja Loviisa sadamate vahel. Vee-teede ameti andmeil tegi "Orion II" paar proovireisi ja sellega tema aktiivne navigatsioon ka piirdus. Arvatavalt on laevaomanike passiivsuse põhjuseks seni Haminale tasumata 100 000-margane võlg ja hea

äriidee puudumine. "Orion II" on 19 meeskonnaliikmega ja 32 reisijakohaga alus, mille pikkus on 56,5, laius 10,1 ja süvis 3,0 meetrit.

15. septembril kell 15.46 sai Tallinna politsei juhtimiskeskus telefonitsi teate, et Piritas jõesadamasse seisval laeval "Orion II" lõhkeb pomm. Kohale sõitsid Lasnamäe politsei patrullautod, eriväljaõppe saanud koer ning päästeameti demineerimis-spetsialistid. Laeval viibinud inimesed evakueeriti kiiresti ja alus otsiti põhjalikult läbi, kuid pommi süüsi ei leitud.

Politseinike sõnul viibis ähvarduse ajal laeval 13 täiskasvanut ja kolm last, kellest suurem osa olid rahvuselt filipiinlased. Viimane reis oli laeva toonud Tallinna 11. augustil Hiiumaalt, kus pidavat olema ka laeva soomlasest omaniku Kari Eriksson lähemad ärisuhted. "Meremehe" andmetel agenteerib

laeva "Hiiumaa Mereagentuur".

Lasnamäe politseikomissar Mart Laan ütles "Meremehele", et kaptenit hetkel laevas polnud, laevaomaniku sõnul pidi kapten viibima töösus Riias. Omanik ütles, et ei viibi Eestis ärireisil, vaid eraviisiidil. Kümnekond filipiinlast olevat aga tema pere liikmed. Lisaks filipiinlastele on meeskonnas ka paar eestlast ja soomlast. Laevaomanik olnud politseinike sõnul üsna kidakeelne ning öelnud, et tal pole ühtegi vaenlast, kes oleks võinud pommi ähvardada.

"Orion II" saladuslikud seiklused Eesti vetes jätkuvad. Imelik laev ja imelikud inimesed, iseloomustas sõidukit ja tema omanikke Lasnamäe politseikomissar, samas märkis ta, et midagi seadusevastast politsei laeval viibides ei avastanud.

Küllike Rooväli
Madli Vitismanni foto

"Ühel hääl, ühel meelel"

on Riigi Piirivalveameti orkestri kassett firmalt "Forte", järjekorras teine. Kaasa laulavad Tehnikaülikooli Akadeemiline Meeskoor ja Ivo Linna. Lood ja laulud on kõik kas päris vanad tuttavad või vähemalt viimastel aastatel tuttavaks tehtud, kokku kuusteist nimetust. Rahvalike laulude popurrit algab "Kungla rahva" ja lõpeb "Öllepruulijaga", vahepeal aga krahvidel pulmad on hoos, mets mihiseb ja nõnda edasi. Eespool on "Oh sa poiss", "Tõmba, Jüri", "Umpa, umpa!" ja muudki seesugust. Aga on ka Siberi eestlaste laul "Kaugel idas...", sõjapäevade laul "Jää terveks, mu kodurand", "Sõduri truudus", leegioni-poiste laul "Neiuks armas", Kuperjanovi pataljoni rivilaul "Sinimeri" ja veel mitu lugu. Ei puudu "Eesti sõjakooli marss" ega ka "Vanad sõbrad".

Koorijuht on Jüri Rent, orkestri dirigendid Arvi Miido ja Peep Taimla.

Mari Vamba

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 2. oktoobril:

KESKLINNA SADAMAS

"Admiral" (Küpros) — lossib suhkrut
"Mana" (Kreeka) — laadib lehtterast
"Sena Seby" (Türgi) — laadib malmi
"Nordfeld" (Saksa) — laadib laudu

MUUGA SADAMAS

"Ageos Nictarios" (Kreeka) — laadib puitu
"Kolomna" (Vene) — laadib salpeetrit
"Sigmund Stary" (Poola) — laadib paberit

Kes meil käivad

"Feder CRW" (Saksa) — laadib sõiduautosid

KOPLI SADAMAS

"Aruba" (Antigua) — lossib kakao-ube
"Bergoen" (Rootsi) — laadib väetist
"Volski" (Vene) — laadib puitu

PALDISKI SADAMAS

"Volgo-Balt" (Vene) — laadib vanarauda



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd
MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



TALLINNA SADAM





NT BUNKERING LTD.




ESTMA



N-TERMINAAL




Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 2. oktoobril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kamsarist Aughinishi
"ALEKSANDER ABERG" — Baie Comeau's
"PAUL KERES" — tee Mormugaost Lissaboni
"KRISTJAN PALUSALU" — Tampas
"GUSTAV SULE" — teel Savannah'st Galvestoni
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Riias
"HAAPSALU" — teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" — teel Peterburist Kaliningradi
"RAKVERE" — Muugal
"NARVA" — New Yorkis
"VALGA" — teel Puerto Cabellost Port Limoni
"KUNDA" — teel São Francisco do Sulist Casablancasse
"PALDISKI" — São Francisco do Sulis
"SOMPA" — teel Tallinnast Iskenderuni
"KEHRA" — Batas

Neile, kes ootavad...

"AEGVIIDU" — teel Gdanskist Kandlasse
"KUIVASTU" — teel Pasajesist Vene-Balti sadamasse
"KUUSALU" — Rostockis
"PARILA" — Doualal
"RAKKE" — Garstonis
"VALKLA" — teel Terneuzenist Buenos Airesesse
"PIHTLA" — teel Madrasest Antwerpeni
"NAISSAAR" — Gabesis
"VAINDLO" — Ghentis
"FRISOHAVEN" — teel Kamsarist Las Palmasesse
"MUHU" — Garstonis
"ABRUKA" — teel Livornost Birkenheadi
"VILSANDI" — teel Moerdijkist Tallinna
"KAPTEN KONGA" — teel Stockholmist Antwerpeni
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Bremenhavenisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Stockholmist
"KESSULAI" — teel Antwerpenist Vanasadamasse
"VIIRELAID" — teel Århusist Helsingisse
"MANILAI" — teel Bremenhavenist Felixstowe'i
"SUURLAI" — Helsingis
"HEINLAID" — Helsingis
"PAKRI" — Szczecinis
"ANGYALFJÖLD" — Oulus
"AEGNA" — Killingholmes
"KABALA" — Savonas
"MOHNI" — teel Tallinnast Pozzuolisest
"RAPLA" — teel Tallinnast Wicklow'sse
"SOODLA" — teel Stralsundist Suda Baysse
"KLOOGA" — teel Iskenderunist Galatzi
"TRANSESTONIA" — Århusist
"DONATA" — remondis Vene-Balti sadamas

Väljaandja

Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub oktoobris

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088; numbripeller 20710,
teatada oma telefoninumber operaatorile
telefonil 6304050

«Printall»
Tellimuse nr. 4642.

Toimetaja
MADLI VITISMANN