



EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

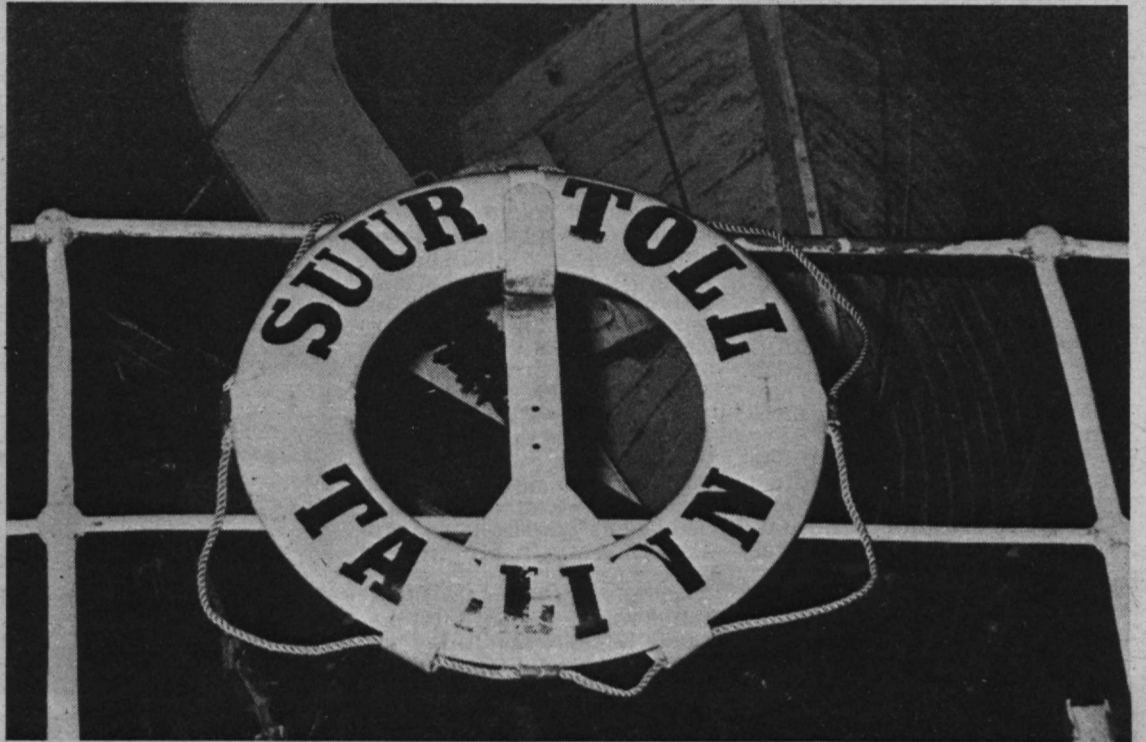
Ilmub (vaheaegade) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 20 (910) Teisipäev, 18. detsember 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kapteni sünnipäevakõne lk. 2
- ☛ Väikese laevaga välissadamais lk. 3
- ☛ Aktsiaseltsist lk. 4
- ☛ Meilgi nagu "neil" lk. 5
- ☛ Mitte ainult merest II lk. 6
- ☛ Eesti Veeteede Ametis lk. 7
- ☛ Merle X lk. 7



Vana aastat ära saates

Tänavune aasta on meresõitu palju uut toonud. Eriti palju uut on reisijatele: ühe valge laeva asemel on Helsingisse sõiduks valida 3 ja suvel 4; peale 50-aastast vaheaega on laevatühendus Stockholmiga. On tekkinud uusi meretranspordifirmasid: ühisettevõtteid, kooperatiive, aktsiaseltsi. Aasta lõpul, kui on kombeks möödunule tagasi vaadata, pöördugemgi nende poole, mis tänavu meie ajalehes juba käsitlemist on leidnud, ning küsigem, milline on plaanide ja tegelikkuse vahetõde.

* * *



Ühisettevõtte "Tallink" avas reisiliini Tallinn—Helsinki 7. jaanuaril. Ühisettevõtte peadirektor Peeter Veegen:

Esimene tööaasta ei ole olnud kerge. Sellise projekti puhul võib tulemustest rääkida alles kolmandal tööaastal, kuid tulevikku vaatame optimistlikult. Oleme Eestile juurde toonud veel ühe laeva — "Transestonia", mis ehitab kaubasilda üle Soome lahe. Reisipraam "Tallink" on laiendanud meie endi sõiduvõimalusi: aasta lõpuks on reisijate koguarv üle 170 000, seejuures on üle poole pileteist müüdud rublade eest. Ka oleme rohkem kui pool sõiduautodest vedanud rublade eest.

* * *



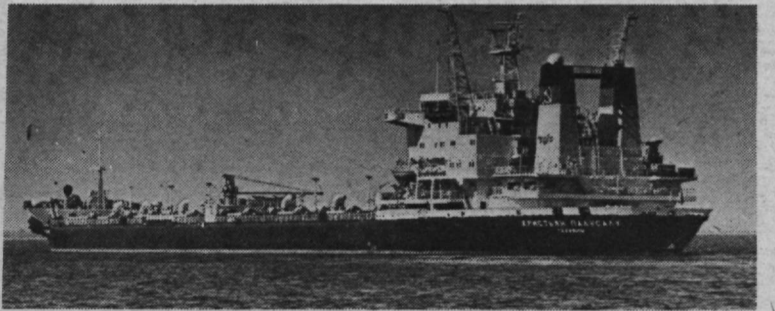
"Estline'i" loomist alustas möödunud aastal transpordiministeerium. Veebruaris oli aktsiaseltsil juba peadirektor, 4 direktorit ja oma tuba. Algu-sest peale on asja juures olnud laevandusdirektor Harri Enula:

"Estline'i" esimene tegevusaasta on olnud edukas. Huvi meie liini vastu on suurem, kui aasta tagasi julgusime loota. Päevakorral on liikluse laiendamine, aga see on juba meeldiv mure. Praktika on välja toonud ka hulga tegematajätmissi ja möödalaske, seega on taevast "Estline'i" kohal vahelduva pilvisusega.

1. detsembriks Eestis müüdud ca 30 000 piletist on 98%

müüdud rublade eest, niisugune suhe jääb ilmselt püsima. 1. jaanuarist kavatsime laiendada nn. rublateenuste valikut, sellega, tõsi küll, laieneb hindade diapsoon.

Uus sadamahoone on meie liini jaoks piisavalt suur, sest suuremad laevad selle kai äärde tulla ei saa. Meelehärrmi teeb meile aga see, et "Estline'i" enda vajadusteks on selles majas kolmandik, meie töötajad seab see väga kitsastesse oludesse.



"Kristjan Palusalu", Eesti Merelaevanduse uusima laeva probleeme käsitlesime tänavu kolmel korral. Kuidas läheb meeskonnal praegu? Kapten Ilmar Veskimäe:

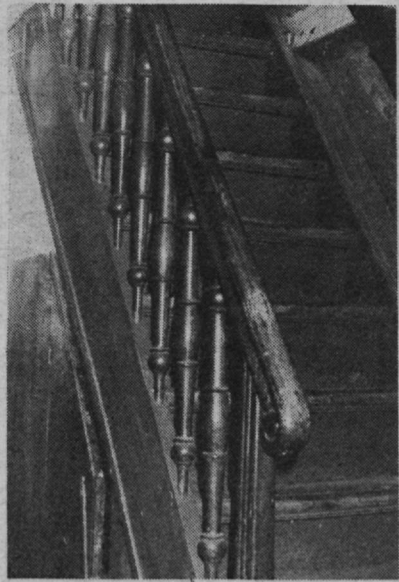
Meeskond on maal, kuigi puhkus on läbi. Laev on praegu kaugel, meeskondade vahetamiseks välismaal ei jätku merelaevandusel praegu raha. Seetõttu on graafikust väljas kahe laeva kolme meeskonna töö ja puhkus.

Eesti Merelaevanduses selgitati, et N. Liidu viljahanke seoonsuse tõttu rakendati viljalaevu III—IV kvartalis veoks välissadamate vahel. N. Liidu presidendi ukaas, mis ei lase ettevõtteil oma vaba valuutat kasutada, ei võimalda meeskondi välismaal vahetada. Kuid nüüd on leitud sobiv reis, mis laeva kodusadamale lähemale toob.

* * *

Märtsis ristitud ja mais sõitma hakanud "Aal" on paljudele huvi pakkunud. Kas plaanid on tegelikkuses kinnitust leidnud? Ega nad ometi salakaubaga teeni? Et laev on merel, küsigem laevaomanikult. Aktsiaseltsi "Virurand" direktor Urmas Arumäe:

Salakaubaga on nii, et kui ma ütlen ei, siis niikuinii keegi ei usu. (järg lk. 7)



28. novembril kutsuti meid "Suurele Tõllule". Kapten Olaf Vaarmaa oli peale ajakirjanike palunud külla veel Tarmo Ojametsa, Uno Lauri, Heino Jaakula ja Jüri Nuudi Veeteede Ametist, muidugi oli kohal ka Ants Pärna Meremuuseumist.

Järgnev on mitte just sõnasõnaline, aga siiski päris täpne üleskirjutus OLAF VAARMAA kõneldust. Saate teada niihästi seda, miks me "Suurel Tõllul" külas olime, kui sedagi, et vähemalt selle laeva kohta ei õelda MIS, vaid KES.

Madli Vitismann
Kalvi Vilippuse fotod

Kapteni monoloog oma laeva sünnipäeval

Nimeks on meil "Suur Tõll" ja me oleme Eesti jaoks jälle olemas 1988. aasta 21. oktoobrikuu päevast. Tõl sügisel toodi laev uuesti Eesti vetesse ja anti üle Meremuuseumile. Tema on nüüd 76 aastat vana. Teised laevad on ikka kuulsaks saanud mõne juhtumi või näiteks hukkamise läbi nagu "Titanic", aga selle laeva elus on pea iga aastal mõni erakordne sündmus olnud.

Selle laeva ehitamise tingis sajandivahetuse kaubanduse areng — oli vaja jäämurdjaid. Ja nii korraldas Venemaa otse enne ilmasõda rahvusvahelise konkursi niisuguse jäämurdja saamiseks, mis ei maksaks üle 1,5 miljoni kuld-rubla ja ehitataks valmis vähemalt pooleteise aastaga. Mitmed pakkujad, sealhulgas ka inglased, tahtsid kas rohkem raha või rohkem aega kulutada. Ent Saksa firma "Vulcan-Werke" (München — Stettin A.B.) oli valmis ehitama miljoni eest ja tööpoolest pooleteise aastaga. Neil oli jäämurdjatega ka kogemusi, Riia lahes näiteks töötas nende ehitatud "Pjotr Velikii". Nad pakkusid välja ja tegid teoks mitu väga vajalikku uuendust. Jääsupi sees jääb laev tavaliselt kinni. Nemat ehitasid laevale kreeni tankid — vett pumbatakse ühest poordist teise, ja nii hakkab laev ennast liigutama ja tuleb jääsupist välja. Teine uudis seisneb selles, et sellesama pumba tõttu saab teda päästelaevana kasutada.

Niisiis 1913. aastal hakati ehitama ja 1914. aasta märtsis anti laev üle ning ta läks maksma 900 tuhat kuldrubla — koos katsesõitude ja tagavaraosadega. Esimeseks kapteniks sai kontradmiral Grigori Hagman, kes tõi laeva Kroonlinna, kusjuures kodusadamaks oli määratud Revel. Laev ristiti tsaar Mihhail Fjodorovitši, Romanovite dünastia esiisa järgi — tol 1914. aastal tähistati ju suure pom-põõssusega dünastia 300. aastapäeva. Ja kuna see laev oli oma aja kohta kõige-kõige-kõige, siis, nagu Venemaal ikka kombeks...

Kui kogu laevastik punakaardi kätte läks, ega siis tsaari nimi enam kõlvanud. Ta nimetati "Volõnetsiks", Volõnia jalaväepolgu auks, mis esimesena revolutsioonilise valitsuse poole üle läks. Jäämurdjad "Volõnets" ja "Tarmo" viisid Tallinnas baseeruvad sõja- ja allveelaevad Helsingisse, kui punaväed taganesid. Sel meie laeval on nimelt selline eriomadus, et vindikruvi paiskab kõik jäätüki kõrvale, vee alla, ja laeva taha jääb peaaegu et puhas trass, teistel jääb sulp. See oleneb kere kujust ja vindist, mis surub murenenud jää vee alla.

Aga et valgesoomlased hakkasid võimu võtma, viidi laevastik edasi Kroonlinna. "Volõnets" ja "Jermak" viisid esimese konvoi kohale, ja "Volõnets" pidi uuesti minema. Aga ta oli söeküttel ja läks Põhja-sadamasse punkerdama. Siis oli laeval juba uus kapten Juchnevicz, tema abid olid tüürimehed Letnin ja Arg. Kõik kolm Paldiski merekooli kasvandikud. Kui laev oli punkerdamisel, tuli kapteni juurde üks soomlane, esitas mandaadi ja teatas, et hommikul tuleb laeva 52 lootsiteenistuse meest, ja nad tuleb välja jääle viia, vene laevade äraviimiseks uut teed uurima. Ja tulidki mehed koos leitnandiga...

Meil on siin kaks kapteni kajutit, reisikajut on silla all. Seal hoiti relvi. Kaldast eemal laevamehed järsku näevad — soomlastel püssid käes. Ja teatavad: ei mingit Helsingisse minekut enam, läheme Tallinna, laev on hoivatud Soome valgekaardi poolt; seal vaatame, mis sest laevast edasi saab.

Kuidas hoivamine võimalikuks sai? Nõukogude kirjanduses on versioon, et kaptenile lubati miljon. Teine võimalus on, et laeva juhtisid eestimeelsed mehed. Dokumentaalselt pole võimalik midagi tõestada. Juchnevicz sai Ameerikas autoõnnetusel kogemata surma...

Mis meeskonnast sai? Nõukogude kirjandus väidab, et viidi vangilaagrisse ja seal oli



paha olla ja nälg... Muud andmed ütlevad, et meestele anti vabalt valida. Kes tahtis, jäi laeva, kes ei — võis lahkuda. Kaks kolmandikku oli ju eestlasi ja lätlasi, ülejäänud olid muust rahvusest. Kes end revolutsiooni sõduriks tunnistas, need muidugi viidi vangilaagrisse, Tondile. Hoiti kolm päeva kinni ja saadeti siis üle piiri koju.

Laev jäi kuni 1922. aastani soomlastele, "Väänämöinen" oli nimeks. Tartu rahulepingus oli klausel, et kõik varandused, need muidugi viidi vangilaagrisse, Tondile. Hoiti kolm päeva kinni ja saadeti siis üle piiri koju. Laev jäi kuni 1922. aastani soomlastele, "Väänämöinen" oli nimeks. Tartu rahulepingus oli klausel, et kõik varandused, need muidugi viidi vangilaagrisse, Tondile. Hoiti kolm päeva kinni ja saadeti siis üle piiri koju. Laev jäi kuni 1922. aastani soomlastele, "Väänämöinen" oli nimeks. Tartu rahulepingus oli klausel, et kõik varandused, need muidugi viidi vangilaagrisse, Tondile. Hoiti kolm päeva kinni ja saadeti siis üle piiri koju.

1922. aasta 30. novembril

oli üleandmine. Esimeseks kapteniks sai Atteman, üks meie kuulsamaid, oli vist hiljem Veeteede Talituse ülem. Või oli siis veel Mereasjanduse Peavalitsus? Üleandmine ise oli pretseedenditu. Kui laeva üle antakse, langetatakse ühe riigi lipp ja teise oma tõmmatakse üles. Aga soomlased ei saanud ju seda laeva otse EW-le üle anda. Ja toimuski siis järgmine rituaal: Soome lipp langetati, kirjutati alla üleandmisaktid N. Venele, heisati "Internatsionaali" saatel punalipp, allkirjastati EW-le üleandmine, langetati Vene lipp ja tõmmati üles EW trikoloor.

29. novembril oli laev Tallinna toodud. 30. novembril ristiti ta "Suureks Tõlluks". Juhatus nii, et laeva nimepäev ja sünnipäev langevad kokku — tema vettelaskmine oli samuti 30. novembril, aastal 1914. Neid mõlemaid me nüüd tähistamegi.

1941. aastani tegi laev oma tööd. 30-ndate aastate lõpul olid rasked jääolud. Balti merel töötas jäämurdjate rühm, kuhu kuulusid ka Rootsi ja Soome laevad. Põhitöö oli Balti mere idaosas. N. Vene jäämurdjad ei suutnud laevade läbiviimist tagada, "Tõll" aitas. Muide, kui nüüd, 80. aastatel taotleti "Tõllu" üleandmist Eesti (siis veel

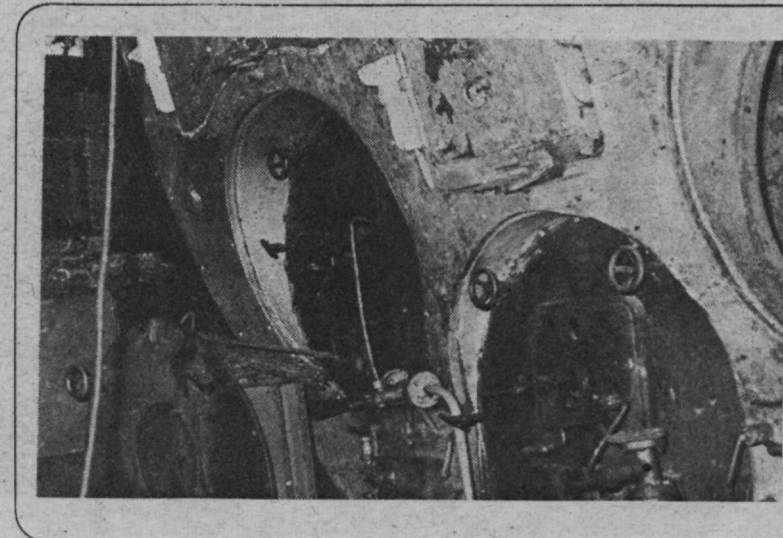
Nõukogude Sotsialistlikule) Vabariigile, siis teatud ringkonnad süüdistasid, et see on laev-reetur, ta tuleks hoopis uputada. Et on orjanud kapitaliste ja kodanlikku vabariiki, mis olevat olnud N. Venele vaenulik. 30. aastatel jälle olevat seda laeva süüdistatud (dokumentaalselt kinnitust pole küll leidnud), et aitab N. Vene laevastikku taastada, kuna hoiab trassi lahti — viib Leningradi välislaevu ja toob neid välja.

1940. aastal käisid "Suurel Tõllul" nõukogude korrespondendid. Seal oli alaline meeskond, suur osa mehi vähemalt kümme või ligi kakskümmendki aastat töötanud. Ajakirjanikud kirjutasid, et need meremehed peavad stahhaanovlikku vahti ja teevad lõõktööd, sest on rõõmsad, et said nõukogude võimu alla...

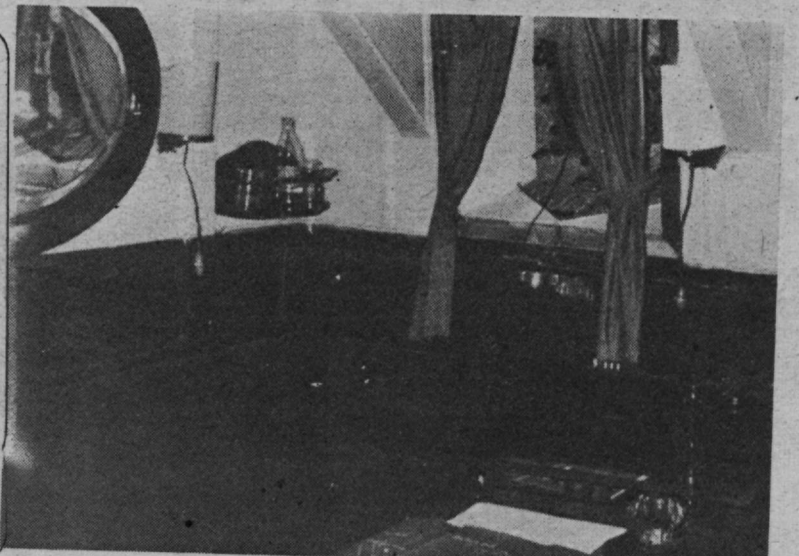
Traagiliselt 1941. aastal määrati siia kapteniks Herman Tõnissoo. Kapten Valter, kes sel kohal kaua aastaid oli olnud, jäi haige. Kapten Tõnissoo oli selle rajooni hea tuntja — oli 16 aastat siin hüdrograafialaeval töötanud.

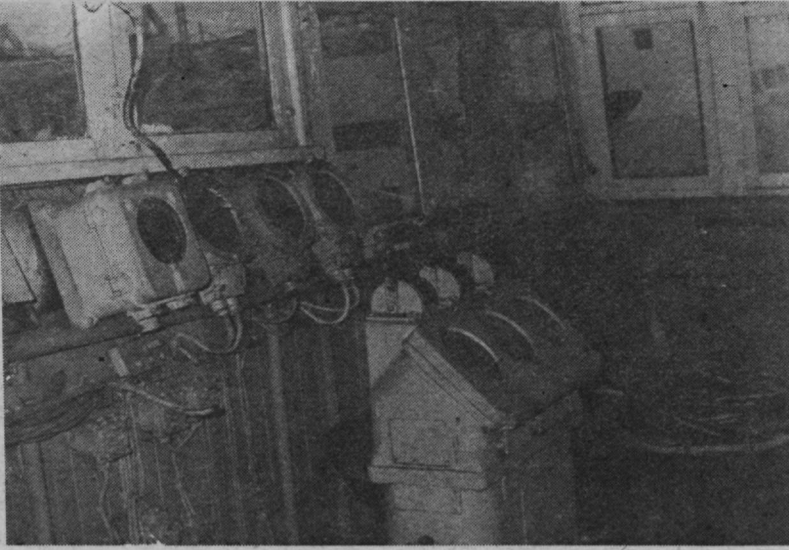
"Suur Tõll" oli üks viimaseid, kes Tallinnast lahkus. Kadriorus olid juba lahingud. "Tõll" tuli Põhjakai äärest ära Miinisadamasse, seal võttis veel noori kommunistlikke aktiviste peale, tütarlapsi ja noormehi. Pidi võtma ka Botškarjovi ja Lauristini... "Tõllu" peal olid Käbin, Allik, Olga Lauristin, Juliana Telman... Kokku oli 650 inimest. Neist paljud rohkem või vähem tahtsivad tegelased. Kõik kajutid, salongid ja koridorid olid täis. Ristleja "Kirov" oli tol ajal Balti mere kõige tugevam lahingulaev. Admiral Tributsi käsul kamandati "Tõll" kõige oma partei- ja nõukogude aktiiviga "Kirovi" ette — miine laiali lükkama. Sõjalaeval on päästevahendid, neid seal on õpetatud oma elu eest võitlema, ennast ja laeva päästma. Panna miiniväljas lahingulaeva ette jäämurdja, kus naised-lapsed peal... Sellest võib igaüks ise oma järeldused teha.

Aga tänu kapten Tõnissoole



Seda paika nimetatakse aurulaevas põrguks. Söest saab šlakk, ja see tuli käsitsi välja viirata. See käis nii: iga nelja tunni tagant tuli üks küttekolle puhastada. Tehti siis lahti, tõmmati šlakk — elus tuli — välja, kustutati voolikuga ära. Olid niisugused plekk-anumad, kaalusid kuus- seitsekümmend kilogrammi; käsivintsiga viirati need üles, võeti siis armsalt kaissu ja joosti, kallati üle parda merre. Nende meeste käest käis ööpäevas 100 tonni läbi.





ja tüürimees Randmale tuli laev puhtalt miiniväljast ja pommirahest läbi! Randma oli kaua "Tõllul" töötanud ja tundis hästi selle laeva manööverdusvõimeid. Aga "Kirovi" pealt anti kogu aeg semafore, et "Suur Tõll", hoia kurssi!

Meeste mõte oli õige. Nad läksid riski peale. Panid masina nii käima, et vindivesi läks ette ja sellega paiskas ujumisiinid eest ära, kõrvale. Ent oli ka teine oht, et kui miin on ankurdatud teatud süvisele, siis tõmbab selle vindiveega omale külge...

Aga mis pommitamisse puutub, siis tol ajal määrasid lendurid laeva kiiruse ju elementaarsete märkide järgi. Mida kiirem on käik, seda suuremad on laeva ees "vuntsid", seda kõrgemale nad tõusevad. Vaatasid: ohoo, sel jäämurdjal õige kiire käik — sel on tohtud "vuntsid". Aga see oli vindivesi, mis ülevälv näha oli. Nii et kõik need munad, mis nemad munesid — munesid nad laeva ette.

Lennukipommide eest hoidumiseks on ka taktika olemas, ja nemad pidasid selle välja. Need on kursimuutused, käigumuutused. Sel laeval on ka tohtu hea manööverdamisvõime, ta võib enast lausa koha peal ringi keerata.

Said nemad Kroonlinna ja nagu tavaline oli, maksti meeskond maha. See oli 25. novembril. Kaheksa meest mõisteti vangilaagritesse.

Üks masinist sai 15 aastat, Randmale anti kümme, mõni sai kaheksa, mõni viis aastat. Teised mobiliseeriti, enne said veel merejõudude ülemjuhataja käsikirjaga kiita. Sõjaväekomando tuli peale.

Sõja ajal oli see üks peamisi jäämurdjaid, kes hoidis sõjalaevadele Balti merele väljapääsu lahti. 1942. aastal satust ta miini otsa, aga tänu tugevale korpusele tuli oma käiguga sadamasse tagasi. Pärast remonti läks jälle rivi.

"Suur Tõll" oli omal ajal EW Veeteede Talituse lipulaev. Ta on maailmas oma klassis ainuke ja veel nii originaalilähedaseilt säilinud jäämurdja. Seda viimast tänu "suure venna" vaesusele — tema käes see laev kogu vahepealse aja oli — pole olnud võimalik moderniseerida. Ja ta on üldse ainuke Eesti Wabariigi ajast säilinud laev.

Kui me ta nüüd kätte saime, olid laadruumid niipalju koli ja rämpsuga täis, et võis lihtsalt luugi lahti teha ja vabalt sisse astuda. Tee või arheoloogilisi väljakaevamisi... Leidsimegi sealt 1941. aastast pärit kiivri, veel muudki.

Ees võõri laadruumis on joogiveetank, kaevasime selle n.õ. välja, mõtlesime kõigepealt korda teha. Oli seal ikka koksi ja kaltsu ja toidujäätmeid... Mehed hakkasid tööle. Varsti tulid minu juurde, et vaadake, kapten, veetankis on mingid puukorgid! Läksin siis vaatama: tagaotsas tõesti neli puukorki löödud, nii 15—

18-millimeetristesse aukudesse. Vaata, viimaseid kümme konda ämbrit vett ei saa ju kätte, kui tanki puhastada. Eks nad siis puurinud augud ja lasknud selle vee laadruumi maha, et ämbritega mitte välja tõsta. Pärast löid puukorgid ette. Aastatega need veed seal siis keesid kõigi nende toidujäätmete ning muuga. Olid alles "meeldivad" aroomid meestel seal tööd teha...

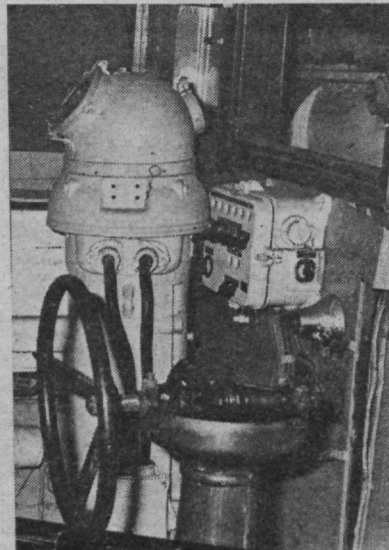
Ja veel üks "tore" lugu — roolist. Seal on rooli tumba ja selle peal sekstant. Keegi laevameestest oli selle enne üleandmist ära kruvinud ja ära virutanud. Meremehed ütlevad just nii, sest varastel on ehk veel mingi oma aukodeks, aga virutajad on ilma igasuguse au ja koodeksita. Ja rooliratas oli ka ära virutatud. Kusjuures see polnud mitte tavaline, klassikaline rool.

Too meeskond jättis selle laeva maha — öelda "andis üle" ei klapi. Laev tuli reedel siis reidile, laupäeval toodi sadamasse; komisjon, kes laeva vastu võttis, läks maha. Ohtul kukkus meeskond pikka pidu pidama. Esmaspäeval astus kõik see mees laevast ära, ainult üks vana kütja jäi, sel polnud kuhugi minna. Ühele teadustöötajale näitas katla ära...

Me vanad kolleegid peavad meid — uut meeskonda — ehk natuke nupust nikastanud. See lugu siin on umbes samasugune, kui pakkuda kellelegi Rakvere lossi varemeid: hakka komandandiks ja ehita loss üles! Mina pean nende meeste ees, kes siin praegu on, mütsi maha võtma. Igal pool on üks nutulaul, et raha ei ole ja ei ole seda, teist ega kolmandat — meie meestel on kõik...

Meil on head suhted Karu tänava merekooliga. Poisid käisid kolme kuu jooksul igal esmaspäeval siin, kuulasid loenguid ja juttu meretraditsioonidest, aitasid tööd teha.

"Suurest Tõllust" peab saama mitte seisuvaid sõidulaev. Tänapäeval korraldatakse vanade purjelaevade regatte. Nüüd juba tehakse ka vanu aurulaevu korda. Soomes on terve vanade aurulaevade ühendus, kuhu



kuulub 82 laeva, need on väikesed siseveete laevad. Kui Rootsi kuningas ja kuninganna Soomet külastasid, siis eskortlaevadeks olid vanad aurulaevad. Ei ole kaugel aeg, mil vanadele aurulaevadele hakatakse kokkusaamisi korraldama. Siis võtab ka "Suur Tõll" otsad lahti ja läheb Stockholm või Kopenhaagenisse. Soomlased ütlesid: teil ei olegi presidendi laeva. **Mulle tundub nõndamoodi, et tulevikus läheb Eesti Vabariigi president "Suure Tõlluga" ametlikule visiidile.**

Teame kõik, et välismaalastel on seal suurepärased hotellid ja laevad ja igal pool on *air condition*... Aga millegipärast läheb tänapäeva tsiviliseeritud inimene selvasse ja hakkab liaane raiuma. Samasugune lugu on vanade laevadega. Inimesed on tüdinud kõrgetasemelisest *service*st, neile on vaja romantikat. Ja vana laev pakub romantikat.

See on muidugi utopiiline, aga hulludel maailm seisab... Haridus-, tervishoiu- ja kultuuriministeerium — kõik nad on avariolukorras, raha pole kellelgi. Laeva taastamiseks oleks kõige tagasihoidlikumate arvestuste järgi vaja kolme miljonit ja kolm aastat. Kui sellest algul sai kultuuriministeeriumis räägitud, nimetati härra Pärnat ja mind suure faasinihkega mees-teks. Aga kultuuri- ja rahandusministeriumi vahepeal

sed ülemused käisid vaatamas ja ütlesid: mäng tasub küünlaid. Selleks aastaks lubatud ühest miljonist saime 70 tuhat — seoses poliitilise olukorraga... Mõeldud on nii, et esimesel etapil taastaksime laeva välimuse — kapteni-silla, puitteki, teises etapis oleksid sisetööd ja kolmandas mehhanismid.

Tänavused 70 tuhat kulusid ainult teki plaadistuse tegemiseks. Tekk oli läbi mädanenud, see on sama, mis kasutuseta maja. Finantsraskusi teades mõtlesime luua ajalooliste laevade fondi. Laevanduse ülem kapten Ninnas ja Uussadama ülem Kanajev käisid siin, alustasime läbirääkimisi. Aga siis kukkusin mina ära, olin pool aastat dr. Sullingu firma klient, nüüd olen teist nädalat tööl. Kaotasin kontrolli rahade kulutamise üle. Ligi 40 tuhat on juba rohkem kulunud.

Kolleegid tulid ja rääkisid: kõik tööd on peatatud, härra direktorit ja kaptenit ootab võlavangla. Nagu meremehed ütlevad: hing kinni ja kisa oli lahti. Transpordiministeerium ja Veeteede Amet sirutasid abistava käe ja maksid pool võlga ära.

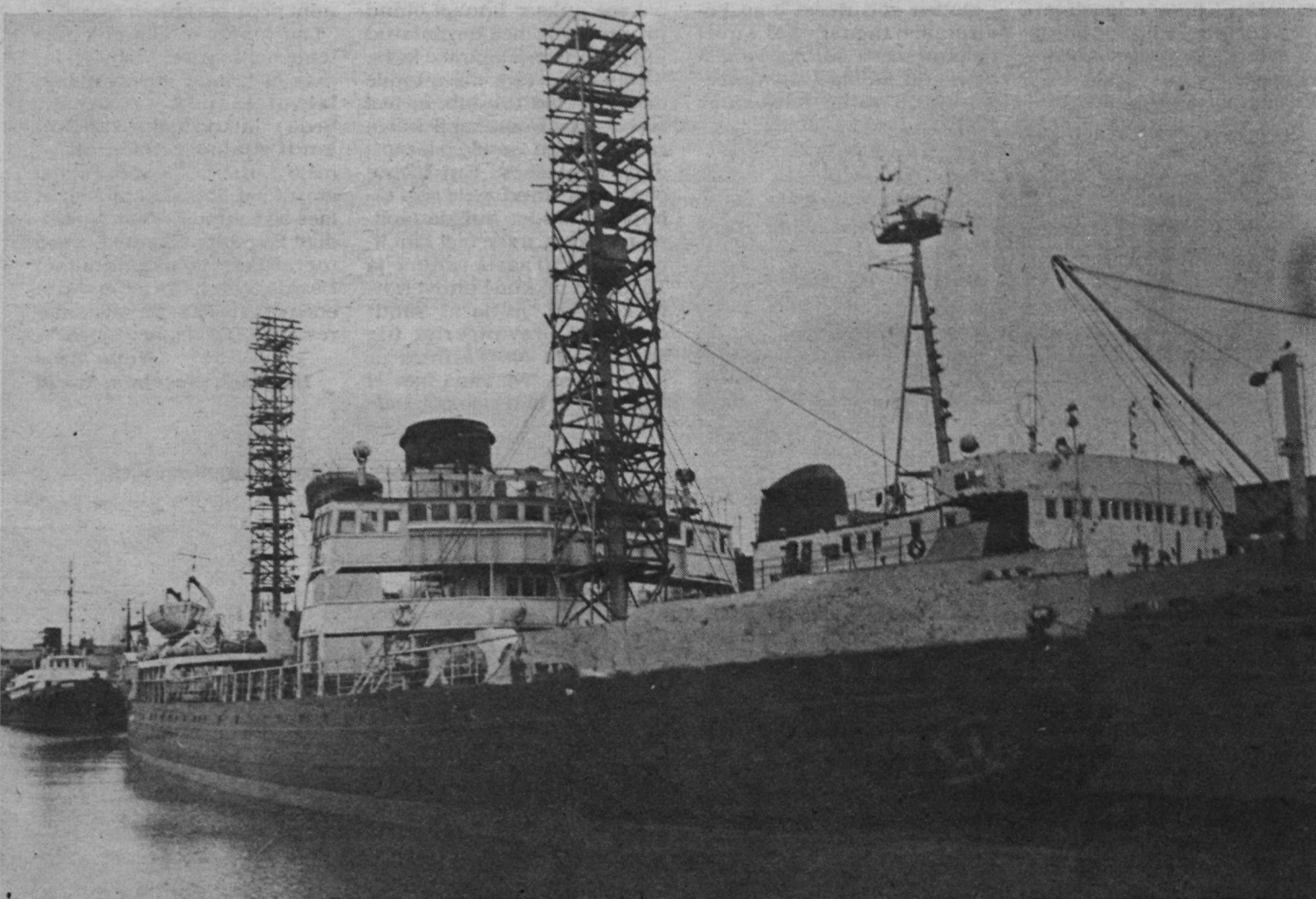
Ükski laevatehas ei taha meid võtta, kõik mis teeme, teeme põlve otsas. Praegu on meil üks kooperatiiv, kel aga pole mingit baasi, kuid saame kooperatiivi kaudu vähemalt töölisi ja metalli muretseda. Suure vaevaga käima pandud ennistamist ei saa lõpetada, ei saa end pankrotiks tunnistada, sest uuesti alustamine võtaks ju aega. Laev laguneb selle ajaga lihtsalt kätte ära ja siis oleme tühja tööd teinud.

"Tallink" lubas 10 tuhat rubla. Uussadam ja Kaubasadam lubavad materjaliga aidata. Hugo Maidet ja Toivo Ninnast oleme jahtinud... Eesti Merelaevandus oli üks esimesi, kes meid 30 tuhandega toetas. Kirovi ja Majaka kolhoos lubasid samuti. Nende esimehed ütlevad, ja õige ka, et tooge meile dokumentid laua peale, et kuhu ja mil- leks ja kui palju, las siis juhatus otsustavad. Aga vaevalt nad tänavu enam anda jõuavad.

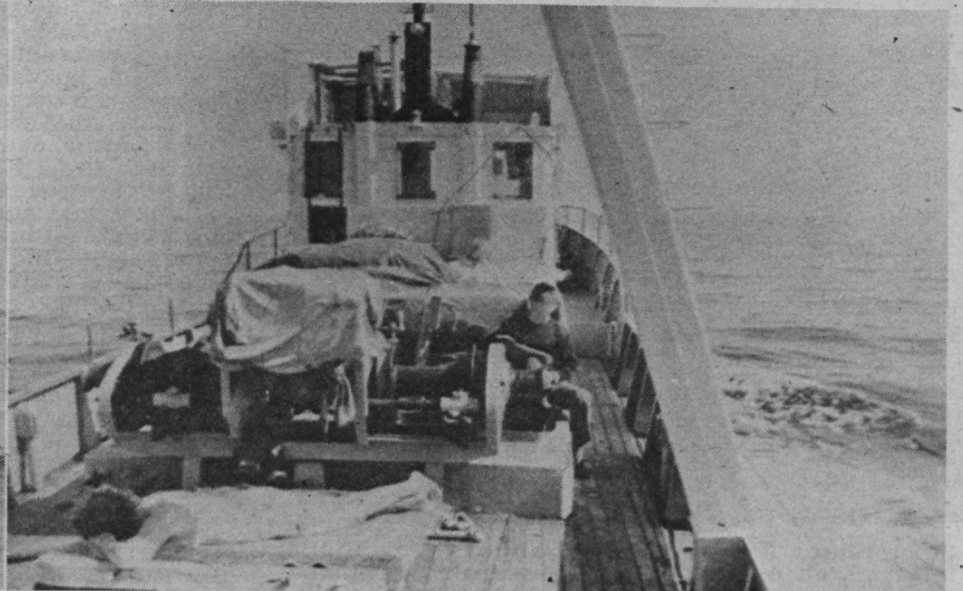
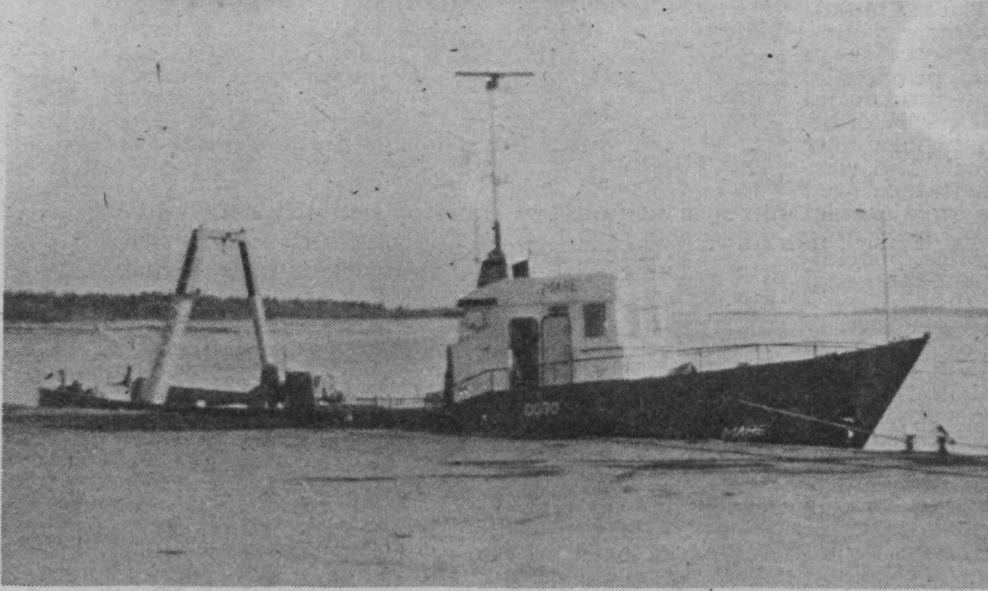
On selge, et ka edaspidi ei suuda kultuuriministeerium niisuguseid summasid eraldada. 20 aasta jooksul, siis jah... Aga meid see kuidagi ei aita. Siis on hilja. Tuleb luua ajalooliste laevade fond.

Fondi põhikiri näeb ette ka sihtkapitalid: kui keegi tahab annetada näiteks just "Suure Tõllu" jaoks, siis see on võimalik. Fond võib ise raha juurde teenida. Fond võib majanduslepinguid teha, midagi reklaamida või populaarseerida. See fond on kindla liikmeskonnata, seda juhivad fondi nõukogu. Asutajaks oleks kultuuriministeerium ja ülesandeks oleks ajalooliste laevade taastamine ja kaitse ning vastavate programmide ja projektide algatamine.

Vabariigi valitsus ja Tallinna linn peaksid meist väga huvitatud olema. 1992. aastal on Tallinnas hansapäevad. Linnahalli uues sadamakompleksis on ette nähtud basseini ajaloolistele laevadele, kuhu läheksid "Suur Tõll", "Vega" ja "Tallinn", sinna jäetakse kohad ka ajaloolistele külalislaevadele. Ning kai peale tuleks muidugi allveelaev "Lembitu". Kogu see sadamakompleks ja laevad oleksid ju küllastajatele avatud, nad teeniksid raha. Aga praegu ei paista valmismamine enam reaalne. Meie, väikesed mutid oma mutimullahunnikus — meie jõud ei hakka peale...



Ma unustan häbi ja kõik muu ja palun abi.
SEST SEE ON LAEV.



Väikese laevaga välissadamais

Olen üks neid mereharidust saanud mehi, kes kuuekümnendate aastate algul, värsked laevajuhipaberid taskus, "organite" poolt ilma jäeti sellest, milleks õpitud — kaug-



Visby katedraali tornid paistavad kaugel

sõidust. Fakti, et niisugune otsus kooli lõpetades langetati nii minule kui ka mitmele kursusekaaslasele, lobises usaldushetkel välja grupi "koputaja".

Nii olingi määratud hulgaks aastateks vaatama võõraid maid vaid läbi binokli kalatraaleri kaptenisillalt.

Meenub, kuidas ühel varakevadisel päeval püüdsime kala Gotlandi saare lähedal. Vaatlesin keskaegse Visby kõrgeid kirikutorne ja punaseid kivist katuseid ning teadsin, et minule on pääs sinna, selsse kaunisse linna alatiseks suletud.

Meremehepassi sain taskusse hiljem, siis, kui seda enam otseselt vaja ei läinudki — elukäik oli laias laastus juba välja kujunenud.

Kaheksakümnendate aastate algul sai Eesti Meremuuseum enesele kalurikolhoosilt "Pärnu Kalur" väikese vana kalatraaleri. Aastate jooksul on sellest õnnestunud vanarauakandidaadist Kirovi-kolhoosi laevaremonditehase vastutuleliku abiga saanud täielikult ümberehitatud ja moderniseeritud ekspeditsioonilaev "Mare". Alus on varustatud korralike navigatsioonij- ja sidevahenditega, seda tänu kolhoosilt ja Eesti Merelaevanduselt ostetud ja kingitud aparaaturile. "Mare"

teenib meid hästi allveearheoloogiliste ekspeditsioonide baaslaevana.

Üllatuslikult on muutunud ka ajad. Tallinna purjespordikeskuse kaide äärde sildub võõramaa jahte, kaatreid ning väikesi laevu suviti sadade kaupa. Värsket tuult sõormeisse on saanud ka "Mare".

1988. aasta suvel pääsesime Kotka Merepäevadele. Saime sukelduda 1790. aastal Ruotsinsalmi väinas toimunud Põhjamaade suurima merelahingu kohal ja näha hukkunud laevade vrakke. Koju tagasi tulime läbi Helsinki.

Selle sõiduga paotunud üks välissõitu avanes meile pärsni käesoleva aasta suvel. Mai-kuu esimestel päevadel sisesnes "Mare" juba eelpoolmainitud kõrgete kirikutornide ja punaste kivikatuste linna — Visbyssse.

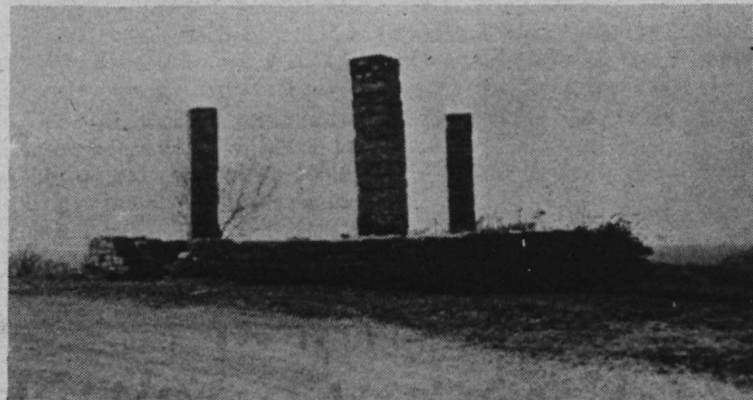
Ei ole mõtet jutustada me-

ga — näituste transpordiga.

Tahaksin rääkida hoopis muust, näiteks sellest, kui palju inimesi kogu maailmas teeb oma vabast ajast tööd, et veeta omakorrastatud väikese laevaga puhkuse ajast mõned nädalad merel. Siis sõidetakse mitmetesse sadamatesse, tuntakse rõõmu merest ja laevajuhtimise kunsti valdamisest ning tuntakse end vabana.

Mulle avaldas muljet, kuidas Maarianhamina sadamas seisvate sadade jahtide ja kaatrite vahel õhtuti päris väikesed lapsed jullade ja kummipaotidega omapead ringi sõitsid, kõigil loomulikult korralikult päästevest seljas. Nad said vee peal kenasti hakkama, veelgi enam, nad olid seal otsekui kodus.

Mõtlen end nüüd oma kodumaale tagasi. Sel suvel hakkas merd sõitma vanast äraaetud kalalaevast ümberehitatud väike kaubalaev



jets". Ma ei tea, kas kogu selle töö ja vaeva eest üks reis Helsingisse vanade aurulaevade näitusele ning mõned väljasõidud Tallinna lahele on vääriiline tasu? Ehk ongi! Probleem on hoopis muus.

Kui tänava sügisel ühe kogenud ja lugupeetud meresõidu spetsialistiga väikeste laevade sõitudest ja nende muredest juttu tegin, oli reaktsioon ehmata. See endine kapten kahetses, et Veteede Ametil praegu veel niipalju võimu ei ole, et selline isetegevus lõpetada. "Äkki juhtub veel midagi ja kes siis vastutab!" Erihise pahameele osaliseks sai õnnetu "Admiraltejets". Olen seda laeva aastate eest sadamas ja reidil küllalt tossutamata näinud — musta ja tahmasena. Riigi laevana ei ole see pukser kunagi olnud nii puhas ja heakorrastatud kui praegu, eraomanike käes.

Andku see tark mees mulle andeks, kuid tundub, et teel iseseisvusele on meil kõige raskem jagu saada stampidest enda sees. Kui lihtne oleks küll olnud meie riigi tänapäeva oludes nullida taoline merereis, mille tegi läbi ligikaudu 150 aasta vanune ja 15 meetri pikkune puust Norra kalalaev "Anna af Sand" oma teel Stavangerist üle Läänemere Neevalinna ja koju tagasi. "Nii vana laev ei vasta enam ohutuse nõuetele ja kõik!"

➔ Kolm völlast keskaegse Visby hukkamisplatsil

➔ Huvialused Visby sadamas



Kui mugav on olnud ikka ära keelata, mitte lubada, piirata... jms. Küll juba eeskirju leidub! Annaks jumal, et Veteede Amet saaks tulevikus hoolt kandma ikka selle eest, et meie vabaneva rahva meresõitu igati edendada, mitte vastupidi.

Loomulikult tuleb vahel alla neelata ka mõrusid pille. Eks olnud see ju üsna hiljuti, kui lumivalge salakaubalaev "Vironia" voodilinasuurust Eesti lippu ahtris kandes Helsinki sadamasse sisse sõitis. Kõige häbistavam on see, et ahnust püüti küüniliselt peita sinimustvalge lipu ning laeva pretensioonika nime taha. Aga siin ei ole süüdi meile kättevõideldud liigne vabadus, põhjus on ikka inimeste sisemises kultuuris, või õigemini selle puudumises.

Loo lõppu sobiks ehk üks teine seik. Suvel Visby sadamas ei tulnud meie väikesel laeval tasuda kaimaksu. Seda ei lastud maksta ka Gotlandi Ajaloomuuseumil — meie kutsujal ja võõrustajal ainult sel lihtsal põhjusel, et laev oli tulnud Eestist. Nii õeldigi! See annab lootust. Meid toetatakse ja usaldatakse. Usaldagem siis ka ise endid ja edendagem oma tärkavat meresõitu väikeste laevadega.

Vello Mäss
Heinrich Mosolaise fotod

"Aal". Ka sellest on "Eesti Meremees" jutustanud. Olen näinud selle laeva kaptenit aluse ümberehitamise käigus oma kätega päevast päeva ja kuude kaupa kõige mustemat tööd tegemas. Nüüd sõidab ta mitte rentnikuna, vaid tõelise peremehena oma eeskujulikult korras laeva kaptenisillal. Tean ka, milliseid tõkkeid on tal tulnud ületada.

Tänava suvel ilmus Pirita jahisadama kai äärde ühe kooperatiivi poolt uuesti käiku pandud moraalselt ja füüsiliselt kohutavalt vananenud aurupukser "Admiralte-

Aktsiaseltsi loomise asjad arenevad

30. novembril korraldas Eesti Merelaevandus soovijaile kohtumise laevanduse ettevõtete aktsiaseltsiks muutmise eeltöö tegijatega. Saal sai ääreni rahvast täis, palju huvitatuid pidi koguni seisma jääma. Kõnelesid Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas, kes juhhib vastavat komisjoni, ja asjaga tegeleva spetsialistide rühma esindaja Mati Merimaa. Paaris küsimuses andis selgitusi EV Ülemnõukogu liige Aleksandr Labassov.

Asjaajamine pidi nüüd nii-kaugel olema, et 14. detsembril peetav töökollektiivi nõukogu koosolek võib teha põhimõttelise otsuse tööde jätkamiseks. Nii Eesti Vabariigi majandusministeeriumi kui välismaajanduse juhid, samuti Veeteede Amet on asjaga suusõnal nõustunud. Et aktsiaselts registreeritakse siin ja 40% aktsiaid plaanitakse kuuluma siinasuvaile ettevõtetele — Eesti Merelaevandusele, kahele sadamale, Loksas Laevaremonditehasele

ja "Torgmortransile" —, siis see tähendaks, et aktsiaselts on vabariigi kontrolli all. 30% aktsiaist peaks jääma NSV Liidu Merelaevastiku Ministeeriumi käsutusse. 10% aktsiaid müüakse praeguste kavatsuste kohaselt töökollektiivide liikmetele ja 20% kapitalist peaks moodustama investeringu- ja reservfondi, mille dividendid läheksid töötajate sotsiaalvajadusteks. Kogukapital peaks olema 660 miljonit rubla, ettevõtete aktsiad võiksid olla kahe-

kümnetuhandesed, üksikisikuile müüdavate aktsiate miinimummaksumus oleks üks tuhat.

Niisiis on aktsiaseltsi asutajaiks nii juriidilised kui füüsilised isikud; algul moodustatakse kinnist tüüpi aktsiaselts, mis tähendab, et aktsiaid saavad omandada vaid nimetatud ettevõtete töötajad ning võivad neid ainult oma kolleegidele edasi müüa. Asutajad delegerivad aktsiaseltsile nii palju ja just niisugused õigused, nagu nad vajali-

kuks peavad.

Kolme asutamisdokumendi esialgsed projektid on ette valmistatud, need on põhikiri, asutamisleping ja majandussidemete kohta käiv dokument. Aga ka neid muidugi täiustatakse veel.

Merelaevanduse ja temaga seotud ettevõtete rahvas on otsustavat sammu astumas. Ees ootab palju probleeme. Aga nagu ütles Toivo Ninnas, muidu tuleks neid veelgi rohkem.

Mari Vamba



➔ Läbi koridori, põige tax-free-poodi, ➔

Meilgi nagu "neil"

22. novembri hommikul sattusid "Nord Estonia" reisijad esimest korda uude sadamahoonesse. Juba laevaga samal kõrgusel olevas galeriis oli märgata rõõmsat üllatust, seda enam hiljem lifti või eskalaatoriga sõites. Olid ju kõik Stockholmist läinud läbi ajutise sadamahoone ja puutrepist üles laeva roninud.

Piirivalvureil on nüüd soe ja valge, tollimehed aga pidasid uut läbivaatussaali veel väikeseks. Nagu naerul, tuli näitle-

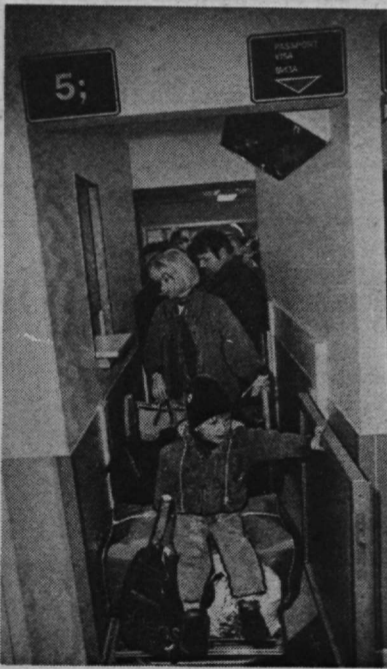
ja Raimo Aas. Oli üllatus? "Oli küll. Mõtlesime, kuidas tänase 8° külmega higinärvast trepile tulla." Noorel emal, kel laps kärul pakkide otsas troonis, oli loomulikult hoopiski kergem.

"Estline'i" töötajalegi jagus rõõmu, kuigi koos murega, sest sadamal näivad uue reisijatehoonega omad plaanid olevat. On ju uus sadamahoone Tallinna Kaubasadama halduses ja edaspidi, nii viie aasta pärast, saabki sadama omaks.

Selle aja kestel ei pea "Nord Estonia" eest sadamamaksu maksma.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

➔ läbi ootesaali ja ...ongi Tallinna ainus eskalaator ➔

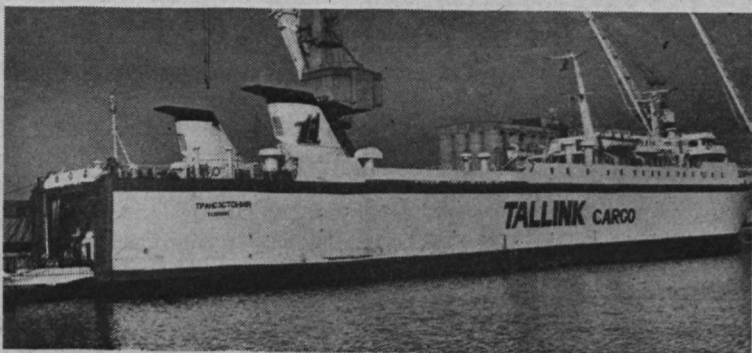


➔ piirivalve, ➔ toll.



(algus lk. 1 ja 7)

ta lühikesele tegutsemisajale saavutanud küllaltki hea kuuluse mitte ainult Eesti, vaid ka N. Liidu ja välismaise klientuuri silmis. Olime algul tagasihoidlikud ega julgenud end küllalt reklaamida, kartes, et ei jõua alguses palju ette võtta. Kuid tänu Eesti Merelaevandusele, "Inflotile" ja "Sojuzvneštransile", kes reklaamisid meid nii Eestis kui ka N. Liidu väliskaubandusringkondades, samuti välismaal, oleme saanud palju laiemalt tuntuks, kui esialgu oleksime võinud oodata. See sundis meid kiiresti töötajate arvu suurendama, et kõigi klientide soove vastu võtta. Selle ajaga oleme omandanud palju kogemusi oma klientide teenindamisel nii nende väliskaubanduse vajadustes kui ka laevade tellimisel nende kaupade veoks. Võime oma esimese aastaga rahule jääda. Peamine on siinjuures see, et nüüd on kliendil võimalus valida.



"Transestonia", kuigi ammu ehitatud, on praegu Eesti uusim suur kaubalaev. Kuidas läheb? Kapten Avo Pihl:
Lootused saada kaupa ja reisijaid juurde on täitunud ning nüüd peame täiustama laevale tuleku ja laevalt mineku süsteemi, et muuta see reisijale mugavamaks. Oleme laeva korda saanud ning muutunud kliendile kasulikuks.



4. juunil avati Tallinn—Helsinki liin enneolematutel laevadel: aktsiaselts "Helta" pani käiku tiiburlaevad "Sinilinnu" ja "Luige". Suvel vahetus "Helta" direktor. Aga mida tehakse talvel? "Helta" direktor Leonid Zarubin:

Talvel valmistume 1991. aasta navigatsioonihooajaks. Tahame hooaega alustada, kui ilm lubab, aprilli keskel. Teeme mehhanismide remonti, et laevad ei peaks liinilt ära jääma. Tahame parandada disaini, selleks oleme kaasanud Soome laevahitajad. Märtsis teeme konkursi teenindajale, keda võtame tööle hooajaks; päris meremehed töötavad meil aasta ringi. Et tagada korralik teenindus, on meil leping töötajate väljajõppeks Eesti ja Soome firmadega; teenindajad peavad oskama soome, inglise ja eesti keelt.

Järgmisel aastal tahame välistada laevade liinilt ärajäämise tehnilistel põhjustel, selleks hoiame korras laeva reservis. Ilma tõttu võib ka edaspidi reise vahele jääda, kuid reisijate huvides sõlmime lepingud "Georg Otsa" ja "Tallinkiga". Kui ka need laevad ei välju, ei saa me midagi teha, kuid püüame ära hoida reise ärajäämise meie süü tõttu.

Tänavu sõitsid laevad kolm ja pool kuud, edu oli ootamatu. Vedasime üle 16 500 reisija, neist üle poole välismaalasi. Meie liin sobib äärmiselt ühepäevasteks sõitudeks, neid see rahuldab. Sel aastal tulime vaevu ots-otsaga kokku, sest olid käituskulud; järgmisel aastal loodame kasumit.



"Nord Estonia" asus Tallinna-Stockholmi liinile 17. juunil. Kas laev on olnud täis? Kapten Kjell Kereby:

Kajutid on olnud täis. Võiksime võtta rohkem tekireisijaid, kuid enamasti tahetakse kajutikohta. See on hea laevaliini ja areneb õiges suunas. Kui Eestis tuleb konverteeritav valuuta, siis saab tööstus- ja kaubandusühendus hoo sisse. Rootsi firmad, kes hakkavad end Eestis tutvustama, hakkavad vedama ka palju kaupa.

* * *

Kooperatiiv "Meteos" ei ole küll tänavu loodud, kuid on tänavu jõukust suurendanud: ostnud juurde kolmandat laeva. Kas tegelikkus on teie esialgsetest plaanidest palju lahknenud? Kooperatiivi "Meteos" aseesimees Heino Rüütel:

19. novembrist on kooperatiivi üldkoosoleku otsus likvideerida kooperatiiv "Meteos". On loodud aktsiaselts "H & V", millega liitub 90% "Meteose" töötajaid. Laevad oleme ostnud aktsiaseltsile. Praegu aktsiaseltsil võlgu ei ole, kuid kavatsime teha uusi võlgu, et tegevust laiendada. Suuremad kasvuraskused on seljataga; nüüd teame, et kooperatsioon merenduses on absurd.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

Häid pühi!

Toimetus

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 17. detsember (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUSKIN" — teel New Orleans'ist Tallinna
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Tarragonast Ravensasse
"VIKTOR BAKAJEV" — Leningradis
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Džiddast Lisboasse
"VIKTOR KINGISSEPP" — Rouenis
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Rouenist Klaipedasse
"NIKOLAI JANSON" — teel Halmstadist Istanbuli
"BORISS BUVIN" — teel Santiago de Cubast La Habanasse
"NIKOLAI VILKOV" — Freetownis
"TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Fredericiasse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Antwerpenis
"LENINSKAJA GWARDJA" — Tallinnas
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Cádizis
"ANDREI ANDREJEV" — Rouenis
"MAKSIMLITVINOV" — Abidjanis
"PJOTR KRASSIKOV" — Nouadhibous
"VASSILI ŠELGUNOV" — Bandjulis
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel

Tallinnast Freetowni
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Pointe Noire'ist Las Palmasesse
"JOHANNES LAURISTIN" — Dakaris
"JAAN ANVELT" — teel Bandjulist Abidjani
"OLGA VARENTOVA" — Sihanoukville'is
"IVAN RUSSAKOV" — Tallinnas
"PAVEL DAUGE" — teel Ceutast Džiddasse
"MIHHAIL KEDROV" — teel Vitoriast Las Palmasesse
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Salvadorist Marina di Carrarasse
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Valkomis
"VERA LEBEDEVA" — teel Tallinnast Lagosesse
"IVAN POKROVSKI" — Saint Nazaire'is
"VILJANÕ" — teel Avilésist Tallinna
"GRUMANT" — Kotkas
"GULBENE" — remondis Loksal.
"KOHTLA" — teel Susast Bremenis
"KOPU" — Marina di Carraras
"PAIDE" — teel Koparist

Iljitsšovskisse
"POVENETS" — La Pallice's
"RISTNA" — teel Kaliningradist Velsenisse
"HELMERMAA" — teel Ceutast Kotkasse
"SEGEŽA" — Marina di Carraras
"OSVALD TUUL" — Tallinnas
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Leithist Inkoosse
"IVAN RABTŠINSKI" — Klaipedas
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Akabast Setesse
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Kotkas
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Brevikki
"JURI KLEMENTJEV" — Bremenis
"KAPTEN VOOLENS" — Arhusis
"MEHAANIK KRULL" — teel Kielist Tallinna
"JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Rotterdami
"KESSULAI" — teel Helsinki Arhusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAI" — remondis Tallinnas
"SUURLAI" — Helsinki
"HEINLAID" — teel Arhusist Helsinki

"VASSILI KUTŠER" — Bremenis
"FRITZIS GAILIS" — Halmstadis
"GLEB SEDIN" — teel Pärnust Gruvoni
"FRITZIS ROZIN" — teel Mantyluotos
"AUGUST KULBERG" — Klaipedas
"AMBLA" — remondis Klaipedas
"ANDJALFELD" — Tallinnas
"AEGNA" — Saint Malos
"KABONA" — teel Kristiansandist Tallinna
"MOHNI" — teel Leningradist Bremenis
"RAPLA" — teel Tallinnast King's Lynni
"SEMJON ROŠAL" — Ventspilis
"TERIBERKA" — Amsterdamis
"VIRTU" — Malmös
"KARL KRÜSTEIN" — Antwerpenis
"OSMUSSAAR" — Tallinnas
"OTEPÄÄ" — remondis Loksal
"TAHKUNA" — Moerdijkis
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Asutunud 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. 5613
Tiraaž 2500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN