



EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 17 (907) Teisipäev, 30. oktoober 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Sadamaülema jutul lk. 2
- ☛ Kuningriigist kuningriiki lk. 3
- ☛ Meenutusi ühest raskest merereisist lk. 4
- ☛ MerLe VII lk. 5
- ☛ Vastukajad lk. 6



Paadipõgenikud

1944



Nii nimetatakse uut näitust Eesti Meremuuseumis.

Eestist Rootsi põgenenuid arvatakse olevat 27 000–30 000. Tänavu juunis kinkis meie meremuuseumile ühe Färö saarelt pärit põgenikepaadi Erik Olsson Koviki vabaõhumuseumist. See paat ja veel 7, mis on teada Gotlandil, on säilinud seetõttu, et jäid kõrvale, kui N. Liit põgenikepaadid välja nõudis.

Erik Olsson kogus Färö saare tüüpilisi paate, kuid mees, hüüdnimega Niten, kelle juurde teda juhutati, pakkus hoopis eestlaste paati. Hiljem, kui see paat oli juba Olsson muuseumis, palunud seda näha üks daam ja teatanud, et ta isa sõudis sellel kaks ööd-päeva järjest, kuni pere Färö saarele jõudis. Seejärel müünud isa paadi 10 krooni eest ära. Nüüd on nende paat Gotlandi Ajaloomuuseumi vahendusel kodumaal.

Praegu väljapandud fotonäitus on koostatud 1984. aastal Karlskrona Meremuuseumis paatidel põgenemise 40. aastapäevaks. Fotodel on näha põgenemist, elu laagrites, vastuvõttu Rootsis. Enamik fotosid on pärit erakogu-

dest, oma materjale on andnud kasutada sõjaväelased Erik Kjellberg ja Bertil Funck rannakaitsest, kes ise paljusid päästnud, ning Per Olov Dubois. Bengt Göran Holmeri arhiivi (sealt on pärit suu-

rem osa näitusel esitatust) fotod on põgenikelaagrite elust Gotlandil.

Katrin Savomägi
Fotod H. Mosolainen



Sadamaülema jutul

Tallinna Reisisadamas on üha rohkem valgeid laevu. Seetõttu uurigem, kuidas näeb sadama tulevikku Tallinna Kaubasadama ülem ALEKSEI LUKOŠKIN.

Tallinna Reisisadamat ei ole olemas, niisugust nimetust ega organisatsiooni ei eksisteeri ei juriidiliselt ega formaalselt. On Tallinna Merekaubasadam, mis kaubalaadungite töötlemise kõrval tegeleb reisijate, sealhulgas ka välisriikide reisijate teenindamisega. Sel otstarbel on sada-

ri jaoks, mis kindlustab ka rahvusvahelise side, samuti teleksite ja fakside lülitamise.

Nõnda siis vaatamata praegu meie reisijateveo arendamisele teatud optimismiga. Arvan, et huvi Eesti külastamise vastu kasvab — nii poliitilises kui majanduslikus mõttes. Meie maha ei jää. Rõhkem teevad muret infrastruktuuri küsimused — hotellid, restoranid, lõbustusasutused. Aga see on juba linna ja vabariigi asi.

Need olid maapealsed

vid ühendama.

Tänavu saime näha, kuidas kaup reisijate ees taanduma pidi, kas nii on edaspidigi?

Muidugi on see algus, mis me praegu teeme. Lõpetame 10. ja 11. kai ja läheme 12. kallale, siis alustame 13. ja ikka nii edasi. Edaspidised kavad näevad ette süsi ja puit siit üldse ära viia ning hakata tõesti vaid parvlaevade ja reisijatega tegelema. Peaks tulema võimas terminaal ja kolm kaheksajameetrist kaid



ma koosseisus Merevaksali nimeline struktuuriüksus.

Selles mõttes ei muutu ka uue hoone valmimisega midagi, ei nimetus ega töö ise loom. Meie tegevus lihtsalt laieneb tasapisi. Varem teenindasime vaid Tallinn-Helsinki liini, nüüd on Stockholm juures. Uueks aastaks saab kogu see kompleks valmis. Siis asume 12. kalle kinnist galeriid ehitama, et "Georg Ots" ja teised laevad, mis seal silduvad, saaksid paremini reisijaid peale võtta. Arutamisel on 13. kai kasutuselevõtt parvlaevade sildumiseks. Kas paneme sinna Helsinki või Stockholm või Saksamaa liini, seda ei tea praegu öelda. Sinnagi tuleb kinnine galerii. Ka tuleb ette võtta vastavad ümberehitused, et veo- ja sõiduautod ning huvireisibussid saaksid peale ja maha. Ja lõpuks on vaja vanale Merevaksalile üks või kaks korrust peale ehitada. Tulemuseks on siis päris viisakas reisijateterminaal — kaks hoonet Merevaksali nime all ja neli täielikult parvlaevu teenindavat kaid.

Kõige nõrgem punkt selle asja juures on autode juurdepääs. Plats on väga väike ja rohkem midagi sellega praegu teha ei anna. 13. kallit tahame väljapääsu teha Linna halli juurde, elektrijaama taha.

Olulised on ka sideküsimused. Linnaga oleme nüüd justkui vastastikusele mõistmisele jõudnud. Pannakse kaabel 40–50 telefoninumb-

probleemid, kas on ka veepealseid muresid?

Sügavus on üheksa meetrit. "Viking Line'iga" on kokkulepe, et kui saame 13. kai valmis, siis suvel tulevad nad ka kai äärde — praegu seisavad teatavasti vaid reidil. Tehniliselt on see võimalik.

Hiljaaegu võisime lugeda, et Riial on Rootsi-ühendus kord nädalas, kas oleme selles neist ees?

Riialased on meie lepinguid ja rekonstrueerimis- ning ehituskavu vaadanud, meie plaanide vastu huvi tundnud. Tegelikult on nii, et välislaevade külastuste poolest oleme me Liidus üldse esikohal. Isegi Odessas käib neid aasta jooksul vähem. Ühtpidi on see muidugi hea, aga teistpidi... Mitte see pole ju tähtis, et välislaev seisab meie reidil: ta pöörab otsa ümber ja läheb jälle ära. Meiepoolne ülesanne oleks äri sedasi püsti panna, et reisijad tuleksid linna ja jätaaksid siia võimalikult palju valuutat. Turismibusiness on igale riigile kasulik asi, ja ka meil vast ikka tegeldakse selle korraldamisega. Meie pärast ma olen selle kohta pealt praegu rahulik. Mu meelest jäävad linn ja vabariik omadega maha. Aga võib-olla on selleteemalisi programme, mida ilma meieleta teha ei saa. Meiegi mõtleme, kas mitte ise näiteks hotell ehitada, reisijatega on ju vaja midagi ette võtta. Aga ega see hea ei ole, kui igaüks eraldi midagi teeb. Linn ja vabariik peavad ikka kõigi hu-

ning veel kuussada jooksvat meetrit kaiäärt. Sadama administratiivhoone läheb siis lammutamisele, ka sõjaväe autoinspeksioon, mis meil siin külje all on, tuleb lammutada. Nii saab Merevaksali esine plats vajaliku suuruse. Administratsioonihoonet tuleb ehitada kaugemale, ütleme 14. või 15. kalle. Sinna peaks ehitama ka hotelli. See oleks siis teine etapp.

Küsimus on, kuhu ikkagi sõe laadimine viia. Varem räägiti, et Kaliningradi tuleks ehitada sõeterminaal, mis rahuldaks kogu Baltikumi vajaduse. Nüüd on poliitiline olukord niisugune, et mereminiستيرium enam midagi ehitama ei hakka, üldse keegi midagi ei hakka... Arutluse all on, ütleme et kahe kai ehitamine Uussadamasse, aga siis on vaja ka teine Muuga — Lagedi raudtee rööpapaar ehitada. Omal ajal finantseeris niisuguseid asju mereminiستيرium, aga nüüd ei hakka enam keegi ka finantseerima. Minu meelest ei ole ei linnal ega vabariigil praegu seda raha, ja seepärast jääb kõik see kuhugi tulevikku.

Sõega mitte enam tegelda, seda ei või vabariik endale lubada. Meil on kord juba olnud aeg, kui me ei tegelnud, ja midagi head see meile ei toonud. Nüüd aga katame nii Tallinna kui vabariigi vajadused, ja saadame veel ka välja.

Eriti laadungite trasiititöötlemine on vabariigile väga kasulik. Hongkong ja Singapur ongi selle peal arenenud. Mö-

ned poliitikud, kes majandusajade mõistmises nõrgad, ei räägi minu meelest just tarka juttu, kui nad väidavad, et Uussadamat poleks vaja olnud. See on vabariigi jaoks suur rikkus, sama hästi kui tasuta saadud. Ja väga kahju on, et see ei ole lõpuni välja ehitatud. Niisugusi avaldusi tehakse mu meelest puhtkonjunktuursetel poliitilistel eesmärkidel.

Kas on siis juba otsustatud, et sõega hakkab tegelema Uussadam?

Ei, see on vaid kontseptsioon. Sellest ei saa rääkida kui otsustatud asjast, sest seal on kõik vajalik välja ehitamata. Uussadamas on kõik seatud teravilja ja külmutatud laadungite tarvis. Seal on tarvis enne tõsine ehitamine ette võtta, vajalikud on hüdrotehnilised tööd ja raudtee ehitamine.

Kuid Uussadamas kurdetakse eeskätt lainemurdja puudumise üle.

Uussadama kõige nõrgem koht ongi vist lainekaitse puudumine. Aga selle ehitamine on väga kallis. See pidi tulema, ent teises ehitusjärgus. Nüüd aga ripub kõik õhus. Teatud tuulesuundade puhul on nad seal Uussadamas sunnitud suure tonnaaziga laevad reidile saatma. Varem või hiljem lõpeb see kurvalt. (Siinkohal koputab rääkija kolm korda vastu puitu, et mitte ära sõnuda. — M.V.) Kujutage ette: 50 000 tonni teravilja toonud laeva hakatakse lossima, ja siis tõuseb tuul, trümmid on pooltühjad, laev saadetakse reidile. Nüüd võib mis tahes juhtuda. Laine hakkab laeva kõigutama, vili trümmis liikuma — ja võibki ümber minna. Lainekaitse on tingimata vaja ehitada. Aga see on väga keeruline ja kallis töö, õige mitukümmend miljonit läheb ära.

Tundub, et kaubavedu on sadamale kallim ja keerulisem, sest kui reisija laevalt tuleb, läheb ta ju omal jalal sadamast ära.

Ühe reisija teenindamine sadamas pole kokkuvõttes viis odavam kui ühe tonni laadungit töötlemine. Ehita kai, pane neli kraanat peale ja hakka sütt laadima — ongi kõik. Reisijale on tarvis vaksali ja et seal oleks kõik, mis neil vaja, tualettruumideni välja. See kõik on üsna kallis ja tasub end alles pika aja jooksul ära. Lühiajaliselt on sütt kasulikum laadida-lossida, tuleb odavam.

Välismaiste reisilaevade tihe liikumine on äratanud huvi selle vastu, kui palju nad makse maksavad ja kes sellest tulu saab.

Sadamamaksud lähevad sellele, kellele sadam kuulub, kes seda korras peab. Sadam võtab majakamaksu. Kui linn ja vabariik — kui Transpordiministerium või Veeteede Amet võtavad majakate ehitamise ja remondi enda peale, siis on neil õigus ka majakamaksu saada. Selleks see maks ongi. Transpordiminis-

terium haub mõtet võtta lootsid sadamate käest ära ja teha nad riiklikeks, ka sadamakaptenid tahetakse teha riiklikeks. Siis hakatakse seal ka lootsimaksu saama. Ent see on ju terve kett, omavahel seotud lülid. Hea küll, anna neile lootsid ja kaptenid. Aga kes hakkab puksiire ja kaatreid üleval pidama, hoo-neid hooldama jne. jne.? Ühesõnaga, see kõik pole nii lihtne nagu esmapilgul paistab. See struktuur on paljudepaljude aastate jooksul välja kujunenud.

