



EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegade) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 15 (905) Teisipäev, 25. september 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Mälestusi 1940. aastast lk. 2
- Nõukogude laevastik rahvusvahelisel tööturul lk. 3
- Kooperatiiv või aktsiaselts lk. 4
- Uus ühissetevõte lk. 5
- Tragöödia Tshemessi lahes lk. 6
- MerLe V lk. 7



Maailma meremuuseumid Tallinnas

Viimase paari aasta jooksul on Eesti olnud kõiksugu väliskontaktide kütkeis, mis siinsele olustikule on kaheldamatult oma mitmekülgse jälje jätnud. See protsess pole mööda läinud ka Eesti Meremuuseumist, kus aastate jooksul on süvenenud kontaktid just Skandinaavia maade kolleegidega. Pürgimine rahvusvahelise tunnustatuse (tuntuse) poole on mitmete Eesti organisatsioonidele praegu küllaltki elutähtis, ja seda mitmel tasandil.

Eesti Meremuuseumi jaoks on esmatähtsad kaks rahvusvahelist ühendust: Rahvusvaheline Meremuuseumide Kongress (ICMM) ja Rahvusvaheline Transpordimuuseumide Assotsiatsioon (IATM). Tähtsad on nad eelkõige regulaarse info pärast. Mõlemad organisatsioonid annavad välja nii artiklite kogumikke kui ka igasuguseid in-

folehti.

ICMM-i seitsmes suurkogu, mis algas seekord Stockholmis 27. augustil ja lõppes 4. septembril Helsingis, oli ka Eesti Meremuuseumi jaoks tähelepanuvääriv. Esmaordselt osutus võimalikuks meiega osavõtt niisugusest foorumist. Ning kõigele lisaks otsustati meid ka sellesse rahvusvahelisse liitu vastu võtta.

Seekordne kongress oli pooleldi "ujuv". 29. augustil väljusid osavõtjad laeval "Kristina Regina" Stockholmist Maarianhaminasse. Edasi jätkati sõitu piki Soome lahte kuni Kotkani, siis Leningradi ning 3. septembri varahommikul oli laev Tallinna sadamas.

Kogu reisi sai kaasa teha ka Eesti Meremuuseumi direktor Ants Pärna. Eesti Meremuuseum võttis vastu ja kandis hoolt enam kui kaheksa

kolleegi eest kahekümnest riigist. Kõige suuremad delegatsioonid olid USA-l, Inglismaal, Rootsil, Austraalia, Hollandil ja Kanadal. Peale vanalinna ja meremuuseumi tutvuti ka meie ainulaadse jäämurdjaga "Suur Tõll", mille restaureerimine on alles algusjärgus.

Peale meeleolukat koosviibimist meremuuseumis suundus "Kristina Regina" keskööl Helsinki poole. Kolleegide siinviibimise ajal tihenesid kontaktid ning tekkisid ka konkreetseid koostööideed, mis ootavad lähitulevikus realiseerimist. Ja üsnagi tõenäoline on, et meie külaliste jaoks omandas Eesti oma taotlustega kindlamad piirjooned kui seni. Ka suutsime mitmetele kolleegidele oma olemasolu teadvustada.

Katrin Savomägi

Mälestusi 1940. aasta kevad-suvest ja sügisest

Teenisin tol ajaloolisel aastal mootorpurjekal "Hiiutaat" ja aurikul "Arno". Kuna Hiiumaale ja Saaremaale hakati kibekiiresti rajama N. Liidu sõjaväebaase, olid mõlemad laevad ehitus- ja muu materjali ning sõjaväe veol. "Hiiutaadiga" vedasime Rohuküla sadamast saartele peamiselt metsa, naftasaadusi, sõjaväevarustust, isikkoosseisu ja autosid.

Enne navigatsiooni algust sõitsime "Hiiutaadiga" Hiiumaalt tühjalt Tallinna, et melida laev ja kanda mehed laeva munsterrolli. Kapten sõlmis sõjaväega veolepingu. Tol korral oli Tallinna sadam pilgeni laevu täis. Eriti palju oli purjelaevu. Ka hulk välisriikide laevu seisid sadamas. Seal kulges väga elav tegevus. Siis võis iga kodanik vabalt sadamas liikuda ja vaadata kõike, mida soovis. Ka sadamas olev jahtklubi oli jahte täis.

Et mõllas maailmasõda ja N. Liidu väed olid Eestis, siis valitses sadamais ja laevades varjatud pinget. Eriti pingetas olukorda baaside ehitamise algus saartele. Vanemad inimesed aimasid selles suurt ohtu. Kardeti, et võetakse ära laevad, vabrikud, majad ja teab mis veel... Eesti palgalised meremehed lootsid aga uuelt valitsuselt elu-, töö- ning palgatingimuste paranemist. Sest mis siin salata, meie Eesti meremeeste töö- ja olmetingimused olid pehmelt öeldes niisugused. Hea oli, kui laeva koha said ja siis pidid juba leppima tingimuste ning palgaga, mida peremees heaks arvas pakkuda. Neil, kes sõitsid välisvetes, oli olukord mõnevõrra parem. Rannasõidus pidid laevamehed tegema laadimis- ja lossimistöid, laeva korras hoidma ja merel rooli ning tegevaks olema. Tõsi, mõnes laevas tasuti ka ületundide eest, kuid et palk oli väike, siis oli väike ka ületunnitasu. Purjelaevades puudus ühislootustamine. Ka raadio oli luksus. Nii et puudusid oli kuhjaga. See kõik tekitas sisetunde pinget, nii et mõnikord oli olukord plahvatuse piiril. Sadamates liikusid värsked komnoored, kes selgitasid laevameestele uue korra eeliseid.

Meie oma "Hiiutaadiga" asusime tööle Väinamerre Rohuküla—Lehtma—Kärdla liinile. Et ülesõit oli lühike, olime rohkem sadamatöölised kui laevamehed. Tööd oli rohkem kui kuhjaga, palka aga maksti näpuotsaga. Minu palk oli viiskümme krooni kuus ja lõpp. Tööajal aga piiri polnud. Söögi eest tuli tasuda keskmiselt 18–20 krooni kuus.

Aeg läks ja peagi laevad riigistati. Laevadel hakkasid lipuvardeid lehvima N. Liidu riigilipud. Aurikute korstnate maaliti endise kompanii märgi asemele punane võru sirbi ja vasaraga. Varemalt olid laevade juhtideks enamjaolt laevareederid, need jäid ka nüüd, uue korra ajal oma kohale edasi. Meeskonnad jäid ka samaks ja said endist palka. "Hiiutaadil" küll midagi nimetamisväärselt ei muutunud. Tõsi, kapten oli aja maha võtnud — oli rahulik. Kuid mornim...

Rohukülas olles külastasime õhtuti Ungurmoisas olevat N. Liidu sõjaväeosa. Seal mõisapargis näidati kinofilme, korraldati tantsuõhtuid ja lihtsalt kohtumisi. Esialgu oli keelega raskusi, aga sel-

lest saadi peatselt üle. Meie noored olid tragid vene keelt õppima ja vene sõdurpoisid olid väga sõbralikud. Üldse oli suhtumine meisse hea ja sõbralik. Ka Hiiumaal Lehtmas ja Kärdlas olid kohalike elanike sidemed sõjaväelastega väga head. Ka Kärdla pargis näidati filme ja korraldati tantsuõhtuid. Tantsulust oli noortel niivõrd suur, et pargimurul tantsiti lausa pilkases pimeduses. Kui rohi oli märg, käis tants pargiteedel ja kestis tihti hommikuni. Sõdurpoisid ei väsinud pilli mängimast ja meie neide tantsitamast. Ainus häda oli, et sügisõhtud olid pimedad ja valgustust pargis polnud. Pidi minema vabrikuhuovi värvaposti juurde, et tantsupartnerile silma vaadata, nii et ka päeval osata teineteist ära tunda. Posti otsas põles niimelt elektripirn.

Kord külastasime Kärdla sadama kai ääres seisvat väikest N. Liidu mootorlaeva "Pioneer". Meie kapten valdas hästi vene keelt ja tema abiga me tutvusime selle laeva eluoluga. Seal oli palju teisi kui meie laevades. Meeskond oli kolmevahiline. Toit, tööriided ja -jalanõud ning voodipesu oli laeva poolt. Laevas oli raamatukogu, sai lugeda ajalehti, kuulata raadiot. See kõik andis usku ja lootust uue parema elu peale.

Meil ei muutunud esialgu midagi. Tööpäeva pikkusest peeti ehk rohkem kinni. Aga sõjaväel oli ehitamiseks kiire ja et kogu materjal tuli meriti saartele vedada, siis oli laevadel sõna otseses mõttes tuli takus. "Hiiutaat" oli suur võimsa diiselmootoriga laev. Nõudis tugevat tööd, et suur kere täis laadida ja mõne tunni pärast jälle tühjendada. Mõnikord juhtus nii, et laev sai Rohukülas õhtul koorma peale ja väljus kohe. Ülesõit võttis neli kuni neli ja pool tundi. Kui kai oli Lehtmas või Kärdlas, vaba, siis sildusime ja hakkasime kohe hommikul lossima. See madrus, kes Rohuküla sadamas rooli võttis, oli roolis kaks tundi ja tegevahis kaks tundi ning ei saanud praktiliselt üldse sõba silmale. Aga ega sellest numbrist ei tehtud. Ja kui olekski teinud,

siis ega sellest tulu poleks olnud. Kui ei meeldi — astu kaile...

Tol korral oli meeskonna koosseis järgmine: kapten Joosep Koolmeister, tüürimees Alfred Hall Loksalt, motorist Hermann Mäns, kokaks oli kapteni naine Elli, tekkimeeskonna moodustasid Verner Koolmeister ja allakirjutanu ning kaks Kuressaare merekooli kursanti (Koolmeister ja Valvur).

Ka kapteni lapsed Elna ja Uudo olid laevas kaasas, sest nad olid väikesed ja ükski neid koju ei jäetud.

Nii oli lühidalt öeldes elu hiidlaste mootorpurjekal "Hiiutaat" valitsuste vahetamise aegu.

Ühel sügispäeval, kui olime taas Kärdla sadamas, sildusid ka äärde aurik "Arno". Õhtul pärast tööd tutvusime selle laeva meeskonnaga ja eluga. Selgus, et laevas elatakse ja töötatakse uutal alustel. Ajasime laeva meeskonnaruumis vanade merekarudega juttu: nemand kiitsid uut korra. Meie tüürimees külastas "Arno" kapteni Gildemanni. Õhtul hilja kutsus ta mind enda juurde ja tegi ettepaneku "Arnole" üle minna. Järgmises hommikul läksime "Hiiutaadil" kapteni juurde ja teatasime oma soovist. Kapten maksis meile saadaoleva palga välja ja seega oli meie teenistus sel laeval lõppenud. Panime oma seitse asja sant-sukotti ja astusime üle kai "Arno" tekile. Seal võeti meid väga sõbralikult vastu. Kuna laevas tüürimeest ei olnud, tutvustas kapten Gildemann laeva sisekorda, töö tasustamist, ületundide eest maksimist ja muid üksikasju. Et olin mõne suve mereveelt nuusutanud ja vajalik meremehepraktika olemas, sain kohe ametikõrgendust ja seega suurema palga. Niioleida ühiskondlikuks tööks oli mul "Hiiutaadil" olnud toiduainetega varustamine; niistiis määrati mind siingi selle töö peale — kapten määras. Muidugi, Gildemann oli endine Eesti sõjalaevade komandör. Viimati oli ta olnud vesirataste sõjalaeval, mis müüdi Perusse.

Järgmine päev algas laeva

lossimisega. Laevameeskond lossimisest osa ei võtnud, vaid üks mees oli ankruvintsi peal. Enamasti oli see masinameeste jobi. Kui vaja, pidid ka tekimehed vintsis olema. Minule kui uustunukale näitas laeva meister vintsitöö ette. Nii nõudis kord.

Olin mõne päeva laevas olnud, kui sain korralduse maale minna ja osta toidu tegemiseks siia. Kapten lubas mind ka Orjakusse kodu külastama minna. Sea ostsin Paladelt ja tuln lihakehaga laeva tagasi.

Peagi selgus, et "Arnol" olid kõik uue korra energilised pooldajad. Kõige rohkem uut oli tunda meremeeste töökorralduses ja tasustamisel. Raha maksti nii Eesti kroonides kui Vene rublades. Sadamas tegeles meeskond laeva korrasdamise, värvimise, pesemise jne. Esialgu oli mõnevõrra võõrastav, et aastaid see kõik nii ei olnud ja nüüd äkki on. Laevas oli kapteni salongis raadio ja seda sai õhtuti kuulata, et elu suur-sündmustega enam-vähem kursis olla.

Tõeline heameel oli sellest, et nüüd ei olnud enam vaja laevakoha otsimiseks põksuva südamega kaptenite ukse linke kulutada ja olude sunnil ükskõik missugust vaba kohta vastu võtta — palgast ja töökoormusest hoolimata. Enamjaolt aga oli tulnud tagasi tulla, ilma et santu oleks saanud. Oli ju tol ajal meremehe elukutsel Eestimaal ülimalt populaarne ja iga noormees ihkas merele, laevakohti aga ei jätkunud.

Peagi saabus Oktoobrirevolutsiooni 23. aastapäev, need olid meile, eestlastele, esimesed oktoobripühad. "Arnol" pidasime pühi siiski tagantjärele. Nimelt tuli "Arnol" Lehtma reidil seisva suure Läti kaubaauriku juurde sõita ja sealt sadamasse tsemendilaadung ära tuua. See korraldus tuli just pühade laupäeval. Kuna "Arno" oli Kärdla sadama kai ääres, siis tekkis õhtul mõte "pruudiranda" minna, sest inimene ei ela mitte üksnes tööst ja leivast. Hommikul laeva tullis kohtasin tekil tüürimeest, kes teatas: "Praegu sõidame Lehtma

reidile, mine üles rooli. Kui oleme lätlase poordis, lähed tema peale vintsimeheks." Vastasin nii, kuis merel kombeks: "Sain aru. Minna rooli ja hiljem lätlase peale vintsi." Komandosillal oli kapten Gildemann. Kui olime "Arno" otsad lätlase külge kinnitanud, tervitasime kombekohaselt lätlastest meremehi ja soovisime neile häid pühi. Ronisime koos tüürimehega tekile ja tüür andis mind üle — et hakkas vintsimeheks. Läti laeva mehaanik näitas mulle, kuidas vintsi käsitseda, kontrollis minu arusaamist ja lahkus. Raskus oli selles, et laev oli suur, nelja luugiga ning vintsi oli suur ja kõrge, nii et ma ei ulatunud ruumiluugi auku nägema. Pootsman tegi mulle siis jalge alla kõrgenduse ja nüüd läks tööks lahti. Üks ettenägematu ja arusaamatu häda oli siiski. Ruumis laadisid tsemendikotte platvormile Punaarmee sõdurid, ka kai peal oli umbkeelne sõdur. Ruumist hüüti: "Viira!" Mõtlesin, et mida ma viiran, vaja ju tösta. Andsin vintsi vaierist siiski veidi järele — et mine tea. Uuesti hüüti: "Viira!" Nüüd läksin luugi äärele ja vaatasin alla ruumi. Sõdurid vahtisid kõik üles ja hüüdsid: "Davai, viira!" ja näitasid käega ülespoole. Nüüd sain aru, milles asi. Meie meremeeste keel on teistsiti. Meil ja ka mujal tähendas "Viira!" alla- või järeleandmist. Kui aga oli vaja tösta, siis hüüti: "Hiiva!" "Legoo!" tähendas, et anna tross vabaks. Kui oli vaja alla lasta, siis hüüti "Maina, maina!" Pidi teraselt kuulama ja kaimeest jälgima, sest eksida ei tohtinud, töötasid ju nii Läti laeva ruumis kui ka "Arnol" inimesed. Koostöö pidati olema ülimalt täpne. "Arno" oli Läti aurikust palju väiksem ja madalam, nii et kaimehed ja töömehed pidid samuti olema ühe vitsa all. Kuid töö laabus nüüd hästi, ühegi arusaamatusega.

Pärast töö lõppu pesin end "Arno" soojas masinaruumis puhtaks, riietusin ümber ja istusin koos teistega kapteni salongis pidulauda. Laeva kokk Anni Mägi oli teinud head piduroad (Anni tegi üldse head toidud ja süüa sai nii palju kui süda soovis). Kapten pani lauale hundijalavee ja pidas ajakohase pidukõne. Kuigi olime veel võõrad, tundus kõik kodune ja sõbralik-pidulik. Tol ajal ei räägitud eriti poliitikat. Pajutati meremehelugusid ja tehti nalja. Minul oli tol ajal suur kahe reaga suupill. Puhusin sellele häälde sisse. Peagi löid poisid teki omavahel lõbusat tantsu ja lasid laulu. Korduvalt lauldi "Katjuuša", mida sõjaväelastelt ja raadiost kuulnud oli. See oli tol ajal üldse väga populaarne laul. Laeva kokk Anni sai nii palju tantsida kui suutis, ta oli õnnelik ja õhetas näost. See oli esimene tõeline meremeeste pidu, millest võttis osa kogu laeva meeskond. Ohvitserid kaasa arvatud. See jäi hinge.

Hilja sügisel sõitsime "Arnoga" Tallinna ja panime laeva talvekorterisse Miinisadamasse. Kapten soovitas mul talveks laevale nõ. vahimeheks jääda, aga talv algas suurte külmadega ja üksinda külm laevas olla polnud kuigi meeldiv. Niisiis sõitsin talveks kodusaarele.

Nüüd saab sellest pool sajadit. On vaid meeldiv mälestus.

Manivald KUIK

Nõukogude laevastik tuli rahvusvahelisele tööturule

Lõpuks on juhtunud see, mida ootasid õudusega mereametiühingud ja röömu- ga Lääne laevaomanikud. Nõukogude meremehed läksid maailma tööturule.

See sündmus oli öieti ette ära otsustatud. Laevastik vananeb, laevad kantakse maha, aga uute ehitamiseks riigil mõistagi raha ei ole — ei "puurublasid" ega valuutat. Laevandustes on tekkinud üleliigset ujuvkoosseisu ehk lihtsamalt öeldes tööpuudus.

Et mitte lasta laiali hajuda kaadri, mis on tegelikult kallim kui laevad, otsustasid "ki instantsid" Nõukogude meremehi saata tööle välismaiste lippude alla.

Otsustati ka Nõukogude laevadel välisriikide lippe heisata — see annab võimaluse uute laevade ehitamiseks krediiti saada. Ent see on teise jutu teema. Praegu huvitab meid muu — võõraste lippude all merd sõitvate Nõukogude meremeeste töö tasustamine.

Kui mereministeriumis arutati Nõukogude laevadel välisriikide lippude heiskamist ja meie laevameeskondade välislaevadele tööle komandeerimist, siis töötasu küsimusest tõsiselt ei kõneldudki. "Majandusharu staabis" kujunes lihtviisiline seisukoht: saagu "nende" laevadel töötades sama palju kui seni kodus saanud. Et kui maksad ühele head palka, hakkavad teised endalegi sama palju nõudma. Neil nõupidamistel viibinud ametiühingute esindajate arvamus arvesse ei võetud.

Ametiühingu keskkomitee esindajaid ei kutsutud välismaiste reederitega peetavatele läbirääkimistele.

Ent ministeriumi seltsimehed unustasid, et ajad on mõnevõrra muutunud. Ning Nõukogude meremees pole välismaise lipu all enam mitte lihtsalt tööjõud, vaid poliitiline faktor.

Esimestena "tõusid tagajalgadele" Austraalia, Suurbritannia, Taani, Rootsi, Kreeka ja Soome meremeeste ametiühingud. Mis siin imestada: nemad peavad laevaomanikega kurnavat võitlust iga palgadollari pärast, iga töötunni pärast. Neil tuli segameeskondade loomisel juba niigi positsioon käest anda ja nõustuda "odavate" Kagu-Aasia meremeeste töölevõtmisega. Ning siis Nõukogude Liit sõna otseses mõttes pais-
kab turule terved meeskonnad euroopalikult kõrge kvalifikatsiooniga ja töökaid ning sealjuures äärmiselt madala-

palgalisi konkurente — mitte ainult Lääne, vaid ka Filipiinide meremeestele.

Ametiühingud alustasid protestide kõrval ka "sõjategevust". Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni inspektorid pidasid Itaalias kinni tankeri "Novorossiisk". Ka Soomes oleks äärepealt mitu laeva kinni peetud.

Ja mis sai meie ametiühingust? Tema sattus lausa piibellikku olukorda: ükski prohvet pole kuulnud omal maal.

Ametiühingu keskkomitee pöördus ministeriumi poole, et ärgu seltsimehed nendeta lepinguid sõlmigu — põletavad näpud. Ei kuulatud. Ametiühingud tegid välislaevadele tööle minevate meeskondade jaoks kollektiivlepingu näidisprojekti. Öeldi: aitäh, midagi me sellest kasutame. Aga mitte tervikuna. Ametiühingud tegid ettepaneku Nõukogude laevaomanike assotsiatsiooniga välislaevadele minevate meremeeste sotsiaalse kaitse asjus leping alla kirjutada. Selle peale ei vastatud midagi. Ametiühingu keskkomitee palus endale teada anda, kui ministerium meremeeste huve puudutavaid lepinguid alla kirjutab — tulemus oli sama.

Ega see esimest korda ole. Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 147. konventsioon normide alammääradest kaubalaevadel valmistati alles hiljuti ette ratifitseerimiseks. Aga kui palju oli ametiühing seda palunud ja nõudnud!

Ametiühing oli liialt kaua lihtsalt taskuformaadis järelekiitja. Ent praegu on see ametiühingu ja tema keskkomitee jaoks ohtlik. Kellele on neid tarvis, kui nad meremeeste õigusi ei kaitse? Ega uue ja sõltumatu ühingu loomine võta palju aega...

Keskkomitee sai aru, et nõndamoodi ei saa edasi elada. Nad surusid läbi novorossiisklaste lepingu Rootsi firmaga "Sotrama". Peale Novorossiiski Merelaevanduse ja firma võtsid allakirjutamisest osa veel ametiühingute ja Transporditöötajate Rahvusvahelise Föderatsiooni esindajad. Selle lepingu järgi peab esimese klassi madrus saama 1000 dollarit.

Aga röömustada on veel

vara. Meremees saab kätte vaid 300 dollarit, 700 läheb laevandusele. Teadagi, et "meremeeste sotsiaal-olmelisteks vajadusteks". Ent seda nagu hästi ei usu. Kõige tõenäolisemalt hakkab tööle põhimõtte: kuidas ometi alluv võib ülemusest rohkem saada!

Ühesõnaga, välislaevadel töötavate meremeeste palgast on saanud proovikivi, mis ametiühingu keskkomitee ja ministeriumi südamliku sõpruse võib ujuvkoosseisu kasuks purustada. Konflikt võtab tuure peale — minister Volmer astus juba ametiühingust välja. Mis seal's ikka, ongi ehk parem?

Mida võib ametiühingu keskkomiteelt oodata? Arutagem selle üle.

Et vee peal püsida, peaks ametiühing üleliidulisest organisatsioonist välja astuma. Muidu ta oma valuutavahendeid ei saa. Peale selle peaks neidsamuseid vahendeid teenima hakkama.

Tõenäoliselt on aeg küps Transporditöötajate Rahvusvahelise Föderatsiooni astumiseks. See on eriti tähtis, sest meie tingimustes ei tule ühe ametiühingu võitlusest laevaomanikega midagi välja — vaat kui ei kutsu jälle läbirääkimistele, ametiühinguliseks kattevarjaks aga võtavad mõne tähtsusetu organisatsiooni, nagu näiteks Sveitsi äritranspordi ja toiduainete tööstuse töötajate oma, nagu juba juhtus tankeriga "Novorossiisk". Sellele ametiühingule "tilgub" ju raha...

Meremehed pole aga Sveitsi, vaid Nõukogude omad. Neile on kakssada dollaritki palju!

Ja veel on äärmiselt vajalik, et ametiühing lõpetaks "armusidemed" mereministeriumiga. Vaid võrdväärne koostöö päästab ametiühingu. Ilma esimese kaklusest aga võrdsust ei tule. Oleks hea, kui see kaklus oleks välislaevadel töötavate meremeeste palkade pärast. Muidu hakkavad ka oma laevadel töötavad meremehed ametiühingust välja astuma.

S. Meškov
"Morskaja Gazeta" nr.0, 1990
(asutaja: Mereajakirjanike Assotsiatsioon)

Võrrelgem!

Juhtivkoosseisu põhipalgamäärad Norra laevakompaniides
Norra laevaomanike assotsiatsiooni andmeil

Ligikaudsed määrad USA dollarites (1990.a. jaanuari kurss).

Ametikoht	Norralased	Filipiinlased
Kapten	3430/3615	1715
Vanemabi	1900	1051
2. abi	1630	826
3. abi	1550	777
Radist	1570	
Vanemmehaanik	3100	1615
2. mehaanik	1765	1051
3. mehaanik	1590	826
4. mehaanik	1550	777
Elektromehaanik	1715	
Külmutusseadmete mehaanik	1590	
Kokk	1470	
Reakoosseis	(Grupp)	Norralased.
	2	455
	3	470
	4	547
	5	570
	6	728
	7	761
	8	775
	9	795

Võrrelgem!

NSV Liidu Merelaevanduse Ministeriumi 17. jaanuari 1990.a. kirjast nr. GEU-15/262-104.

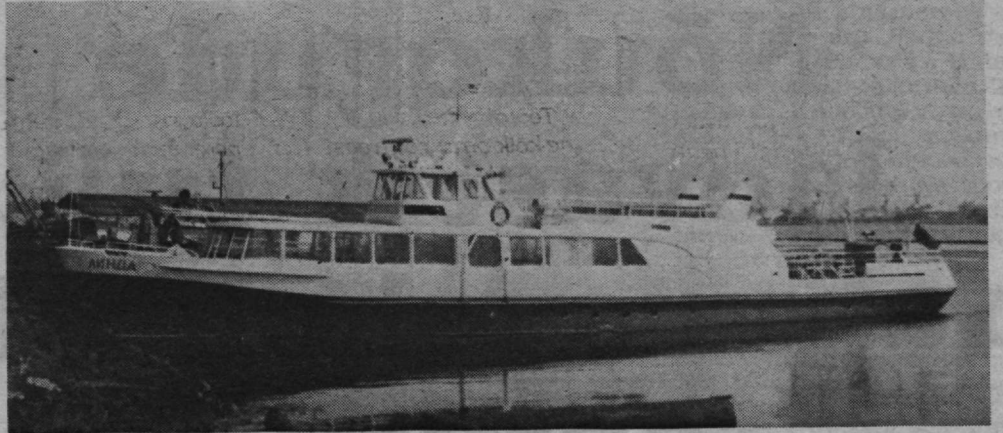
"Lubage end paljaks röövida!"

Kuu ametipalgad USA dollarites on järgmised: kui leping sõlmitakse teises valuutas, määratakse ametipalk, arvestades selle valuuta kurssi USA dollari suhtes lepingu sõlmimise kuupäeval või jooksva kursi järgi):

Kapten	800
Vanemabi	730
2. abi	625
3. abi	610
Vanemmehaanik	795
2. mehaanik	680
3. mehaanik	595
4. mehaanik	540
Raadiojaama ülem	665
Pootsman	625
Vanemmadrus	410
1.kl.madrus	380
2.kl.madrus	340
Motorist (1.kl.masinist)	400
Motorist (2.kl.masinist)	360
Vanemkokk	380
Puhvetipidaja	380
Kokk	340

Samuti peab lepingus kajastuma meremehe vabatahtlik nõustumine sellega, et laevanduse valuutaeraldise fondi kar akse kõigi tal lepingu järgi välisvaluutas saada olevate ja rääsoleva kirja 1.-3. punkti alusel saadud summade vahe. Sellega korvatakse laevanduse kulud sotsiaal- ja elukindlustusmaksudeks, tööjõumaksuks, puhkusetasudeks ning meremeeste perekondadele tehtud väljamakseteks, meremeeste väljaõppe ja kvalifikatsiooni tõstmise, tasuta arstiabi, transpordi- ja muud kulud.

B. Degtjarjov,
Merelaevanduse Ministeriumi Majanduspeavalitsuse juhataja esimene asetäitja
"Morskoi Ekspress" 1990, nr.1



Kooperatiiv või aktsiaselts

ehk

kuidas kasvab peremees

Üks nähtavasti vanemaid väikeettevõtlusi on kooperatiiv "Meteos", kel on nüüdseks juba kolm laeva. Oma püüdlusi Eesti meresõidu arendamisel tutvustavad Heino Rüütel ja Villu Pilvet kooperatiivi juhtkonnast, need on pikitud vahepaladega omandi ja töösuhetumise kujunemise teemal.

METEOS = mereteenuste osutamine

Igasuguse ettevõtluse alus ja võtmeküsimus on algkapital.

Pangad meie kooperatiivi loomise ajal laenu ei andnud. Merekooperatiiv tuli niisii luua oma sissemaksetega — riiklikel ettevõtetel oli laenuprotsent kuni 3. Nüüd saab küll laenu, aga laenuprotsent on 10 - 15, st. kommerts-panga laen.

Meie firmas on praegu kolm laeva. Üks neist on merepuksiir "Sulev". Teine on reisilaev "Linda" viiekümnele reisijale. See on ostetud võlgu ja sellele võetud remondikohustusi me pole veel suutnud täita. Kolmas, "Salme", on teadusuurimislaev. See on lepingutega meie käsutuses, kuid meie firma poolt välja ostmata. Selleks ostuks otsime praegu rahalisi vahendeid.

Firmale on alus loodud. Kuna meil on kolm laeva, siis sellega kindlustame olemasolevate lepingute täitmise. Kaks laeva töötavad kindlatel lepingutel. Püksiir "Sulev" teeb praegu juhuslikke töid. See laev on valmis tegema kõiki püksiirtöid nii sise- kui välisvetes kogu Balti mere ulatuses. Ta võib teha ka tuukri-, hüdrotehnilisi ja teadusuurimistöid, selleks on kohaldatud ruumid aparatuuride ja varustuse paigaldamiseks.

Praeguses keerulises majanduspoliitilises olukorras on nii sise- kui välisrural raske leida püsivaid partnereid, ehkki oleme suutnud laevad heasse tehnilisse seisukorda viia ja lepinguid oleme seni korrektselt täitnud. Et konkurents püsida, oleme sunnitud väga madalate tariifidega töötama. Kohati tuleb töötada riiklikest ja muudest organisatsioonidest 50% odava-

ma renditasu eest.

Villu Pilvet: Meretöös ei ole niisugust tegevust, mis tooks suhkruvatiga võrreldavat kasumit. On välja kujunenud mingi keskmine kasum. On aga tegevusi, mis ei too kasumit, kuid on vajalikud, neile peaks siis riik juurde maksma. Merenduses on põhivahendite maksumus nii suur, et kulub hulk aastaid, enne kui kasumit tuleb nii palju, et see ületab põhivahendite maksumuse. Selle aja peale on aga põhivahendid nii moraalselt kui füüsiliselt vananenud ja vajavad väljavahetamist.

Põhivahendid — laevad — on kallid. Hankida on võimalik ainult vanu amortiseerunud laevu ja see on seotud suurte raskustega. Need füüsiliselt ja moraalselt vanad laevad tuleb taastada ja merekorda seada, nad tänapäeva nõuetele kohandada. Kõik teavad, kui kallis on tänapäeval laeva remont. See nõuab riiklikeltki ettevõtetelt, kes plaaniliselt remonti teevad, suurt aja- ja närvikulu. Meie saame remonti teha vaid väljaspool tehaste plaani, seega meie raskused on kahekordsed. Aastakümneid valitsetud majandussüsteem on laevaremondi ettevõtete tootmiskulud üles kruvinud, remondi kvaliteet aga langeb pidevalt, materjalide ja tagavaraosade puudus aina kasvab. Täielikult isemajandav kooperatiiv saab siit oma rahakoti pihta kohe otselõogi.

Heino Rüütel: Meie remondikulud on suuremad kui riiklikul ettevõttel. Tööd tehakse rubla eest, kuid arve on sage li kuus rubla. Kokku saame hoida selle arvelt, mida teeme ise, kuid on spetsialiseeritud

töid, mida me ise teha ei saa. Sel juhul tuleb suures riiklikus tehases leida see aeg, millal saadakse meie töö ette võtta. Kui on jutule saadud, hakkab töö käima üksnes sularaha eest.

Täna võetakse sama töö eest 2—3 korda suurem tasu kui aasta-poolteist tagasi. Nagu selgub, et on kooperatiiv, mõeldakse: ahaa, neil on kooperatiiv, neil on raha, siit saab võtta. Kui ikka keevitajate brigaad, 2—3 meest, küsib paari päeva tööd eest 5000—6000 rubla, siis ei saagi enam remonditöid teha.

Laevad nõuavad mitmekesist ja kallist varustust. Sellele vaatamata, et meie kooperatiiv täidab riiklike tellimusi, peame me varustuse eest koefitsiendiga maksma. Lihtne näide: riigi laev saab akumulaatori 80 rubla eest. Meie peame selle eest maksma 224 rubla — koefitsient on 2,8. Riiklike ettevõtteid varustatakse tsentraliseeritult, meile aga jäävad jäägid, ja needki kalli hinna eest. Peale selle me teame ju kõik, kui suur on varustuses defitsiit.

VP: Meilegi tahame ju oma firma suuremaks kasvutada. Aga kui riiklik poliitika ei soodusta mere-ettevõtlust, ja praegu ta ei soodusta seda kuidagi, kui oleme hakanud tööle vanade, amortiseerunud laevadega, mis on riigi omanduses juba maha kantud, siis suretatakse juba eos meid välja.

HR: Kõigile peaks antama võrdsed võimalused, praegu neid küll ei ole.

VP: Ei ole muidugi, kui meil on rublane kaup nelja rublaga käes, kütus veelgi kallimalt.

Väiksemat hinnakoeftsienti kui 1,3 kooperatiivi jaoks ei olegi. Kellel on varustust üle, see seda just niisuguste hindadega müüb. Ole siis veel konkurentsivõimeline.

HR: Ega selle võrra keegi rohkem maksa, et sõidame vana, amortiseerunud laevaga, kaubaveol maksab tonn ikka ühepalju. Suudame praegu läbi lüüa ainult seetõttu, et meil ei ole eraldi talitust: kes arvestab valuutat, kes kulusid ja kes muud. Me saame sellega hakkama kolmekesi.

VP: Sõitsin omal ajal koos Feliks Voolensiga, kes rääkis, et vanasti oli Sergo firmas 70 laeva jaoks 3 inimest kontorist. Seal oli usaldus inimeste vastu, ja kontroll oli väga kvalifitseeritud.

Riiklikel ettevõtetel on juhtivpersonali suurus üle paistatud, ka on neil vastavad hooned. Meie firmas tuleb kõik see töö kolmel inimesel ära teha, kusjuures tänaseni puuduvad ametiruumid. See on praegu ka meie ainuke võimalus riiklike ettevõtete konkureerida.

VP: Väikesel firmal on ju päherite hulk sama mis suurel, ka meie käest nõutakse kõike seaduse järgi. On meilgi näiteks kaadritöö ja raamatupidamine, haigusrahad, varustus ja muu. Ainult töömaht on erinev, aga teha tuleb kõike sedasama, mis suurelki firmas.

Kõigil kooperatiividel on palju raskusi kaadriprobleemiga. Inimesed, kes on seni töötanud riiklikes ettevõtetes, ei suuda kooperatiivi tules uude omandivormi ümber lülituda, ei teki peremeest.

VP: Meie madrus saab

sama palju palka kui ülemnõukogu saadik, ometi on töö ja vastutuse vahe suur.

HR: Meil on mehed 20 päeva tööl ja 20 vabad. Nad saavad aga kuupalka ja nii tekib illusioon, et me stimuleerime ka mittetöötamist. Pealegi leitakse, et palk on väike. Nüüd tahame üle minna päevatasule. Siis saab tööpäevade eest kaks korda rohkem palka, aga vabadel päevadel see eest mitte midagi. Siis on selge, mille eest meil palka makstakse.

Enamik inimesi kujutab ette, et kooperatiiv on rahapump, mis pumpab raha kokku, mida siis kohe peab kõigile välja jagama. Niisuguse ettekujutuse loob kahjuks tihti ka ajakirjandus. Selge, et on küll kooperatiive, kes niisugusel põhimõttel tegutsesid. Nendest siis kirjutatakse ja neid kritiseeritakse. Tõsisest, perspektiiviga töötavatest kooperatiividest ei kirjuta aga keegi. Kuid just meile on abi ja toetust vaja. Muidu lihtsalt lämmatatakse teoainimeste initsiatiiv.

VP: Kui me alustasime, siis ei olnud muud võimalust iseiseisvuda, kui tuli luua teeninduskooperatiiv. Nüüd aga oleme sellest kuuest välja kasvanud.

HR: Aktsiaseltsi ja kooperatiivi omandi vorm on täiesti erinev. Meil on kogu aeg olnud erakapital, kuid praegune kahe aasta tegevus on näidanud, et kooperatiiv on samasugune kolhoos nagu näiteks kalurikolhoos. See tähendab, et kusagilt saadakse raha, ostetakse põhivahendid ja siis kõik saavad sealt. Võrdselt. Üks andis kakskümmend

tuhat, teine vaid tuhat rubla, aga kõik tahavad juhtida. Algul tahtsimegi kooperatiivi rohkem liikmeid võtta, kuigi meid hoiatati, et liikmeid peab kooperatiivil olema nii vähe kui võimalik. Võtsime siiski kooperatiivi liikmed igast töövaldkonnast, kuid kahjuks on huvitatus mingist tööst ja huvitatus palju teenida ise asjad. Tegelikult käivitatus mehhanism, et kooperatiivi liige tahab kasutada oma võimu selleks, et rohkem raha tasku panna. Kooperatiiv muutub niiviisi juhitamatuks: mõni liige tahab laeva maha müüa, et kiiremini tulu saada, sest laevade kommertshinnad on väga kõrged.

VP: Ajakirjandus ei selgita praegu aktsiaseltside olemust ega erastamisprotsessi, samuti omandivormide sisu. Ei saa ju niiviisi aktsiaseltsi teha, et paneme igauks tuhat rubla kokku ja hakkame aga juhtima. Inimeste arusaamine tööst ja omandivormidest on

pölvkondade jooksul rikutud, kõigil on ükskõik, kõik tahaksid ainult saada. Ka kooperatiivis. Töötaja teab ju, et me ostame kõik oma raha eest, ka pintsli ja värvid, ja jätab sellest hoolimata värvi kuivama või kui värvipott ümber läheb, lükkab jalaga. Tõsi küll, veidi on töösse suhtumine paraneanud, kuid peamine on, kuidas haarata inimest ühte või teise omandivormi, kasvatada peremeest.

HR: Meie ei saa endale mingit seismit lubada. Niipea, kui meil näiteks laev ekspluatatsioonist välja läheb, peame palgalistele küll palga välja maksma, aga kooperatiivi liikmed jäävad ilma.

VP: Me peame harjuma sellega, et raha võib teenida raha, et raha on samuti kaup. Varem ei olnud mõeldav, et teen paarkümmend aastat lisatööd, kogun raha ja avan siis näiteks kaupluse. Nüüd, kui seda saaks teha, ei ole inimestel homse suhtes turva-

tunnet. Aga tähtsaim, kadunud on peremehelik mõtteviis. Kui ka osta kauplus ja võtta tööle müüjad, suhtuvad nad peremehe varasse samuti kui praegu riigi omasse. USA-s on näiteks terve ühiskond huvitatud sellest, kuidas kujuneb inimene. Kas võib minna samu edasi või peab veel ootama, sest selle sammu teeb inimene. On ju näiteid, kus sisseostetud moodsaim tehnoloogia ei tööta, sest pole inimesi, kes oskaksid ja tahaksid sellega nõutaval moel ümber käia.

HR: Inimesed tahavad aktsiaseltsi teha samuti kui kooperatiivi, aga siis kaob aktsiaseltsi mõte koondada kapitali. Ei saa ju üks oma kümne rublaga juhtida teise kapitali. Kes rohkem kapitali on sinna sisse pannud, selle vastutus on võrratult suurem, ta on siis rohkem huvitatud selle säilimisest ja suurenemisest. Ning ka tulu ei saa võrdne olla.

VP: Inimesed ei tea sageli,

mis on aktsiaselts ning selle majanduslikud ja juhtimispehimmõtted. Ei saada aru sellestki, et omaniku ja töötaja mõtteviis ei ole ühesugune, kuigi mõlemad peavad olema tulevikku sihitud. Öeldakse, et aktsiaseltsi põhikiri peab olema demokraatlik, aga demokraatlik aktsiaselts on ju seesama kooperatiiv. Seni on meie suhtumine rahasse absurdne: arvatakse, et raha on kuskil ja keegi seda jagab, tuleb vaid oma osa kätte nõuda. Minu teenitud raha on aga minu töö väärtuse mõõt. Kui näiteks dividendid hakkavad tulema valuutas, siis loomulikult vastavalt aktsiate arvule. Kuid pandi ette parandus: neile, kes need teenisid, s.t. käisid laevaga sõidus. Selleks aga, et laevaga merele sõita saaks, peab keegi kaldal kõik vajaliku tegema.

HR: Praegu ei tea me veel sedagi, missugune tuleb tulumaksuseadus, me ei saa oma tegevust planeerida. Me oleme tahtnud Eesti meresõitu aren-

dada, oleme sisse toonud kaks laeva. Meie reisilaev ja uurimislaev on nüüd Eesti omad. Aga kui Vene Föderatsiooni maksuseadus on soodsam, siis peame võib-olla laevad sinna registreerima.

VP: Me võime praeguse inflatsiooni tõttu tasapisi hääbuda, sest seni, kui meie arengufondi kogume, teeb inflatsioon oma tööd. Ometi on tellijal meiega mugavam, ta saab korraliku teeninduse ja täpsuse, mida riiklik laev ei suutnud tagada. Meil ei juhtu, et ei ole kütust, laev on alati korras ja valmis välja sõitma.

Praegune majanduslik kaos ei saa kaua kesta. Me oleme praegu stardiks valmis, sest kui majanduslik tõus juba käivitub, siis on hilja.

Maailmas on ju kogu edaspidiseks asjakorralduseks näidised olemas.

Me ei tohi seejuures kogu maailmas tuntud majandustermineile mingit oma sisu anda.

Madli Vitismann

ainult üksimus

Kas väikelaevadel on perspektiivi?

Vastab "Sojuzvneštansi" volinik Kalasadamas VITALI LEŠTŠENKO:

Üleliidulise koondise "Sojuzvneštansi" Tallinna kontor esindab kaubasaatjate huve. Veel kaks aastat tagasi oli meie firma oma valdkonnas monopolne, seetõttu oli peamine paberite vormistamine. Kui meie kõrvale ilmusid uued firmad, kes oskavad hästi raha lugeda, moodustati meilgi aasta tagasi arengugrupp, mille koosseisu liigitati ka mind.

Esimene väikelaev, millega meil tuli tegelda, oli kalurikolhoosi "Oktoober" PTS-162. Tulemused olid keskpärased: laev vedas kaks korda nädalas Helsingisse "Estimpexi" kaudu tarnitavaid "Norma" turvavõid, kuid ka muid laadungeid ja ka teistesse sadamatesse. Peamine oli seejuures operatiivsus: auto tuli, laadung pandi peale ja laev sõitis välja. Et laadimine-lossimine võttis vähe aega, oli võimalik nädalas kaks reisi teha. Seejuures sai meie firma väärtuslikke kogemusi uude asjana tegelemiseks. Praegu on teised väikelaevad orienteerunud oma firma laadungile, ainult "Aal" on puhas transpordifirma.

Väikelaevad vajavad laevaomanike huve esindavat maaklerifirmat, sest igaühel üksi on raske laadungit hankida. Praegu tundub, et "Sojuzvneštansi" maakleri funktsioone täita ei suuda, pole selleks küllalt võimalusi ega huvitatust.

Väljapääsu näeksin väikese maaklerifirma tekkes, kus oleks 3–4 asjatundjat, korralik sidetehnika ja info. Selleks, et väikelaevad saaksid edukalt töötada, on vaja teada Läänemere turu seisukorda ja kasvõi näiteks sadamamaksude suurus. Hästi peab tundma Eesti tööstuse vajadusi. Tekivad pidevad kliendid ning kliendi ja laevaomaniku vastandlikud huvid taanduvad mõlemale vastuvõtavasse vahemikku.

Väikelaevade perspektiiv on muidugi eeldus, et Eestil on oma korralik kaup. Nende eelis on ju selles, et nad saavad väikesi kaubapartiisid vedada ja need ka väikesadamaisse kohale toimetada. Nende tegevusvälja Läänemerele näen peamiselt seal, kuhu liinilaevad ei sõida.

Küsis Madli Vitismann

Mere- ja jõe laevnikest taidluskunstnike näitus tulemas!

See üleliiduline näitus korraldatakse kahes järgus: esimene on käesoleva aasta maist detsembrini regioonide kaupa, teine järgmise aasta maist juunini Odessas ja hõlmab juba kõigi piirkondade kunstihuvilisi. Piltidel, skulptuurides jne. tahetakse näha eelkõige veetransporditöötajate elu kogu selle mitmekülguses. Muide, osa võivad võtta ka mereerialasid õppivad noored.

Oodatakse maale, graafikat, skulptuure ja tarbekunsti teoseid (välja arvatud tehnilised laevamudelid).

NSVL Kunstnike Liit paneb välja 18 preemiat: kolm esimest ä 150 rbl., viis teist preemiat ä 120 rbl., ja kümme kolmandat preemiat ä 100 rbl. Ette on nähtud ka viisteist diplomit, 1000, 500 ja 300-rublased preemiad ootavad kohalikke näitusi korraldavaid kultuuriasutusi.

Korralduskomitees on kunstiakadeemikuid ning kõrgeid kunsti- ja laevandusametnikke.

Mis muud kui kätt proovima!

"Morjak Estonii" nr. 34 järgi Mari Vamba

Uus ühissettevõtte "Sovcruise"

Sõnad ühissettevõtte, aktsiaselts, kontsern, assotsiatsioon, firma levivad nõukogude inimeste kõnepruugis üha enam. Meretranspordi alal on hästi tuntud Nõukogude-Jaapani kompanii "Uniorient", Nõukogude-Belgia kompanii "Transworld", samuti "Sovfracht", "Sovbunker" ja Sovkomflot". On ka laevanduste ühissettevõtteid põllumajanduse, ehituse ja laevaremondi alal. Äsja asutati Moskvast Nõukogude-Sveitsi ühissettevõtte "Sovcruise" (inglise keeles "Global Sowcruise Lines"). Ettevõtte eesmärk on Nõukogude Liidus ja välismaal arendada ja kasutada mere- ning kombineeritud reise hõlmavat turgu, täielikumalt rahuldada Nõukogude ja välis turistide nõudlust mere-, jõe- ja kombineeritud reiside järele ning tugevdada Nõukogude reisilaevastiku mainet rahvusvahelisel merematketurul.

Nõukogude poolelt osalevad ühissetvõttes Kaug-Ida, Murmanski ja Eesti merelaevandused, "Sovfracht" ja Odessa Merelaevandus. Sveitsis esindab "Inter Maritime Management S.A." Genfi. Ühissetvõtet juhib endine mereministeriumi laevastiku peavalitsuse juhataja asetäitja L. Paladits.

"Sovcruise" on vastuvõetud põhikirja kohaselt juriidiline isik. See on täielikul isemajandamisel ja enesefinantseerimisel töötav, ka valuuta mõttes end täielikult ülalpidav ettevõtte.

"Sovcruise" põhikirjafond on 1,5 miljonit rubla, mõlema poole sissemaksud on võrdsed. Fond võib täieneda ühissetvõtte majandustegevuse arvelt, aga ka osanike lisasissemaksete tõttu. Sealjuures võib põhikirjafondi sissemakseteks lugeda ka hooneid, ehitisi, laevu, sisseseadet ja muid materiaalseid väärtusi, materiaalseid varustusi jne., muid varalisi õigusi ning

rahalisi vahendeid nii rublades kui välisvaluutas. Tulu jaotatakse proportsionaalselt osanike sissemaksetele põhikirjafondid.

Ühissetvõtte kõrgeim juhtorgan on juhatus, mis koosneb kümnest liikmest, esimees ja tema asetäitja kaasa arvatud. Viimased määratakse nii, et mõlemad pooled oleksid järjekorras esindatud. Nii nemad kui juhatuse liikmed määratakse kaheks aastaks.

"Sovcruise"il on oma eesmärkide realiseerimisel õigus kas oma või laenatud vahendite arvel või teiste Nõukogude ettevõtete ja organisatsioonide ning välismaiste juriidiliste ja füüsiliste isikute ülesandel ja nende arvel tegutseda järgmistes valdkondades:

nii Nõukogude Liidus kui välismaal ehitada, omandada, võrrandada, võtta ja anda rendile mere- ja jõe reisilaevu, samuti igat liiki vallas- ja kinnisvara, mis on ühissetvõtte tegevuses vajalik;

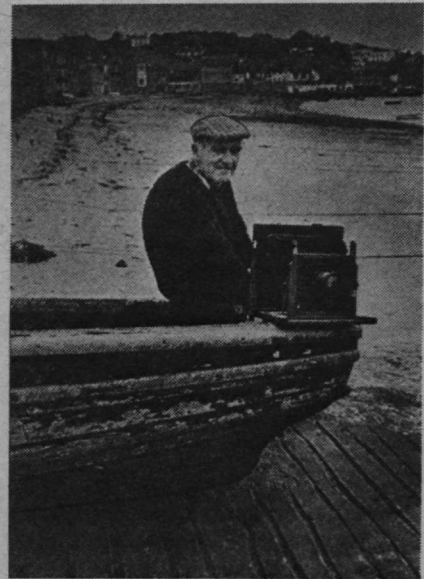
ekspluateerida reisilaevu ja muid liiklusvahendeid ning ehitisi, hotelle, restorane, baare ja muid objekte, mis on vastavalt rahvusvahelisele praktikale reisijate toitlustamise korraldamiseks ette nähtud;

kas iseseisvalt või koos Nõukogude ja välismaa organisatsioonidega korraldada agendi-, maakleri-, laevaremondi-, kaubandus-, turismi- ja muid operatsioone;

arendada ja teostada rahvusvahelise turismiga seotud uusi ettevõtluse liike.

"Morjak Estonii" (1990, nr. 36)

Meri,



➔ Fotograaf Frank Gibson Hugh Towni kaldal Scilly saartel. Franki isa, vanaisa ja vanavanaisa olid samuti fotograafid ja tegutsesid samuti Scilly saartel ja Cornwalli rannikul ning samas valdkonnas.
Hans Erixoni foto

➔ John Gibsoni foto

Laevahukud ja fotograafid

Fotograaf Frank Gibson kõnib oma suurformaatkamera raga mööda kallast ja uurib silmapiiri. Koht on Scilly saared Atlandi ookeanis, 50 kilomeetrit Cornwalli maaninast edelas.

Franki isa James ja vanaisa Alexander olid samuti fotograafid, tegutsesid Scilly saartel ja Cornwallis. Puitkaameraid on pärandatud põlvest põlve. See algas juba Franki vana-

vanaisast, John Gibsonist, kes on sündinud 1827. aastal ja elas üle 90-aastaseks. Ta sai oma esimese kaamera 1860. aastal ja oli seega Inglismaal pioneer.

Neli põlvkonda fotograafe on pühendunud samale motiivile: meri ja laevahukud Cornwalli rannikul. John Gibsonit, kes oli noorpõlves meremees, kütkestas see dramatika. Poeg Alexander alustas

plidistamist 14-aastasena koos isaga. Temast ja ta vennast Herbertist said samuti kõige kirglikumad "hukukroonikud". Alexander oli ekstsentriline fotograaf, kes võis suures vihas väärtusliku klaasplaati kogu Cornwalli tinakaevandusse heita.

Kõik laevad pidid oma Põhja-Euroopa-teel Cornwalli rannikust mööduma ja ümber Scilly saarte sõitma.

XIX sajandi puudulikkud maa- ja merekaardid põhjustasid lugematuid laevahukke, 1893. aasta orkaani ajal hukkus Cornwalli ja Scilly saarte ümbruses 298 laeva.

Logiraamatud jutustavad: murdlained võõris, meeleheitlik katse rehvida kõik purjed, et vähendada tuultpüüvat pinda. Heidetakse välja ankur, kuid kõis katkeb ja laev triivib järeleandmatult karide

poole.

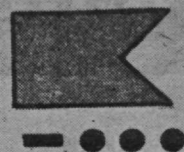
Karidel ja kaljusaartel on oma sünge statistika: 1707 hukkunud sõjalaeva ja 2000 uppunud meest. Sadu vrakke lebab merepõhjas üksnes Scilly saarte ümbruses. Hollandi kulla- ja hõbedalast, mis 1743. aastal põhja läks, on päästetud, kuid palju aardeid lebab pimeduses.

"Aktuell fotografi" 1990

Hans Erixon

MERLE

*B
Bravo



B, rahvusv. signaalkoodi tähelipp; heisatuna tähendab: "Ma laadin, lossin, või mul on pardal ohtlik laadung". Purjetamisvõistlustel (heisatuna jahil): "Ma kavatsen protestida!"

baatoks, köverjoon, mis tekib pikitasandiga paralleelse pinna löikumisel laevakerega. B-te projektsioon pikitasandile moodustab laeva teoreetilise joonise külje.

bakkaut (holl. *pokhout*), Kesk-Ameerikas ja Kariibi mere saartel kasvav puu (*Guajacum, lad lignum-vitae*), mille puit on väga kõva ja raske (tihedus 1,4) ning sisaldab õlist vaiku. B-i kasut. deidvudeadmetes sõuvõlli laagri- voodrite, plokisiivide jm. valmistamiseks; nüüdisajal suures osas asendatud ksilooliidi, plastmasside jt. tehismaterjalidega.

ballast, pallast, vajalikul püstivuse ja trimmi saavutamiseks alatiselt või ajutiselt

laevale paigutatav last. B. võib olla vedel (b-vesi) või kuiv (känkmalm, kivid, liiv jm.). Veolaevad võtavad b-itankidesse vett, sõites lastita ("b-s"), et laeva süvist suurendada, see parandab käikuvust ja juhitavust. Lastis, eriti tekilastiga laeval, võimaldab põhjatankides olev b-vesi suurendada püstivust. Suured purjekad pidid püstivuse tagamiseks tühisõitudel vedama kuiva b-i. Nüüdisaja purje- jm. mitteküllaldase püstivusega laevad kasutavad alalist kuiva (harva vedelat) b-i. B-vee laevakeresse sisse- ja väljapumpamise abil sukelduvad ja tõusevad allveelaevad ning muudetakse ujuvdokkide ja süvistatavate puurimisseadmete süvist. jäämurdjaid saab b-i ühest pardatankist teise pumbates vabastada jäähaardest.

ballastitank, vedela ballasti (ballastvee) hoidmiseks määratud tank laeval. B-dega kasut. süvatanke, põhja-, parda-, sandeki- ja kim-

mittanke, ka kohverdame, võõrpiiki ja ahterpiiki. B-d koos ballastipumpade, torustike ja armatuuriga moodustavad ballastisüsteemi, mille abil on võimalik teatud piires reguleerida laeva püstivust, trimmi ja süvist.

baller, vertikaalne völli-rooliplaadi (roolilehe) pöörlemisel. B-i alumine ots kinnitub rooliplaadi külge äärik- või lukkliitega. B. paikneb ahtri alaosas asuvas roolisaaapas. Läbides helmpordi kaudu laevakere on b-i ülaqsa rumpli abil ühendatud roolimasinaga.

Bellingshausen, Fabian Gottlieb von (20. IX 1778 Saaremaa, Lahetaguse mõis - 25. I 1852 Kroonlinn), baltisaksa päritoluga vene meresõitja, admiral (1843). Lõpetas 1797 Kroonlinna Mereväe Kadetikorpus ja teenis 1797-1803 mitšmanina Tallinnas. Osales 1803-1806 kartograafina laeval "Nadežda" A. J. Krusensterni juhi-

tud esimesel vene ümbermaailmareisil; 1807-1818 oli laevakomandöriks Balti ja Musta mere laevastikus. Juhatas 1819-1821 II järgu kaptenina laevade "Vostok" ja "Mirmoi" (komandör M. Lazarev) ümbermaailmareisi, ülesandega tungida võimalikult kaugemale lõunasse Antarktise vetes. Reisi kestel tehti maa-deavastusi ja täpsustati kaarte Vaikse ookeani vetes. 28. I 1820 jõuti 69° 14' ja 2° 14' W Antarktise mandri lähiste - kui ka B. mandrit nägi, siis pidas seda jäätunud mereks. Okt. 1820 avastati Peeter I saar ja jaan. 1821 Aleksander I maa, mida B. pidas mandri osaks (see fakt, lisaks ebaselgus 28. jaan. sündmuse osas on võimaldanud tema Antarktise avastamise vaidlustada). Uurimismaterjalid avaldati trükis 1831. 1828-1829 osales B. kontradmiralina Vene-Türgi sõjas, ning 1830-1839 teenis viitseadmiralina Tallinnas, seejärel sõjakubernarina ja sadama komandörina Kroonlinnas. Ta oli ka Vene Geograafiaseltsi asutajaid. Kroonlinnas on talle püstitatud mälestussammas (1870). B-i nime kannab meri Vaikses ookeanis, neem Sahhalinil, saar Tuamotu arhipelaagis ja jääliustik Antarktises.

bengali tuli, käepidemega

papist (plastist) hülss, mis on täidetud pürotehn. seguga, mille põlemisel tekib värviline leek või valgus. Merel kasut. signaalituleks. Pürotehn. segu koosneb põlevainest, oksüdeerijast, leegile värvilisele andvaist lisandist ning ohutu põlemist tagavaist stabilisaatoreist. Nimetus tuleneb ajaloolisest Bengali piirkonnast, mis oli rikas salpeetri poolest.

Botany Bay (-ni, bei), väike laht Austraalia rannikul Sydney läh., mille avastas J. Cook 29. IV 1770. Sellele kaldale maabusid laevadelt "Sirius" ja "Supply" 18. I 1788 Austraalia esimesed valged asukad (pms. kurjategijad ja prostituudid); väljasaadetud ja neid valvavad sõdurid ja ohvitserid (koos abikaasadega) - kokku rohkem kui 1000 in. (sh. 12-13 last). Ülemaks (seega Austraalia esimeseks kuberneriks) sai kapten A. Phillip (1738-1814). Kuigi lahe ääres kasvab lopsakas taimestik (siit nimetus: *botany* 'botaanika'), oli maapind põlluharimiseks väheviljakas ja eluasemed rajati u. 8 km eemal (praeguse Sydney kohal). B. B. aga kinnistus rangete karistuse sünonüümna, samuti loevad valged austraallased sellest oma asustuse algust.

Tallinn on ilus väike linn

Pika tänava ääres



Madli Vitismann
H. Mosolaise fotod

Nii paistis arvavat enamik paarisajast küllaldest, kes ühel septembrialguse päeval Eesti Meremuuseumis mööda treppe kiiresti laiali pudenesid ja kõiki tomisoppe uurisid. Igaüks leidis huvitavat, mille kohta midagi küsida ja mida teisigi vaatama kutsuda. Pärit igast maailma nurgast, oli enamik neist esmakordselt niihästi Eestis, Tallinnas kui ka Eesti Meremuuseumis. Vaid Skandinaaviamaade muuseumide direktorid olid kui vanad tuttavad. Oli huvitav haruldasmate küllaliste esmamuljeid küsida. Olid nad ju tulnud sadamast linna nagu küllalised muistegi, läbi Rannavärava ja mööda Pikka tänavat.

Viitseadmiral **Constantinos Paizis-Paradelis**, ainus küllaline

Kreekast, on esimest korda selles maailmas osas ja leiab, et Tallinn on võluv väike vana linn ning paneb südamele seda paremini hoida.

Sydney Meremuuseumi direktor **Derek Wedekind** arvab, et kuigi Tallinn jätab puhta mulje, on linna säilitamiseks vaja veel palju tööd teha. Kuid talle näis, et sellegipoolest on inimesed uhked selle üle, mis neil on. Ise Uus-Meremaalt pärit, rõõkis Derek Wedekind sellestki, et eestlased on Austraalias väga hästi integreerunud, raike on eestlase ja austraallase vahel vahet teha, ning et immigrandid peavadki muutuma osaks sellest ühiskonnast, kus nad elavad, unustamata muidugi oma rahvustraditsioone ja

neid lastelegi edasi andes.

Eksootilisim nägi oma rahvarõivais välja **Patrick Ndumbi** Kamerunist, Douala Meremuuseumist. Tema leidis mõistagi Tallinna eksootilise olevat ja oli rõõmus, et tallinlased ei ole oma vanalinna hävitanud. Sügavaima mulje jätsid talle Pühavaimu kirik ja Raekoda, sinna oleks ta oma tööruumi tahtnud. Küllaline nägi sedagi, mida ise ei märka: inimesed olla väga heaturjulised ja väga hõivatud. Eriti vanalinn tundus rahvarohke, tänavail palju muusikat ning inimesed optimistlikud.

Poeetiliselt kõneles saabumisest Tallinna **Johan Kloster** Norrast: Balti riigid on siiani olnud meie jaoks midagi illusiooni- taolist, mida nägime ainult

kaardil. Ja kui me hommikul Tallinna jõudsime, olin ma teki. Linna siluett paistis kollase hommikutaeva taustal: suur korsten ja sibulataolised kuplid nagu muinasjutupildil. Kontuurid paistsid taeva taustal, nagu purjetaksime muinasmaale.

Hans Ove Lineskär Karlskrona Meremuuseumist on samuti esimest korda Tallinnas. Talle meeldib eriti meie meremuuseumi interjöö, see, kuidas on toredasti kokku sobitatud vana ja uus.

Nii leidis igaüks midagi vaadata ja kiita ning Paks Margareeta sai juurde veel paarsada austajat.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 24. september (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Hamburgis
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel Džiddast Ceutasse
"VIKTOR BAKAJEV" — teel El Joubailist Ceutasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Churchillist Tallinna
"VIKTOR KINGISSEPP" — Churchillis
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Churchillist Tallinna
"NIKOLAI JANSON" — Antwerpenis
"BORISS BUVIN" — La Habanas
"NIKOLAI VILKOV" — remondis Riias
"TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Doualasse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Las Palmasest Tallinna
"LENINSKAJA GWARDIJA" — Tallinnas
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Tallinnas
"ANDREI ANDREJEV" — Antwerpenis
"MAKSIM LITVINOV" — teel Lagosest Tallinna
"PJOTR KRASSIKOV" — remondis Szczecinis
"VASSILI ŠELGUNOV" — remondis Szczecinis

"JOSSIF DUBROVINSKI" — Rio de Janeiro
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Agadiris
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Casablancast Freetowni
"JAAN ANVELT" — Pointe Noire'is
"OLGA VARENTSOVA" — Freetownis
"IVAN RUSSAKOV" — Tallinnas
"PAVEL DAUGE" — remondis Luandas
"MIHHAIL KEDROV" — Vitorias
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Las Palmasest Casablancasse
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Conakry
"VERA LEBEDEV" — teel Tallinnast Gdyniasse
"IVAN POKROVSKI" — Norrköpingis
"VILJANÕ" — teel Iljitšovskist Rijekasse
"GRUMANT" — teel Alexandriast Tallinna
"GULBENE" — remondis Loksal
"KOHTLA" — teel Bremenist Kaliningradi
"KÖPU" — Baris
"PAIDE" — Calais's
"POVENETS" — teel Kaliningradist Rotterdami
"RISTNA" — Baris

Neile, kes ootavad...

"HELTERMAA" — remondis Loksal
"SEGEŽA" — remondis Loksal
"OSVALD TUUL" — teel Amsterdamist Gdyniasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Szczecinist Manfredoniasse
"IVAN RABTŠINSKI" — Tallinnas
"ARNOLD SOMMERLING" — Marina di Carraras
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Kaliningradis
"HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas
"JURI KLEMENTJEV" — teel Tallinnast Leningradi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Kieli
"MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna
"JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Rotterdami
"KESSULAID" — teel Helsingist Århusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAID" — remondis Käipedas
"SUURLAID" — teel Københavnist Helsingisse
"HEINLAID" — teel Århusist Helsingisse
"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas
"FRITZIS GAILIS" — teel Karlsborgist

Pärnusse
"GLEB SEDIN" — teel Kaliningradist Calais'se
"FRITZIS ROZIN" — Bremenis
"AUGUST KULBERG" — teel Ventspilsist Moerdijki
"AMBLA" — teel Sunderlandist Rotterdami
"ANDJALFELD" — Kaliningradis
"AEGNA" — teel Leningradist Creeksea'sse
"KABONA" — Stralsundis
"MOHNI" — Tallinnas
"RAPLA" — teel Tallinnast Amsterdami
"SEMJON ROŠAL" — Leningradis
"TERIBERKA" — remondis Loksal
"VIRTU" — remondis Loksal
"KARL KRUSTEIN" — teel Moerdijkist Gdyniasse
"OSMUSSAAR" — teel Ventspilsist Lübeckisse
"OTEPEÄ" — teel Moerdijkist Ventspilsist
"TAHKUNA" — teel Antwerpenist Tallinna
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Asutanud
Eesti
Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipäeviti

TOIMETUSE AADRESS:
200010 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse
trükkikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 4248
Tiraaz 2500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN