



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

Nr. 12-13 (140-141)

Kolmapäev, 25. juuni 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Muhu väina laevateest lk. 2
- ☛ Tallinna Sadamast lk. 3
- ☛ "Mare Balticumi" õppusest lk. 6
- ☛ Suursaare õppusest lk. 7
- ☛ Peterburi-visiidist lk. 8
- ☛ Ahvenamaast lk. 9
- ☛ Tururokist vee peal lk. 10
- ☛ Naissaarest lk. 11



14. juunil saabus Naantalisse Turku laevaremonditehase dokki salapärase nimega "Anna K". Lähemalt lk. 4 ja 5.

Kindlates kätes kindla laeva peal

Teinegi Eesti laevafirma, Inreko Laeva AS, sai rahvusvaheliselt nõutava "Seltsi vastavuse tunnistuse" ja tema "Vana Tallinn" ning kolm tiiburit "Laevade ohutu juhtimise tunnistuse". Tunnistuste pidulik kätteandmine oli 11. juunil "Vanal Tallinnal". Nagu ka "Eesti Mere-laevanduse" puhul, oli Vene Mereregister see, kellelt audit telliti ja kes tunnistused välja andis.

Registri esindaja **Segei Sedov** ütles, et merenduses kuulub tulevikus edu nelle, kes kvaliteediga tegelevad. Oma firma ja laevade töö ISM-koodeksile vastavusse viimine ongi pürgimine parema kvaliteedi poole.

Inreko Laeva AS peadirektor **Enn Rohula**: See on meie firma ajaloos pidulik moment. Ohutu laevaliktuse tunnistus on suure töö tulemus. Asi sai alguse sellest, kui Tehnika-ülikoolis hakkas professor **Levaldi** juhtimisel tööle rühm, mis pidi selle tööga valmis saama. Eriti tahaks ära märkida nii professor **Levaldi** kui ka kapten **Önnise** tööd. Kaasa altas kogu firma personal, nii meie kui ka rahvusvahelised eksperdid, samuti veeteede amet. Süsteemi loomine polnud sugugi lihtne, oli vaja murda palju bürokraatlikku vastassõisu.

Agaga täna oleme selle tunnistuse omanikud.

Vähepeal oll lehest ("Äripäevast" — toim.) lugeda, et seda tunnistust on võimalik osta. See on täiesti väär arusaamine. Tunnistuse saamine taga selsab väga tõsine töö: kogu firma juhtimise struktuuri muutmine ja selle süsteemi viimine arvuisse, et vältida paberimajandust ning töötada võimalikult kiiresti

uue seaduse muudatuste sisestamisel, mis tagab reisijate ja laevapere turvalisuse, kaubaveo ohutuse ja merepuhtuse.

Uus süsteem ei jää mitte



Sergei Sedov andis "Seltsi vastavuse tunnistuse" **Enn Rohulale**.

riitl peale seisma, vaid see toimib ja hakkab nimetatud eesmärgile ellu viima. Võime uhkusega öelda, et nüüd oleme valmis täitma kõiki ohutule reisilaevandusele esitatavaid uusi tingimusi.

Täna kõiki kaasaaitajaid, eriti aga **Venemaa Mereregistrit**. **Venemaa** on väga pika ajalooga mererikk, ja tema ajaloost kasvanud kogemused on rahvusvaheliselt aksepteeritud. See on üks nõudlikumaid registreid. Ta oli meid auditeerides väga põhjalik, võttis kogu süsteemi punkt-punktilt läbi. Viisime meile tehtud märkused ellu, ja jõudsite eesmärgile. Soovin **Vene registri**le head käe-

kätku.

"Inreko" laevadel olete kindlates kätes kindla laeva peal.

Veeteede Ameti peadirektor **Kalle Pedak**: Täna

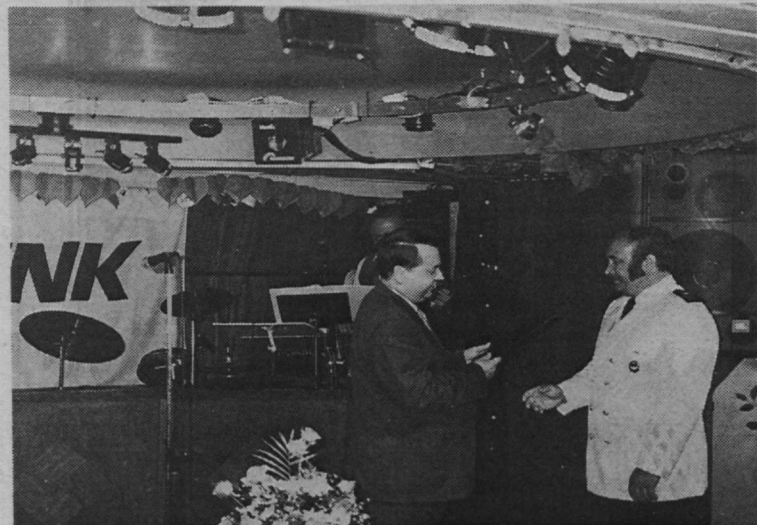
guse süsteemi ülesehitamine võtab palju aega: ettevalmistust oli aasta-poolteist, tunnistamise protsess kestis kuu—kaks. Ja ega dokumenti saamine veel tähenda, et sellega nüüd kõik lõpeb. Kõik peab edasi arenema.

"Eesti Merelaevanduse" kaubalaevadel on see protsess samuti vaja läbi teha. Väikelaevaomanikel samuti, kusjuures nende jaoks on eriti keeruline oma firma struktuur rahvusvaheliste nõuetega niimoodi vastavusse saada, et oldaks suutelised ohu-

tust tagama.

Selles valdkonnas ei ole võimalik midagi osta, nagu ehk ajakirjanduse kaudu on vaele mulje tekitatud. Klassifikatsioonitühingutele kehtivad väga ranged rahvusvahelised normid. **Vene Mereregister** on nende seas üks tuntumaid. Sama hinnatud nagu **Lloyd** või **Norske Veritas**. Täna **Vene registrit** ja soovin jätkuvat head koostööd. "Inreko" rahvale aga — edu, õnne ja rahulikkust meresõit.

Mari Vamba
Madli Vitismann



"Vana Tallinna" tunnistuse sai kapten **Toomas Tammeorg**.

Lp. "Meremehe" toimetust!

Usun, et kõik "Meremehe" lugejad teavad, mis on laev. Agaga meie justiitsministeriumi äsja arutamiseks levitatud "Laeva asjaõigussaaduse" eelnõus tehakse Teile asi selgeks hoopis niimoodi:

§ 2. (1) Laev on piisava suurusega ujumisvõimeline seest õõnes asi, mis on võimeline ning mõeldud vee peal või vee all liikumiseks ja inimeste või asjade transportimiseks.

Parimate tervitustega

Olev Leino,
Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär

Uurimistööd Moonsundi arhipelaagis 1996. a. mais

Rootsi materjalide põhjal

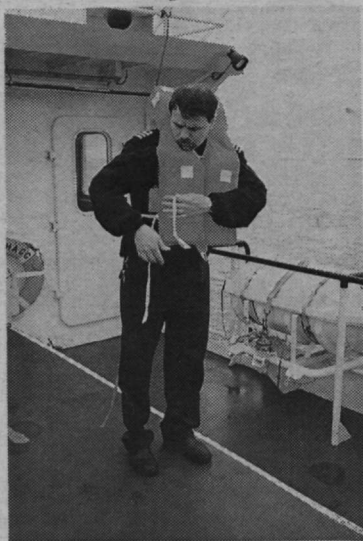
Teede- ja Sideministeerium, Veeteede Amet ning Rootsi mereadministratsioon on teinud koostööd juba üle viie aasta. Mullu avasid rootslased oma projektikantselei, kus praegu töötab üks ekspert, paljudele tuttav kapten Sten Lewander.

Möödunud aasta lõpus tehti koos Veeteede Ametiga Väinamere faarvaatrite ülevaatus, et selgitada välja nende vastavus rahvusvahelistele normidele. Vaatluse all olid kanali laius, pöördekohad, navigatsioonimärgistus ning arutleti ka täiendavate hüdrograafiliste uurinute vajaduse üle. Kasutati kohalike lootside ja sadamkaptenite abi. Kuna 1994. aastal oli ühiselt koostatud uurimus merekaardistamise vajaduste kohta Eesti vetes, on tööd Muhu väinas eelneva loogiline jätk. Möödunud aastal tegid Rootsi laevad koos Eesti Veeteede Ameti spetsialistidega tööd Paldiski sadamas. Seal tehti sadama sissesõidu ning kahe ankrukohta hüdrograafilisi uurinuid, lisaks liinide geodeetilisi mõõdistamisi ja poide asukohtade täpsustamist.

Tänavustel töödel Väinameres osalesid Rootsi mereväe alused HMS "Utö", "Arholma", "Ulvön", "Hisingen" ja "Dämmam" ning Merendusadministratsiooni uurimislav HMS "Jacob Hägg". Selle väikese laevastiku lipulaev jäi tööle veel nädalaks pärast sõjalaevastiku aluste lahkumist 19. mail. 6.—26. maini tegi tööd 150 inimest. "Jacob Häggi" kapten Peter Engman, kes ei pidanud paljaks kogu ekspeditsiooni tegevust pisiasjadeni selgitada, on samal ajal ka ekspeditsiooni teaduslik juht.

Koostööpartneritena Ees-

tist märkis Rootsi pool ära Eesti Meteoroloogia Instituuti, kust edastati kogu operatsiooni vältel andmeid veetaseme kohta, ja Eesti Veeteede-



Chief Ole Melkquist instrueris kohe laeva astumise järel ohutuse asjus. Küllaline nr. 6 kuulus parve 3 või 4 juurde ja pidi täpselt järele vaatama, kus need vestid ja tema jaoks valmis pandud termoülikond on.

de Ametit, kellelt saadi oluline navigatsioon- ja hüdrograafainformatsioon, samuti info Ristna DGPS-jaamast.

Ühe osana projektist oleks võinud olla ka Eesti Merehalduskeskuse hüdrograafiaeriala kadettide koolitamine. Mõned neist osalesid huviga uurimistöödel, aga päris eelnevalt plaanitud kava järgi see koostöö ei sujunud.

Kontaktid olid ka piirivalve ja mereväega ("Sulev").

Uurimislav HMS "Jacob Hägg" on nüüdisaegne mereuurimislav, mis kasutab mitmekanalilist kajaloodimissüsteemi. Oma nime on ta saanud admiralilt, kunstnikult ja mereuurijalt Jacob Häggilt, kes elas 1839—1931. (Kes on vähegi kokku

puutunud Rootsi laevapiltidega, mäletab kindlasti, et neist paljude autoriks on J. Hägg. Tema maalitud sõjalaeva pilti on oma plakatil kasutanud ka Rootsi Mere-museum.) Jacob Häggi meenutatakse Rootsi merendusringkondades ka selle tõttu, et tema oli see, kes viis sisse nn. salajaste faarvaatrite süsteemi Stockholmi saarestikus. See on just samalaadne kui paljudes riikides kasutatakse, et oma sõjalaevastik kindlustatakse eriti salajaste laevateede kaartidega. Nagu ütles "Jacob Häggi" kapten Peter Engman: "Need on nii salajased kaardid, et teie neid mingil tingimusel ei näe."

Laev on ehitatud 1983. aastal Rootsi läänerannikul Djupviki laevatehases, on 37 m pikk ja 7 m lai. Tal on kaks lisa-võõripõtkurit manööverdamiseks väikese kiirusega töötamisel. Meeskonnas on 5 ohvitseri ning 7 ajateenijat, mis võimaldab tal hea ilma ga töötada 24 tundi ööpäevas. Tavaliselt tehakse uurimistööd märtsist detsembrini kahe meeskonnaga. Siis pannakse laev talvekorterisse. Laeval kasutatakse DGPS-süsteemi, mis peaks võimaldama kohamäärangu 1-meetrise täpsusega. Sügavuste määramiseks kasutatakse moodsat mitmekanalilist kajaloodi. 56 kiirt saadetakse 6 korda sekundis välja, mis peaks andma sekundis 336 sügavust ja positsiooni. Kogu info töödeldakse loomulikult arvutisüsteemis. Vahetult enne Eestisse tulekut saadi peale uus süsteem, "vana" jaoks sissehitatud nurk jäi uuele üsna suureks.

Lisaseadmena kasutatakse side-scan-sonarit, mis kasutab 350 KHz lainepikkust. Üks sonar on veel võõris.

Leiti ka liinilaeva "Slava" vrakk, mis on 600 meetrit eemal ta seni kaardistatud asukohast. Seda ei leitud sonari abil, vaid kajaloe-süsteemiga, sest vrakk oli üleni savi all ning nägi välja nagu looduslik kühm. Üks vrakk, arvatavasti "Artelštšik", oli olnud laskemoonalaadungis, mille kahjutukstegemise oli raskusi, sest osa kesti oli olukorras, kus neid oli ohtlik liigutada. Veel leiti 2 vrakki, kaht kaardil märgitud ei olnud põhjas.

Kanalid mõõdeti 300—500 meetri laiuselt üle, iga 15 meetri järel uus mõõtmisriba. Nii seal 6—7 sõlmega triigiti edasi-tagasi. Kokku arvati olevat saadud 3 miljonit mõõtmispunkti. Praegu on enamasti faarvaatris sügavust 7—7,5 m, keskel 6 meetrit. Kui natuke siit-sealt süvendada ja üks vrakk ära koristada, peaks saama sealtkaudu rahulikult sõita. Kaptenite arvates on faarvaater natuke kitsas ja et sealt sõita saaks, tuleks see tähistada.

Huvi Väinamerest läbiseilamise vastu on Rootsis juba



"Jacob Hägg" tuleb Rohuküla kai äärde.

tekkinud. Ühe Rootsi laeva kapten oli "Jacob Häggi" teleprogrammis näinud ning helistas laeva, saamaks teada, kas uurimistööd on lõpetatud ja ehk oleks võimalik sealtkaudu tulla.

Kanalist on laevu ennegi läbi käinud, meie meestele oli sealne tee teada. Kapten Elmar Anniko meenutas oma sünnipäeval, kuidas ta veel laevanduses töötamise ajal aeg-ajalt tee lühemaks tegi, aga seda üksnes siis, kui dispetšeriteks "omad poisid", kes ta laeva sel ajal, kui see korda rikkus, lihtsalt ei otsinud.

Sõja ajal viidi kanalist läbi legendaarne "Kirov". Et tollase läbimineku kohta on mälestused säilinud, võiks need isegi praegu meelde tuletada.

Nii valgustas operatsiooni N. Mihhailovski 1978. a. kirjastuse "Eesti Raamat" väljaantud raamatus "Legendaarne Kirov":

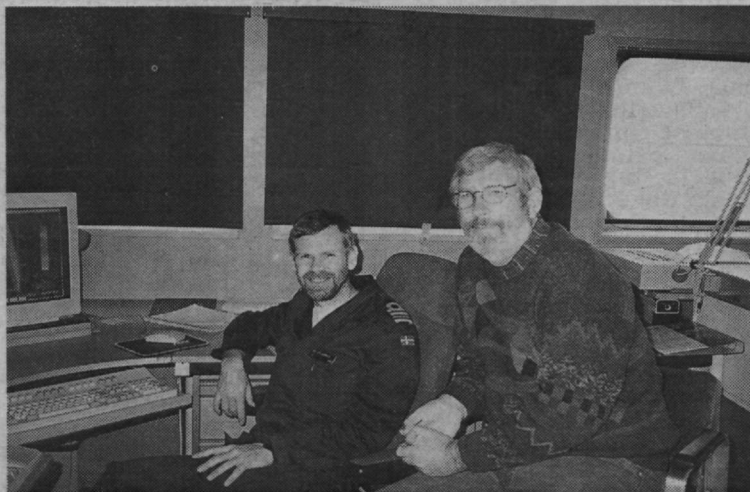
27. juunil saabus Daugavgrivasse Punalipulise Balti Laevastiku juhataja viltseadmiraal V. Tributs.

"Kardame teie pärast, Valentin Petrovitš, viimaks jääte siia toppama," ütles ta murelikule Drozdille. "Kas teate, missugune olukord on riindel?"

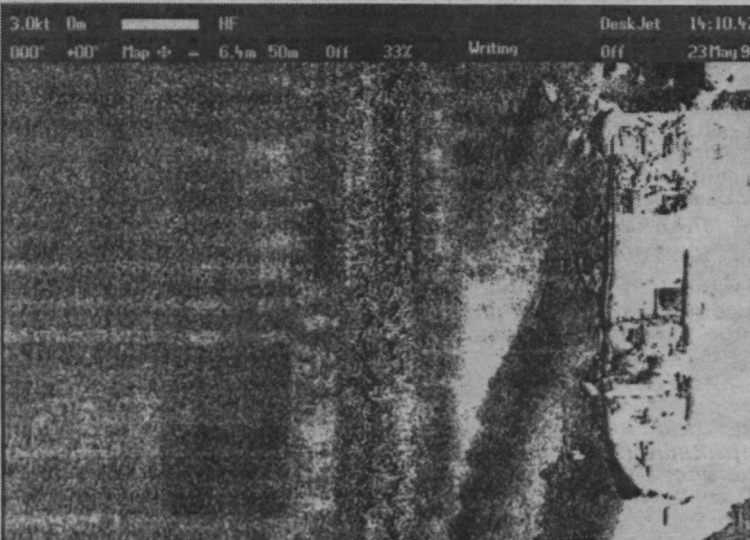
Selgus, et Saksa tankid olid jõudnud Daugavani, tekkis Riia ümberpiiramise oht. Nendes tingimustes sinna jääda oluks "Kiroville" ja teistele sõjalaevadele liiga suur risk. Ohukaltse oli nõrk... Saksa radiojaamad pasundasid kogu maailmale: "Punaste suured jõud on suletud Riia lahte, nad on sattunud lõksu ja määratud hukkamisele."

"Veel pole teada, kes lõksu jääb," ilbis Tributsi näole irooniline naeratus. "Kuid esialgu on tarvis ära minna..."

Aga lahkuda polnud lihtne:



Kapten Peter Engman ja Sten Lewander paistavad töötulemustega rahul olevat.



Ekraani parempoolses servas on näha vraki, vist "Artelštšiku" kujutis.



Irbe väin oli mineeritud, Muhu väin liiga madal, ja peale selle lebas seal otse laevateel Esimese maailmasõja ajal uputatud transpordilaev "Krahv Zimmermann" tsemendilaadungiga.

V. Tributs käskis välja kutsuda allüksuste ja sõjalaevade komandörid ning tüürimehed. Daugavgrivas ei asunud mitte ainult eskaadri sõjalaevad, vaid ka allveelaevad ja torpeedokaadrid.

Kui kõik olid kohal, kandis laevastiku juhataja ette olukorrast rindel ning ütles, et ta tahaks seoses tekkinud olukorraga teada alluvate arvamust. Ta istus ning kuulas kannatlikult ära Drozdi, Jegipko, Ossetski ja Trainini. Peaaegu üksmeelselt arvati, et laevade kohalejäämine ilma tõhusa kaitseta vaenlase lennuväe vastu oleks liiga suur, õigustamata risk. Seda enam, et sakslaste suured jõud liiguvad Eesti piiri poole, aga seal on laevastiku peabaas Tallinn. Võib arvata, et sealgi puhkevad karmid lahingud.

Kõik ära kuulunud, ütles Tributs lühidalt oma arvamuse välja:

"Viime laevad läbi Muhu väina ära. Teist väljapääsu ma ei näe."

"Laevad ei pääse läbi, sellimees admiral," vaidles peatüürimees vastu. "Seal on ju madal. Peale selle on väina keskel, just käänu kohal transpordilaev..."

"Me süvendame laevatee ja läheme transpordilaevast mööda. Tõsi küll, "Kirovil" tuleb minna karvapealt... Kuid seevastu on meil kogunud tüürimees," heitis Tributs pilgu vanemleitnant Petrenkole. "Kuidas teie arvate, Vassili Trofimovitš?"

Pärast keskpäeva tekkis vahiturnaali märkus:

"1. juulil kell 13.45 jõudis ristleja väinast läbi ja andis puksitrid vabaks."

Kaugsoidukapten Avo Saadre võttis ise sellest operatsioonist osa. Tema mälestustest on B. Pao Meremuuseumisse kirja pannud nii:

1941. a. olin kapteniks tulelaev "Reservel". Kolm päeva enne sõja algust võeti mind maha ja pandi a/l "Loodi" kapteniks. (3. järgu kapten Kristenbrunn võeti kohalt.) Olime Soome lahe suus ülesannet täitmas, kui hakkas sõda. Meie hakkasime Balti laevastiku staabi käsul minna traalima. Siis suunati meid Muhu väina, kus mõõtsime vanu I maailmasõja aegseid faarvaatreid. Ristleja "Kirov" tuli Kessulatu alla ankrusse. Meie otsisime talle teed, et saaks nii suure süvisega laeva Muhu väina kaudu Tallinna viia. Töötasid ka süvendajad, sest me leidsime vanal laevateel paar vrakki, mille ümbert tuli uus kanal teha. 1. või 2. juulil oli faarvaater "Kirov" läbiviimiseks valmis. A/l "Lood" traalits jäiga traaliga põhja (kõige ees) ja 4 puksitri (2 ees ja 2 taga) tassisid hommiku kella 4-5 ajal "Kirov" toodrite tagant läbi.

Materjalid korjas kokku
Reet Naber

Pressiteade

Tallinna Sadam võttis kasutusele uue D-terminaali

4. juuni 1996

Täna avatud Tallinna Kesklinna sadama D-terminaal kogumaksumusega 61 miljonit krooni on järjekordne samm Kesklinna sadama kujundamisel kaubasadamast reisiasadamaks, ütles RE Tallinna Sadam peadirektor Enn Sarap.

Sarapi sõnul lihtsustab uus 3360 ruutmeetrise põrandapinnaga terminaal, mille läbilaskevõime on 1000 inimest tunnis, oluliselt reisisadama tööd ning hajutab senini A- ja B-terminaale ümmistama kipunud reisi- ja kauba- ja ühiskondliku liikumise. Võrreldes 1995. aasta esimese kvartaliga on selle aasta esimesel neljal kuul Tallinna Sadamat läbivate reisijate arv kasvanud 58%, ulatudes juba 1,4 miljoni inimeseni.

Tallinna Sadama tehnikadirektori Aare Kitsingu sõnul tagab D-terminaal reisijate teenindamise nõutaval tasemel esialgu 8. kail, edaspidi vastavalt vajadusele kõikidel sadama selle osa kaidel. "Selleks on veel vaja pikendada galeriisid ja vajadusel laiendada terminaali teeninduspindu," märkis Kitsing.

Uus terminaalihoone ise läks maksma 35 miljonit krooni, hoone kommunikatsioonid 7 miljonit ning ümb-

ruskonna teed ja heakorras- tus 12 miljonit krooni. Projekti kogumaksumusest 7 miljonit krooni võtnud Admiraliteedibasseini kanali laiendus võimaldab D-terminaalil teenindada tiibureid, katamaraane ja keskmise suurusega reisilaevu. Laiendus oli vajalik ka parema juurdepääsu tagamiseks C-terminaali.

Terminaalikompleksi projekteeris AS R-Konsult arhitekt Irina Raua juhtimisel. Novembris 1995 alanud ehituse peatöövõtja ja üldehitustööde teostaja oli SRV Eesti Ehitus. Allettevõtjateks olid firmad Koger & Sumberg Ehitus, Rovakate Eesti AS, KMT Fassaadimeistrid, AS ELWO, AS ASPL, AS Mentor ja Voller. Admiraliteedibasseini laienduse tegi AS Eesti Vesiehitus.

D-terminaali vahetus naabruses rekonstrueeris ja korrastas Tallinna Sadam endise Tallinna Laevaremonditehase büroohoone, et luua ka sadamas tegutsevale Tallinna Politseiprefektuuri Transpordipolitsei jaoskonnale normaalsed tööttingimused. Hoone anti Riigi Politseiametile pidulikult üle samuti 4. juunil.

RE Tallinna Sadama selle aasta esimese nelja kuu netokäive oli 290,2 miljonit



Koridor üle Admiraliteedi basseini avati pidulikult vähem kui kaks aastat tagasi.

krooni. Enn Sarapi sõnul on firma käive viiendiku võrra kasvanud, võrreldes eelmise aasta esimese kvartaliga, ja ettevõtte puhaskasum võrreldavatel perioodidel on suurenenud koguni 42%. 1996. aasta esimese kvartali auditeerimata puhaskasum oli 54,5 miljonit krooni.

Tallinna Sadama 1995. aasta realiseerimise netokäive oli auditeerimata andmetel 749 miljonit krooni ning puhaskasum 62 miljonit krooni. Eelmisel aastal läbis Tallinna Sadamat 13 miljonit

tonni kaupu ja teenindati ligi 3,6 miljonit reisijat. 25% kogu Baltikumi läbivast kaubavoost transporditi 1995. aastal läbi Tallinna Sadama. Tallinna Sadama eelmise aasta finantstulemusi auditeerib rahvusvaheline auditeerimata puhaskasum oli 54,5 miljonit krooni.

Riigiettevõtte Tallinna Sadam moodustati 1992. aasta aprillis ja selle koosseisu kuulub praegu neli Eesti põhilist kommertsadamat: Muuga sadam, Kesklinna sadam, Kopli sadam ja Paldiski sadam.

Nii üks kui teine on D. Reet Naber ja Madli Vitismanni fotod.



Helsinki linn ja "Finnlines" on sadamaehituses üksmeelele jõudnud

Soome ajakirjanduse jaoks oli aprillis avaldatud Helsinki linna ja "Finnlines OY" ühisavaldus kui uudispomm, sest pooled teatasid, et sõlmivad lepingu, mille osapooled ühendavad oma jõud uue sadama ehitamiseks Vuosaarde.

"Finnlines'i" on neli aastat teatud kui sadama Kantviki ehitamise plaanide toetajat. Sellepärast on paljudele jäänud märkamata, et linnavalitsuse ja "Finnlines'i" suhted on alati head olnud. Lihtsalt on ajakirjanduses olnud kasulik nende vastasseisu näidata, eriti seetõttu, et kummalgi oli oma eelistusi. Eelpeingu Vuosaare sadama ehitamiseks kirjutasid alla Helsinki linnaapea Kari Rahkamo ning "Finnlines OY" ja "Strömsby-Invest OY" poolt Antti Lagerroos.

Sügisel pensionile jääv Helsinki linnaapea Rahkamo läheb soomlaste arvates ajalukku kui mees, kelle ametiajal lõpuks tehti otsus riikliku suursadamatellimuse kohta.

Lepingu sõlmimisel väitsid mõlemad allkirjutajad, et riiklik sadamatellimus on hädavajalik ning samal ajal pealinna piirkonda kahe sadama ehitamine pole mõistlik. Samuti ollakse veendunud, et üks viimasel ajal poolehoidu leidnud mõte hajutada kogu Helsinki piirkonna sadama võimsus kogu Soome

me lõunarannikule, oleks olnud riigile kõige kallim võimalus, mis ilmselt poleks hakanud tööle ka. Kaks poolt jõudsid kokkuleppele ka seepärast, et sadama ehitamisega viivitamine oleks kahjulik nii linnale kui kogu riigi väliskaubandusele. Ehitust tuleb enne alustada, kui võiks tekkida võimalike kaubavogude suurenemisega võimsuse puudus.

Vuosaare sadama valmimisajaks on plaanitud aasta 2004. "Finnlines" saab oma toetuse eest õiguse oma Vuosaare 45-hektarilise maa-ala vastu väärtusliku krundi Helsinki keskkonnas, kus on ehitusvõimalusi 8500 m², mis peaks olema piisav firma peakontori ehitamiseks. Loomulikult on see tehing "Finnlines'ile" kasulik, aga teisest küljest — Soome merendus peaks edaspidi arenema ning selleks on vaja tugevaid, rahvusvahelises konkurentsis võitlusvõimelisi laevomanikke. Soome muidugi vajab suursadamat, aga maksumaksjad ei taha lihtsalt sinisilmselt sadamaehituseks raha maksta. Sellepärast on sadama ehitajatel suur vastutus kulude plaanitudena hoidmisel. Praegu juba ennustatakse uue sadama ehitamiseks kuluvat ligi 2 miljardit Soome marka. Soomes kaheldakse, kas sellega toime saadakse, sest üsna tihti on seal juhtunud

nii, et suurte munitsipaal- või riigihangete kulud on tööde käigus kõvasti kasvanud.

Pikkala sadamavõimud võivad veelgi taotleda uue sadama ehitamist. Samal ajal on riigi poolt vaja välja ehitada infrastruktuuri need osad, mis on riigi vastutusalas: mereteed ning maapealsed ühendusteel. Praegu on Soome Riigiraudtee teatanud, et neil puuduvad

vahendid suursadama raudteehenduste väljaehitamiseks. Arvatakse, et sellega tahab riigiraudtee välja presida otsuse, kus need summad saadaks kas mõne väliskaubandusfirmadele pandud maksu näol või tariifide tõstmisega. See oleks Soome konkurentsivõimelisusele hävitav löök.

"Navigator" nr. 3, 1996



Meremisjon pidas sarikapidu

20. juunil pidas Muugal oma uue hoone sarikapidu Eesti Meremisjon. Nagu kombeks, pakuti töömeestele sel puhul haljast hernesupiga. Soolalevapidu arvatakse käte jõudvat 24. novembril. Siis oodatakse Muugale külalisi üsna kaugelt, koguni Vatikanist. Isi Trapido foto

on valmistajatehas süüst prii. Kõiki pragude tekke põhjusi ei suuda kindlaks teha keegi, sest praod võisid tekkida ka näiteks väikese mitteregistreeritud kokkupõrke tagajärjel. Komisjoni teised liikmed otsustasid aga selgitada kõigepealt, kas luid oleksid ka siis purunenud, kui uus laev oma esimesel reisil oleks sattunud samasugustesse tingimustesse. Arvutused näitasid, et nii see tööpoolest oli. Praod võisid lukkudes olla, kuid see ei olnud määrav, sest ka pragudeta lukud ei olnud piisavalt tugevad. Ühekordsele koormusele, mida dotsent A. Ingerma nimetab staatiliseks koormuseks, arvutamist inspireeris ka see, et visiir on veeliinist tunduvalt kõrgemal ning et laev sõitis põhilise aja oma neljateistkümnest eluaastast saarte vahel, kus lained ei saanud kasvada kõrgeteks. Sellest tingituna olukordi, kui merejõud püüdsid visiiri lahti murda, tekkis võrdlemise vähe. Täpsem analüüs näitas, et selliste tsüklite arv oli maksimaalselt mõnisada. Visiiri lukkude materjali vastupanu mõnesaja tsükliga koormusele aga ei erine palju vastupanust ühekordsele koormusele.

Huvitav oli ka kiiruse mõju selgitamine, aga ka selles olid Eesti esindajad põhiliselt kõrvalseisjad. Selgus, et "Estonia" visiiri lahti murdev moment kasvas järsult nähtava (*significant*) lainekõrguse kasvamisest üle läviväärtuse, milleks 15-sõlmelise kiiruse puhul oli umbes 4 meetrit. Lainete puhul, mille kõrgus oli läviväärtusest väiksem, suuri visiiri lahti murdvaid momente ei esinenud üldse. Lainekõrguse läviväärtus ise sõltus küll veidi laeva kiirusest, kasvades natuke laeva kiiruse vähenedes, kuid läviväärtusest suuremate lainekõrguste puhul kasvas visiiri lahti murdev moment lainekõrguse kasvades nii kiiresti, et läviväärtusest ainult veidi kõrgemate lainete puhul ületas visiiri lahti murdev moment lukustusseadmete tugevuse. Kuna pärast avariid lainekõrgus avariil kohal kasvas veelgi, siis ka sõitmisel 10-sõlmelise kiirusega oleks visiir, tõenäoliselt küll veidi hiljem, ikkagi lahti murdunud.

Tulles tagasi laevaehitusinseneride koolituse juurde, tahaksin juhtida tähelepanu sellele, et käesoleval õppeaastal on taas võimalus alustada Tallinna Tehnikaülikoolis laevaehituse õpinguid. Et eriala populaarsus noorte seas on sageli ettearvamatu, siis esialgu on laevaehituse õppeained lülitatud valikrühmana tehnilise füüsika valdkonda rakendusmehaanika suuna õppeplaani. Esialgu on õpingud kavandatud ainult bakalau-reuseõppena. Magistri- ja doktorioppeks tuleb sõita Soome.

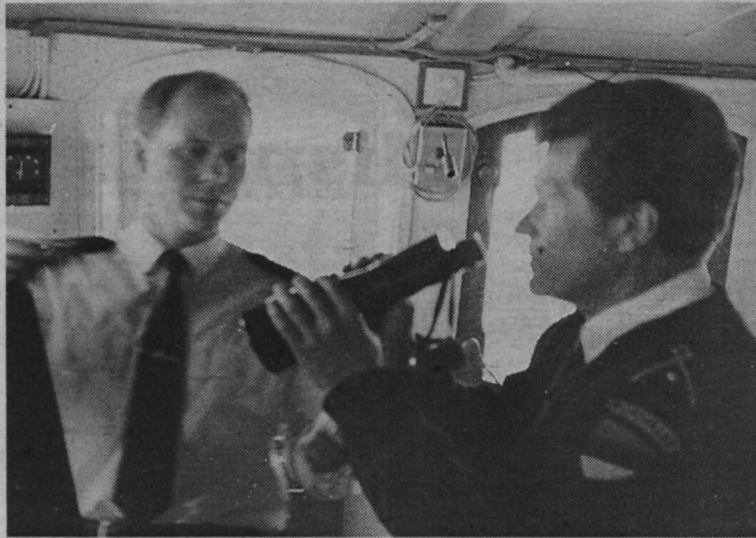
Pideva õpivõimaluse korral ei ole vajadus laevaehitusinseneride järele Eestis suur. Arvestades aga seda, et kaua aega sellealane õpetus Eestis puudus, on esialgu laevaehitusinseneri vaba märkimisväärsel hulgal. Laevaehitusinseneri vajavad eeskätt laevatehased, kuid neid on vaja ka teistes merega tegelevates asutustes, nagu Eesti Vee-teede Ametis, "Eesti Merelaevanduses" jm.

Ootame noori laevaehitajaid!

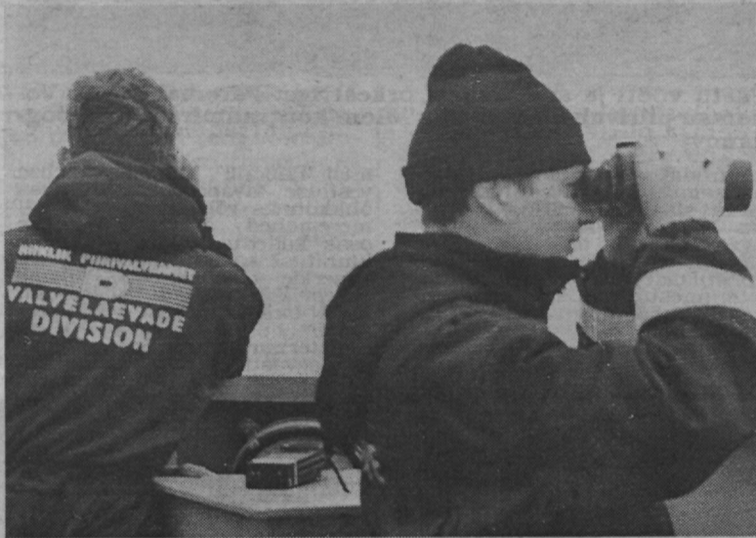
Jaan Metsaveer
laevaehitusinsener,
professor,
TTÜ mehaanikainstituudi
direktor

Tänavune Eesti-Soome-Vene piirivalvelaevade ühine merepäästeõppus oli 4. juunil Suursaare lähedal, Eesti poolt võtsid sellest osa "Pikker" ja "Kõu". Kaasavõetud kaldatöötajaid instrueeriti laeva korrast: et salongi uksele kinnitatud plaanilt leia igaüks oma tooli, paadihäire korral aga saab päästevesti selga ülatekilt.

Stsenaarium oli tuttavlik:



Otsivad. Komandörid Alar Stock ja Lembit Kirs roolikambri, madrused ülatekil.



jälle tulekahju laeval, üks "mees" vaja päästa laevalt ja viis veest ning kustutada tulekahju. Õppuse eeldatavaks alguseks seadsid end valmis paadimehed ja pinnaltpäästja ning kui jõuti otsimisrajooni, lasti välja suur kiire kummipaat.

Kui see oli juba küllalt kaugele jõudnud, ilmus laeva lähedal nähtavale esimene nukk. Kiiruga saadeti välja teine, väiksem paat. Kui seegi oli parajalt kaugele jõudnud, ujus teine nukk välja otse laeva parda kõrval - puuduta või käega. Ka "Pikker" leidis oma nuku. Kaks ülejäänut, mida küll märgati, olid lähemal Soome "Merikarhule" ja korjati veest välja seal. Et oleks huvitavaid, olid korraldajad tekitanud ka mõnevõrra "müra": "Pikker" leidis puupingi, mille ülespoole jalad jätsid eemalt mulje uppaja kätest.



Pinnalt päästja ebaõnn. Viimane puhkehetk...

Mäng nukukudega

Samuti pidid ahvatlema kokkuseotud oranžid võrgupoid. Veel ühe peibutise oli suitsusignaali ära märkinud Eesti kopter.

Abijõude oli ka roolikambri: kahe raadioaparaadiga vaheldumisi või korraga rääkis sidespetsialist, kapten ja

tolliformaalsusi. Ka sidepaatidega oli puudulik - ei ulatunud küllalt kaugele. Ent veelgi halvem olnud side õpuse staabilaeval.

Pärast õppust sõitsid kolme riigi laevad karavanis Peterburi.

Järgmisel hommikul, kui "Merikarhu" kai äärest lahkus ja ohvitserid sillatiival roolikambrisse olid läinud, võis näha mõjuvat etendust. Keset Neevat jõudnud "Merikarhu" hakkasid kogu laevakontuuri ulatuses purskkaevudena tööle tuletõrjepritsid, samal ajal kostis valjuhääldist üle terve lähi-

konna "Kui Miki läks Piritalt merele ...". Tööle pandi ka suur veekahur ja hommiku-päikeses vikerkaarevärvilise veekardina taha varjunud laev läks lauldes oma teed, põhjustades sulaselget kadedust nii Vene kui ka Eesti merepiirivalvureis.

Et efekt oli juba ära kasutatud ja ilmselt Eesti laevade lahkumise ajal üsna halb, jäi Neeva-äärseil elanikel kuulmata, kuidas kõlab Eesti piirivalve orkestri esituses "Jää vabaks, Eesti meri". Ent Peterburi sissesõidul võisid lähemad vaatlejad märgata, et siis, kui "Baikali" tekil noorsõdurite rivi auvalves seisis, vastas "Pikri" tekil sellele püstiaetud merest päästetud nukk. **Madli Vītismann**

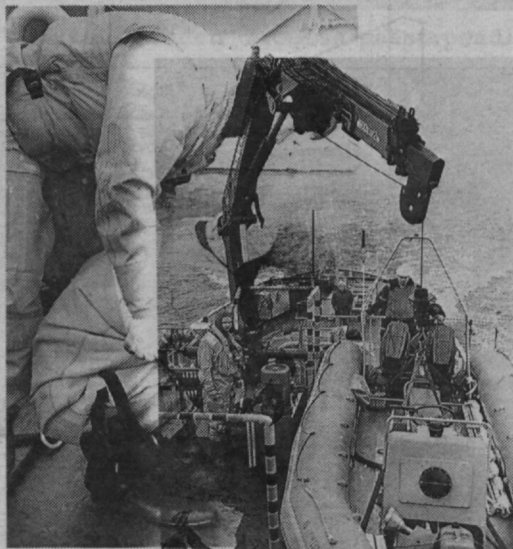


Seal ta ujubki...

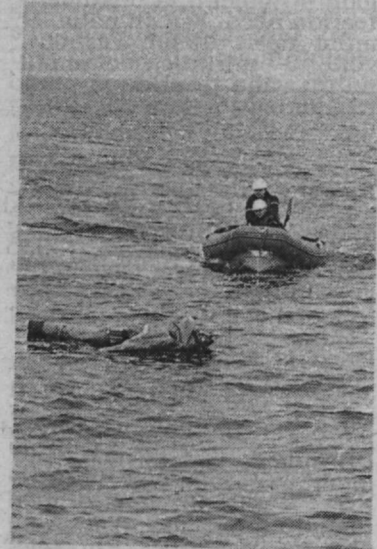
...Käes!



Velsker vaatas "päästetud" üle, soris isegi professionaalse vilumusega "sisikonnas", aga diagnoosi ei leidnud.



...pootsmani ühe liigne öhk ülikonnast välja.



...ja nuku leidis lõpuks teine paat.

Admiral

Leningradi Mereväebaasi ülem, Kontradmiral Aleksandr Kornilov Peterburis, Admiraliteedi hoones:

19. märtsil tähistasime oma 75. aastapäeva.

Meie mereväebaasil on kolm tähtsamat tegevusvaldkonda. Esimene neist on ette valmistada kõigi tasandite kvalifitseeritud kaadrit. Meil on 60 õpperühma.

Teine tegevusvaldkond on kindlustada laevade remont ning muretseda laevastiku jaoks patrull-laevu. Kahjuks on praegu laevahitusprogramme vähendatud, aga laevade saamise võimalused on siiski olemas.

Kolmandaks tegeleme okeanograafiliste uuringute ja ohutu laevaliikluse kindlustamisega Balti merel ja Soome lahes.

Lahinguüksusena on Leningradi Mereväebaasi koosseis ainult allveelaevade 4. diviis. Selles on peamiselt väikesed allveelaevade avastajad ja -traalid operatiivreeži kindlustamiseks.

Leningradi baasi vastutuspiirkonnas. Kuut Baltikumist ära toodud allveelaeva tarvitatakse peamiselt allveelaevade avastamistreenimisel; patrullteenistuseks, nagu see vanasti oli, neid enam ei kasutata.

Mereväe teadusliku uurimise kompleks on Leningradi baasi piirkonnas, ja meie ülesanne on kindlustada nende materiaal-tehniline ja finantsalane varustatus ning insener-tehniline abi.

Minu 30-aastase teenistuse jooksul mereväes on Eestist tulnud poisid alati silma paistnud kohusetundlikkuse, usaldatavuse ja aususega. Põhjas lausa võisteldi, et neid oma laeva saada.

Praegu on meil merel lahendada ühised ülesanded ja koostöö on mõlemale poolele kasulik. Kõrgemal pool, valitsuste tasandil võib ju olla mingeid hõõrumisi ja suhete selgitamisi, kuid meie tasandil toimuvad kohtumised aitavad võimalikult paremini ja mõlemale poolele kasulikult lahendada ülesanded, mida meie ette püstitavad meie valitsused ja armee juhtkond.

Arvamus

"Baikal" vanemtüürimees oli väga rahul arvutikaardisüsteemiga, mida firmaesindaja SERGEI NIKOLAJEV parasjagu häälestas. Ta selgitas:

Seitsme aastaga oleme teinud elektroonilised kaardid umbes tuhandele laevale. Need sõidavad kõigil meredel ja ookeanidel. Kaarte on ostetud suure hulga Euroopa maade laevadele, Põhja- ja Lõuna-Ameerikasse, isegi Lõuna-Aafrika Vabariiki.

Tahame neid pakkuda ka Balti mere piirivalvelaevadele. See võimaldab igal hetkel näha laeva kaardil ja saada koordinaadid, mälu võimaldab läbitud teekonda isegi kuni kümme aastat alles hoida. On võimalik korraga jälgida 40 objekti ja dokumenteerida need. Kui on näha, et mõni neist ületab riigipiiri, võib 3 minutiga ekraanil nähtu välja printida ja piiririkumise tõenduseks esitada: siin on piir, siin teie laev, suvatsege aru anda.

Sellist süsteemi kasutab Rootsi rannavalve, me pakume seda teilegi. Saab ühendada automaatrooli, gürokompassi ja radariga, aparaat arvutab välja laeva kursi ja kiiruse ning võib näidata ka triivi suunda ja kiirust. Arvestades seda, et rootslased ja soomlased on selle süsteemi ostanud, Vene piirivalve, loodan, ostab ka, arvan, et Baltikumis peaksid kõigi oma ühised kaardid. Uhesugustele kaartidele tuginev teabevahetus on väga kiire: saab võtta raadio teel ühendust ja anda üksteisele objektid n.ö. üle. Kui teie käest on piiririkkuja jalga lasknud, püüavad teised teda edasi. Paigaldame selle süsteemi ka koptereile.

Vasakul "Baikal", keskel "Pikker" ja "Kõu". Kesklinnas, inglise kaldapealsel.



Laevavisiidil välismaal

Pärast ühist merepäästeõpust olid Eesti piirivalvelaevad 5.-7. juunini Peterburis töövõidil (dežurovi vahod).

Ka neil, kes ammu polnud seal käinud, oli palju tuttavlikku, alates pooleli lammehitusest, murenenud kaunist ja rohkest vanarauast Kroonlinnas. Vanade, arvatavasti mahakantud kaatrite kõrval võis näha ka "karmimaid ristu", kail maha võetud kahurid või kuulipildujad torudega mere poole.

Linnia piiril seisis endine meetri kõrguste tähtedega betoonsilt "Leningrad".

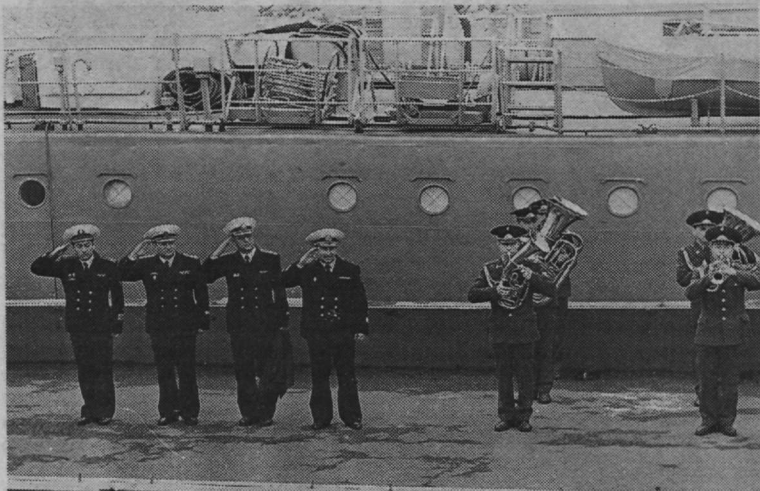
Vastuvõtt Angliiskaja nabereznajal oli meelde jääv: veel viis aastat tagasi oskas vaevalt keegi arvata, et Eesti ohvitserid sõidavad sinna, kõigest kilomeetri kaugusele Talvpealest puhkpilliorkestri saatel paraadvormi säras, käsi kõrva ääres.

Piki Angliiskaja Nabereznajat Vaskratsanikuni on roheliste võrkude all tellinguid, aga ka väga tolmuseid ja pudenevaid imellusate detailidega maju. Üks osobnjak oli kinnisvaraagentuuril müügil pandud.

Protokollkohastel visiitidel võisid Piirivalveameti mereosakonna juhataja Jaan Kapp ja valvelaevade divisjoni staabiülem Tiit Kõuts koos laevade komandöridega Admiraliteedihoones üles astuda samast laast trepist, kust Kihnu Jõnngi omal ajal, ja nautida Admiraliteedi kolleegiumi kuppelsaali tsariaegset, aga hästihooldatud ilu



Kontradmiral Kornilovil on seinatäis eri riikide mereväeembleme. Eesti piirivalvele sai ta esimese Balti riigi oma.



Vastu võeti ja ära saadeti orkestriga. Paremalt Loode-Venemaa piirivalvelaevastiku ülem kontradmiral Boris Bogdanov.

kontradmiral Kornilovi külaliseks, samuti kui näha nüüdisaegsemat staabihoonet, kus võõrustas kindralpolkovnik Vjunov. Aga nad said ka proovida, mis on viisatoteleja ärevus Eesti peakonsulaadi õues või ooteruumis - mitmesuguste ametkondadevaheliste hõõrumiste tõttu juhtus just nii.

Visiidi päevakavas kuulusid ka külaskäigud Sõjameremuuseumi, "Aurõrale" ja Puškinisse Jekaterina lossi, kus fondihooldla relvaosakonnas demonstreeriti endisaegseid äärmuseni estetiiseeritud taparistu.

Lõunal Petrodvoretši Popovimelises raadiotehnika ja elektronika sojamerekooli kursantide kohvikus "Ekipaaž" võisid Eesti ohvitserid veenduda, kui hästi on osatud endisaegset säilitada. Kohutavalt suur vanas hoonekompleksis olid trepistel ja koridorikäänakuis raudvõred tabalukkudega. Madruse töövõrkudes tudengid seisisid koridorides seinas ääres, suured numbrid rinnas. Kuigi selles koolis õpib 2500 tudengit 28 teadusdoktori ja 150 teadus kandidaadi käe all ning vilistlaste hulgas on mitukümmend admiralit, oli seda välise mulje põhjal raske pidada kõrgkooliks.

Laevu küllastasid Peterburi Eesti Selts ja Eesti peakonsulaadi töötajad, nende huvi oli suur. Parima hinnangu andis pärast "Pikri" ülevaatamist üks venekeelne proua: "malenkaja strana, a usjo smozet".

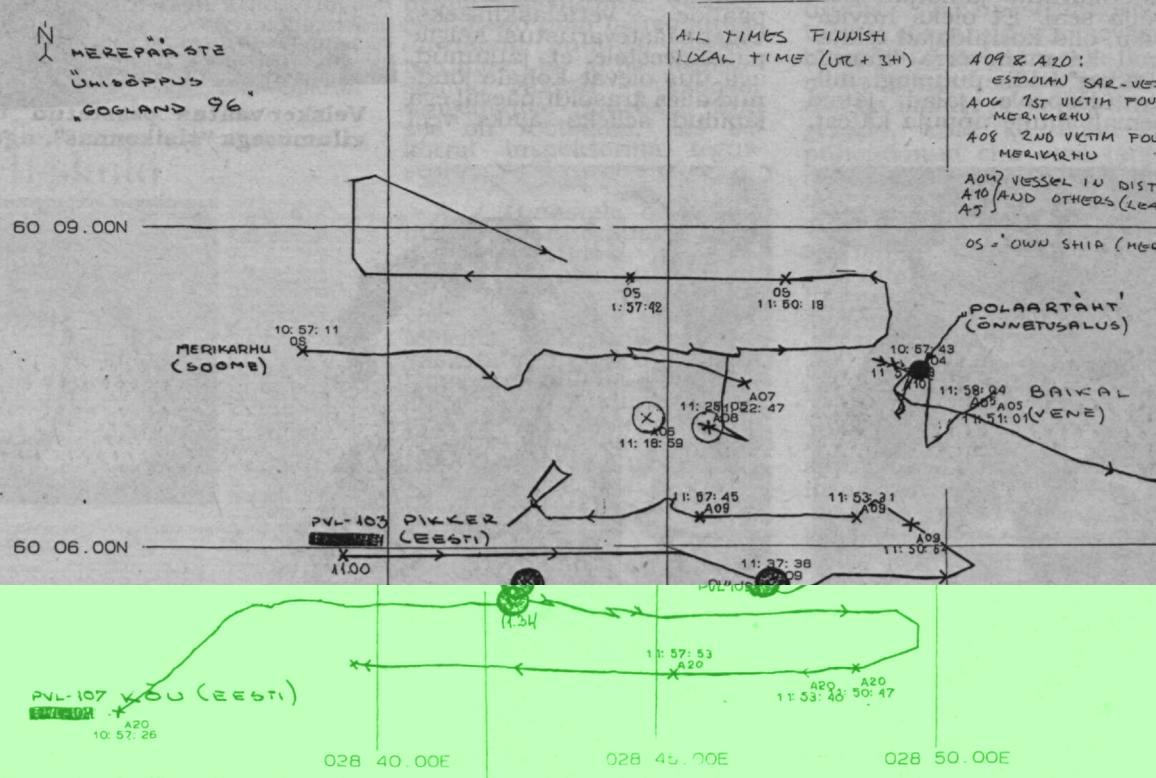
Merepiirivalvurite programm hõlmas veel ühisõppusi Vene piirivalvelaeva "Baikal" meeskonnaga, jalg- ja võrkpallivõistlusi, aga ka kävavälst sõpruskohtu-

mist "Baikalil", kus omavahelise vestluse tavapärases stiimmas õhkkonnas võis tunda, et Eesti meremehed äratavad mõnes osas kadedustki. Ka seal võis kinnitust saada kõrgemate ohvitseride väljaõule: "Püüame parem koos salakaubavedajaid, kui et torud teineteise poole pöörata!"

Peterburi jäi valmistuma Vene sõjalaevastiku 300. aastapäevaks. Madli Vitismann



Kindralpolkovniku kõrval istub kaptenmajor Jaan Kapp, laevade komandörid on nooremveebid Alar Stock ja Romvald Vösu.



"Merikarhul" väljatrükitud otsingute skeem.

Kindral

Vene Piirivalve Looderingkonna ülem, kindralpolkovnik Vladimir Vjunov:

Ehkki Eesti ja Venemaa vahel ei ole piirilepingut, saavad mõlema poole piirivalvurid suurepäraselt aru, et neil tuleb koos töötada. Seepärast tehakse ka koos õppusi. Kahe riigi piirivalve juhid on alla kirjutanud ühele põhjalikule koostööplanele. See puudutab maapiirivalvet, kontroll-läbilaskepunkte ja merepiirivalvureid. See puudutab nii igapäevast tööd, eriolukordi kui ka riskijuhumiteid piiril. Kui see plaan reaalselt tööle hakkab, on kasu mõlemapoolne.

Erinevalt Soome või Eesti piirivalvest ei kohusta meid päästetegevuseks otseselt seadus. Aga kõige valmimad selliseid ülesandeid täitma on siiski merepiirivalvurid. Peterburis on näiteks merepääste koordineerimiskeskus, kus pole midagi peale sidevahendite. Kes on valmis praegusel ajal? Meie, piirivalvurid. Soome lahel on meil valvepostid, meil on saartel tehnilise jälgimise postid, Vössotski ja Pihkva brigaadi laevad on pidevalt merel, on alaline kopterivalve Vössotski ja Gorelovis. Koostöö Soome ja teie piirivalvuritega läbi koordineerimiskeskuste lasab neid ülesandeid täita. Et see ülesanne meile seadusega pandaks, pole minu teha, seda otsustab valitsus. On vaja aega, et saaksime selleks vajalikud vahendid, eriti spetsiaalselt selleks mõeldud seadmed: laevad, kopterid, eriväljaõppega meeskonnad. Okoloogiaülesannet täidame mõdamamine.

Täna teid hea koostöö ja mõistmise eest. Head ilma koduteele!

Kommentaari

Kas Vene kaardisüsteem on nii hea, nagu melle räägiti, "Kõu" vanemtüürimees PEETER VESSELOV?

Tehnilise saavutusena on see väga hea, aga arvan, et paberkaart peab siiski jääma. Aparaati ei saa veel päriselt usaldada, peab jääma kontrollivõimalus.

Meie territoriaalvee kaardid on ju ikkagi strateegiline kaup?

Tänapäeval pole seal saladusi, sest kui sputniku pealt on võimalik isegi inimest jälgida - kuhu ta läheb või püüab ta kodus - siis pole ka territoriaalvees enam saladusi.

Nad on ju viiskümmend aastat siin olnud ja kõik järele uurinud, mis neid huvitab.

Kas võib usaldada kaarti-de pidevat korrigeerimist sellele firmale?

Tänapäeval taandub asi rahale ja kui see on firma, kel esindused üle maailma, siis pole põhjust kartada, et ta hakkas vingerpussil mängima. Kui ta seda kuskil teeks, kaoks selline firma üldse.

Unustatud rannavalve

Riigilaevastike mullune ümberjagamine pole asjaosalisi veel rahuldanud. Kavandatakse uut, mis peaks hõlmama ka sadamaid, mis on Tallinnas riigilaevastike käsutuses.

Kas merepiiri on vaja kaitsta või valvata?

Kui küsida mistahes piirivalvurilt, kui ta uhkelt kõneleb vajadusest piiri merel valvata, kes küll on ähvardanud selle joone merepinnalt ära viia, jääb ta imestunult vait. Kui ta aga jätkab juttu vajadusest piiri merel relvade abil kaitsta, tekib alati küsimus, missugune oht meid lääne või põhja poolt ähvardab. Ka sellele küsimusele ei oska piirivalvur tavaliselt vastata. Siis jätkab ta juttu salakaubast (kurdidest enam ei räägita). Kuid salakaup peaks olema tolliameti asi.

Rahu ajal piirivalvelaevade divisjonile pandud ülesannetest on piirivalveline üksnes nn. passiivsete funktsioonid: piiririkujate otsimine, jälitamine ning kinnipidamine territoriaal- ja sisemerel, teised aga rannavalvelised tsiviilfunktsioonid, nagu näiteks mereotsingud ja -pääste, keskkonnareostuse avastamine või haigetransport laevadelt ja väikesaartelt.

Piiri ei pea valvama tingimata merel, sest vaevalt keegi seal tükikesest mõttelist joont kaasa võtab. Valvamiseks piisab korralikust kaldaradarite süsteemist. Arvatakse, et isegi kaitsma ei pea piiri tingimata merel, selleks pidavat aitama korralikust rannakaitsepataride süsteemist. Aga merel peab täitma eelnimetatud tsiviilfunktsioone, sest peale riigi kohustuste oma elanike vastu kohustavad selleks ka rahvusvahelised konventsioonid, millega Eesti on ühinenud.

Eesti sõjalaevastiku ülesandeks peetakse eeskätt väljaõppe tagamist, aga ka miiniveeskamist ja -tõrjet ning laevaliine ja kommunikatsioonide kaitset territoriaalmeres.

Kas luua sisekaitseministeerium?

Ametiisikud, kes otsivad merepiirivalvele otstarvet ja õigus- tust, on teinud ettepanekuid ühendada merevägi merepiirivalvega. See tähendaks, et eirataks põhiseadusega sätestatud tsiviil kontrolli mereväe üle - piirivalve on siseministeeriumi alluvuses, ehk, teisiti öeldes - merel asendaks siis kaitsejõude politsei.

Rahvusvaheline kaitsejõudude, sealhulgas mereväe suhtlemine ja koostöö on tavaks samaväärset tasemel, seega teiste riikide kaitsejõududega ja ka mereväega. Eesti noorusest nõder merevägi on oma diplomaatilisi ülesandeid seni võimete kohaselt täitnud, aga vaevalt võib loota, et teised riigid hakkaksid suhtlema sõjaväe asemel poliitseiga. Vastupidi, NATO õppusele "BALTOPS '96" sõitnud piirivalvelaev "Maru" nimetati selleks ajaks ümber mereväelaevaks. Seevastu Venemaale mereväelaeva esialgu visiteerima vist ei oodataks.

Kui riiklike tseremooniade tarvis vajatakse sõjalaeva, ei pea see tingimata olema moodsaim tehnikaim. Meenutatagu näiteks Taani kuninganna purjelaeva, millega ta Eestisse visiitile sõitis. Peamine on seejuures sõjaväeline, eriti aga mereline kombestik.

Kes on kangem admiral?

Et ühendada kaks relvastatud riigilaevastikku, on välja pakutud kolm võimalikku lahendust: muuta merevägi merepiirivalveks, muuta merepiirivalve mereväeks, või jätta laevastikud ühendamata, aga ühendada nende staabid.

Kui laevu on just niipalju ja niisuguseid, nagu on, tundub, et nende pealt raha kokku hoida ei või, seda saaks teha kaldastruktuurides.

On selge, et esimesel juhtumil kaob mereväeline rahvusvaheline suhtlemine, teisel juhtumil ei jätku eeskätt meremehi, kolmandal juhtumil tuleb aga otsustada, kas kaldaorganisatsioon on laevade jaoks või vastupidi.

Seega tundub, et tegu on puhteestlasliku probleemiga, kui koostöö üle oma ametkonna piiride on raske ja vahel võimatu, oma välissõbrad aga tahab igaüks endale pidada.

Merel ilma kahurita?

Kokkuhoid laevade pealt peaks olema siiski võimalik. Piirivalvelaevastiku paariaastane kogemus peaks olema näidanud, et võidelda pole siinkandis õieti kellegagi, vaja on aga jälgida, teatada ja abistada. Teha sedasama, mida teeb näiteks Rootsis ja püüdis teha Eestis tsiviilrannavalve. Kusjuures (Rootsis vähemalt) on rannavalvel võimalik korral sõjalaeva appi paluda. Nii saaks kokku hoida kahurite ja kuulipildujate merd mööda ringivedamise võrra, nende asemel võiks osta tänapäevaseid jälgimise, teatamise ja abistamise seadmeid.

Ka seadmed, mida mõni ametkond on soetanud, on riigi vara, mille otstarbekamat kasutamist võimaldaks teabe parem ametkondadevaheline kasutamine. Kui ametiisikud kasutavad aga sedalaadi argumente, et merepiirivalve ühendamine mereväega võib viia suhete halvenemiseni Soome sise- ministeeriumiga sedavõrd, et Soome küsib tagasi Eesti piirivalvele kingitud laevad, siis tuleb alla neelata ka väliseksperdi näpunäide Eesti riigiametnikele: suudetagu vältida emotsioone ja üksikmaterdamist.

Kuidas veenda meremehi?

Laevastike ühendamise probleemi käsitletud ametiisikud on juhul, kui merepiirivalve ühendatakse mereväega, näinud ette personaliprobleeme: piirivalvepersonalile tuleks sel juhul veenda mereväes teenima.

Vaevalt õnnestuks kedagi veenda teise ametkonda tööle minema, kui seal oleks väiksem palk, halvemad töötingimused, kehvem organisatsioon ja vähemprestiižne või vähemmõttekas töö. Seega tuleks isikkoosseisu probleemi lahendada mitte venemise, vaid motivatsiooni loomisega, arvestades seda, et motivatsioon ei koosne paljudel inimestel ainult palgast.

Arutelu puudutab vaid riivamisi veeteede ameti ja mereinspektsiooni laevastikke, mõni aasta tagasi küllalt süsteemselt looma hakatud ja mullu likvideeritud tsiviilrannavalvet ei meenuta enam keegi.

Kui aga sõjaväestamine jõuab isegi ettepanekuni jäämurdetöö üleandmiseks mereväele, siis on kaunis raske näha, kuidas see peaks aitama meresõiduohutust parandada. Kindlasti parandaks meresõiduohutust hoopis see, kui keegi tuleks mõttele mitte sulgeda tuletõrjega laevajuhtide vaatevälja piirivalvelaevadelt.

Madli Vitismann

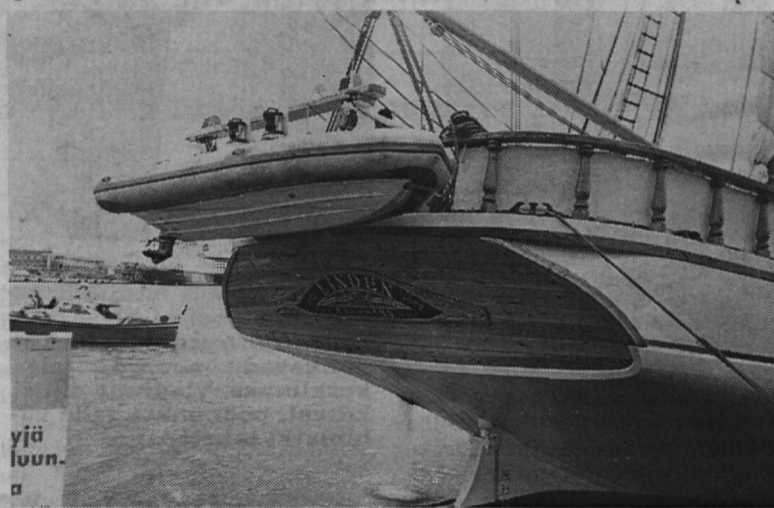
Ahvenamaa püüab nähtaval-olla



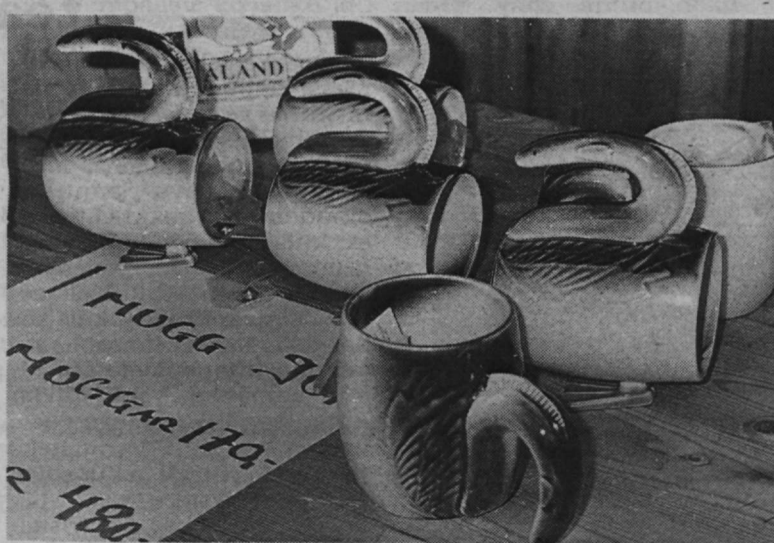
Purjetöököda keset Senati väljakut.



"Albanusele" polnud ehitajad päästeparve jaoks kohta plaaninud.



Uusvana "Linden" moodsa päästepaadi ja masinamüdinaga.



Ahvenamaalane harilikult kruusist kohvi ei joo.

"Ahvenamaa tuleb Helsingis!" Nii ähvardas buklett talvisel Helsingi turismimesil. Nagu alati, oli Ahvenamaa sealgi kohal üsna harjumuspärasest kujunduses suure boksiga hästinähtaval kohal. Nagu ta on kohal ka Stockholmi saarestikumesil, Helsingi paadimessil ja muudel turismiüritustel.

Ahvenamaa elatub sellest, et end müüa. Ilusa, veidi eksotilise ja samas tuttavliku ning teatavate stampkujunditega. Et seal on alati päike, kaljud ja meri. Et on leib, võinoad ja kruusid. Kindla otstarbega asjad, aga veidi teistsugused kui mujal. Ning kõike saab näha ja katsuda, kui sõita kohale, Ahvenamaale.

Helsingisse tuli Ahvenamaa juuni keskel. Otse kesklinna: Senati väljakule, Esplanadile ja turu äärde Koolerabasseini. Esplanadil pandi püsti suur värviliste lehvidega *midsommarstång* - jaanipuu. Laval anti lühikontserte.

Sadamas seisid sümbolpurjelaevad "Linden" ja "Albanus" ning vähemad purjekad, millel käis päris elu: müüdi leiba ja suitsukala. "Linden" ja "Albanus" tegid lõbusõite, väikelaval samas kail saatmas rahvamuusikaansambel.

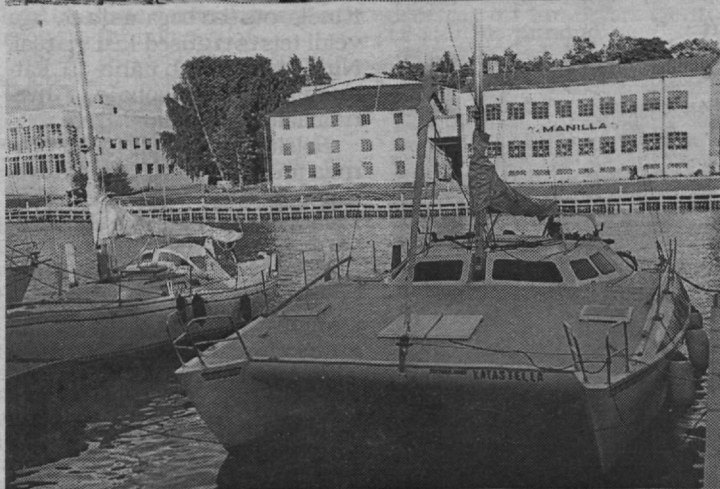
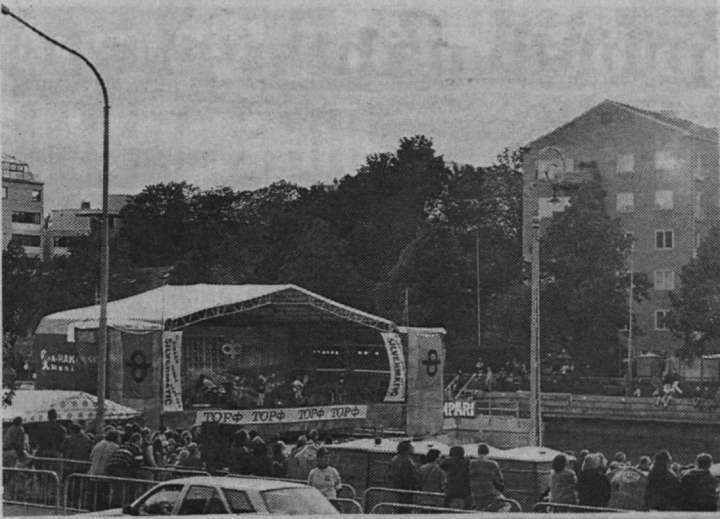
Senati väljak oli tihedalt täis lükitud rootsipunaseid puumaju. Olid kaubatänavad, turismitänavad ja toidutänav, kus hulk helsinglasi proovis maasikamoosiga ahvenamaa pannkooke, mille kolm suurt maasikat keskel.

Populaarne oli postkontor, kus tungles rohkesti postkaardikirjutajaid ja margiostjaid, et sealtamast ukseava kõrvalt postkastist sõpradele tervitused lähikesid.

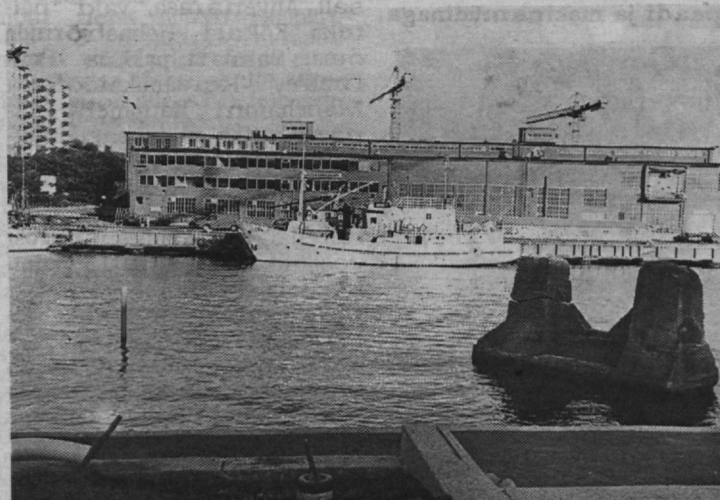
Iga vald, aga ka iga käsitöeline püüdis end esitleda millegi omapärasega. Isegi rõngakujuline süsimust magusavõitu leib oli mitte lihtsalt Ahvenamaa, vaid näiteks Kõkari Holmströmide oma. Samuti pakkus Paul Bradley keraamikatöököda Mariehamni Kaupmehe tänavalt mitte ainult savikruuse, vaid ka savist(!) põuepuudeleid - ei laskvat kukkumiseni juua. Oli klaasi ja vaipu, hõbedat, mett ja peeni puust voolitud kõrgel jalal veiniklaase.

Väljakule püsti löödud laval pakuti rahvatantsu ja -laulu, aga ümberkaudsetes kesklinnamajades ka päris kunsti(näitusi) ning toimus ettevõtlusseminar. Ikka selleks, et turistidele kättehutatud kujutlusi paremini müüa. Sest siis elab ahvenamaalane paremini.

Madli Vitismann



Keset linna oli jõepõhjust välja õngitsetud hulk jalgrataid. Sealsamas keevitati neist kokku skulptuuri. Keegi üritab roostes rauast kunsti teha.



Teine skulptuur, veidi allavoolu, tuleb otse jõkke. See hakkab kujutama valaskala saba, betoonalus märgib kohta. Teisel pool Aura jõge on juba pool aastat seisnud kurdivideo mälestusmärk Eestist, liputa "Orbiit".

Down by the Laituri

Niisuguse inglise-soome segakeelse nimega rokknädalalõppu peeti juunikuises Turkus. Kontserdid töid juba reede lõunast peale linna kokku hulga kirjuid ja karvaseid, aga ka pooleldi paljaksatunud peadega noori. Juuni lõpus järgneb Ruisrock, juulis operetipäevad ja "Cutty Sark", augustis Musiikjuhlat.

← Kontserdilava oli keset jõge pontoonidel, kuulajad kahel pool jõe ääres. Pileteid müüdi silla otsas, aga ilma piletitä kuulajad seisid pürde taga või istusid teisel pool sõiduteed murul.

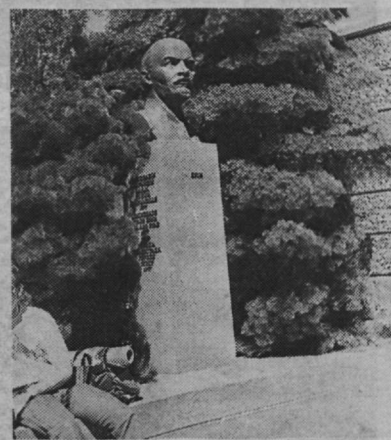
→ Kellele muusikast üksi ei piisanud, võis teha benjihüppeid otse lava kohal. Kaldal oli võimalus proovida veel mitmesuguseid masinaid, mis inimesi, pea alaspidi piisavalt kõigutavad ja raputavad. Võiks arvata, et need sobiksid mere- või lennukooli sisestumiskatseteks.

← Sealkandis on väkelaevalde hooaeg alanud kohe jäämineku järel.

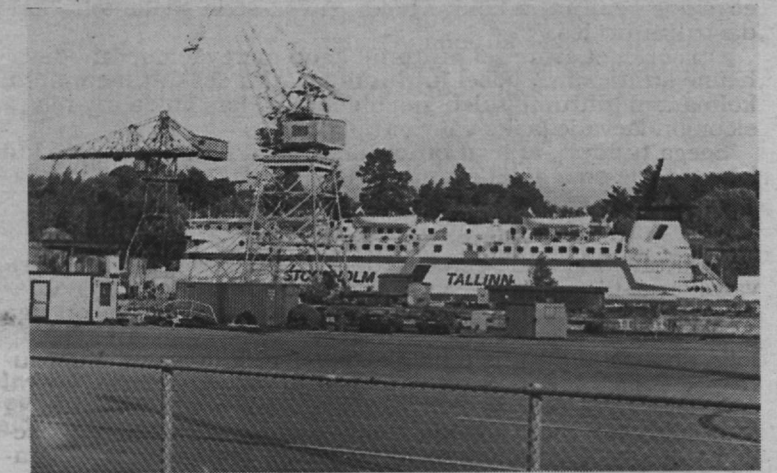
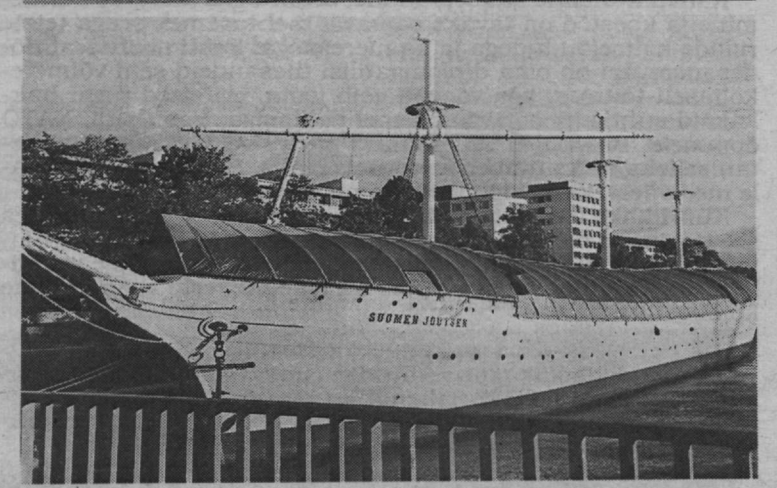
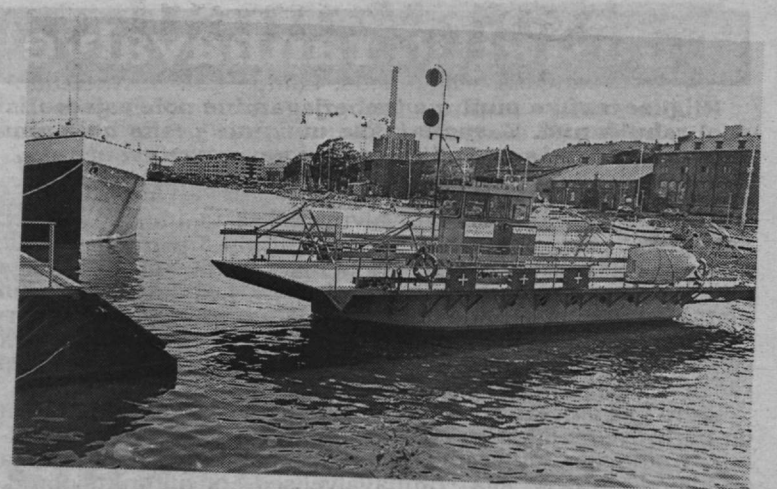
Silla ascaine, parvlaev "Föri". Kuigi kõige ehtsam maantee pikendus, puha maksuta, ei sobinud see maanteeks - laevajuht ajas parve kai äärde nii, et kollaste telgjoonte vahe oli vähemalt pool meetrit. Oppigu suurematelt, kuidas sentimeetri täpsusega silduda!

Läänemere suurim reisi-laev "Silja Europa" sildub väga täpselt.

"Suomen Joutsen", mastideta ja katuse all, valmistub juuli lõpuks, "Cutty Sarki" regati tulekuks, taas linna ehtima.



Enne kontserdile minekut puhkavad noored jalga kesklinnas Vladimir iljitsi kõrval, pööramata talle vähimatki tähelepanu.



Turkus remonditakse teistki E-Liini AS-i renditud laeva, "Nord Neptunust". Poleks oodanudki seal "Estline'i" korstnamärki näha.

Helsinki Messikeskus teatab

Pärast eelmise turismimessi lõppu hakati kohe valmistuma järgmiseks.

Toimetusele saadetud infolehes teatab Helsinki Messikeskus tänava jaanuaris olnud messi kokkuvõtetest, et külastajaid oli 54 125, neist 29 003 eksponentide endi väljajagatud kutsekaartidega. Ajakirjanikke käis kohal 503. Kahel viimasel aastal on enim külastajaid olnud laupäeval, veidi vähem pühapäeval ja peaaegu poole vähem reedel. Parimateks hinnati Portugali ja Tuusulan Rantatie boksid.

Ülejäämiseks turismimessiks valmib messikeskuse kõrval "Holiday Inn" ketti

kuuluv hotell, mille talveaast pääseb otse näituseaalidesse.

Järgmise aasta eksponentidele pakub messikeskus kõikvõimalikke teenuseid kuni telefonide ja õhupalliõhuni, aga ka kõrgtehnoloogiat kuni satelliidiülekanne, videokonferentside ja televisiooni otseülekanne võimalusteni.

Ainus, mida ei soovitata, on just see, mida Eestis vajatakse: nutikamaid võtteid, kuidas võimalikult palju turismifirmasid ühe kalli messiruutmeetri peale mahutada.

Madli Vitismann

"Meie Sadam"

RE Tallinna Sadam infoleht nr. 11 informeerib sellest, millest kõneldi ettevõtte pressikonverentsil 19. aprillil ja pakub hulga arvulisi näitajaid sadama töö kohta.

Jutuks on veel Kesklinna sadama 10. kai uue aparelli käikuandmine ja uus reisi-terminaal, mis nüüdseks juba avatud.

Veel on lugeda, et sadam otsib operaatorfirmasid, et anda neile rendile terminaal, seadmeid ja ladusid või hoonestusõigust nende rajamiseks.

Sadamakapten Eduard Hundilt on tiheda laevaliikluse kohta sama lugu, mis ilmus ka meie lehes 5. juunil. Tagaküljel peetakse meelejuubilare.

Kas Viimsil on õigus Naissaart müüa?

Mul ei ole kahjuks selles asjas, kuidas kaitsta Naissaare tulevikku, Eestis sobivat häälekandjat — lehte, mis oleks huvitatud välja astuma saare kaitseks, ja selle tõttu olen veel kord sunnitud "Meremehe" poole pöörduma, sest on ju laevades kombeks aidata "pommil olevald" ametivendi, tehes nalle ruhvis laua ääres ruumi siis, kui kätte jõuab söömaeg.

Nil palun veelkord teid, et teeksite väheke ruumi selle haleda meremehe, kunstniku ja kirjaniku jaoks, kellel süda on nukker ja meel halge nähes, kuidas valmistatakse ette kodusaare lõplikku laastamist ja halastamatut ekspluaterimist.

Olen "Meremehe" veergudel 23. 3. 96 püüdnud juhtida avalikkuse tähelepanu Naissaare looduspargi puudulikule ja ebaselgele kaitsemäärustikule. Lugeses Tallinna "Eesti Päevalehes" 8. märtsil ilmunud artiklit "Naissaar ootab tulevikukava", on ilmne, et need kartused on kahjuks igati põhjendatud. Kirjutises selgub nimelt, et Viimsi vallavalitsus on andnud AS-i ENTEC arhitekt-planeerijale Kaur Lassile ülesandeks tuleva juuniku jooksul esitada Naissaare üldplaneering Viimsi vallavolikogule kinnitamiseks.

Lassi sõnadest selgub, et kavas on "püüasustuse, suvilakruntide müügi ja kohaliku tähtsusega tööstuse arendamine". Ja sellega näib olevat kiire, sest Naissaarel on kavas luua 9 asulat ja üks tööstusrajoon — selges vastuolus looduspargi põhimõtete ja muul maailmas.

Mis aga erilist hirmu tekitab, on artikli juurde kuuluv Alvar Jaaksoni kaart, millest selgub, et ehitamiseks ette nähtud ala suurus on tervelt 7 ruutkilomeetrit. See on eriti silmatorkav, kui seda võrrelda eraomandite suurusega 1938. a. "Naissaare maaüksuste nimekirjas", kus eraomandite kogusumma on vähem kui üks ruutkilomeeter — täpset 98,965 hektarit (100 ha = 1 km²).

Suurem osa saare pinnast, umbes 8 km², on kaardil musta värvi all, mille kohta on öeldud, et see on kaitsevöönd, kus ehitamine on keelatud. Kahjuks on siin aga tegemist selge altvedamisega, sest mustaga märgitud ala ei ole looduskaitsevöönd, vaid hoopis piiranguvöönd, nagu see on kirjas Riigi Teatajas nr. 41 (25. aprill 1995), milles looduspargi valitseja nõusolekul on lubatud "uute teede, õhuliinide ja

muude kommunikatsioonide rajamine ning uute ehitiste ja rajatiste püstitamine" (punkt 27.2): ühel või teisel kujul majandatavat ala on Naissaare looduspargis kokku tervelt 15 km²!

Nii koosneb sihtkaitsevöönd — looduskaitseala, kus kehtib ehituskeeld — lõppude lõpuks ainult nendest viiest väikesest, saare pinnale laiali paisatud alast, mis kaardil on märgitud halli tooniga ja mille pinna suurus on ainult 3,5 ruutkilomeetrit!

Nähtavasti ei ole käsil mingi looduspargi arenguplaani loomine, vaid hoopis agulisarnase suvilate ja tööstusrajooni põhiplaan — suurejoonelised äritehingud looduspargi varjunime all.

Küsimus ei seisa siin endiste naissaarlaste maaomandite tagastamises, sest neid taotlusi on sisse antud ainult 38 ja nende tagastamisele kuuluva pinna suurus on ainult 56,268 hektarit ehk pool ruutkilomeetrit. Nende endiste naissaarlaste maaomandite tagastamine ei avaldaks mingit mõju looduspargi säilitamisele ja arengule, sest nii väiksearvuline püsielanikkond ei olnud suuteline saare loodust kahjustama, ja nende tagastamine ei ole seotud mingite kuludega.

Kui Naissaare vallavalitsus pärast elanikkonna evakuatsiooni 1940. aastal lõpetas oma tegevuse, kanti see üle Harku valda. See ei toonud endaga kaasa Naissaare muutmist Harku omandiks.

1960. aastal anti Naissaar Viimsi külanõukogu haldusse. Ka see ei tähenda seda, et Viimsist oleks saanud Naissaare omanik! Sest saar jäi armees "keelatud piirkonnaks" kuni 1993. aastani.

Vabariikluse ajal koosnes

Naissaar peale ülalnimetatud eraomandite riigimetsast ja sõjaväele kuuluvatest aladest ning vallaomavalitsuse ja Riigimetsade talituse kruntidest.

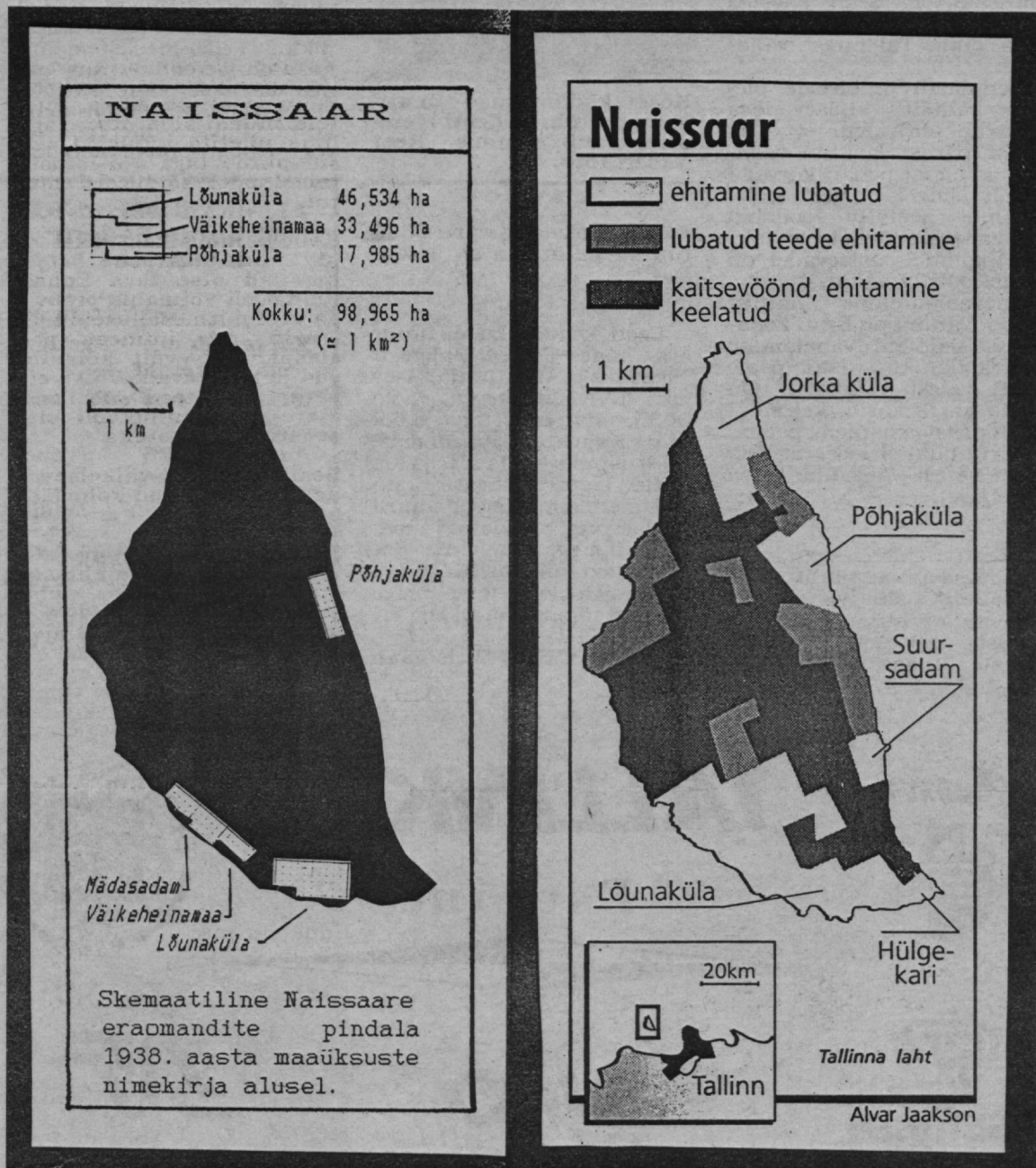
Kuna 1995. a. loodud Naissaare looduspargi valitsejaks on määratud Harju maavanem, siis on küsitav, kas Viimsi vallavalitsusel on praegu üleüldse mingit juriidilist õigust midagi müüa riigile kuuluvas loo-

duspargis — või toimub see Harju maavanema nõusolekul?

700 aasta eest keelas kuningas Erik Menved metsaraie Naissaarel. Et Naissaarel on praegu mängus teised huvid, selle kohta ei tohiks olla kahtlust. Kuidas ilusa saare vägistamine on kavandatud, selgub juuresolevatest kaartidest. Näiliselt ei taha keegi tõsta oma häält saare kaitseks, ja Eesti rah-

vas, kes peaks huvi tundma tulevase looduspargi saatuse vastu, laseb end oma teadmatuses ninapidi vedada. Naissaare saatus on vaekausil: kas sellest saab rahvusvaheline häbiplekk — omakasu ja lühinägelikkuse ausammast —, või ilus looduspark Tallinna külje all, mille sarnast ei ole ühelgi teisel Euroopa pealinnal?!

Erik Schmidt



"Anna Sierra"

"Anna Sierra" juhtum on üks tüüpilisi Kaug-Ida laevakaaperdamisjuhtumeid, mis viiakse läbi pea sama stsenaariumi järgi. Rünna eesmärk on hõivata alus ja selle pardal olev last. Mis teeb sellest "Anna Sierra" puhul märkimisväärse, on see, et esmakordselt on kaaperdatud laev ja selle last leitud puutumatuena, piraadid endiselt pardal.

12. septembril 1995 väljus Küprose lipu all sõitev mootorlaev "Anna Sierra". Taist Ko Si Chang'ist suhkralastiga, mille väärtus oli 5 miljonit dollarit, Filipiinidele Manilasse. Laev, mille omanik on Limassoli "Skate Shipping Company Ltd", oli mehitatud 23 kreeklase, jugoslaavlase, srilankalase ja egiptlasega. 13. septembril umbes 00.30 Tai ja Kambodža piiri ületamise ajal piirasid laeva ümber kolmkümmend piraati, kes olid relvastatud automaatrelvadega. Kaaperdajad

lähenesid kiiretel mootorpaatidel ja hõivasid laeva. Jõuk suundus meeskonnaruumidesse. Uksed pandi relvastatud valve alla ja meeskond käsutati seejärel oma kajutitest välja ning aheldati käeraudadega paarikaua kokku ja suruti kahte väikesesse kajutisse, kus neid hoiti kinni kaks päeva.

15. septembri varastel hommikutundidel, olles 60 miili kaugusel Vietnam rannikust, koordinaatidel 08°20'N, 107°14'E, toodi kaheksa meeskonnaliiget tekile ning ähvardati nad tappa. Seejärel tõsteti nad üle parda väikesesse parve ja jäeti tormisesse merre ilma toidu, joogivee ja navigatsioonivahenditeta. Mõned tunnid hiljem talitati samamoodi ka ülejäänud viieteistkümne meeskonnaliikmaga, ka nemad aeti üle parda pääste parve. "Anna Sierra" aga seilas edasi.

Esimesed kaheksa meeskonnaliiget korjati 3 tundi ja kakskümmend minutit hiljem üles kahe Vietnam kaapaadi poolt ja toodi Condoo saarele. Ülejäänud päästsid samuti Vietnam kalurid ja töid Vung Tausse.

Järgmisel päeval võttis kapten ühendust omanikega, kes juhtunust teatasid Küprose võimudele, nood omakorda võtsid kontakti USA merepääste kohaliku ja Honolulu esindustega ning USA ohujõududega, kes informeerisid AMVER'i (USA laevade otsimis- ja päästeorganisatsiooni) ja samuti Interpoli.

18. septembril kuulutas IMB välja laeva otsingud. Laeva kirjeldus koos fotoga jagati välja sadamakaptenitele ja piirkonna agentuuridele. Kindlustajate poolt lubati rikkalik vaevatasu laeva leidmiseni viiva info eest.

6. oktoobril sai IMB informatsiooni, et laev on Lõuna-Hiinas Beihais. Saadeti välja uurijad, veendumaks, et tegu on ikka sama laevaga.

8. oktoobril külastasid

uurijad sadamat ja leidsid laeva "Artic Sea" ankrus neljanda kal ääres. Laevas tunni ära "Anna Sierra". Laeva esimene nimi "Diagara" oli keevitatud laeva võõri ja aht-risse ning "Anna Sierra" nimetähtede kontuurid olid veel nähtavad. Laev oli jõudnud Beihaisse ankrusse 20. septembril kell 10 ilma oma tulekust eelneva teatamiseta. Avastati, et "Artic Sea" nimele välja antud dokumentid, mis esitati Beihai võimudele, olid võltsitud. Ainult ühel meeskonnaliikmel oli vajalik meresõidutunnistus.

25. septembril pidas Hiina piirivalve laeva kinni ja pani välja kahemehelise relvastatud valve. Meeskonna passid ja laevadokumentid konfiskeeriti. 14 meeskonnaliikmest kaheteistkümnel oli Indoneesia ja kahel Malaisia pass. Võltsdokumentide hulgas oli ka konossement, mis näitas, nagu oleks laev lastitud Brasiilias. Paberite järgi oleks suhkur nagu müüdud ühele Beihai kohalikule kaupmehele septembris,

enne piraatide rünnakut "Anna Sierrale".

Küprose Register saatis kohe Pekingisse oma kaubalaevanduse osakonna kõrge ma ametniku, diplomaatiliste kanalite kaudu nõuti Hiina RV-lt abi kooskõlastatud sekkumiseks piraatlusesse vastavalt ÜRO 1982. a. vastava konventsiooni tingimustele; ühendust võeti ka Interpoliga.

24. oktoobril saadi Hondurase laevaregistrist kinnitus, et seal pole registreeritud ainsatki "Artic Sea" nimelist laeva. Uurimine kinnitas, et Hondurase laevaregistriga olid seotud ka mitmed eelnevad laevalastide varguse juhtumid.

Nüüd on juba üle kuue kuu sellest, kui kaaperdatud "Anna Sierra" jõudis Beihaisse. Laev asub endiselt kai number 4 ääres, pardal suhkralast ja 14 meest, keda peetakse piraatideks. Loodetakse, et juhtum saab lahenduse lähitulevikus.

IMO materjalidest tõlkinud Lauri Naber

Veel lipu- kapteneist

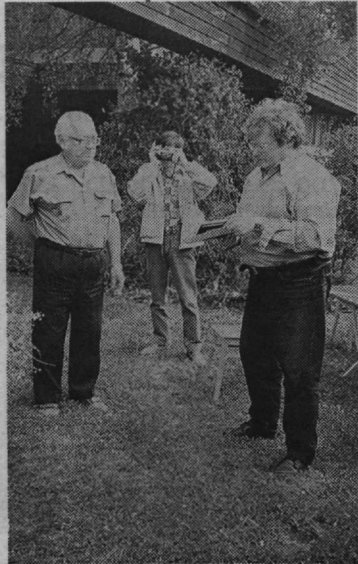
Loksalt helistas toimetusse sadamakapten **Ants Uibu** ja täpsustas sealset juhtumit: pukseri "Tugev" (omanik Balti Laevaremonditehas), mille kapten vahetusse läks, vormistas ta Loksalt Tallinna kõigiti korrektselt.

Kopli sadama piiripunkti ülem **Kalle Dammann** lisas, et Koplast väljunud laev käis Rootsist ära ja saabus seal Loksale rollikohase kapteni-ta. Tänu Loksale sadamale ilmeski, et Eesti passiga kapten oli laevalt lahkunud juba enne Tallinnast väljasoitu.

Sedalaadi probleeme olvat paljude abilaevadega ning ka piirivalvur ei seisa enam pärast laevade väljavormistamist pollari kõrval – sageli jääb laev veel lootsi ootama. Seetõttu loodabki piirivalve ausatele lootsidele, aga paljudel abilaevadel on õigus lootsita sõita.

Laevaomanikule natuke kallim variant on Eesti kodanikust kapteni vahetamine mittekodaniku vastu peale Eesti vetest väljumist. On teada ka firmasid, kel mõni Eesti passiga kapten spetsialiseerunudki sellele, et viib Eesti vetest välja ühe laeva teise järele.

"Eesti Merelaevanduse" avalikkussuhete juht **Tiit Roosileht** palus vabandada kogemata juhtunud eksituse pärast. Nooremate tüürimeeste hulgas on eestlaste



Keset kodumuru — õnnitlema on tulnud Eesti Meremuuseumi esindus. Reet Naberit foto.

ülekaal kõige tugevam: 56 III tüürimehe hulgas on eestlasti 40.

Eesti kodanikku ei tunne ära nime järgi. "Salmest" "Reedaks" muutunud laev (ex "EVA 200", ex "EVA 003"), mis seisib terve möödunud suve Lennusadamas, kuni lõpuks rüüstati, ja on nüüd laevaregistrisse kantud mereinspeksiooni uurimislavana, on saanud huvitava nimega kapteni. See Eesti kodanik on A. Lenin, varem aga olevat tema nimes e kohal täpid olnud.

Madli Vitismann

Endel Sõerde — 70

*Kui laev on päev,
me toimingud ja teod ta lastiks on all trümmilukude.
Las vajub meresügavusse laev!
Veel sajand hiljem tasub tuukritel
ta lasti otsinguile sukelduda,
kui laadungit ei riku põhjamudal*

(R. Rimmel)

14. juunil 1996. aastal tähistati Endel Sõerde — tõelise härrasmehe, televisioonikorüfee, allveespordiveterani ja meresõbra juubelisünnipäeva. Päriskindlasti ei leidu meie vabariigis ühtki täiskasvanud eestikeelset inimest, kes ei tunneks seda sümpaatse häälega endist diktorit, nüüd teleajakirjanikku, kelle meelitemaaticaks on merendus. Kus iganes lastakse vette uut laeva, avatakse terminaali, korraldatakse merepäätet või -päasteõppusi, tehakse

mereuuringuid — seal on ka Endel Sõerde. Kes siis veel?

Temale on Eesti merendus võlgu mehise käepigistuse selle eest, et televisiooni, selle avaliku arvamus kujundamise kõige võimsama tööriista vahendusel on rahvast informeeritud sellest, millest meremehed tavaliselt ise ei räägi. Ja see informatsioon on edastatud terminoloogiliselt laitmatult. See on olnud auküsimus! Erielse tänu on Endel Sõerdele võlgu Eesti Meremuuseum. Arvukate näituste avamised, Paksu

Margareeta katuse all toimunud pidulikud üritused, jäämurdja "Suur Tõll", allveelaev "Lembit", allveearheoloogilised ekspeditsioonid jms. on pakkunud inimestele vaatamisrõõmu juba hulk aastaid. Kes ei mäletaks kümneid kordi nähtud teletelimit "Ettevaatust — Hiiu madal!", saatesarja "Kajalood", operatiivseid reportaaže vrakileidudest, moodsast mereuurimistehnikast, sukeldumistest sügavusse ja paljust muust? Kaudselt moodustab see vaatajaskond muuseumi külastajate ringi, keda ei märgita üheski aruandes. Aga see ei olegi tähtis. Oluline on professionaalsel tasemel tehtud merepropaganda ja see on just see laadung, mida ei riku aeg ega põhjamuda.

Õnnitlevad sõbrad Meremuuseumist!

21. juunil seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas
"Kapten Konga" (Eesti) — lossib, laadib konteinereid
"Mlawa" (Marshalli saared) — lossib suhkrut
"Amur 2528" (Vene) — lossib plokkanoode
"Viento" (Belize) — laadib vineeri

Muuga sadamas
"Probitas" (Malta) — laadib naftat
"Kari-Bitbro 1" (Soome) — laadib naftat
"Miga-Moti" (Soome) — laadib palke

Kes meil käivad

"Odro" (Eesti) — ootab laevaomaniku korraldusi
"Suurlaid" (Eesti) — lossib, laadib konteinereid
"Donata" (Eesti) — laadib tehnikat
"Transestonia" (Eesti) — laadib tehnikat

Kopli sadamas
"Olivia" (Küpros) — lossib kipsplaate
"Uastarnia Bor" — lossib kakaoube

Paldiski sadamas
"Volgobalt 172" (Vene) — laadib vanarauda





TALLINK
EstLine















Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 21. juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Karmoy Islandist Årdalstangenisse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Ceutast Santosesse
"PAUL KERES" — teel Rio Grandest Anconasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Južnõist Shangaisse
"GUSTAV SULE" — Peterburis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Durbanist Singapur
"HAAPSAHU" — Houstonis
"VILJANDI" — Morehead Citys
"RAKVERE" — Århusis
"NARVA" — teel Port au Prince'st Puerto Platasse
"VALGA" — teel Kaliningradist Camdenisse
"SAKALA" — teel Setest Port Saidi
"SOMPA" — Bandjulis

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" — teel Salvadorist Buenos Airesesse
"KUIVASTU" — teel Rotterdamist Paramaribosse
"KUUSALU" — teel Pasajesist Dakari
"PARILA" — teel San Pedrost Nantes'i
"RAKKE" — teel Tampicost Willemstadi
"VALKLA" — remondis Vene-Balti sadamas
"PIHTLA" — teel La Pallicest Amsterdami
"NAISSAAR" — teel Haraholmenist La Pallicesse
"VAINDLO" — teel Fredrikstadist Bejaiasse
"KASSARI" — teel Loviisast Alexandriasse
"MUHU" — Tarantos
"ABRUKA" — teel Oxelösundist Diliskelesi
"VILSANDI" — teel Tallinnast Reykjavikki
"MUUGA" — Vanasadamas
"VIRTUSU" — Antwerpenis
"KAPTEN KONGA" — Vanasadamas

"KAPTEN VOOLENS" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Vanasadamasse
"KESSULAI" — Bremerhavenis
"VIIRELAI" — teel Bremerhavenist Drammenisse
"SUURLAI" — Muuga sadamas
"PAKRI" — teel Nea Moudhaniast Corkisse
"ANGYALFJÖLD" — teel Holmsundist Kartagenasse
"KABALA" — teel Valkost Patrasesse
"MOHNI" — teel Westervikist Sevillassse
"RAPLA" — teel Rotterdamist Ålborgi
"SOODLA" — Antwerpenis
"KLOOGA" — teel Antwerpenist Peterburi
"TRANSESTONIA" — Muuga sadamas
"DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juulis

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 2791.
Toimetaja
MADLI VITISMANN