Praegu on liikvel mõte, et alutada sadam linnavalitsusele. Iseenesest hea mõte. Kuid selleks on vaja, et linnal oleks olemas teatud arenenud majandusstruktuur. Näiteks tuuakse Rootsist või Soomet. Aga seal on ju lihtne, telli mis tarvis, ja sulle tuuakse see kohale, ehitatakse sulle kõik mis vaja. Aga mis meile peale hakata?

Aastat seitse tagasi me käisime merelaevanduse ülemaaga Tartu jõesadamat vaatamas. Seal on linna alluvuses. Kas olete näinud, mis olekus see on? Arvatakse, et võib aina võtta, aga et sinna midagi tagasi anda, sisse panna — see on juhuse asi, õnnestub või ei õnnestu. Niimoodi ei tule midagi välja. Laostatakse ära, otsemaid laostatakse.

Muidugi võib olla igasuguseid alluvusvorme, kuid need peavad olema läbi mõeldud ja majanduslikult põhjendatud. Ausalt öelda paneb mind kõige rohkem see imestama, et kusagil keegi midagi räägib, kusagil keegi midagi otsustab, kusagil keegi teeb minigeid plaane, aga spetsialistid istuvad siin, nad jäetakse kõrvale, keegi ei pea nõu. Ükski kollektiiv ei lase praegu oma seljataga midagi ära otsustada, ei luba, et temast mööda minnaks ja ei püüta oma poole võita. Niisugusest asjaajamisest ei tule midagi välja. Ja kui tuleb, siis tohutute skandaalide hinnaga. Aga kellele neid tarvis on? On ju olemas lahendused — normaalsed teed. Tuleb luua kontseptsioon, programm. Umbes nii, nagu vabariik praegu oma iseseisvuse eest võitleb — on olemas üleminekuperiood jne. Teatud aja pärast, kui majandus tugevaks muutub — kes siis vastu on, et vabariigile kuuluda või munitsipaalalluvuses olla.

Üldse peaks minu meelest sadam olema aktsiaselts.

Kes peaksid siis osanikud olema?

Oleme praegu täiesti isemajandav majandusüksus, ei ministerium ega mereaevandus kamanda meid. Ent meil kui partnereil on teiste üksustega tihedad sidemed, need peavad jääma ja süvenema. Ma näen asja nii: mereaevandus on omaette aktsiaselts, sadam teine aktsiaselts, Uussadam kolmas, Loksa Laevaremonditehas neljas. Ent kui me oleme igaüks täiesti omaette, siis võime üksteist segada, ühise-

le eesmärgile halba teha. Seepärast peaksid aktsiad üksteisega integreeritud olema. Näiteks 51% Merekaubasadamaks aktsiaid peaks kuuluma töökollektiivile. Nende jagamisel on võimalikud eri variandid. Kui arvatakse, et need on ammu välja teenitud, et töökollektiiv on oma tööga põhifondid omandanud, siis on lihtsam, siis hakkab aktsiate jagamisel mängima tööstaaž, töötasufond jne. Kui nad tuleb välja osta, siis on teised probleemid. Aga räägime praegu neist 49% järgi jäävatest aktsiatest. Osa neist läheb linna kätte — me saame ju aru, et ilma linnata ei tee me midagi ära; osa müüakse nimeliste aktsiate sadama töötajatele. Ja ütleme, et 10% saab merelaevandus, 10% Uussadam, sama palju ka Loksa Laevaremonditehas. Ja meil on jälle mingi protsent kõigi nende aktsiatest. See sunnib meid üksteisele vähemalt mitte kahju tegema.

Ja üks on võimalikud ka veel mingid muud vormid.

Üks asi seoses juttudega privatiseerimisest. Kui vabariigi poolt aina tõestatakse, et meretransport peab kuuluma vabariigile, mitte Liidule, üks siis tuleb veel edasi minna. Sest miks me seda üldse taotleme? Selleks, et töötajad tootmisvahendite lähendada. Ent miks sel juhul vabariigi sees see peab riiklik olema? Ei näe põhjust. Sest saab ju riiklikul, seadusandlikul teel, majanduslike stiimulite, maksude, soodustuste jne. abil riigile kasulikk poliitikat ajada. Seepärast pole mõistlik uude alluvusse tulla, aga endisse arenguetappi pi-

leltki kopitkatki, leiame niisuguseid töövorme, et oleks kasulik nii välispartnereile kui meile endile. Ja ei palu ei ministeeriumilt ega laevanduselt ega linnalt ega vabariigilt mitte üht kopikat. Ja loome tingimused, et linn ja vabariik hakkaksid, kui on infrastruktuuri välja ehitatud, reisijate teenindamise pealt tulu saama, ilma et merenduses kulutusi teeksid.

Linnapea on korduvalt toonitanud, et soola- ja sadamamaksud on liidsetest aegadest peale linnale kuulunud.

Rääkima, muuseas, on meil kõik meistrid. Sadam ei saa mi-da-gi, ilma, et ta midagi kulutaks. Sadama valduses on teatud territoorium ja akvatoorium, mida sadam hooldab, peab korras, mille peale teeb kulutusi. Rekonstrueerib, ehitab. Peale Merevaksali peale tehtud kulutuste on tänava juba neli miljonit rubla siia sisse pandud. Aga kõigile tundub, et kulutusi tegemata muudkui aga saame. Nii võib ainult asjatundmatusest rääkida.

Merematkelaevad käivad mitte üksnes sadamas, vaid ka Tallinna reidil. Sinna ju pole palju kulutusi vaja teha?

Miks nad siis näiteks Paldiski taha lahtisesse vette ei lähe? Sest neil on just siinset lahtist vett tarvis. Siin on ohutu seista, siin on järelvalve. Ja pealegi arvestavad nad seda, et peavad meiega läbi-rääkimisi, tahavad tuleval suvel meile kai äärde tulla.

Hiljuti loodi Mereturismi Assotsiatsioon. Kas ka Tallinna Kaubasadama sellesse astus?

tunne huvi, kui aru ei saa, siis küsi — ja pärast tee järeldused, millel vähemalt mingi põhi all. Ebameeldiv on tõelisi jaburdusi kuulda. Kui inimene tähtsa näoga lihtsalt rumalusi räägib. See paneb küll nõrdima. Praegu tuleb eriti seda ette, et poliitilistel eesmärkidel on tarvis kiiresti reageerida, oma teadmist näidata, noh, mehel jutt jookseb ja ütlebki kiiresti midagi, mis kõlab veenvalt, ent ei ole ometi õige.

Praegu on nii, et reisijateveo arendamise pärast vähendame teadlikult laadungite töötlemist, mis ühel kindlal etapil on ometi kasulik. Aga me ei saa ju vaid praegusele hetkele elada, ühepäevaperemehe olla. Me saame suurepärast aru, et süsi keset linna — keset pealinnat! — pole kaugelki parima variant.

Kas pole ka nii, et seoses uute reisilaevaliinide avamisega tänava on inimestel sadamasse üldse rohkem asja, sadam on muutunud linnaelus märgatavamaks?

Vahel võetakse asja nii: kuidas Merevaksali üldse nii vilets ehitati? Kõik õige. Ainult et see ehitati ju silmas pidades korraga 500 reisijat. Aga nüüd toob "Georg Ois" üksi suvel 1400 inimest... Uued liinid on loodud vana baasi kasutades. Jah, nüüd on ebamugav. Aga võiks korras ju ka niimoodi mõelda, et kui kõike seda uut ei oleks, kas siis oleks parem? Ja kui heatahtlikult suhtutakse, siis nähakse ka, et me siinsamas kõrval ju ehitame ja teeme seda ka edaspidi. Aga vajadused on niivõrd suurenenud. Uue liini jõuab kiiremini avada kui hoone püsti panna. 30.



dama jääda.

Tallinna linnapea teatas hiljaaegu televisioonis, et on sõlmitud väga kasulik leping "Silja Line'i", "Sally Line'i" ja "Vaasanlaivat" firmadega. Kas ka teil on selles oma osa?

Meie sadamaga see ettevõtmine seotud ei ole. Arvestatakse linnahalli kaid. Nemand tegutsevad omaette, meie omaette. Ei linn ega vabariik sekku otse meie asjadesse. Arvan, et oleme õigel teel. Sekkumine võibki segamist tähendada. Kuid reisijate teenindamise üldisemast kontseptsioonist on sadam põhimõtteliselt huvitatud. Oleme huvitatud reisijateveo arendamisest ja sadama ümberprofileerimisest parvlaevade vastuvõtuks. Me ei küsi kel-

Ei, sadam ei kuulu sellesse assotsiatsiooni. Vabariik on ringkantses. Kusagil midagi luuakse, aga meid ei kutsuta. Kuuleme *post factum*. Me teeme väga soliidseid kulutusi, et reisiliinid areneda saaksid. Vaid kõrvaltvaatajale tundub, et see kõik on lihtne, peaaegu muidu, pistame aga tulusid taskusse.

Arvatavasti olete vähe oma taotlusi selgitanud, on ju loomulik, et linlased ümberingi ei tea eriti midagi sadama töö spetsiifikast?

Nojaa, aga üks asi on siiski mõistetamatu. Enne kui midagi TV-s, raadios või trüki-ajakirjanduses arvata, tule tunne vähemalt huvi, uuri küsmust. Muidu on nii, et mis mulle tundub, selle tõe pähe välja pakungi. Süvene,

märtsil alustame ehitust ja novembris lõpetame. Asi seegi. Nii et ega kõik nii süge ei ole. Teenindamine läheb ka paremaks, kui ühe või kaks korrust vaksalile peale ehitame. See kõik kokku on ikka parem kui et tallinlane peaks Leningradi sõitma ja sealt Rootsi sõitvale mootorlaevale "Vladimir Iljits" pileti muretsema.

**Küsimused esitas
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod**

Mereturismi Assotsiatsioon — mis ja milleks?

Selgitusi annab Mereturismi Assotsiatsiooni esimees, ühis-ettevõtte "Baltlink" turundusdirektor MART KUTSAR.

NAGU TEADA, on meie sadamad välis turistide jaoks aastakümneid kinni olnud. Meie liitumise põhiidee on taastada Eesti kui mereriik, kus võetakse vastu maailma mistahes sadamast tulnud laevu, alustades esialgu purjekaist ja mootorkaatrikest. Olulised on ka sadamad, kus suudetakse vastu võtta suuri reisilaevu. Tallinna võimalused on praegu küllalt väikesed, Reisisadam on üle koormatud ning kaht laeva võetakse vastu linnahalli kai ääres.

PÄRAST 1992. AASTAT, kui Euroopa ühineb ja *tax-free*-kaubandus kaob, on huvi Eestisse tulla kindlasti suur, peame selleks ajaks valmistuma. Suured laevad võivad väga palju turiste tuua, nii toob turist aga osa oma valuutat ka Eestile.

VÄIKELAEVAD E OSAS tekkis algatusrühmal juba mõõdnud kevadel mõte kutsuda kokku kõigi Eesti väikesadamate esindajad ning kujundada ühtne poliitika. Samal ajal tegeles sellega ka vabariigi valitsus, kelle taotlusele avati 11 sadamat, neisse võivad jahid peatselt sõita. Avatud sadamaist on vaja kujundada ühtne kett, et kust tahes tulnud jahid saaksid sisse sõita mitmesse sadamasse. Purjetaja päevatekkond on tavaliselt 50 miili, seega peaks iga 50 miili tagant olema peatuspaik, kus oleks tagatud elekter ja vesi. Vaja on ka hulka täiendavaid teenuseid, aga see oleks juba iga paiga oma teha, sealhulgas murda ka söögi- ja pesemismured.

KOKKUTULEKU MÕTE oligi selgust saada, kuidas seda kõike nüüd teha. Viimase 50 aastaga on purjekaistide teenindamise kogemus ju kadunud. On aga teada, et purjetamine on kallid spordiala. See on rikkaste sport, ja nõuab küllalt kõrgetasemelist teenindust. Samuti on vaja ühtset hinnapoliitikat, selleks on vaja Eesti terviklikku sadamamaksude süsteemi.

ME PEAME LÄHTUMA sellest, mis mujal maailmas on aktsiiteeritud. Sadamamaksud on üldiselt küllaltki odavad, aga muu juurdekuuluv teenus tasutakse eraldi. Tahaksime luua samasuguse süsteemi.

TÄNA sellist süsteemi ei ole, selle vastu ei ole veel huvi tekkinud. Praegu on Eestis nii, et igaüks püüab haaarata endale niipalju kui saab. Kui süsteem on olemas, kujunevad vaba konkurentsi tulemuseks iseenesest välja paremad sadamad, kuhü turist juba ise tahab tulla. Meie eesmärk ongi arendada vaba, sõbraliku konkurentsi. Mitte nii, nagu praegu, et kel on välisilmas paremad sidemed, korjab kõik endale.

ASSOTSIAATSIiooni LIKMEIKS on end registreerinud ka "Estline" ja "Tallink", kes tegelevad korraga suure hulga turistidega. Ka "Baltlink"

on tegelnud suurema hulga turistide vastuvõetuga, sama teeb "Baltic Tours". Suured laevadega kaasneb *tax-free*-kaubandus, aga loodame turistide abil ka Tallinna või maakondade kassat täita.

ALGUSEST PEALE oleme lähtunud sellest, et see pole mingi kamandav organisatsioon, meie põhimõte on vastupidi mitte kedagi sundida ega kohustada. Assotsiatsioonist peaks kujunema infopank, mis annab teadmisi kõigest, alustades kasvõi näiteks sadamaehitusest. Meil oli 50 aastat tagasi palju väikesadamaid, mis on nüüdseks lagunenu. Aga huvilisi on palju, kes tahaksid need sadamad üles ehitada ja käiku anda. Assotsiatsioonil on sidemed Leningradi juhtivate teadusasutustega, kes projekteerivad sadamaid küllalt kõrgel tasemel. Vajame ühtset päästesüsteemi Eesti rannavetes, et tormi puhul saaks suvaline jaht avatud sadamasse Läänemerelt igal ajal varju tulla. Ühtselt tuleb lähendada ka raadiolokatsiooni- ja navigatsiooniküsimusi. Head sidemed on meil hüdrograafiateenistusega, koordineeritult on vaja kaardistada kogu Eesti rannik ja teha kaardid iga sadama kohta igaühele kättesaadavaks. Suured laevad vajavad Eesti lootsiteenistust.

SEDA KÕIKE TEHAKSE muidugi Veeteede Ametis, aga meie assotsiatsioon koondab suurt hulka teadajaid ning koos Veeteede Ametiga saame omavahel paremini infot vahetada. Assotsiatsiooni asutamiskoosolekul olid riigiorganisatsioonid esitatud Veeteede Amet ja Turismiamet, loomulikult oleme nendega koostöös.

SELLIST OHTU ei tohiks olla, et assotsiatsioon kavatseb mingit monopolset seisundit: võtab turistid vastu ja kogub valuuta kokku. Pigem vastupidi: püüame anda kõigile võimalusi ja teadmisi, kuidas rohkem valuutat kohapeale jätta, et seda sealsamas ka kasutada saaks.

KUIGI "BALTLINKI" põhi-tegevus on transport, kujuneb küllalt suur osatähtsus ka turismil. Algusest peale oleme seotud mitme rahvusvahelise lepinguga, linnahalli kai ääres võtame vastu "Delfin Caravella" turiste ning korraldame neile ekskursioone, kontserte ja toitlustamist. Üle kahe aasta oleme vastu võtnud purjekaist, algul linnahalli kai ääres, nüüd Vanas Kalasadamas. Plaanime ehitada nelja-tärni hotelli. Ka autotee M12 (Via Baltica) ääres plaanime kujundada välja turismiketti, pakkudes erinevaid võimalusi tee läheduses puhkamiseks ja toitlustamiseks. Seegi pole meie monopol, vaid nagu Mereturismi Assotsiatsiooni, püüame olla üks neist, kes aitab viia turismiteeninduse rahvusvahelisele tasemele.

Madli Vitismann



➔ Århusi vabaõhumuuseumis ➔ Sõjalaev "Jylland"

Eesti Meremuuseumi seitse töötajat külastasid 7.—24. septembril Taani ja Rootsi kuningriike. Sõidu eesmärk oli tutvuda põhjalikult nende maade peamiste meremuuseumidega ning vahetada tööalaseid kogemusi kolleegidega. Vastukülastus sai teoks tänu nende maade kolleegidele, kes meid mitte ainult ei kutsunud külla, vaid ka hoolitsesid meie eest. Majutasid, toitsid ja transportisid.

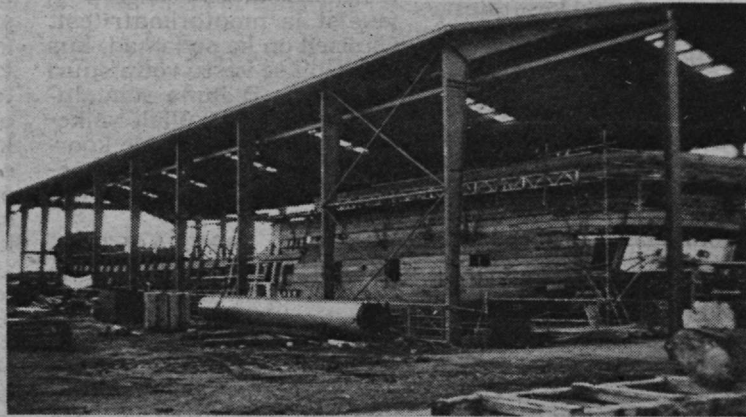
Esimene õõ "Nord Estonia" teel Rootsi põlnud just eriti mugav. Saada laevale Eestimaaalt kajutikohta on vist lausa ime. Ja kui osa inimesi ei otsiks õõseks vaiksemates koridorides seinäärset põrandakohta, ei mahuks kõik tekireisijad ka üldkajuti tugitoolidesse.

Hommik Stockholmis oli tänu vastutulev sõpradele meeldiv, kuigi ilm oli sajune. Vihmavarjude all vaatasime Stockholmis vabaõhumuuseumi Skansenit ja jalutasime linnas. Ja taas õõ rongi tugitoolides teel Kopenhaagenisse.

Kopenhaagenis tegime lühikese peatuse meie Taani vastuvõtu ühe organisatori Mette Felbo kodus. Kuum kohv viis väsimuse ja peagi olime jälle teel, seekord Århusi poole.

Selles suures sadamalinna, kus ma muide noore meremehena üle kolmekümne aasta tagasi olen käinud, oli vaatamist palju. Huvitav vabaõhumuuseum, väike linnaosa, kuhu on koondatud käsitöölise ja vanade linnaasutuste säilinud hooned, oli väga huvitav. Ei puudunud seal ka laevaehitusplats ehitusel oleva väikese purjelaevaga. Linna külje all asuvas vanas Moesgårdi mõisas paiknes aga huvitav arheoloogiakeskus veel huvitavama muuseumiga. Seal on püstitatud mitu vanaaegsete hoonete rekonstruktsiooni, kus siis noored koos lastega vastavas riietuses teevad esiaja töid, valmistavad selleaegseid toite ning tarbeesemeid, mida kohapeal müüakse.

Peale pikka autosõitu jõudsimme lahe vastaskaldale. Ebeldofti suvituslinnakeses tutvusime põhjalikult vana sõjalaeva "Jylland" taastamisega. Vanast laevast jääb siin vähe järgi. Paralleelselt laeva restaureerimisega teda ka eksponeeritakse. Enne õhtut jõudsimme külastada veel ka Greneaa linnas keskel vanas hoones paiknevat Djurslandi muuseumi ja Taani kalandusmuuseumi. Kingseppade, tislerte, pottseppade ja teiste käsitöölise tööriistad ja toodang oli huvitavalt välja pan-



dud. Kalandusosakonnas oli aga rikkalik kogu kohalike kalapaatide ja kalalaevade mudelid.

10. septembri hommikul algas sõit Taani läänerannikule, teel peatused tutvumiseks ajalooliste vaatamisväärsustega. Õhtuks jõudsimme Ribe'sse. Väike vanaaegne, rikka ajaloo linn.

Hommikul sõitsime neljakesi ühe autoga varem välja, et külastada enne Esbjergi minekut väikest rannaküla Oksby'd. 1912. aasta oktoobris hukkus seal lähedal rannas purjekas "Rock City". Selle kapten Enn Uuetoa — Kihnu Jõnn — koos nelja kaaslasega on maetud sealsetele kalmistule. 1975. aastast pärineva foto järgi otsisime nende hauda. Kuid ristid on kadunud ja sel kohal on vaid muruvaip. Soovisime sel kohal vanale kaptenile ja tema kaaslastele rahulikku puhkust ning ruttasime kohtuma teistega.

Esbjergis tutvusime kalanduse ja merenduse muuseumiga, mis paikneb 1966. aastal selleks ehitatud hoones. See linn on tuntud Taani lääneranniku suurima kalasadamana ja seepärast on ekspositsioonis pearõhk kalandusel. Ei puudu ka akvaariumid mitmesuguste kaladega. Muuseumi kõrval avaral platsil on välja pandud mitu väikest kalalaeva ning sealt ei puudu ka tükike kaid selle ääres oleva purjelaevaga. Välja on pandud selle Soome laeva keretükid, mis hukkus siin 1789. aastal teel puulastiga Eestist Inglismaale.

Ja taas surub peale meie sõprade koostatud tihe programm. Olime jälle rongis ja teel tagasi Kopenhaageni.

Kopenhaagenis kulutasime kaks päeva Roskildes. Aastail 1957—1962 Roskilde fjordis läbi viidud allveearheoloogilised uurimised, mille käigus tõsteti üles viis viikingilaeva, olid üllatuslikud ja leidude-rikked. Laevad pärinevad aastatuhandete vahetusest. 1968. aastal valmis fjordi kal-

Kuningriigist kuningriiki

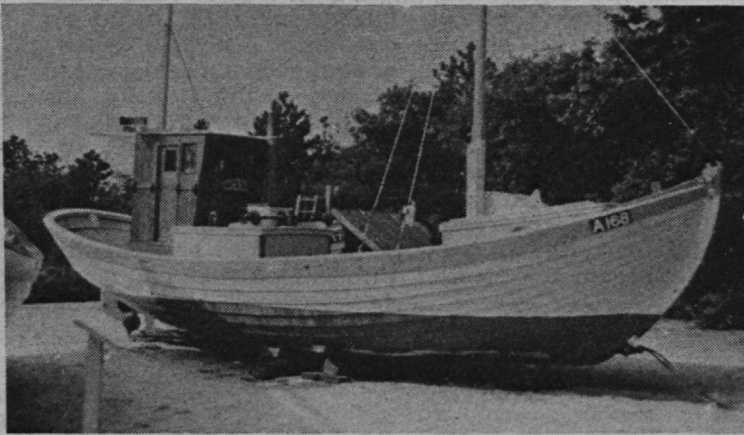
vahendite müüjad ja tarvita-
jad tunnevad end vabalt. Poliitsei neid seal ei sega. Linna keskosa tänavad ei tühjene ka õhtuti. Siis esinevad seal mitmesugused moosekandidid ja muud rahva lõbustajad. Ühel õhtul nautisime seal kõhuraäkija esinemist. Kāpiknukuga — jänese järgi juttu ajades ja rahva kulul nalja tehes lõbustas ta kuulajaid. Mil moel ta jänese asemel juttu ajas, jäi igal juhul minule arusaamatuks.

Ühes mereäärses pargis leidsin aga mälestumärgi Esimeses Maailmasõjas hukkunud laevadele ja meremeeste-

loogilises süsteemis, vaid teemaatilisel. On näidatud reisisilaevandust, sadama arengut ja laevaehitust. Oues on välja pandud allveelaev "U 3" ja torpedopaat. Muuseumihoone kõrval seisavad aga kalurite majakesed ja võrgukuurid.

Järgmine päev kulus tutvumiseks Lundiga ja linna Kultuurikeskusega, mis tegelikult kujutab endast üht suurt muuseumide kompleksi. Ühes hoones oli ka avar ekspositsioon kalandusest — kalapaatidest kalaõngedeni.

Järgmised päevad olid muljeterikkamad meie retkel. Ainuüksi marsruudi tähtsamate punktide loetelu on selle töestuseks. Niisiis: Lund—Landskrona—Helsingborg—Simrisham—Karlskrona—Kalmar. Kuid vaadeldgem lähemalt, mida see marsruut meile pakkus. Landskrona on koht, mis algselt pidi saam Rootsi mereväe baasiks. Võimas kindlus on säilinud tänaseni. Helsingborgi külje all tänaseni tegutses kalurikülas külastasime Rää meremuuseumi. Väike ärklikorru-sega majake on ehitatud eramuuseumi tarbeks. Majakeses on aga ainult üks ruum täis meresõidu ajalugu ja romantikat. Rikkalik kogu kõi-



➔ Esbjergi Meremuuseumi eksponaadid

dal leidude paigutamiseks avar omapärase arhitektuuriga raudbetoonist muuseumihoone. Laevade restaureerimine jätkub tänapäevani. Töid tehakse spetsiaalse restaureerimiskeskuse laboratooriumides.

Taani Meremuuseum, loodud 1915. aastal, paikneb Helsingørhis nn. "Hamleti lossis". Muuseumi külastab aastas umbes 90 000 inimest. See mõnevõrra üllatas. Sellest arvust rohkem on olnud külastajaid isegi meie muuseumis. Siin saime ka enam-vähem kronoloogilise ülevaate Taani meresõidu ajaloo kohta. Kopenhaagenis asuv Sõjalaevastiku Muuseum pakub vaadata rohkeid laevade mudelid, laevaehituse vahendeid, sõjasadamate ja merelaevade panoraame ning mereväe varustust.

Kopenhaagenis oli aega ringi jalutada. Peab ütlema, et nii Taanis kui ka Rootsis ei ole mereäärsed linnad merest ära lõigatud. Ühel jalutuskaigul sattusin kohta, mille värvaval oli silt "Christiania". Arvasin, et olen sattunud turule. Igal juhul aga mitte harilikule, vaid mingile vanakraamiturule. Sellele viitasid ka seal olevate inimeste, peamiselt noorte, erilise riietus ja käitumine. Rohkesti oli joogi-kohti ning uimaselt ringilikuvaid noori. Hiljem selgus, et see on koht, kus uimastus-



➔ Viikingilaeva kooipiaga meresõidul. Taga Roskilde viikingilaeva muuseumihoone

le. Mitmed nimed, nagu KUSK, MÄKKI ja teised viitasid Eesti päritolule.

16. septembri ennelõunal jätsime huvasti oma sõpradega ja Kopenhaageniga. Istusime katamaraan-hõljuklaevale ning tunni aja pärast olime juba Rootsis Malmös.

Meie head sõbrad ja ammu-
sed tuttavad, Malmö meremuuseumi direktor Per Söderhjelm ja restauraator Per Hörberg, olid meil vastas sadamas ja nende hoolitsust tunnetasime järgmistel päevadel pidevalt. Elasime ju nende kodudes.

Malmö Meremuuseum asub sadamas ja moodustab tehnikamuuseumiga ühe kompleksi. Mereasjanduse ajalugu pole ka siin esitatud krono-

gest, mis kaasneb kalapüügi ja meresõiduga. Vanad kalapüügivahendid, kaluri ja meremehe kodude interjöörid, kast arstiriistade ja ravimitega, vanad kompassid, merekaardid ja tuhat muud asja. Rohkesti oli laevade pilte ja seda tänu kohalikele meremaalijale Lars Petter Sjöströmile (1820—1896).

Edasi järgnes pikk sõit läänerannikult idarannikule läbi Lõuna-Rootsi. Kommunikeskuses Tomelillas võtsid meid vastu kohaliku võimu esindajad. Lõunasõõgi jooksul kuulsime palju huvitavat kohalikust elust. Järgneva õhtupooliku jooksul külastasime paljusid ajaloolisi kohti ja muuseumi. Suures Christinhofi lossis asus muu-



→ Kopenhaagenis

seum ja kohalik kultuurikeskus. Edasi sõitsime piki Läänemere kallast. Haväng — muistne sadamakoht ja vana asula; Kivik — kalasadam ja omapärane Kuningahaud. Seitsme meetri kõrgune ja 75 meetrise läbimõõduga tohtu kiviküngas. Simiishamn — sadam ja neli muuseumi ning lõpuks Skillinge oma väikese meremuuseumiga. See praegune väike puhkusalinnake oli kunagi suur meresõidukeskus. Sajandivahetusel oli seal kuni 150 suurt purjelaeva. Muuseum on rajatud ja peetakse üleval peamiselt endiste meremeeste hoolitsusel. On loodud Meremuuseumi Toetajate Ühing, mille liikmetega ühises kohvilauas sai juttu puhutud ja kuulatud huvitavaid meremehejutte. Üsna hilja jõudsiime õõbima Skåne—Tranåsi "rändajate kodusse". See oli kena väike hotell endises vesiveskis.

19. septembri pealelõunal jõudsiime Karlskronasse, tehes peatused Århusis ja Karlshamn. Siin ootas meid juba meie hea tuttav ja kolleeg, Karlskrona meremuuseumi direktor Peter von Busch, kes finantseeris ka meie reisi lõpuosa.

Karlskrona meremuuseum paikneb suures neljakorruselises majas ja siin saime hea ülevaate Rootsi sõjamerelaevastiku arengust rohke originaalmaterjali põhjal. Veetsime siin kaks öhtupoolikut. Oleks võinud viibida aga kauemgi. Karlskronas külastasime ka Blekinge maakonna muuseumi, kus oli väljas küllaltki suurel pinnal ekspositsioon kohalikust laevaehitusest, purjelaevandusest ja kalapüügist.

Järgmisel päeval külastasime Kalmari muuseumi, mis

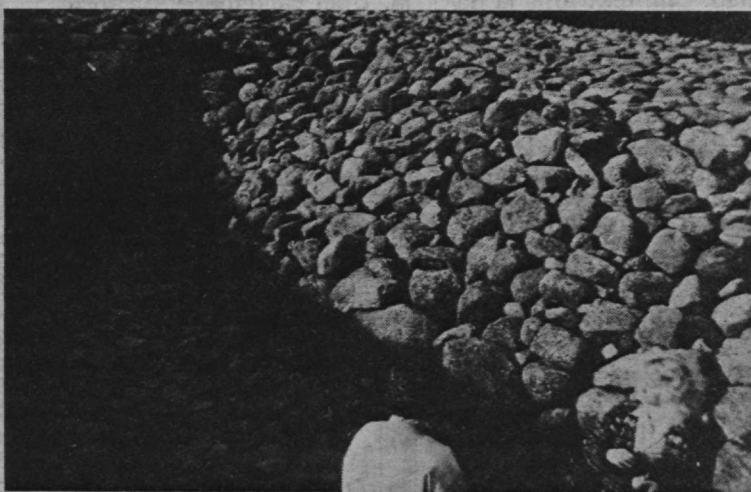
paikneb kuuekorruselises vana auruveski hoones. Jõudsiime põhjalikult vaadelda vaid ekspositsiooni sõjalaeva "Kronan" allveearheoloogilist uurimist ning sellelt ülestõstetud esemetest. Teel tegime peatuse ka ühe Eestis tuntud meremeeste suguvõsa Wachtmeisterite mõisaga ja Rootsi ühe tuntuma laevaehitaja Chapmani koduga.

Ning oligi taas aeg pakkida kotid ning asuda teele Stockholm poole. Õine sõit kahe ümberistumisega ning kolmetunnise öise rongiõitamisega ühes jaamas oli tüütu ja väsitav. Kolm päeva Stockholmis möödus aga juba kojusõidu ootuses. Jõudsiime külastada "Wasa" muuseumi, suurt rikkalike kogudega ja mõneti omapärast Põhjalla muuseumi, kohtuda vanade meremeestega, vanade tuttavate ja sõpradega, külastada Eestí Maja ning jalutada niisama linna tänavail.

Astudes 25. septembri hommikul Tallinna sadamas aga maale, oli küll hea meel nähtust, kuid veel suurem rõõm olla taas kodus.

Mida siis andsid need 18 päeva Taanis ja Rootsis? Esiteks taaskohtumise kolleegidega. Teiseks aga saime hea ülevaate Taani suurematest meremuuseumidest ning Rootsi kaheksast muuseumist. Peab mainima, et nii Rootsis kui Taanis valitseb muuseumides enamasti temaatiliselt ülesehitatud ekspositsioon. Mereasjanduse arengut kronoloogilise süsteemi alusel, nagu on see meil, on vähe. Hea võimalus oli võrrelda nende tööd ja tegemisi meie muuseumi omaga. Nii nagu meil, ei ole ka neil raha ajalooliste laevade kiireks remondiks. Küll aga pööratakse neil suurt tähelepanu muuseumidele kui kultuuriasutustele. On ehitatud palju uusi muuseumihooneid. Kõigis muuseumides on loenguruumid, sealjuures hea tehnikaga. Suurearvuliselt on reklaammaterjale ja trüki-seid. Peaaegu igas muuseumis on kohvik. Muuseumitöötajate uurimistöödel kasutatav tehnika, eeskätt kompuutrid, on meile aga ainult unistus.

Kokkuvõttes võib öelda: oli



→ Kuningahaud

→ Reisiseltskond Rootsimaal



tore ja õpetlik sõit. Selle eest suur tänu Taani ja Rootsi kolleegidele, kelle abiga ja toetusel see sõit teoks sai.

Ants Pärna
Vallo Liivranna fotod



Telefoni- jutt

Hiljaegu teatas NSVL Merelaevastiku Ministerium oma soovist tuua lootsiteenistused välja sadamate alluvusest ja allutada need ministereeriumile. Kuidas seda hinnata?

Tallinna Kaubasadama kapten EDUARD HUNT:

Kõigis maades on riiklik lootsiteenistus: see on territoriaal-mere kasutamine, millest saadav tulu laekub riigile.

Praegu, kui lootsiteenistus on allutatud sadamale, läheb territoriaal-mere kasutamise eest saadav tulu küll riigile ja tuleb sealt mereministeriumi kaudu sadamale, kuid edasi otsustab sadam ise, kas ta kulutab saadud raha meresõidu ohutuse suurendamiseks või mingite muude vajaduste rahuldamiseks. Nii annab praegune süsteem sadamale hõlptulu, sest lootsitasu on küllaltki kõrge. Lootsiteenistus ei tohi aga olla tulu saamise allikas: lootsitasu peaks minema lootsiteenistuse ülalpidamiseks ja meresõidu ohutuse suurendamiseks.

Lootsi ülesanne on peale laevade juhtimise ka järelevalve mereteedel. Kui loots on riigi ja mitte sadama kui kommertsettevõtte teenistuses, suureneb järelevalvefunktsiooni osatähtsus ning vähemaks jääb sagedane õigustamata risk.

Moskva kaudu asjaajamine on tavaliselt aeglane ja ebakindel, kohalikud lahendused on paindlikumad. "NSV Liidu Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi" järgi on lootsiteenistus kauba-, kala- ja hüdrograafiasadamate alluvuses. Eesti Vabariigi valitsus on aga selle õiguse andnud Veeteede Ametile, kes on tööle võtnud esimesed riiklikud lootsid. Edaspidi kavandatakse Eestis lootsipiirkonnad, sundlootsimine jääb arvatavasti Väinamerel ning Tallinna, Kopli ja Muuga lahes.

Helistas Madli Vitismann

Jungad "Jungal"

See septembripäev oli külm ja ebasõbralik. Tuul kihutas kaldale vahupritsmis laineid, udutas peenikest vihma. Koos rühma Merehariduskeskuse esmakursuslaste ja nende kasvataja Tõnu Reindolliga sattusime mootorlaeva "Tallinn" pika koridori kaudu "Jungale". Pärast kolmekümneminutilist laevaga ja selle väierdamissaladustega tutvumist saabus kauaoodatud hetk, mil laev sai elu sisse ja me suundusime koos tema kapteni Leho Näksiga merele. Paremat ja pahemat kätt libisesid mööda Reisi- ja Kaubasadam, laevaremonditehas, Miinisadam... Nõndamoodi algasid tulevaste laevajuhtide esimesed mereristsed.

"Junga" kapten näitas pois-tele sadamas seisvaid laevu, rääkis, mida need veavad ja kus meredes seilavad, märkis kaardil maha meie marsruudi, seletas, kuidas töötavad peilingaatorid ja kajaloodid. Pärast merepõhja sügavuse mõõtmist lasti noormehed järjekorras kaptenisillale rooliratta taha ning jäeti hetkeks silm silma vastu merega.

Suur vene väejuht A. Suurov on öelnud, et kui õppustel on raske, siis lahingus on kerge. Kadettide esimene merelkäik ei kuulunud kergete kilda. Praegu on nad noored ja enamiku meresõiduviguritega tutvumine alles ees. See pärast oli neile huvitav kõik, ka niisama laevalael uitamine ja salamisi päästerõnga katsumine. Oli näha, et merineid mehi tõmbab. Aga mida arvab sellest kadettide noor juhendaja, tänavune mere-

kooli lõpetanu Tõnu Reindoll?

"Poistel vedas selle esimese tunniga. Kui mina õppisin, siis meil niisugust merelkäiku programmis ei olnud, aga minu arusaamist mööda peaks selline praktika sagedamini aset leidma. Midagi paremat kursandi jaoks ei saa olla kui õppus merel. Seda ei asenda ükski raamatutarkus. Näete ise, kui huvitav neile kõik siin on: igaüks tahab ennast uues kvaliteedis proovida."

Tol päeval tutvusid noored mehed alles tulevase elukutse pealispinnaga, kuid tasapisi kujuneb piskust tervik. Pole ju üldsegi mägede taga see aeg, mil praegused esmakursuslased hakkavad ise laevu juhtima ning mõnel samasugusel päeval nagu täna, oma kogemusi edastama samasugustele noortele inimestele nagu nemad ise täna. Tõepoolest: alati on parem ise ükskord näha kui sada korda kuulda. Teooria ilma praktikata ei vii kuhugi. Just tegutsedes saadakse kogemusi, ilma milleta tõeliseks meremeheks saada ei ole võimalik.

Pirita taga pöörasime ümber ja naasime sadamasse. Meie kahetunnine meresõit oli lõppenud. Jätsime hüvasti "Junga" sõbraliku kapteni-ga, soovisime Tõnule jätkuvat head kontakti kasvandikega ja lahkusime mõtetega sellest, kui palju on vaja teha, et võita merd, mitte lasta temal peale jääda.

Aljona Dudtšenko
"Morjak Estonii" 1990, nr. 41

Meenutusi ühhest raskest merereisist

Eesti Vabariigi ajal oli Tallinnas suur laevakompanii "Gustav Sergo ja Ko", kellele kuulus hulk väikesi rannasõiduaurikuid: "Gustav", "Rudolf", "Vormsi", "Juku", "Hansi", "Vilsandi", "Sõmeri", "Abruka" jt. Kõik need laevad olid kunagi ehitatud spetsiaalselt inimeste ja segakauba veoks (kaasa arvatud elusloomad). Oli ka teisi, uhkeid ja kiireid reisijateveoaurikuid, mis kurseerisid välisriikide sadamate vahel. Üks selline oli "Aegna", mis sõitis Tallinna ja Helsinki vahet.

Valdav osa väikereisiaurikuid kurseeris aga Lääne-Eesti saarte vahelistel liinidel. Näiteks aurik "Hansi" pidas ühendust saartega ja oli oma praktilisuse tõttu väga populaarne. Saarte elanikud said kaupa pealinna viia või saartevahelisi sõite teha. Laeval oli all kaks reisijateruumi ja üleval teki üksikud numbrirajutid. Need alumised reisijateruumid küll mugavusi ei pakkunud, kuid sõita võis. Saarerahvas oli rahul ega nurisenud: sõidupilet polnud ju ka kallis. Ülemistes kajutites reisisid enamasti rahakamad härrad (äri- ja kaupluseomanikud, loomade ülesostjad jne.). Seal võis mugavalt plüüdiivanil magada ja hunditulisel voolata lasta. Võis võtta kaaslaseks mõne meeldiva daami ning mõnuga nautida maist elu, sest inimene ei ela mitte üksnes leivast... Ilusa ilmaga olid reisijad üleval tekil ning tundsid meresõidust rõõmu. Ent tuule ja tormiga tuli mõnikord merehaigust põdeda ja vastu tahtmist meres kalu toita. Mere asi...

Peale reisijateruumi oli laeval all põhjas trümm (kaubaruum), kus hoiti neid kaupu, mis vett kartsid. Ja veel oli vahetekk, kuhu võis laadida mistahes kaupu, isegi elusloomi. Võõris, pakipeal oli sigade "salong". Neil lojustel oli küll kõige halvem koht, sest varju seal mingisugust ei olnud ja vesi, mis tuulega üle laeva vööri pritsis, tuli kõik neile peale. Eriti halb oli olukord sügisel, mil ilmad läksid külmaks. Vihm, rahe ja lumi sadas kõik loomadele peale. Loomakaitseks selts küll sadamates, et loomi laadimisel viitsaga ei löödaks, see aga ei vaevanud kellegi südant, kuidas neid loomi laevas transportimisel hoiti. Külma olid loomad üksteise vastas ning värisesid ja vingusid, sest nad olid toodud soojast laudast.

Ahtritekkile pandi kastid ja vaadid. Mõnikord olid seal kastides eluslinnud. Sügisel olid peamiselt maameeste õunakastid ja meenõud. Tol ajal veeti saartelt palju õunu ja mett linna. Linnast saartele sõites oli ahtritekk enamasti reisijate jaoks, seda eriti suvel. Tekile pandi toolid ja väikesed laud, kus seltskond võis mõnusalt laevasõitu nautida. Laevas oli ka väike puhvet, kus müüdi limonaadi ja alkohoolseid jooke. Reisijaid teenindas puhvetineiu.

Teenisin sel laeval 1939. aasta suvel ja sügisel. Siis sõitis laev Tallinn—Heltermaa—Orissaare—Taaliku—Triigi—Orjaku liinil. Tagasi sõitsime sama liini mööda. Tegime ühe reisi nädalas. Öösel peatus laev Orjakus, sest siin oli uus sadam juba valmis. Varem sõitis laev aga kohe tagasi; kauba ja reisija-

te peale- ning mahalaadimine toimus Jansa lahes reidil. Tallinnast tõime peamiselt maapoodidele kaupa. Kaubad laadisime vastavalt liini järjekorrale. Igale kauplusele oli oma firmamärk, see oli igal kaubapakendil.

Tallinnast sõitis saartele alati palju inimesi, eriti veel suvel. Mõnele lihtsalt meeldis teha veidi pikem meresõit kui Väinamere ühelt ettenähtud teisele (Virtsu—Kuivastu ning Rohuküla—Heltermaa). Põhjus oli teisi. Saartelt linna sõideti ka alati ettenähtud inimeste arvuga, vabu kohti ei olnud peaaegu kunagi. Kuigi üldiselt inimesed jäid meresõiduga rahule, tuli ka ebameeldivusi ette.

Ühel järjekordsel reisil oktoobrikuus sõitsime päeval Tallinna sadamast välja. Ilm oli ilus, puhus kerge briis. Oli tõeline vananaistesuvi. Rahvas võttis kohad sisse üleval tekil. Kui Tallinna tornid ahtri taha jäid, koguneti rühmadesse, lauldi, teravmeelseti ning hingati värsket karget mereõhku. Tuju tõstmise eest hoolitses puhvetineiu. Reisijate meeleolu oli ülimalt hea ja enesega rahulolev.

Paljassaare ja Suurupi vahel muutus ilm aga külmemaks, tuul läks tugevamaks ja lisas aina juurde. Peagi oli meri "jäneseid" täis ja linnud lendasid madallennul laeva saates, sest inimesed viskasid neile merre toitu. Suurupi ja Paldiski vahel oli juba laeva lengerdamist (kiikumist) tunda. Väljas möllas noor sügistorm. Inimesed pugesid enamasti alla ruumidesse, sest olid kergelt riides ja külm tuul tegi liiga. Ruumides aga hakkas peagi mõnel halb, sest õhku oli vähe. Trügitigi taas välja tekile. Muide, merehaigus on kaasreisijatesse nakkav... Kui tuli minu merevaht (see tähendab olla kaks tundi roolis ja kaks tundi tekil), oli "laipu" juba igal pool ja võistu kalade söötmine täies hoos.

Kohtasin üht tuntud meremeest, koolivenda üleval korstna kõrval istumas. Isegi tema oli näost valge ja toitis hoolega kalu. Tuul pööras nordi poole, laine läks kõrgemaks ning laev kõikus lainele kui laast. Torm ja laine pilidusid laeva ühelt küljelt teiselt, siis jälle surusid laeva nina (vööri) vee alla ning tõstsid ahtri üles. Selline mäng ja laeva kere väänlemine olid kõige tugevamad Paldiski ja Pakri vahel. Siis tungis vesi laeva poordiluukidest vahtekki ja ujutas selle üle. Seal aga oli brikett, millega laeva köeti; see hakaks peagi palsuma ja sulama. Meeste abiga saime vaheteki välisluugid siiski uuesti tihedalt sulgeda. Panime vee sissepääsule piiri.

Krassgrundil näitas merkoer oma vihaseid küüsi ja oli valmis laeva nende vahele haarama. Merevesi lausa

kees ja tuiskas. Mõll kestis seni, kuni saime Osmussaare alla, kus saar võttis Balti mere laine kinni. Edasi kulges sõit läbi Voosi kanali Väinamerre normaalselt, sest seal oli laine väike.

No küll oli laeval pilt kurb... Inimesed olid haigusest uimased, riided rikutud, ruumid... Heltermaale jõudsite mõnevõrra hiljem kui graafik ette nägi. Kuid päeva jooksul tegime Väinameres kogu kaotatud aja tagasi, nii et õhtul jõudsite õigel ajal Orjakusse. Andsime viimased kaubad välja ja pesime laeva puhtaks. Harisime ka iseennast ja astusime siis maale, et toredaid Hiiumaale kaeda. Minu kodu oli aga sadamast vaid 300 meetrit eemal, nii et mina seadsin sammud kodu poole.

Hommikul vara hakkasime Orjakul kaupa peale laadima, et õigel ajal liinile väljuda. Laev püüdis sõita ettenähtud graafiku kohaselt. Igas sadamas oli palju kaupa, seda eriti sügisel. Oli teravilja, elusloomi ja -linde, õunu ja palju muud. Mõnikord õhtul Heltermaalt ei saanud suurt enam kaupa peale võtta, sest koorem oli käes. Laevakompanii oli seda arvestanud. Sel ajal oli Heltermaal alati veel ka teine Sergo laev, mis võttis ülejäänud kauba ja ka reisijad peale.

Sellelt tagasisõidult meenub taas paar ebameeldivat juhtumit. Esimene oli ühe saareneiega. Voosi kurgust avamerele väljudes hakkas laev tugeva nordituulega lengerdama. Sügis ja tormid käivad käsikäes nagu kaksikvennad. Olin tekivahis ja nägin, et üks maaneiu istub laeva reelingu ääres pingil ja on väga viletsa väljanägemisega — merehaige. Tal oli mantel seljas ja mõtlesin, et ega tal külm hakka. Olgu peale väljas, kui tahab. Aga siis nägin, et tal on käes väike kott. Soovitasin tal see nii kätte võtta,

et poleks karta koti merre kukkumist. Neiu võttis mu soovitus kuulda.

Ilm aga aina halvenes ja merehaigeid oli jälle küllaga. Minul oli aeg minna roolivahti. Kahe tunni pärast tulid roolist alla tekile ja kohtasin toda neidu veelgi halvemas olukorras. Ning nägin, et käekotti ei ole. See oli ikkagi merre kukkunud ja neiu soovine palk koos sellega. Ta oli Hiiumaal tenijaks olnud ja nüüd Tallinna endale rõivaid ostma minemas. Milline õnnetus! Raha oli olnud üle 80 krooni. Ja ka dokumendid olid kotis olnud.

Sel tormipäeval muutus meie sõit päris raskeks ja ohtlikuks. Torm pühkis ahtriteki puhtaks ja kõrged lained tahtsid laeva vägisi ohvriks võtta. Laev oli nüüd laadungis ja lengerdamine seetõttu aeglasem, kuid ka põhjalikum. "Hansi" nõrk koht oli vaheteki luugid. Panime Heltermaal küll riivid korralikult kinni, kuid Paldiski lahe suudmel avanes äkki allatuule luuk. Ja laine viskas seal merre punasekirju lehma, kes oli vaheteki otse luugi alla kinni seotud. Veel mõnda aega nägime looma vee peal ujumas...

Saime ka seekord luugi taas kinni ja jätkasime sõitu. Tänu laevakapteni Elmar Madruse oskuslikule juhtimisele jõudisime lõpuks Tallinna sadama kai äärde. Sildusime lausa liikva loomaaiana. Loomad olid vintsutustest tüdinud ja näljased, igaüks lõi oma pilli. Mõnikord võtsid kuded koori juhtimise enda peale. Reisijad nägid ka väga halvad välja. Ühel väikemehel oli torm mütsi ära viinud, temal oli lausa pisar silmas. Reisijate lahkumise järel hakkasime meie loomi ja kaupa maha laadima. Loomad tõsteti laevavintsiga kaile. Loomade maale andmist jälgis alati üks või paar loomakaitsealset inspektori. Igale madrusel oli

elektripatareid töötav piits, mida ta kasutada tohtis. Viitsaga loomi lüüa polnud lubatud.

Kui kogu kaup oli väljas, algas kohe laeva puhastamine. Kaks päeva läks laeva vuntsimiseks, punkerdamiseks, toidu ja magada vee pealevõtmiseks. Tekimeeste, s.t. madruste töö oli "Hansil" küllaltki pingeline ja füüsiliselt raske, aga ka mitmekesine. Ükski päev ei sarnanenud teisega. Mõnes mõttes oli isegi huvitav. Olime noored ja füüsiliselt karastatud. Õhtuti olid poisid linnas "Tivoli" aias linnapreilidega tantsu löömas. Tööks andis jõudu ka tugev oma-laeva-tunne. Laeva laadimine, lossimine, meresõit ja laeva korrashoid oli praktiliselt nelja tekimehe teha. Masinamehed olid vajadusel väljas.

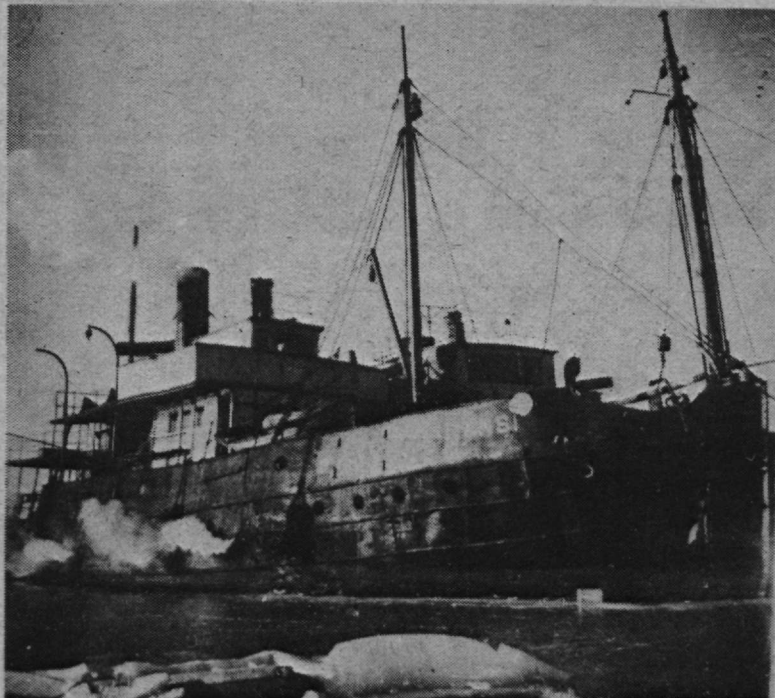
Tol ajal oli "Hansil" väga tubli ja tasakaalukas kapten — Elmar Madrus —, kes suutis ka kõige raskemas olukorras meeste tuju tõsta. Tüürimees oli Hermann Pöial. Tekimeesteks olid Holtsmeier, Tamm, mina ja üks noormees Kõrgessaarest Hiiumaalt, kelle nime ma kahjuks ei mäleta. Masinamehed olid kütjad Eduard Hallik ja Aron Laast ning assistendid August Saarna ja üks Hiiumaa Emmaste valla mees perekonnanimega Kaljo. Nende meistri nimi on samuti ununenud. Oli teine üks suur naljahammus ja vana merkaru. Naisi oli laevas kaks — kokk ja puhvetineiu. Koka nimi on ununenud, aga puhvetineiu hütü Lindaks. Nad olid pärit Hiiumaalt Käina vallast Nõmme külast Aado talust. Kokk tegi meile väga maitsevaid toite ja portsjonid olid suured. Lõunaks oli kolm rooga. Kapten oli naljames, sest ka tema oli pärit Hiiumaalt. Tema ütles alati: "Poisid, sööge, enne rebenege vats, kui et hüva rooga järele jääb!" Hiljem kokk lahkus laevast ja meie hea toit koos temaga. Järgmine kokk oli küll maatüdruk, aga lihtsalt ei mõistnud meie maitse järgi toitu teha. Kuna Sergo laevakompanii peareeder oli pärit Hiiumaalt Jaska külast, siis tema laeval seilasid peamiselt Hiiumaa mehed. Veri on paksem kui vesi. Omakorda oli see kasuks kompaniile tervikuna, sest hiidlased kui saarerahvas hoidsid alati kokku ja neil oli omavahel tugev olatunne.

Lõpetuseks tahaks märkida, et reisilaeva saabumine sadamasse oli sel ajal maal suur sündmus. Noored tulid kaugetest küladest jalgrattatega sadamasse. Nad jälgisid hea meelega laevameeste tööd ja nii mõnigi noormees sai seal esimese tõuke merele minekuks. Eriti uhked olid Muhu neiud Orissaare sadamas, kes tulid sadamasse rahvarõivais. Kui laev sildus, anti vilet, lahkudes jälle vilistati. Sadamas mängis laeva raadio ja valjuhääldajad olid kaile suunatud. Siis oli raadio ja selle muusika veel haruldus.

Selline oli kunagi meremehe elu rannasõiduaurikutel, selline oli läänesaarte teenindamine. Nüüd on sellest ajast pool sajandit möödas. Pikk aeg on palju muutusi kaasa toonud.

Selline oli kunagi meremehe elu rannasõiduaurikutel, selline oli läänesaarte teenindamine. Nüüd on sellest ajast pool sajandit möödas. Pikk aeg on palju muutusi kaasa toonud.

Manivald Kuik
"Hansi" foto Eesti
Meremuseumi fotokogust



Üks mees juhhib laeva

Tänapäeval kehtivad rahvusvahelised eeskirjad lubavad teatavate tingimuste täitmise korral päeval kaubalaeva käiguvahis olla ühel inimesel — tüürimehel. Laevaomanike ringis on arvamus, et seda tuleks laiendada ka õisele vahile, mille puhul IMO (International Maritime Organization) soovitusel tänini nõuavad kahe inimese vahisolekut.

Tööprotsesside automatiseerimine laeval võimaldab vähendada laeva meeskonda ja idee üks mees käiguvahis on selle loogiline tulemus.

Kontseptsioon üks mees juhib laeva nõuab laeva navigatsiooniseadmete kõrget automatiseerituse taset ja kasutatavate elektrooniliste süsteemide suurt töökindlust. Selle kontseptsiooni eluviimise nimel tehakse mitmesuguseid katsetusi ja selles suunas töötavad navigatsiooniseadmeid tootvad firmad.

Põhjameres, kus laevaliiklus on küllaltki intensiivne, katsetas Inglismaa Transportiamet kahe vähem kui 1600 BRT laevaga. Ekspertide arvamus kohaselt ei tekkinud mitte mingisuguseid kriitilisi olukordi sellest, et nii päeval kui ka öösel oli laeval käiguvahis ainult tüürimees. Lõpliku hinnangu andmiseks oleks vaja rohkem andmeid, s.t. uusi katsetusi. Norra ja Lääne-Saksamaa merelaevandusega tegelevad

ametkonnad katsetasid suurtel ookeanilaevadel ühe tüürimehega vahis ja tulemused lubavad järeldada, et vastavate seadmete olemasolu tagab ohutu meresõidu ka siis, kui käiguvahis on üks inimene.

Taani laevaehitusfirma "Burmeister ja Wain" andis mõeldud aastal tellijale üle tankeri "Petrobulk Mars". See on esimene laev, mis on projekteeritud ja ehitatud, lähtudes põhimõttest üks mees käiguvahis nii päeval kui ka öösel. Laev on ehitatud klassifikatsiooniuhingu "Bureau Veritas" nõuete järgi ja sellel on ohutus tagatud nii päeval kui ka öösel ühe laevajuhi vahis.

Roolikambri konstruktsioon ja navigatsiooniseadmete paigutus lubavad vahitüürimehel oma alaliselt töökohalt (workstation) näha iga navigeerimiseadme näitu ja vajaduse korral nende seadmete abil mõjutada laeva liikumise parameetreid. Laevajuhtimise puldist on võimalik visuaalne vaatlus igas suunas. Sinna on toodud kõigi signaalsüsteemide näidud, mis on dubleeritud erinevate helisignaalidega, hoiatamaks vahitüürimeest hälvetest laeva normaalses töörütmis. Samuti on olemas kontrollsüsteem, mis hakkab tööle, kui vahitüürimees mingil põhjusel (uni, haigus vms.) ei täida oma kohustusi. See süsteem kutsus silda vabavahi tüüri-

mehe või kapteni. Kuvaril olevad andmed ja näidud võimaldavad silda tulnud tüürimehel otsekohe lülitada laevajuhtimisse.

Kasutatavad elektroonilised kaardid ja muud integreeritud süsteemid säästavad laevajuhi aega, sest ei ole vaja teha üldtuntud navigatsioonilisi arvutusi ja kohamääramisi. See võimaldab laevajuhi pöörata suuremat tähelepanu järjepidevale vaatlusele ning olukorra analüüsile.

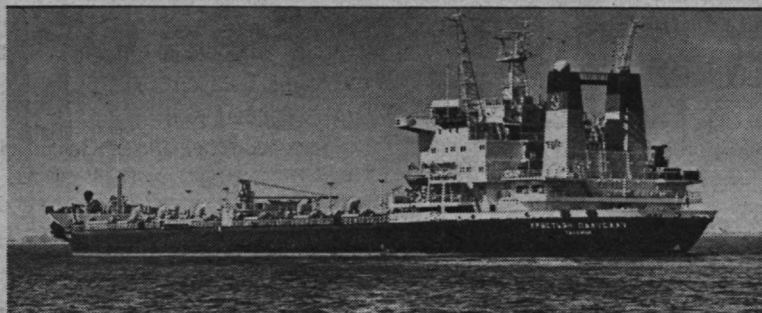
Laevade lahkumine tagatakse kahe radariga, üks neist töötab tõelise liikumise ja teine suhtelise liikumise režiimil, ning automaatrooliga.

Kokkupõrke vältimisel täidab radar koos lisasüsteemidega efektiivselt vaatlaja ülesandeid: kokkupõrke ohu tekkimisel lahendab ülesande ja soovib vastava otsuse kuvaril; laevade lahkumisel kontrollib manöövri efektiivsust ja annab vajaduse korral soovitusi.

Navigeerimissüsteem väljastab järjepidevalt laeva liikumise parameetrid ja asukoha ning võib selle märkida ükskõik millisele vabalt valitud kaardile. Eri süsteem tagab kiire ülemineku laeva automaatujuhtimiselt käsitujuhtimisega.

Kontseptsioon üks mees juhib laeva sunnib muutma ka laevajuhtide ettevalmistamise programme.

Eduard Hunt



Ekskursioon laevale

Olen kuulnud, et "Kristjan Palusalu" on Eesti kõige suurem ja uuem kaubalaev. Läksin sinna lasteekskursiooni-ga. Uussadamasse sõitsime "Volkswagenitega".

Laeval on 35 meeskonnaliiget ja vahel mõni reisija. Meile tutvustas laeva tüürimees, kel oli raadio kogu aeg öäl.

Mööda järske treppe jõudsi-me kümnendale korrusele kaptenisillale. Laes keskel olid lipuriulid. Signaallipud ja riikide lipud olid rulli keeratult ruudukujulistest riulites. Lipuriulite all oli väike hall laevarool, ümberringi laiusid sein-tes aknaid. Tüürimees näitas kaht radarit. Seal olid veel raadiotelefon ja sisetelefon, telefonitorud käisid klambritega oma pesades kindlalt kinni. Aknast oli näha, et laeva võõr on kaugel; laeva pikkus võõrist ahtrini on 217 m. Tüürimees rääkis, et kui laeva pidurdada, läheb ta veel 6 km inertsijõul edasi.

Siis läksime mõned korrused allapoole spordiruumi. Seal olid redelid, ronimiskõis, korv, pallid, hantlid ja palju muudki. Poistele seal meeldis ja nad näitasid oma ronimis-ostust. Väljas oli katuse all väike bassein, selle põhjas mosaiikkrabi.

Peale seda läksime päratu suurde masinaruumi, mis ula-

tus läbi mitme korruse. Masinaruum oli avar ja puhas. Poisid kippusid kõike lähemalt uurima.

Vüimaks läksime madruste sööklasse sööma, meile pakuti teed ja vahvleid. Seal olid kuuekohalised lauad, mille ääred käisid üles, et lainetusega taldrikud maha ei kukuks. Poisid arvasid, et kokk peab olema paks, aga kui ta oma valge mütsiga kõõgiuksest välja vaatas, selgus, et polegi paks. Lisaks kokale on laeval veel pagar. Kõrvalruumis oli mugav puhkenurk magnetofoni ja televiisoriga. Laua peal ajalehtede ja ajakirjade virm.

Peale sööki kutsuti meid kapteni juurde külla. Peaaegu kõikides kajutites on televiisorid, nii ka kapteni juures. Kapten küsis, kas poisid hommikul võimleavad. Vastus tuli eitav. Meremehed pidid küll sporti armastama. Kapten rääkis, kui palju see laev maksis, millal ehitati ja millal tööle hakkas. Poisse huvitas, kui kaua kapten on töötanud ja kui suur on ta palk. Kapten küsis aga, kas keegi poistest tahab meremeheks saada. Keegi poistest ütles selgelt välja: "Mina küll meremeheks ei hakka." Mina nii ei ütles.

Kadri (10. a.)



A
Alfa



avamereujumine, ülipikamaa-ujumise liik, kus hrl. ületatakse kahe ranniku (või ranniku ja saare) vaheline veeala meres. Vanimad teated a-st pärinevad kreeka mütoloogias: preestritar Hero armastatu Leandros ujus korduvalt üle Hellespontose (Dardanellid). 1810 kordas sama teed lord G. Byron (1788—1824) koos fregatt "Salcetta" leitnandi Ekenheadiga. Vanim ja populaarseim a-svõistlus on La Manche'i ületamine (kitsamas kohas 34 km). Esimesena ületas selle (ajaga 21 h 45 min) 25.VIII 1875 briti laevakapten M. Webb (1848—83); esimese naisena 1926 olümpiavõitja ameeriklanna G. Ederle (s. 1906) ja esimese lapsena 1979 inglane M. Hooper (s. 1967; noorim ületaja inglane T. Gregory (s. 1976) ajaga 11 h 54 min, 1988). 1987 ujus kolm korda järjest üle La Manche'i uusmeremaalane P. Rush (s. 1964), koguaajaga 28 h 21 min. Ületamise absoluutse rekordi 7 h 40 min (Inglismaalt Prantsusmaale)

püstitas P. L. Dean 1979. Praeguseks on ujudes ületatud mitmeid väinu ja lahti kogu maailmas (Euroopa vanim võiduujumine on Capri-Napoli (33 km) a-st 1955). Nüüdisaja tuntumaid ülipikamaa-ujujaid on ameeriklanna L. Cox (s. 1957), kes peale La Manche'i on ujunud Los Angelesest Catalina saarele (40 km), ületanud Cooki väina ja ujunud ümber Heallootuse neeme. 1987 ujus ta Beringi väinas (7 vees) Väikesse Diomidi saarelt (USA) Ratanovi saarele (NSVL). A. nõuab tervet org-i (kohtunikke, julgustajaid, toitlustajaid jt.). — Ka Venemaal oli pikamaa-ujumine meres populaarne (nt. ujus 19. saj. lõpul M. Bedia Batumist Polini (59 km), L. Romantšenko 1912 Sihhovi neemelt Bakuusse (48 km) jt.). 1939—52 korraldati Mustas meres NSV Liidu meistrivõistlusi ülipikamaa-ujumises (naised võistlesid 15 ja 25 km ning mehed 25 ja 50 km pikkusel võistlusmaale). Eesti ülipikamaa-ujajast olid väljapaistvamad R.

A. Tiswelt (s. 1882 — jäi kadunuks I maailmasõjas) ja A. Laas, kes ujusid Soome lahes pikki vahemaid (nt. Tiswelt Peterburist Kroonlinna).

avameri, ka ulgumeri, mere või ookeani osa, mis jääb väljapoole šelfiala ning kus veemasside väljakujunemises ja liikumises otseselt ei kajastu ranniku mõju. Sõltuvalt veekogu iseloomust ja põhjareleefist võib a-e piir mererannast asuda paarikümne (sisemeredel) kuni paarisaja km kaugusel (ookeanidel). Jur ookeani- ja merealad väljaspool rannarikkide territoriaalmeret või arhipelaaagiliste vete piire. A. kuulub võrdsetel alustel maailma rahvastele, kus kõigil on õigus vabaks laevasõiduks, lendudeks selle kohal, kalapüügiks (majandusvõõnd), allveekaablite ja -torujuhtmete paigaldamiseks ning teadusuuringuteks. A-l allub laev ainult lipuriigi seadustele. Erandina võib teise riigi sõjalaev kinni pidada piiratluses või orjakaubandu-

ses kahtlustatavaid laevu ja lipukontrolliks (jälitamiseõigus). Merede vaba kasutamise põhimõtte formuleeris esimesena hollandi õigusteadlane H. Grotius (1583—1645) teoses "Mare liberum", nüüdisajal on see reguleeritud Geni konventsiooniga (1958) ja ÜRO mereõiguse konventsiooniga.

avarii, ka mereavarii, õnnetusjuhtum merel, millega kaasneb laeva või kaldarajatisel oluline vigastamine. A-d on laevade kokkupõrge, madalikule sattumine, tulekahju laeval jne. Kitsamas mõttes tähendab a. kõiki merereisil juhtunud õnnetustest põhjustatud erakorralisi kahjusid (*eriavarii, *üldavarii).

avariibond, lastisaatja kirjalik kohustus tasuda *üldavarii kahjude jaotamisel temale langev, *dispaššiga kindlaks määratav osa. A. nõutakse lossimissadamast lastisaaja või tema esindaja käest enne kaubasaadetise väljastamist, keeldumisel võib lastivedaja (laevaomanik) kaubasaadetise pantida või selle väljaandmise peatada.

avariiseade, põhiseadet selle tõrke korral teistav seade, mis käivitub automaatselt või pannakse tööle käsitsi. A-med on **avariidiiseldeneraator** (autonoomsete teenindavate süsteemide ja

abimehhanismidega agre-gaat, mis pinge kadumisel vooluvõrgus käivitub automaatselt; hrl. on paigaldatud eriruumi peatekist kõrgemale, tuletõrje-avariipump (primaarjõumasina või käsitsi käitatav pump, mis asub väljaspool masinaruumi), **veeärasusts-avariisüsteem** (võimaldab tugeva lekke korral lülitada nt. jahutusvee-, ballastivm. pumbad laevaruume kiveendama), **avariivalgustus** (normaalvalgustuse kustumisel lülitub automaatselt hrl. aku toitele) ning tähtsate seadmete (ankrupeeli, rooliseade, paadivints jms.) **teistavad** (hrl. käsi-) ajamid.

Avik, Eduard (19.IX 1891 Gatsina — surmaaeg teadmata), eesti mehaanikainsener. Lõpetas 1914 Kroonlinna mereinseneride kooli ja teenis mereväeohvitserina 1914—18 Balti mere laevastikus ning 1918—22 Eesti mereväes, hiljem Merekaitseliidu juhte. Oli 1922—26 mereasjanduse peavalitsuse masinainspektor ja 1927—40 Vee-teede Talituse direktor; ühtlasi Tallinna Tehnikumi ja TÜ õppejõud aurumasinate ja aurulaeva mehaanika alal. Ta oli ka väljapaistev laskesportlane. Saadeti 1941 stalinlike repressioonide ohvrina ühte Siberi vangilaagrisse, kus suri.

Europas sjöfolk stärker samarbetet

nybildat organ skall bekämpa bekvämighetsflag

En av de senaste årens utvecklingar är att sjöfolk i alla världens delar har börjat organisera sig i fackförbund. Detta gäller inte bara de traditionella sjöfolken på fartyg utan också de som arbetar på land, till exempel i hamnar och i sjöfartens andra sektorer. Detta är ett tecken på en världsomfattande rörelse för bättre arbetsvillkor och ökad solidaritet.

Fred Olsen ger upp
Fred Olsen har varit en av de mest kända namnen inom världens sjöfart. Hans företag har varit en av de största och mest framgångsrika. Men nu har han valt att lämna företaget och gå tillbaka till sin familj i Norge. Detta är ett stort beslut som kommer att påverka företaget och sjöfartens värld.

Fred Olsen alistub

Vaidlusalune reisilaev "Black Prince" võetakse liiklusest Põhjamaa del maha.

Seda teatati kolmapäeval laevakompaniist "Fred Olsen Lines", mis seaga lõplikult alistus võitluses mitme Põhjamaa kutseliiduga, nende eesotsas on Rootsi Meremeeste Liit.

"Black Prince", mis nüüd seisab Oslos kai ääres, hakkab tegema merematkeid Vahemerele ja Kanaari saartele. Lähtepunktiiks on Inglismaa.

"Laevakompanii peab mõistma, et ei saa seadustest ja eeskirjadest mööda hiilida. See osutab ühtlasi, kui tähtis on, et kutseliidud holavad kokku," ütleb väga rahulolev Anders Lindström, Meremeeste Liidu esimees.

"Taani ja Rootsi kutseliidu ühisaktsioon on tähtis ka seetõttu, et näitas Rootsi ja Taani üldsusele, et kutseliit võitleb kutsealaste põhiideaalide eest," lisab Anders Lindström.

Kuid ei Meremeeste Liit ega Taani kutseliit jäta aktsioone "Fred Olsen Lines'i" vastu. Laevakompanii kontoripersonal on tööle võetud kollektiivlepinguta ja juba mõne päeva pärast planeeritakse aktsioone, et sundida töandjat lepingut sõlmima.

Anna Danielsson

Euroopa

meremehed tugevdavad koostööd

– vastloodud organisatsioon hakkab võitlema mugavuslippuga

Euroopa meremehed koondivad nüüd oma jõude. On asutatud ühine koostööorgan, et vastu panna Euroopa Majandusühendusele, võidelda mugavuslippudega laevadega ja teha ettevalmistusi selleks, et Euroopas, kuhu kuulub ka Ida, peaks tekkima uusi vabu erialaühinguid.

Koostööorgan või komitee, nagu seda nimetatakse, saab Rahvusvahelise Transpordiföderatsiooni (ITF) Euroopa osakonnaks. Eesmärk on luua samasugused organid kõigil transpordiladel Euroopas, tsiviillennunduses on selline juba loodud.

Ettepanek võeti vastu

Rootsi Meremeeste Liit oli üks neist, kes paar nädalat tagasi esitasid nõudmise ITF-i kongressile. Ettepanek võeti vastu ja novembris kohtuvad kõigi Euroopa mereerialade orga-

nisatsioonide esindajad, välja arvatud teatavaist idapoolsetest riikidest. Euroopa koostöö mõte on Euroopa Majandusühenduse meresõiduprobleemide parem järelevalve ning ühise strateegia kujundamine näiteks töölevõtmise küsimusis.

Põhjamaa koostöö on juba olemas – mida Norra laevakompanii "Fred Olsen Lines" sai tunda "Black Prince'i" konflikt ajal. Siis tegutsesid koos peamiselt Taani ja Rootsi ühingud, et suhvida juhtkonda alla kirjutama Põhjamaa kehtivatele kollektiivlepinguile väikesepalgalise filipiinlastest laevapersonali kohta. Võttis palju kuid aega, kuni laevakompanii järele andis ja loobus katkest liigelda Göteborgi ja Københavni vahel. Taani töökohas annab mõne nädala pärast oma otsuse konflikti kohta.

"Konflikt oli pedagoogiline otstarve, kuna paljud erialaorganisatsioonid, sealhulgas

Lääne-Saksamaal, Suurbritannias ja Hollandis, ärkasid nüüd. Saadi aru, et see on fenomen, mis üha ilmsemalt võib kõiki tabada, ja kui tähtis on hoida kokku," ütles Anders Lindström, Meremeeste Liidu esimees.

Kuid tulevikus võivad meeskonnad sama hästi koosneda väiksemalpalgalisest Ida-Euroopa personalist, nagu olid filipiinlased "Black Prince'il". Eelkõige esines see Norra laeval. Sedamööda, kuidas Ida-Euroopa piirid avanevad, suureneb tööjõu konkurents. Ida-Euroopa meremehed, eeskätt Nõukogude Liidust ja Poolast, võivad seega konkureerida muu tööjõuga – kuid tunduvalt madalama tasu eest.

Uued ametiühingud Idas

Samal ajal suureneb Ida-Euroopa maades kutselane teadlikkus. Reedel tegi Nõukogude meremeeste ametiühing haruldase otsuse loobu-

da kõigist sidemeist vana organisatsiooniga, mis oli lähedalt seotud kommunistliku parteiga. Uus liit tahab saada ITF-i liikmeks.

"See loob ainulaadse võimaluse uueks koostööks Põhja-Euroopa maade vahel. Eesmärk on tulevikus ühendada kõik meremeeste liidud Põhja- ja Läänemere ümber niisamuti, nagu me juba töötame Põhjamaa, Rootsi Meremeeste Liidu esimees.

Halvad lepingud

"Nõukogude meremehed on juba vabaturul tuntuks saanud seeläbi, et on sunnitud alla kirjutama halbu lepinguid Nõukogude laevadel, mis sõidavad Küprose mugavuslipu all. Nende teadlikkus kokkulepitud hoidmise tähtsusest, et mitte rahvusvaheliselt meremeeste palku "alla lüüa", on nähtavalt suurenenud," arwab Anders Lindström. Poola meremehed on suureks probleemiks, kuna ametiühinguliikumine on Poolas tunduvalt segasem.

Euroopa koostöö tähtsaks ülesandeks saab ka Ida-Euroopa kutseliitudega kontaktide sisseseadmine ja nende liitude arengu abistamine.

Kutse Nõukogude Liidule

"Rumeenia ja Ungari on juba astunud ITF-i ja muidugi hakkavad nad kuuluma komiteesse, kuid arvatavasti me saadame kutse ka vastasutatu N. Liidu ametiühingule," ütleb Åke Selander, ITF-i peasekretäri abi.

Anna Danielsson
"Svenska Dagbladet",
23. august 1990

Toimetusele. Hiljaaegu remonditi Tallinnas Soome laeva "Trade Sky", mis sõidab Küprose lipu all. Soomlasest kapteni meeskonnas olnud puha eestlased. Vaat kuhu eesti meremehed kaovad! Ei tea, kas saavad rohkem palka kui filipiinlased Norra laevas?

CHIEF OF IMMIGRATION OFFICE
LEIF. OLOK. SOKOLOV.Y.
Re: VORMSI CRUISE W/V "BALLET STAR"
Dear Sir,
I have the pleasure to inform you that during the Vormsi cruise of my ship your staff was doing their utmost to arrange safe landing of passengers though it wasn't at all their duty.
But high moral and conscience of your people didn't allow them to observe indifferently the difficulties met by passengers some of whom being children and elderly persons during landing in rough weather.
We have never met any problems with them, they really did their job very well and gained the sympathies of both crew and passengers.
I congratulate you with excellent personal and thank you for splendid organization of the expedition.
Yours very faithfully,

Captain: *Anders Erik Brant*
Shipowner: *Fredrik Sjöberg*

Immigratsiooniosakonna ülemale, alampolkovnik J. Sokolovile.

Armas sir,
mul on rõõm Teile teatada, et minu laeva Vormsi-sõidu ajal tegi Teile isikkoosseis kõik temast sõltuva tagamaks reisijate ohutu maalemineku, kuigi see ei olnud tema kohustus. Teile inimeste kõrge vastutustunne ja tähelepanelikkus ei lubanud neil ükskõiksest suhtuda raskustesse, mis oleksid võinud tabada tormise ilmaga randuvaid reisijaid, kellest osa olid lapsed ja eakad inimesed.

Meil ei olnud mitte mingeid probleeme. Teile inimesed tegid oma tööd tõesti väga hästi ning võitsid nii meie laevameeskonna kui ka reisijate sümpaatiat.

Õnnitlen Teid erakordselt tubli meeskonna puhul ning tänan ekspeditsiooni oivalise organiseerimise eest.

Austavalt Teile
(Kapteni ja laevaomaniku allkirjad)
(Väike ümarpitser keskel "Baltic Star'i nimega)
Toimetusele, J. Sokolov on Tallinna sadama piirivalvülem.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 29. oktoober (peadispetšeri osakonna andmeil):

- "IVAN BABUŠKIN" — Džiddas
- "70-LETJE OKTJABRJA" — teel Tallinnast Buenos Airesesse
- "VIKTOR BAKAJEV" — teel Southamptonist Port Saidi
- "KRISTJAN PALUSALU" — teel Hamburgist Džiddasse
- "VIKTOR KINGISSEPP" — teel Imminghamist Anconasse
- "SKULPTOR MATVEJEV" — Venices
- "NIKOLAI JANSON" — Hamburgis
- "BORISS BUVIN" — La Habanas
- "NIKOLAI VILKOV" — remondis Riias
- "TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Fredericiasse
- "ALEKSANDR OSSIPOV" — remondis Kielis
- "LENINSKAJA GWARDIJA" — Luandas
- "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Bandjulist Brasiiliasse
- "ANDREI ANDREJEV" — Takoradis
- "MAKSIM LITVINOV" — Hamburgis
- "PJOTR KRASSIKOV" — remondis Szczecinis

- "VASSILI ŠELGUNOV" — remondis Szczecinis
- "JOSSIF DUBROVINSKI" — Leixoes's
- "NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Rouenist Bandjuli
- "JOHANNES LAURISTIN" — teel La Lusia Genti
- "JAAN ANVELT" — teel Las Palmasest Tallinna
- "OLGA VARENTSOVA" — teel Tallinnast Adenisse
- "IVAN RUSSAKOV" — Abidjanis
- "PAVEL DAUGE" — teel Las Palmasest Tallinna
- "MIHAIL KEDROV" — Algiers'is
- "IVAN BELOSTOTSKI" — teel Agadirist Dakari
- "ALEKSANDR VINOKUROV" — Santoses
- "VERA LEBEDEVA" — Akabas
- "IVAN POKROVSKI" — teel Džiddast Venicesse
- "VILJANO" — teel Ceutast Tallinna
- "GRUMANT" — teel Gabesist Iljitsšovskisse
- "GULBENE" — remondis Loksali
- "KOHTLA" — Kaliningradis
- "KÖPU" — teel Kaliningradist

- Grangemouthi "PAIDE" — teel Kaliningradist
- Marina di Carrasse "POVENETS" — La Pallice'is
- "RISTNA" — Antwerpenis
- "HELTERMAA" — Tallinnas
- "SEGEŽA" — remondis Loksali
- "OSVALD TUUL" — Dernas
- "HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Sibenikist Rendsburgi
- "IVAN RABŠIŃSKI" — teel Bordeaux'st Leith'i
- "ARNOLD SOMMERLING" — Rendsburgis
- "HUDOŽNIK PIMENOV" — Marina di Carraras
- "HUDOŽNIK KORIN" — Brevikis
- "JURI KLEMENTJEV" — teel Bremaenist Tallinna
- "KAPTEN VOOLENS" — teel Kielist Tallinna
- "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Arhusi
- "JUNOI PARTIZAN" — Tallinnas
- "KESSULAI" — teel Helsinkist Arhusi
- "VIIRELAI" — Tallinnas
- "MANILAI" — remondis Tallinnas
- "SUURLAI" — Helsinkis

- "HEINLAID" — teel Århusist Helsinkisse
- "VASSILI KUTŠER" — Karlsborgis
- "FRITZIS GAILIS" — Bremenis
- "GLEB SEDIN" — teel Pärnust Gruvoni
- "FRITZIS ROZIN" — Rostockis
- "AUGUST KULBERG" — teel Amsterdamist Klaipedasse
- "AMBLA" — Ventspiilis
- "ANDJALFELD" — Leningradis
- "AEGNA" — teel Leningradist Londonisse
- "KABONA" — Tallinnas
- "MOHNI" — teel Amsterdamist Klaipedasse
- "RAPLA" — Hamburgis
- "SEMJON ROŠAL" — Rotterdamis
- "TERIBERKA" — remondis Loksali
- "VIRTUSU" — Bremenis
- "KARL KRUSTEIN" — teel Ventspisist Rotterdami
- "OSMUSSAAR" — Klaipedas
- "OTEPÄÄ" — remondis Loksali
- "TAHKUNA" — Tallinnas
- "ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Malmösse

Asutanud Eesti Merelaevandus
EESTI MEREMEES

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 4807
Täraaz 2500
Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN