

# EESTI MEREMEES

## EESTI MEREMEES

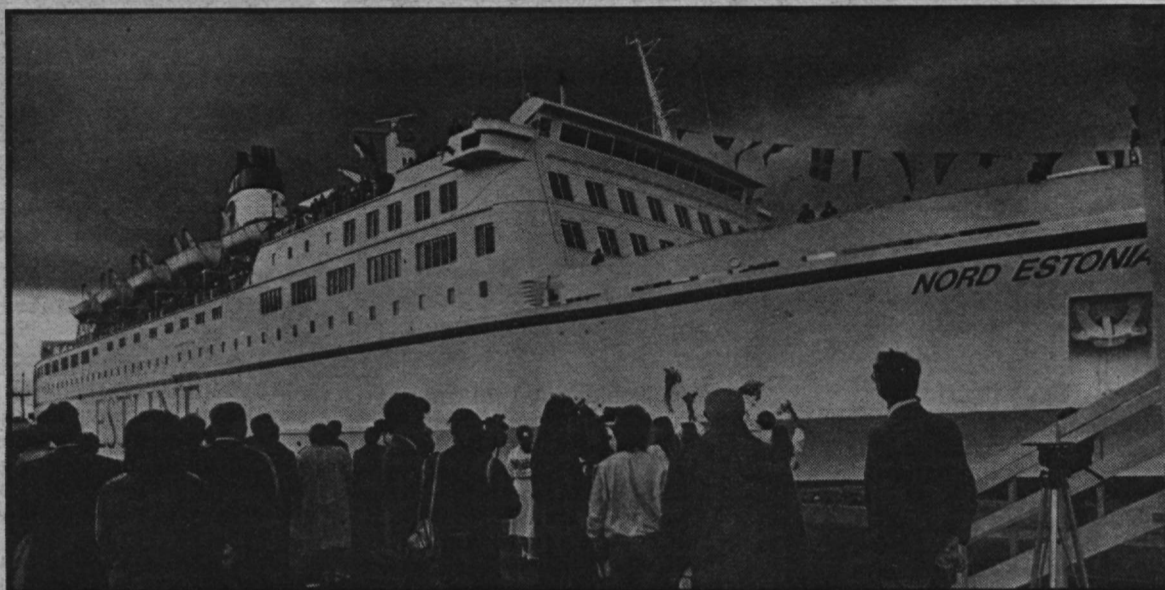
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 12 (902) Teisipäev, 10. juuli 1990

Hind 10 kopikat

### TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Laevasõidud Eesti ja Rootsi vahel varem ajal lk. 1
- ☛ Streikide poolt ja vastu lk. 2
- ☛ Üle viiekümne aasta lk. 3
- ☛ Kellel "s" tarvis? lk. 4
- ☛ MerLe II lk. 5
- ☛ Kellel "s" tarvis? lk. 6
- ☛ MerLe II lk. 7



17. juunil kell 9  
Tallinna sadamas



## SILLAD



David Papp on õppinud Soomes Turkus (Åbo akadeemias) ja Stockholmi ülikoolis. Ta on merenduse ajaloole spetsialiseerunud etnograaf (fil. dr. 1977). Viimati töötanud Stockholmi ülikooli Balti uurimiskeskuses, praegu uurib Vargata küla (Vårdö kkk., Åland) merendust.

Veel hiljuti võis nooremale eesilaste põlvkonnale tunduda muinasjutuline ja peaaegu uskumatu, et oli kord aeg, kui meie rahvas tohtis vabalt nii maal kui merel liikuda. Nii see ju tõesti oli, ja kuni 1940. aastani liikusid lugematud Eesti veesõidukid enam-vähem takistamatult üle Läänemere, igas suuruses ja igat vormi; väikesed paadid, ühe ja mitme mastiga purjekad, viimasel ajal ka auru- ja mootorlaevad ning reisilaevad. 1940. aasta pari punkti ürgvanadele ja traditsioonirikastele eesti meresõitule.

Viiskümmend aastat on nüüd sellest ajast möödunud, kaks inimpõlve on maailma läinud ja kaks uut põlve juurde sündinud. Esivanemate teadmised ja oskused on vahepeal ununenud, aasadade jooksul õpitud tarkus kadunud, laevahitamise kunst, oma ettevõtmine laevanduse alal, kaubavahetamise vaist unustatud. Aga võibolla võtame täna esimese sammu jällesündinud vaba liiklemise teel Läänemerele.

Selle puhul võiks lühidalt tagasi vaadata läinud eesti põlvede retkedele Lääneme-

rel. Meie võiksime siinjuures teatud uhkust tunda selle üle, mis oleme vaatamata väga suurtele raskustele aasadade jooksul saavutanud. Laevandus ja meresõidud on eestlastele omased juba eelajaloolisest ajast saadik. Mitmed silmapaistvad ajaloolased väidavad, nende seas Helsingi ülikooli professor Matti Klinge, et üks tugev eelajalooline eesti-soome mereriik eksisteeris Turu—Ahvenamaa—Saaremaa kolmnurgas ja sealt arvatavasti ulatus veel kaugemale lõuna poole. Selle meie esivanemate riigi laevad kaitsesid edukalt oma maa-ala, nende pealikud sõlmisid lepinguid oma naabritega ja tegelesid kaubavahetusega.

Sellele "väikekuningate" mereriigile tegid välismaa valutajad lõpu 13. sajandi esimestel aastakümnetel. Nüüd kaotas maa pärisrahvas järkjärgult oma õigused, nad alutati mõisatele, mis enamasti läksid vallutajate valdusse.

Eestlaste meresõite takistati üha rohkem ja sihikindlalt, vast kõige karmimaks olid olud jäänud 18. sajandi lõpul. Mõisatöölise elu oli niivõrd karm, et põgeneti võorsi-

le, vene karm ja kuni 25-aastane kroonuteenitus ajas paljud noored mehed pagulusse. Mõisate ja Vene riigivõimu hoiak pöördus ikka rohkem meresõitute vastu, mis pealegi kasvatas rannarahvas ettevõtlikkust võidelda looduse jõudude ja raskuste vastu ning võimaldas neid põgeneda.

Vaatamata riigivõimude takistustele jäid ka noil raskeil aastail paadi- ja laevahitamise ning laevasõidu oskused rannarahvas seas elama, eriti Saaremaal, mille elanike esivanemad ju viimastena 1227 olid kaotanud oma iseisvuse. Paljudel rannakihelkondade mõisatel olid laevad, millega nad vedasid oma vilja ja muid tooteid üle mere linnadesse müügile. Nii siis elasid laevandusteadmised edasi mõisates, külates ja ka linnakaupmeeste laevades, kus töötasid eestlased meeskonnas, kipperina, laeva- ja paadiehitajana. Ka Venemaal Kroonlinnas ja Liibavis ning teistes Kuramaa laevahituspaikades leiame eesti randlasi ja laevanduse tundjaid.

Vaatamata takistustele jätkasid talupojad läbi keskaja ja uue aja reisidega Soome ja

Rootsi. Reise läände — Rootsi, ennekõike Roslagenisse/Stockholmi ja Gotlandile/Visbyse olen mõnevõrra ajalooliselt uurinud. Need paistsid varem rootslastele silma oma arhalliste vormide tõttu. Veel eelmise sajandi teisel poolel, isegi esimese maailmasõja järel, kasutati lahtisi väikesi paate, mis tundusid ebakindlad sellisteks pikkadeks retkedeks üle kaitsmata tuulise mere. Et teha paati tuultes ja lainetes kindlamaks, kinnitati nn. vaarlaud reelingu peale. Puudusid kompass ja igasugused merekaardid. Juhtus, et paadis oli kaasas uss, mis vana eesti rahvapärandi järgi tõi õnne, kaitses õnnetuste eest ja näitas reisi jooksul ilmakaari. 1840ndatel aastatel ja veelgi hiljem käisid Saare- ja Hiiumaa talupojad veel vanade viikingite eeskujul röövretkedel Gotlandi ümbruses, eriti Gotska Sandön'i ja Fårö madalikel ja karidel, kust randunud laevadelt viidi koju rauda ja vaske. Kui Rootsi ametivõimud lähenesid, katsumi ennast kaitsta pikkade kaigaste ja konksudega, seis-tes reelingul üksteise kõrval, paadisid kahekaupa kokku

seotud, et saavutada oodatud kokkupõrgetel stabiilset põh-ja.

Kaup vahetati kauba vastu ürgvanal kombel, raha ei olnud enne 1850ndaid aastaid peaaegu üldse kasutusel. Kodutalust ja külast võeti kaasa vilja, mis oli tähtsaim välja-veokaup; peale seda aga hulk teisiprodukte väiksema hul- gana: tangu, mett, karusnahku, kartuleid, mune, sealihha, jämedat villast riiet, villast kootud sukki, kampsuneid, kirjuid tikitud kindaid ja kootud võõsid. Koju viidi peamiselt soola, aga ka käiakive (Gotlandilt), rauda, lõnga (kalaritstade jaoks), puuvillast riiet, pearätikuid, värve, villakraase, seinakellavärke ja igasugust "keelatud" kaupa, nagu kohvi, tubakat ja kanget.

Toitlustamine paadis oli lihtne, must leib (gotlandlane ütles *öselbröd*), keedeti putru ja ube. Joogiks oli kaasas humalat, millega valmistati mõdu. Kui reis kestis kaua, mis võis juhtuda eriti sügisel tormirikkal ajal, võis laeva varustus või toidumoon ära lõppeda. Teame juhtumeid, kui eesti paadid teel Stockholmi (järg lk. 2)



➔ Vormsi purjeka meeskond Stockholmis 1861. Kunstnik C. Weidenhayn

➔ Kipper Madis Saarnak käis Gotlandil oma purjeka "Junoga". Siin laeval meeskonnaga 1930-ndatel aastatel (Johannes Lindqvist)

(algus lk. 1)

käisid Gotska Sandö saarel küünlaid hankimas, ja toidumoonna lõppemisel peatusid ühes Fårö saare talus, kus abistasid talupidajat rehepeksul, et leivapäse paati tagavaraks muretseda.

Fårö saare talupojad ütlesid naljatades, et "kui eestlastel on soodne "saaremaa tuul", õselvind, tulid nad kohale enne, kui nende kaasa toodud pudru oli leigeks läinud". Kohale jõudmisel tunti muidugi rahulolu ja tänu, neid tundeid kinnitab mälestuskild umbes aastast 1880 Roslagenis, kus kohalik kalur ilusal suvisel varahommikul sattus nägema võõrast paati kahe saare vahel. Seal pidas meeskond, mis osutus olema eestlased, jumalateenistust, nad laulsid salme tänutundes õnneliku kohalejõudmise

üle. Roslagenist jätkus paatide teekond enamasti läbi Rootsi saarestiku Stockholmi.

See oligi üks peateedest Eesti ja Rootsi vahel — Roslagenisse ja edasi Stockholmi, linna oma suure kaubavali-kuga ja paljude kaubamajadega. Teine eestlaste peasiht oli Gotland, kus eriti palju käidi põhjapoolsel Fårö saarel. Mõnd sealset talu, nende seas Avat, külastati eriti tihti, kuna need asuvad saare idapoolsema neeme rannal. Fårösundi alev oli paljude eesti paatide sihiks, ja juba 1741 jutustab loodusteadlane Carl von Linné ühest külaskäigust seal, kus ta juhtus nägema pidu, mida pidasid saarlased kohalike talupoegadega. Seal tantsiti, joodi eestlaste kaasa toodud mõdu ja üks õselbo, saarlane, mängis torupillil muusikat. Arva-

tavasti sattus Linné sinna just siis, kui eestlaste ja gotlandlaste kaubavahetus oli lõpule viidud ja traditsiooniliselt kinnitati ühise peoga, nii nagu see ürgsete kommete kohaselt toimus ka soomeugrilaste seas.

Gotlandil oli teiseks suuremaks eestlaste sihiks Visby linn, kolmandaks Östergarn'i kihelkond ja selle idapoolsema rannikul asuv kaluriküla Katthammarsvik, kus eriti 1820—1840-tel aastatel leidus tõeline väike eestlaste asundus. Siin ja seal Gotlandi idaranniku kihelkondades elasid üksikud Eestist põgenenud inimesed. Samuti leidus Roslageni saarestikus eestlasi — nendest kolisid mitmed hiljem Stockholmi, kus eriti palju elas Vormsi saarelt pärit rahvast. On selge, et need Rootsis ennast juba sisseelanud kaasmaalased olid suureks kasuks eesti paatide ja laevade meeskondadele, kui oli kohapeal vaja asju ajada ja võõras keeles midagi seletada. Mitmed endised põgenikud töötasid sulastena kohalike kroonumetnike, kirikuõpetajate,

kaupmeeste ja mõisnike juures.

Mõned kohalikud eestlased olid saanud kaasmaalaste seas teatud keskpunktiks, üks niisugune Gotlandil oli 1830-ndatel aastatel Sörve poolsaarelt pärit Litto-Heinrich Katthammarsvik'is, kelle juures Gotlandi-sõitjad käisid külas ja kus kohalikud eestlased said kuulda uudiseid kodukandist ja võisid tervitusi koju saata. Keisri minister Stockholmis protesteeris Rootsi valitsuse juures sellise "häbematus" üle ja nõudis, et Litto-Heinrich kargurina saadetaks tagasi kodumaale, kus teda pidavat kohtusse kaebama.

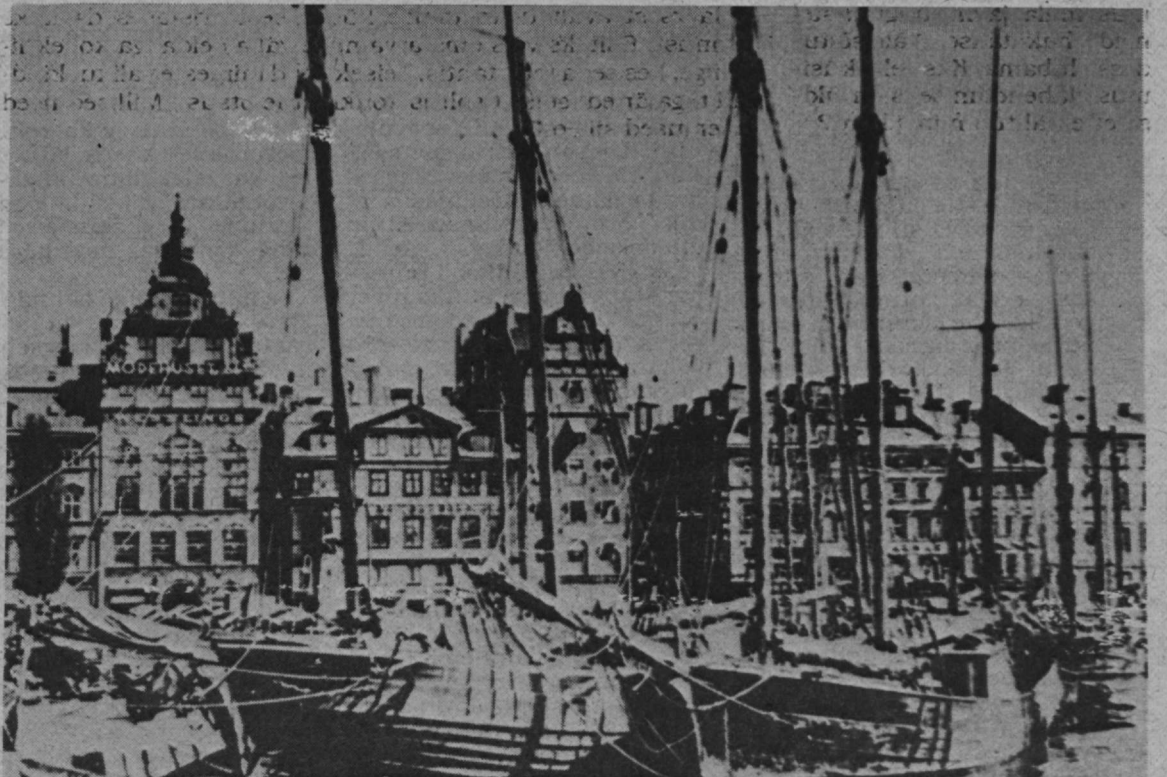
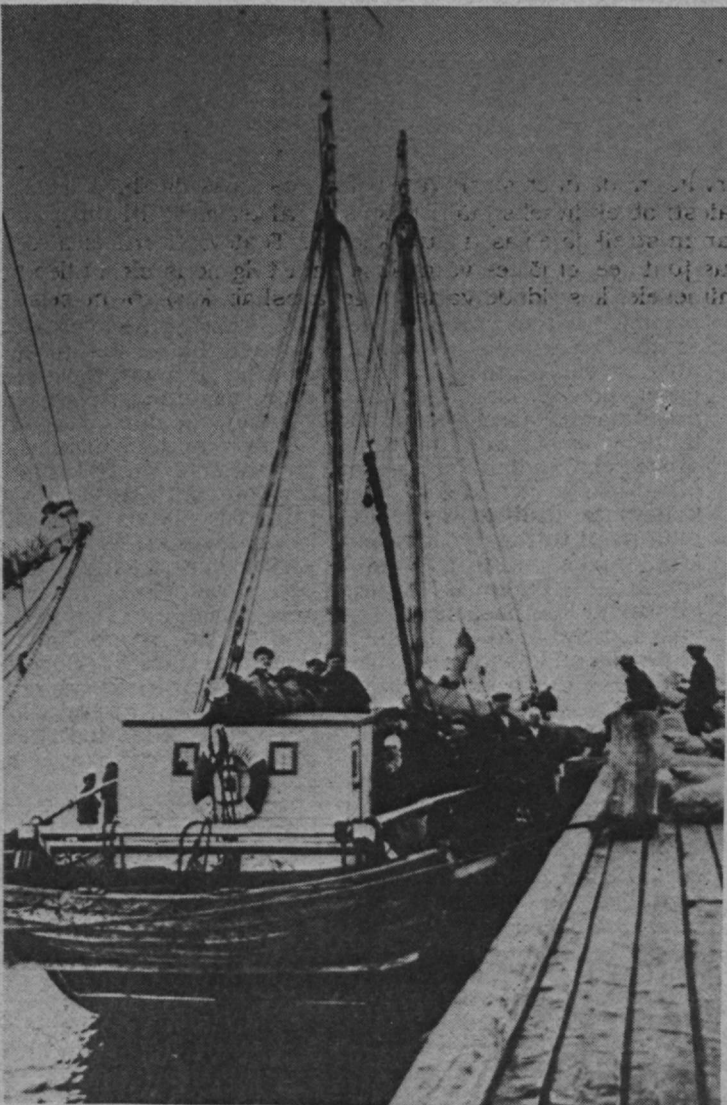
Saarlased, hiidlased, ruhlased (ja mõnevõrra ka pärnumaalased, näiteks Tõstamaa rannast ja Kihnu saarelt) külastasid peamiselt Gotlandi, aga Vormsi saare, Noarootsi, Vihterpalu ja osa Hiiu-maa mehi käisid Roslagenis. Üldiselt oli eestirootslastest meresõitjate arv suur, see oli tingitud asjaolust, et eestirootslastel õnnestus tänu nende vabatalupoegade privileegidele paremini võidelda

mõisnike ning riigivõimu kitsenduste ja keeldude vastu. Eestirootslastel oli kaubanduskontakte kergem luua, jutt voolas kergemini tänu sellele, et nad rootsi keelt valdasid — olgu siis, et see üks üsna arhailine ja raskesti arusaadav rootsi keele mur-

oli. 350ndatel aastatel Krimmi sõja ajal lääneliitlaste poolt läbiviidud blokaad Venemaa vastu tabas raskelt rannarahvast, kellel välismaalt toodud soola oli hädasti vaja kala säilitamiseks. Vaatamata suurele ohule, et paadid ja soolalastid kaaperdati inglaste ja prantslaste poolt, tehti palju soolareise, nii et näiteks kohalik Visby ajaleht teatas, et linna sadama reid oli nii täis eestlaste paate, et seal nägi välja nagu üks eraldi linnale teostatud blokaad. Sool oli hädavajalik ja selle eest maksti hästi, mistõttu kiprid ja laevameeskonna liikmed said head sissetulekut.

Peale sõda hakkas Vene riik liberaliseerima laevasõidu- ja merendusseadusi. Hakati ehitama rohkem aluseid,

(järg lk. 8)



➔ Mootorpurjekas "Kristine" laadimas Mõntu sadamas 1932 kartuleid Stockholmi viimiseks (Valdar Nõmme kogust, Vancouver)

➔ Eestirootslaste purjekaid Stockholmi vanalinnas Kornhamnstorgi sillal 1938 (Svenska Odlingens Vänner, Stockholm)

EESTI  
KAPTENITE  
KLUBI

КЛУБ  
КАПИТАНОВ  
ЭСТОНИИ

ESTONIAN  
CAPTAINS'  
CLUB

# Mis uudist?



# Telefoni- jutt

**Eesti Kaptenite Klubi president Igor Gnezdilov:**  
Jõetanker "Volgoneft 138" pidi läbima lüüsi. Laeva kapten, kes oli kaks ööd-päeva magamata, tukastas aga just lüüsi sisenemise hetkel, ning laev löi lüüsiväravad sisse. Seega oli avariid ja kapten võeti kriminaalvastutusele.

Jõelaevade kaptenid on oma assotsiatsioon, kuid nad palusid, et meie klubi selle konkreetse juhtumi läbi vaataks ja oma arvamuse annaks. Me vaatasime selle juhtumi läbi ja saatsime sellekohase materjali nii kaptenile kui ka laevaomanikule. Kuibõševi "Volgotankerile". Leidsime, et kapten oli väsinud, ning rahvusvahelistest dokumentidest juhindudes ei võeta sel puhul kriminaalvastutusele. Arutluse aluseks oleva informatsiooni saime jõekaptenite assotsiatsiooni presidendilt, kes käis selleks Tallinnas.

Ka Eesti Merelaevanduse kaptenite selja taga seisab niihästi Eesti Kaptenite Klubi kui ka rahvusvaheline föderatsioon, millesse kuulub 25 riiki ja 6000 kaptenit. Sellele organisatsioonile nimi on International Federation of Shipmasters' Associations — Rahvusvaheline Merekaptenite Assotsiatsioonide Föderatsioon. Sellele organisatsioonile istume Eesti esindajana sinimustvalge lipu taga, naabriks Lõuna-Aafrika. Kuid assotsiatsioonide liidu liikmed on ka Saksamaa, Norra, Taani, Rootsi, Itaalia, Argentiina ja teiste riikide kaptenite organisatsioonid.

Madli Vitismann

Paljud meie lugejad on huvi tundnud, kuidas läheb Eesti kõige väiksemal kaubalaeval, mille nimepanekust oli juttu 3. aprilli lehenumbri.

**"Aali" kapten Jakob Rang:**  
Oleme käinud Kalmaris, Oxelösundis, Stockholmis ja Halmstadis. Stockholmis silidusime Frihamnisi, suurte laevade kõrvale mahume hästi.

Kas tagasi tulete tühjalt?

Ei, tagasireisil on samuti siinsete äripartnerite laadung.

Kas reisijaid olete peale võtnud?

Ei, veel mitte, sest laev on alles katsetamisjärgus. Kõva tormi pole me veel saanud: 5–6 palli on küll olnud, kuid päris suured tormid alles nägemata. Meeskond on laevaga rahul, mõni aeg läheb veel laeva võimaluste tundmaõppi-

miseks. Vuntsimist tahab laev pidevalt, ega laevas töö otsa lõpe: nagu käe küljest lased, läheb mõni koht käest ära.

Märtsis lubasite hakata Kalmaris käima, mida arvate nüüd?

Seal võib lausa mõnuga käia. Teenindamine, organiseeritus ja austus meremeeste vastu on seal meie omast nii erinev. Austus laevameeskonnas vastu on nii suur, et sadamees teeb täpselt nii, nagu laevamees on öelnud. Ei ole seejuures mingit lärmi, mehed on minutipealt kohal ja kohe läheb tööks.

Kas teil siis linnas jalutamiseks aega ei jäägi?

Ei jää, tunni ajaga on laadung peal. Kui esimest korda Kalmarisse läksime, oli ärijuht koos abidega kohal. Kohe tehti kohapeal selgeks, kui-

das teha, et kõik jookseks nagu kellavärk. Nad olid piisavalt suure kalibriga ärimehed, mul said kõik probleemid kohe lahendatud.

Kas suure ja väikese laeva kaptenid on palju ühist?

Asjaajamist on väikeses laevas samapalju kui suureski, pabereid samuti — töö on ju sama.

Muide, praegusel keerulisel perioodil on sealsed inimesed Eesti eluga väga hästi kursis.

Kas reisiks ämbritäiest kartuleist piisab?

Piisab küll, mehed kaalus alla võtnud pole.

Kuidas teenistus on?

Enam-vähem nii tuleb välja, nagu kavatsesime.

Helistas  
Madli Vitismann

## Streikide

# poolt ja vastu

## P r a a - m i l t v ä l i s - s õ i t u ?

Paljusid praamidel töötavaid meremehi huvitab küsimus, millal ja mis tingimustel neid hakatakse välissõitadesse lubama. Kas selle küsimuse lahendamiseks on üldse ette nähtud mingi kord?

Selle korra töötas 29. märtsil 1990. aastal välja Eesti Merelaevanduse välissõitade kaadri ja spetsialistide välismaale tööle saatmisega tegelev komisjon. Komisjon soovitas kaadralitlusel vastavalt tootmistöö vajadustele välissõitadesse tööle vormistada praamide meremehi, kellel on vastav luba ja kes tahavad välissõitu minna. Ja mitte tegeleda nende meremeeste välissõitu lubamise küsimusega, kes on loast ilma jäänud salakaubaveo pärast, jämedalt rikkunud tollieeskirju või neis negatiivsetes nähtustes kaasosaline olnud (neile kaasa aidanud); joomise tõttu;

kellele on eelnimetatud põhjustel korduvalt juba keeldutud luba andmast;

kes varem välissõitades viibides pole laevakollektiivides kaasa aidanud terve kõlbelispsühholoogilise kliima loomisele;

kes on võetud laevandusse otseselt tööks praamid.

21. mail tegi Tallinna Kaubasadama kollektiiv otsuse alustada kahepäevast poliitilist streiki. Sadama üldkoosolekul löid kired vägagi lõkkele, kuid lõpptulemusena jäid siiski peale streigi pooldajad. Ühel meelel poldud ka laevanduses, kus ettepanekule streikijatega ühineda reageeriti mitut moodi.

Minu ees on selles küsimuses 21.—23. maini korraldatud referendumi tulemused. (Nimelt referendumi, sest praegu nii populaarsest avaliku arvamuse küsitlusest eristas seda kaks tunnust. Esiteks võis oma arvamuse välja öelda iga kollektiivi liige, kes seda teha tahtis. Teiseks olid inimeste valikul kindlad tagajärjed, sellest sõltus konkreetne otsus.) Millised need tulemused siis on?

Ainult üks Eesti Merelaevanduse 10 kaldatalitusest otsustas streigi kasuks. Kaadriosakond oli 23 häälega 17 vastu äärmuslike abinõude poolt (viimase arvu hulka on arvatud ka need, kes toetasid streikijate nõudmist, kuid mitte streiki ennast). Otse vastupidine arvamus oli ülekaalus samuti ainult ühes organisatsioonis. Info- ja arvutuskeskuses olid enamuses nii streigi kui ka esitatud nõudmistele vastased: 37 häält 27 vastu. Administratiiv- ja majandusosakonnas jagunesid hääled pooleks. Tallinna Merekoolis, tehnotalituses, laevade tehnilise teenindamise baasis, materiaal-tehnilise varustuse valitsuses jm. läks suurema või väiksema ülekaaluga läbi otsus olla streikijatega solidaarne, kuid ise streigis mitte osaleda. Vahendite kogumise streigifondi kuulutasid välja tehnotalitus ja "Neptuni" võõrastemaja töötajad.

Kuidas reageeris ujuvkoosseis? Siinne toetus Eesti teisele poliitilisele streigile ei olnud kuigi ulatuslik ega entusiastlik. Viielt laevalt tulid heakskiitvad telegrammid ja neljal oli sadamatöötajate abistamiseks raha kogutud.

Üldse jäi mul mulje, et üsna suurt osa kaubasadama töötajaid ei ajendanud seekordses protestiaktisioonis osalema mitte niivõrd veendumus streigi vajalikkuses, kui võrd solidaarsus otsustavalt meeletatud liidutehaste töötajatega, kokku kuuluvus n.-ö. rahvusliku tunnuse järgi. Sadamatöötajatel nagu ei sobinud jätta "Dvigateli" ja "Elektrotehnikat" toetuse ta. Telefonikõnedest toimetusse võis järeldada, et südametunnistuspiinu tundsid ka meremehed. "Kas meie siis ei olegi venelased?" küsis üks helistajaid ja seostas Eesti Merelaevanduse kõrvalejäämise streigist laevanduse ülema rahvusliku kuuluvusega.

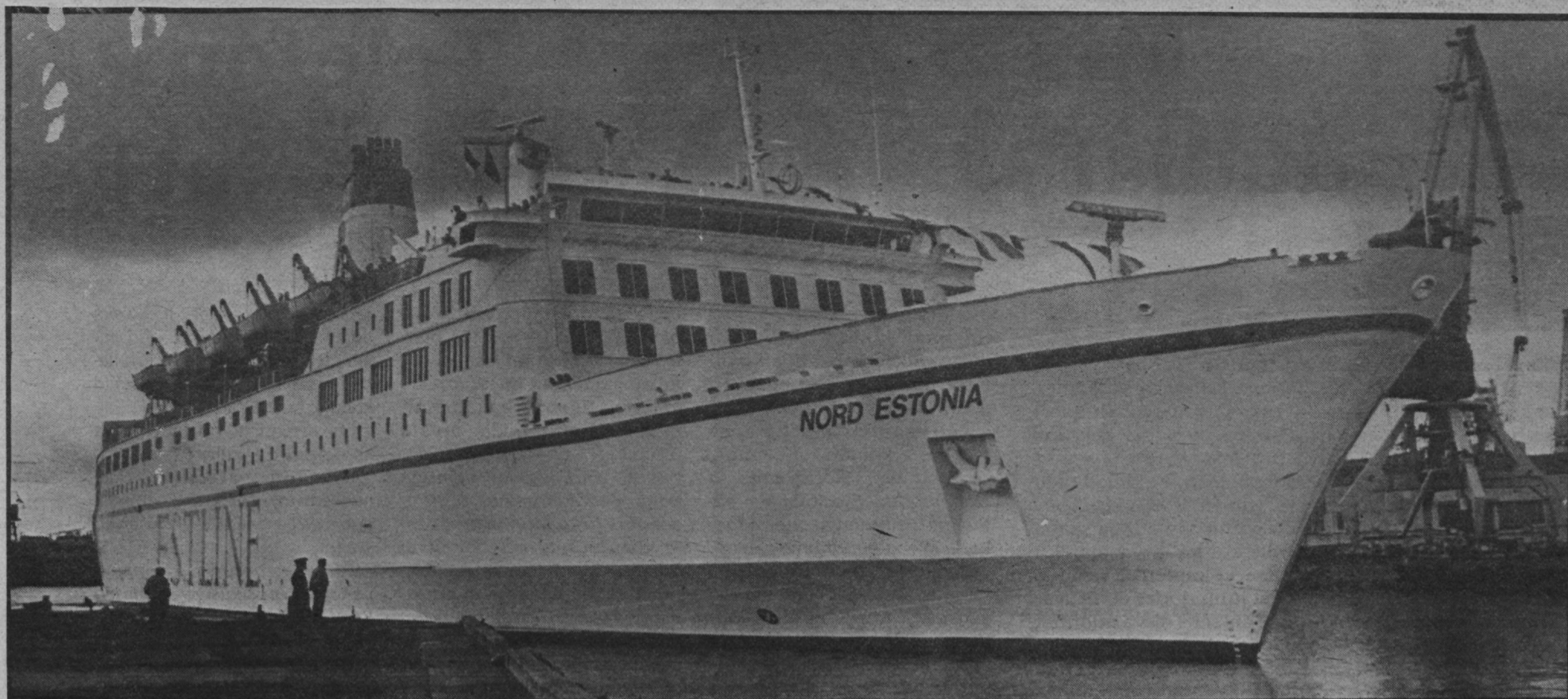
Mida selle peale öelda? Vaevast keegi kahtleb, et Keskteleviisioonis töötavad venelased. Samas ei saanud aga kuidagi jätta märkamata erinevust tänavuse ja mulluse streigi kommenteerimisel. Kui 1989. a. juulis tundis Ostankinost Tallinna saabunud erikorrespondent varjamatult kaasa streikivatele töölisele, siis 1990. a. mais oli reportaažide toon sootuks teine. Neid tegi "Vremja" jaoks Eesti Televisioon. Polnud raske arvata, mida ütlev streikijate kohta eesti ajakirjanik, kui ta ka täiesti objektiivselt jääb. Miks siis tähtsaim riiklik infoprogramm streikijate vastu huvi kaotas? Teatavasti on tema voo just see, et jättes võimaluse oma tõlgendusteks, ütlev ta inimesele, kes ridade vahelt lugeda oskab, keskvõimu seisukoha. Seepärast võib vist õigustatult küsida, miks Moskva suhtumine streikidesse on muutunud.

Ei usu, et oleks lepitud Eesti täieliku iseseisvuse kursiga. Pigem kaalub majanduslik otstarbekus praegu poliitilise kasu üles. Läänud aastal süvenes majanduskriis, silmapiiril tereandab üsna selgelt lõpliku laose oht. On ilmne, et riigi tasakaalustamata majandus ei pane lihtsalt vastu, kui teisteski piirkondades hakatakse poliitilisi probleeme lahendama streigimeetodil. Kujutage ette, kui NSV Liidu energiavaramutes Donetski ja Tjumeni ei piirdu rahvas, kes pole rahul oblasti-komiteega, enam miitinguga, vaid hakkab streikima, nõudes oblastikomitee erruminekut. Ja äkki hakkab streikima kogu riik, protesteerides valitsuse turumajandusprogrammi vastu?

Minu arvamus on, et maistreik oli juba ette luhtumisele määratud. Deklaratsioon, et streigi eesmärgid saavutati ja et ta täitis oma ülesande, on vaid paljad sõnad. Ühtki Ülemnõukoogu otsust pole muudetud ega ühtki streikijate nõudmist rahuldatud. Kogu vaev läks tühja. Teisiti see ei saanudki minna. Asi pole mitte ainult selles, et puudus Moskva õnnistus. Maailma ja nüüd ka meie endi kogemused on näidanud, et põhimõttelises, elutähtsates küsimustes ei saa riikidevaheliselt ega vabariigisiselt kompromisse jõuga saavutada. Majandussanktsioonid ja streigid ei ole parlamentaarne tee, need põhinevad jõu õigusel ega vii meid millimeetritki vastastikuse mõistmise poole.

Mis peaks küll sündima, et meie, venekeelne vähemus, jätaksime jõuga ärplemise?

Artur Gusseinov



## SILLAD



### Üle viiekümne aasta

Nagu Jaan Krossi Wikmani poisid, nii käisid ka Komertsgümnaasiumi tüdrukud kolmekümnendate aastate lõpul Stockholmis klassiekskursioonil. Ega kõik käinudki. Kes arvas, et ta garde-roob pole küllalt esinduslik, kes mõtles, et küll edaspidi jõuab... Kuidas nad võisidki teada, nüüdne seitsmekümneaastaste põlvkond, et nii olid nende sõidud sõidetud. Jääb vaid loota, et ehk sõidavad nende lapsed ja lapselapsed.

### Valge laev Tallinna sadamas

17. juunil 1990 kell 9. See on ajalooline hetk, millest võib lugeda Tallinn–Stockholmi reisilaevaliini taastatuks: "Nord Estonia" saabus puhkpilliorkestri saatel esmakordselt Tallinna sadamasse. Küllap ootus oli laeva suuremaks puhunud, seetõttu ei tundunudki ta nii hirmsuur; on aga siiski suurim reisilaev, mis Tallinnas käib.



→ Matti Mägi ja Tõnu Laak

Muidugi oli esmakordsel saabumisel sekeldamist, aga kõik tarvilik tehti kiiresti ära ja pidulik vastuvõtt võis alata.

Rootsist saabunud külalisi tervitas aselinnapea Irina Raud, seejärel asusid külalised "Estline'i" kirjaga bussidesse, ajakirjanikud lasti aga

→ Mauri Ojala



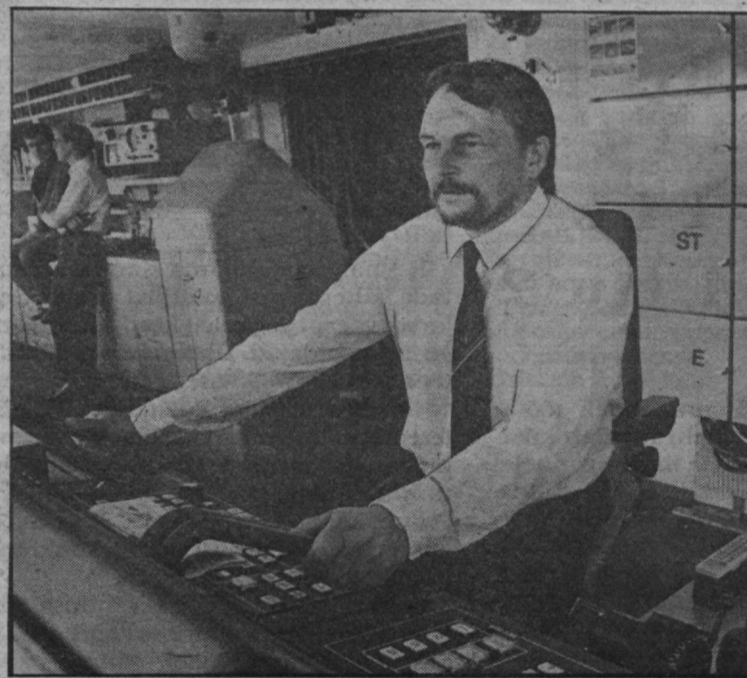
laeva vaatama. Seletusi jagas kapteni abi reisijate alal Mauri Ojala.

Laeval on 110 meeskonnaliiget, neist 30 sillal, tekil ja masinaruumis, ülejäänud

teenindavad reisijaid. Kapten Sten Lewander on kapteni ametit pidanud juba 10 aastat. Esimest korda Tallinna sadamasse sisse sõita polnudki raske. Abiks on Itaalia radarid ja Soome kaardid

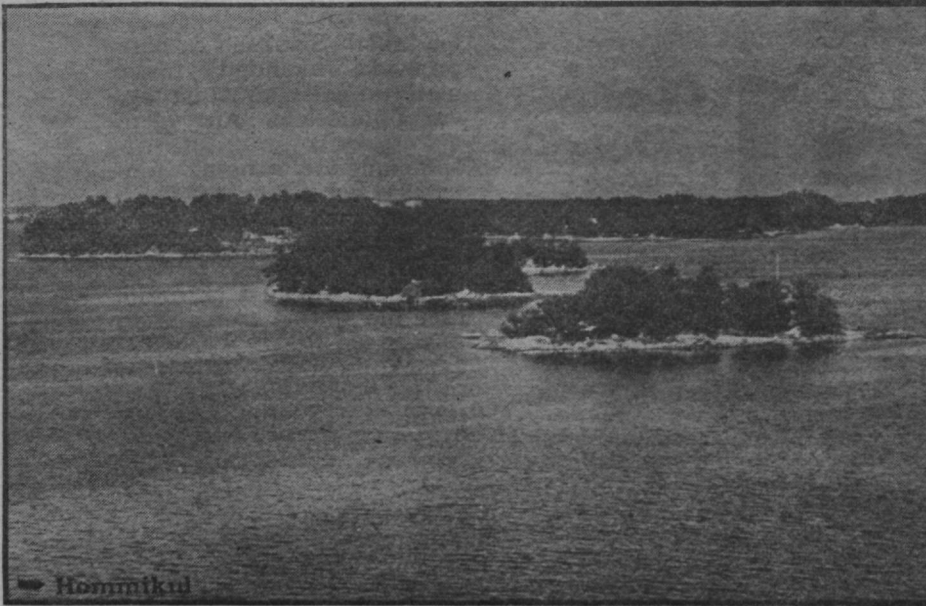
(muide, neil on eestikeelsed kohanimed).

"Oo, kas te räägite kõik eesti keelt?" tuleb laevasillalt firmalipsuga mees. "Mina olen loots-tüürimees Jüri Aavik. Olen Tallinnas sündinud,



→ Jüri Aavik





Hommikul

lahkusin siit kolmeaastase-na."

Mis tunne oli nüüd suure laevaga Tallinna tulla?

"Väga imelik, ma ei teadnud, pidin ma nutma või naerma. Muidu läks sadamasse tulek täpselt nii, nagu olime planeerinud. Naissaarest tuli loots peale. Tahaksime muidugi lootsita sõitma hakata, tuleks odavam. Mina olen loots-tüürimees, sest Rootsi pool, säääl saarestiku vahel, me lootsime ise. Skääride vahele jõuame kella 6 ajal ja sõidame skäärides 3,5 tundi, seal on ilus."

Kas olete kaua merd sõitnud?

"Olen terve elu merel olnud. Kolm aastat kulus, kuni sain merekooli sisse, nüüd on kaks aastat kaptenipaberiteni jäänud. Mulle meeldib siinne lootsitöö, see on päris põnev, kui hästi oskad. Töötame 2 nädalat, seejärel oleme 2 nädalat vabad. Varem olin Stockholmis liivalaeva peal. Ka mu isa oli Eestis meremees, tema laeva nimi oli "Alar"."

Veel kohtume laevas julgeolekumehe Eero Taltsiga. Et sõna "julgeolek" meis kõigis kõhedust tekitab, siis selgituseks niipalju, et Eero Talts tegeleb tuletõrje ja reisijate turvalisuse, st. julgeoleku tagamisega. Laeval on eestlasi kokku kümme-viisteist, nii et ka muid keeli mitte oskavad reisijad saavad omad küsimused vastatud.

**Sõidame!**

Enne väljakuulutatud liinliiklust, mis pidi algama Rootsist 18. ja Eestist 19. juunil,

võttis "Nord Estonia" 17. juunil Tallinnas peale sadakond firma külalist ja sõpra koos abikaasadega. Nn. ava- või reklaamreisid on laevaliinode avamisel tavaks, kuid neil on peale muu ilusa ja hea ka praktiline tähtsus: sellisel proovireisil ilmnenuid ebakõlad tuleb piletitega reiseid ajaks kõrvaldada.



Stockholmi raekoda...

"Estline'i" tervitasid Rootsi parlamendi spiiker, Stockholm linna ja sadama esindajad. Tavakohase lindilõikamise asemel sõlmiti see seekord kokku: üks pool Rootsi, teine Eesti lipu värvides. Gotlandi esindaja soovis, et selle laevaliini läbi saaksid ühendatud hansalinnad Tallinn ja Visby.

Tüürimehe lubatud kellaajal sõitsime skääride vahele. Ilm oli suurepärase ja varasest hommikutunnist hooli-

mata laevalael palju uudistajaid. Stockholmis sissesõidu ajaks oli vist küll kogu reisiseltskond tekile kogunenud. Ja Wikmani poiste meenutamine on siinkohal täiesti asjakohane: reisiseltskonnas on tervenisti neli praeguse Westholmi-kooli vilistlast, "poisse" küll vaid kaks.

Siim Kallas, mida arvate sellest, et kahel laeval tänava avatud kolmest laevaliinist on välismaa meeskonnad?

"Meil oli asjaajamist ja vaidlusi, et sellele laevale Eesti meremehi saada, kuid Rootsi ametiühingud ei luba. Loomulik oleks, et vastastikku käiksid kaks laeva, üks Rootsi ja teine Eesti oma. Praegu meil ei ole sellist oma merekompaniid, kes neid laevu ostaks. Kui on selge, et sõitjaid jätkub, antaks laeva ostmiseks ka laenu."

Rein Kaarepere, kas peate mõeldavaks, et Westholmi-kooli õpilased käiksid Stockholmis ekskursioonil?

"Käivad ju praegugi. Otselini avamisega on ka valuutavahetus hõlpsamaks läinud."

**Stockholmis**

Stockholmis sildub "Nord Estonia" samuti puhkpillihelede saatel. Väliselt "tsaariaegne" telliskivist sadamahoone Frihamnis on seest üsna huvitavalt disainitud ja värskest remonditud, pole veel telefoniaparate ega prügikastegi jõutud paigaldada. Ja ennäe! "Pileti müük" ja muudki sildid selges eesti keeles. Hoone ees uhiuus asfalt äsja kuivanud märgistusega.

Toivo Ninnas, kas olete reisisiga rahul?

"Firma külalistena on meil muidugi mugav. Eks reisijailgi hakka hea olema, ainult et mugavusi ostes vaatavad nad ka hindu."

Miks "Nord Estonia" tüürimehed võivad mugavais tugitoolides istuda, meie omad aga seisavad laevasillal püsti?



...ja selle kuldne saal

"Püstiseismine laevasillal on kujunenud traditsioon, see hoiab inimese ergumana. Pikkal reisil võib ju õises vahetuses kogemata tukastada."

Kas ka vahi pikkus on kujunenud traditsioon?

"Kunagi oli purjelaevades kaks vahimeeskonda, vahid olid erineva pikkusega, kahast kuni kuue tunnini. Praegu on meie laevadel kolm vahimeeskonda, sel puhul on kõige ratsionaalsem nelja-

tunnine vahiaeg, saab poolööd magada. Vahi pikkust reguleerib igal maal tööseadus. "Nord Estonia" peab olema kaks meeskonda, kui nad saavad kaks nädalat tööl olla ja kaks puhata. Sel juhul teevad nad laevas palju tööd ja seejärel puhkavad — see on ju hea graafik. Meil ei soovita "Georg Otsale" kaht meeskonda, kuigi kaks kaptenit seal on, sest sellest sõltub meeskonna valuutasissetulek."

Passikontroll läbi, viiakse külalised Stockholmis raekotta — Stadshusetisse. See 1911. aastal valminud hoone on giidi jutu järgi paljudele turistidele enne meidki tundunud paar sajandit varasema ehitusena. Kuldses saalis pakutava lõuna juurde kõlavad tervitused Stockholmis linnapealt ja aktsiaseltsi "Estline-Eesti" juhatuse esimehelt Matti Mägil.

Väike bussiekskursioon, ja tagasi sadamasse. Sealgi on käes pidulik sündmus: enne esimest liinireisi avatakse Tallinna-terminal. Ka siin seotakse ukse kohale lipuvärvides lindid ja Stockholmis kammerkoor laulab eesti keeles Kunileiu "Mu isamaa on minu arm".

Varsti võtavad esimesed reisijad end passikontrolliks järjekorda. Kaks kõige esimest on õige halli peaga ja räägivad omavahel eesti keeles.

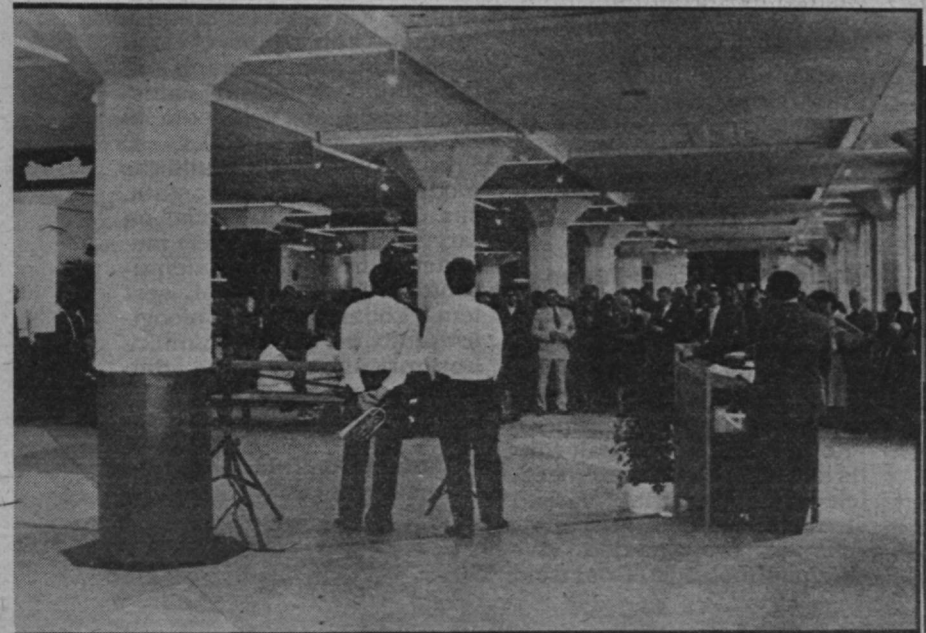
Kas Eestisse reisimine on nüüd kergemaks läinud?

"Me ei ole pärast sõda Eestis käinud, nüüd läheme esimese reisiga esimest korda."

17. - 18. juuni

Madli Vitismann

Tallinna-terminaali avamine



Dmitri Prantsu ja Gustav Germani fotod

Tahaksin jagada lehelugejatega oma mõtteid sotsiaalpsühholoogia talituse arenguvõimalustest meie merelaevanduses, sest need küsimused huvitavad meremehi juba ammu.

Suhtumine sellise talituse loomisse ei ole olnud ühetähenduslik, see on tekitanud vastuolulisi kuuldu. Mitmel merelaevanduses toimunud koosolemistel on küsitud: "Kellel seda tarvis on?" "Ega seal juhtumisi endistele poliitilise asetäitjatele sooje kohti ei tehta?"

Niisugused kartused on täiesti loomulikud. Tekkinud on need informatsioonipuudusest ja sellest, et nimetatud talituse loomise alguses oli ka mõõdalaskmisi.

Sotsiaalpsühholoogiliste uuringute osakonna loomise-ga orgosakonna alusel moodunud septembris võttis Eesti Merelaevanduse juhtkond endale raske ülesande. Kogu N. Liidu merelaevanduse süsteemis ei ole niisugust kogemust. Tõsi, mõnes merelaevanduses on sotsiaalse arengu osakonnad või talitused, mõnel pool aga kaadritalituse koosseisus psühholoog. Ent merelaevanduse-talitse kollektiivi sotsiaalpsühholoogilisi küsimusi komplekselt lahendamata õppida pole kellelki.

Üks võimalikke teid on arenenud kapitalistlike maade kogemusi kasutada. Sel ajal, kui meil sotsiaalpsühholoogiat nimetati valeteaduseks, uuriti "raudse eesriide" taga neid küsimusi väga põhjalikult ja rakendati hoolega tootmise efektiivsuse tõstmise sotsiaalpsühholoogilisi meetodeid ning iga töötaja potentsiaali optimaalset kasutamist. Meil tekkis alles hiljajärgu võimalus Lääne sotsioloogide ja psühholoogide töödega tutvuda. "Nende" elatusasemega pole meremehed aga tuttavad mitte kuulu järgi, vaid tegelikult.

Üks asi on teiste kogemusi tundma õppida, hoopis teine aga püüda seda meie materiaalse baasi alusel ja spetsialistide puudumise juures tegelikult ellu viia. Välismaal on firmasid, kellel on iga 300 inimese kohta üks psühholoog; meie oleme sellest midugi veel kaugel. Ent millalgi peab ometi alustama! Meie vaene riik on ka selles asjas rängalt maha jäänud, ja kui nüüd niisuguste küsimuste lahendamise tulevikul peale edasi lükata (tegeleda ainult vorstiletide täitmise-ga), võib see mahajäämus pöördumatuks muutuda.

Pole meie süü – see on meie häda –, et me pole veel valmis oma isiklike probleemide lahendamiseks kvalifitseeritud psühholoogide abi kasutama. Jaapani või Saksamaa Liitvabariigi kodanik võib enesele perekonnaarsti kõrval lubada ka perepsühholoogi. Meie aga lahendame oma probleemid igaüks ise. Keerame teab mis kokku, lõhume perekonna ära – ja kõike seda teeme iseisvalt! Näide eelõeldu kohta: merelaevanduses on kolmandat kuud võimalik anonümselt elukutselise psühholoogi konsultatsioonil käia. Selle aja jooksul on võimalust kasutanud kaks inimest... Võib-olla pole meremeestel ja nende peredel ühtki probleemi? Vaevalt küll. Mereelu iseärasused pigem süvendavad neid.

Tihti peale vajatakse muudki kui psühholoogilist abi

# Kellel "seda" tarvis? "Merepsühholoogia" küsimusest

Reisilt tulnud meremehed ei suuda sageli kiiresti ja tõhusalt ära lahendada aja jooksul kogunenud tööalaseid ja isiklike probleeme, sest mõningaid teadmisi, kogemusi ja informatsiooni ei jätku. See aitab kaasa teatud vastuolude tekkimisele laevastiku ja "kalda" vahel.

Ka selles seoses tuleb viidata välismaisele kogemusele: seal on loodud sotsiaalpsühholoogilised usaldustalitused, kuhu kuuluvad nn. sotsiaaltöötajad, kel on tohutu hulk praktilisi teadmisi iga-sugustes eluvaldkondades. Kui natuke lihtsustada, siis on nende pealesanne aidata igal konkreetsel inimesel valida mitme variandi hulgast tema probleemide kõige optimaalsem lahendus. Mida-gi sellisarnast pole ma meie maal seni juhtunud kuulma.

Ja nüüd lühidalt sellest, mida merelaevanduses selles suunas tehakse ja missugused on tulevikuplaanid.

Meie osakonna loomisest moodunud aja jooksul oleme oma ülesandeid ja võimalusi mõnevõrra teisiti hakanud mõtestama kui algul. Peame end häälestama pikaajaliseks, vaevanõudvaks ja vähetänuväärseks tööks, sest alustada tuleb nullist. Kahjuks ei saa lubada kiireid praktilisi tulemusi ega ka oodata kiiret majanduslikku kasu. Algul on muidugi vaja teha materiaalseid kulutusi, töö tulemused ei ilmne aga kohe ja mitte alati ei ole need silmanähtavad. Kuid nad tulevad ilmingimata. Nii lubavad mul väita kõrgelt arenenud kapitalistlike maade kogemused.

Tulemusliku töö tarvis on eelkõige vaja kõrge kvalifikatsiooniga sotsiolooge ja psühholooge. Mitte ainult meie ei tunne neist puudust. Seepä-

rast on pealesanne ette valmistada spetsialiste, kes kõige muu kõrval tunneksid ka merespetsiifikat. Ma pöördun seepärast kõigi nende meremeeste poole, kes on huvitatud sotsioloogiast või psühholoogiast ja tahaksid omandada neid erialasid ning palun neid endast meie osakonnale teatada. Loodan, et meremehed ei kao Eestimaalt. Seepärast on praegu vaja tegeleda niisuguse teaduse nagu "merepsühholoogia" arendamise, õigemini loomisega, merepsühholoogide kaadrit ette valmistada ja lähemas tulevikus ehk Eestis koguni merepsühholoogia keskus luua.

Merelaevanduses on välja kuulutatud konkurss sotsiaalpsühholoogiliste küsimuste konsultantide ametikohtadele. Konkursitingimused on avaldatud ajakirjanduses ja teatatud ka laevadele. Üks põhinõudmisi on tulevikus erihariduse saamine, seetõttu on konkursist osavõtu vanusepiir 45 eluaastat. Kohustuslikud on test ja küsitlus meeskonnas, kus pretendent töötab. On loodud konkursikomisjon, mida juhib merelaevanduse ülema esimene asetäitja V. Ilves. Konkursist võib igaüks osa võtta (mitte ainult kaptenite esimesed abid). Eeldatavasti ei võeta tööle üle kümne inimese. Rõhutan, et määravaks ei ole mingi arv, vaid teatavate omaduste olemasolu kandideerijatel, mis selgub testide ja meeskondade küsitluste kaudu.

Nimetan mõned selle töö jaoks vajalikud omadused: objektiivsus, õiglus, paindlik mõistus ja analüüsivõime, seltsivus ja suhtlemisoskus, enesevalitsemine ja takt, delikaatus ja heatahtlikkus, kohusetruudus ja korralikkus.

jäljimisoskus ja tähelepanelikkus. Peale selle on tarvis teatud oskusi, mis tuleb omandada juba õppimise algjärgus. Nii et konkursi ei ole kerge läbi teha.

Millega siis konsultandid tegelema hakkavad? Kõigepealt tuleb Tallinna psühholoogide abiga ära õppida kõige lihtsamad psühhoprofülaktika meetodid ja võtted, psühhilise pinge mahavõtmine ning arendada suhtlusoskust meeskonnaliikmetele mittespetsiifilise psühholoogilise abi osutamiseks. Kohustuslik on sotsioloogia ja psühholoogia aluste omandamine, et hiljem saada eriharidus. Konsultandid võtavad osakonna spetsialistide juhtimisel osa meeskondade ja kaldaüksuste sotsiaalpsühholoogiliste uuringute ettevalmistamisest ja läbiviimisest ning saadud informatsiooni töötlemisest. Konsultantide abi on vajalik, sest osakonna kaks spetsialisti ei suuda ise ühtki uurimust kiiresti läbi viia; eriti keeruliseks teeb asja ju laevastiku töökorraldus.

Uurimusi võivad tellida nii merelaevanduse ja laevameeskondade juhid kui ka ühiskondlikud organisatsioonid. Peale selle tuleb konsultantidel reisil olles tegeleda informatsioonialase tööga. Seepärast peavad nad kaldal oles, kus moodub enamik nende tööpäevi, kasutama kõiki võimalusi igat laadi informatsiooni talletamiseks. Reisi-le lähevad konsultandid nii oma osakonna töö tarbeks kui ka laevade tellimisel. Reisi ajal on võimalik ühelt laevalt teisele ümberistumine.

Konsultandi töö küllalt tähtis löik on õpetada meremeestele kõige lihtsamaid võtteid stressipingete mahavõtmiseks ja propageerida sotsiaalpsühholoogia alaseid

teadmisi. Sisuliselt tahame proovida rakendada ülalnimetatud sotsiaaltöötaja tegevuspõhimõtteid. Kui oleme aja jooksul suutnud luua spetsialistide rühma, võime mõelda ka teiste organisatsioonide tellimuste täitmisele. See tähendaks merelaevanduse huvides tehtavat kommertstegevust ja võimalust üle minna isemajandamisele.

Osakonna tööga, igasuguste uuringutega seoses tuleb märkida üht tähtsat asjaolu. Jutt on uuringute käigus saadud informatsiooni kasutamisest. Kes ja kuidas seda kasutab, ega sellest kahju ei sünni? Iga uuringutes osaleja peab olema veendunud, et see ei tööta tema vastu. See pärast on osakonna töö tähtsaim põhimõte: "Ära tee kahju!" See põhimõte on sees osakonna põhimääruses, samuti osakonna töötajate ametijuhendis; nad on vastutavad uuringuetikast kinnipidamise ja uuringuandmete saladuseksjäämise eest. Pärast tulemuste töötlemist antavad soovitusel on üldistatud ja järgivad eelkirjeldatud põhimõtet.

Seoses eelnevaga on selge, miks meie osakonna alluvus kaadritalitusele tekitab meremeestes teatud kartusi. Seda küsimust arutatakse praegu merelaevanduse juhtkonnaga.

Merelaevanduse nõukogu tellimisel tegeleb osakond praegu uurimusega, mis on pealkirjastatud nii: "Subjektiivse faktori mõju laevastiku tehnilise eksploatatsiooni efektiivsusele". Ettevalmistusaeg on lõppenud, alustatakse meeskondade ankeetimist. Tulemused esitame nõukogule juunis.

Kavandame Tallinna Mere-kooliga ühistööd, andmaks kursantidele psühholoogilist abi alates kooli sisseastumisest. Mõnes merelaevanduses juba kasutatakse psühholoogi abi noormeeste kutsesobivuse määramisel. Eesmärk on valida mereerialasid õppima poisse, kelle loomus lubab neil kergemini meretöö raskusi taluda. Kursandi isiksuse kujunemise jälgimine ja selle õigeaegne psühholoogiline korrigeerimine aitab noorel inimesel tulevikus paljusid raskusi vältida. Praegu juba töötavatel meremehel tuleb aga õpetada stressi maha võtma ja neid selles aidata. Mõned teed selleks: nii merelaevanduses kui laevadel, kus see võimalik, luua psühholoogilise lõdvestuse toad, kogu meeskonna puhkus pärast reisi spetsiaalses tervise taastuskeskuses jne.

Õeldut kokku võttes rõhutan, et kui merelaevanduse juhtkonna huvi asja vastu kestab, meremehed ning kaldatöötajad usaldavad ja abistavad meid, siis võib loota, et kavatsetu saab ka teoks.

Kui nüüd veel pealkirjas toodud küsimusele vastata, siis ütlen kindlalt: "seda" on tarvis igal inimesel, meie merelaevandusel ja lõpptulemusena tervel meie maal, sest tema kodanike psühholoogilise kultuuri kui üldinimliku kultuuri ühe osa areng aitab ilmingimata kaasa kogu maa arengule.

**B. Kulikov**  
sotsiaalpsühholoogiliste  
uuringute osakonna ülem

Mere- ja Jõelaevastiku Töötajate Ametiühingu Keskkomitee IX pleenumil Moskvas võeti vastu dokument, mille mõnevõrra lühendatult ära toome.

## Avaldus koostöö kohta merelaevastiku ujuvkoosseisu sotsiaal-majanduslike huvide kaitsel

Meie, Nõukogude Liidu merelaevanduste ujuvkoosseisude ametiühingukomiteede esimehed, väljendame oma muret meretranspordis kujunenud olukorra pärast. Ja nimelt: ilmselgelt läheneb tööpuudus, laevastik vananeb, meremeeste töö tasustamine ei ole õiglane, laevade teenindamine Nõukogude sadamates ei rahulda, Mereministeeriumi ja laevanduste juhtkonnad ignoreerivad meie nõudmisi.

Kogu maailmas peetakse meie meremehi kohusetundlikeks, distsiplineeritud ja kvalifitseeritud töötajateks, oma ala meistriteks. Ent Nõukogude meremeeste prestiiž on märgatavalt väiksem kui meie välismaa kolleegidel. Meie kerjusepalk teeb meist spekulandid, meie tarvis on maailma kõigisse sadamasse asutatud madalama sordi poed. Spetsialiseeritud "Albatrossi" kauplustest on saanud ärikate ja kriminaalse elemendi kogunemiskohad.

Kultuuriüritusteks mõeldud summad on nii tagasihoidlikud, et ei luba meil välissadamais ei muuseumi, teatreid ega muid etendusettevõtteid külastada. Veel enam, meile tehti "heategu" ja lubati nimetatud kultuurisummade eest osta video- ja teleaparatuuri, mis tegelikult on varustuse hulgas ette nähtud.

Meie meremeestele antakse tööriided, mille kvaliteet ei kõlba kuhugi ja mis alandavad inimväärikust.

Sealjuures on meile pikki aastaid sisendatud, et oleme oma riigi täievolilised esindajad. Pole imestada, et meie meremeestega tuttavaks saanud välismaalastel on tekkinud arvamus, et elada nii nagu meie ei maksa.

Meie Balti Merelaevanduse kolleegide katsed vabaneda Mereministeeriumi liigest hooldusest ja hoolitsusest ning minna üle rendivahekordadele on tekitanud ägeda vastuseisu; paljutuhandluse kollektiivi arvamusel ei tehta väljagi.

Murmanski Merelaevanduses toimunud streik oli tingitud valitsuse täielikust tegevusetusest ja olukorra mittemõistmisest.

Veel suurem konflikt võib edaspidi tekkida meremeeste ebaõiglase tasustamise tõttu välissõitides ja rannasõidus ning Arktikas. Kuid siis ühinevad selle võitlusega juba kõik meremehed, sest me oleme Murmanski meestega solidaarsed.

Majandusjuhid peavad hakkama aru saama, et mugav elu on läbi ja ametiühingud pole enam edaspidi "ülekanerihma" osas, nad ei ole enam administratsiooni ripatsid.

Me valmistume oma korralisel ametiühingukongressil, mis toimub sel aastal, ühtmema NSV Liidu Meremeeste Liidu — Meremeeste ja Jõelaevastiku Föderatsiooni raames. Hakkame otsima kontakte ametiühinguliikumisega, et saada selle võrdõiguslikuks liikmeks.

Meie oma meremeeste solidaarsus ja rahvusvaheline solidaarsus võimaldavad meil kaitsa oma huve maailmaookeani igas punktis.

## Tollikontroll päevakorral

Käesoleva aasta algul loodi meie merelaevanduses sadamate tollitalituse töö täiustamise ja välissõidu laevadel tollieeskirjade rikkumise vältimise koordineerimiskogu. Nõukogu esimees on Eesti Merelaevanduse ülem T. Ninnas, tema asetäitja — merelaevanduse ülema asetäitja kaadri alal A. Sergijenko. Nõukogu liikmeteks on sadamate ülemad, tolli, veetranspordi miilitsa, sõjaväesstatud valve jt. esindajad.

Kinnitatud on koordineerimiskogu 1990. aasta tööplaan. Viimasel koosolekul otsustati koostada dokumendid, milles põhjendatakse Tallinna Merekaubasadama merevaksalis "punasel-rohelisel" põhineva läbipääsurežiimi kasutuselevõttu ja saata need dokumendid NSV Liidu Riiklikule Tollikontrolli Valitsusele ning NSV Liidu Merelaevastiku Ministeeriumile. Tallinna tollivalitsuse ja piiripunkti juhtkondadel soovitati saata oma spetsialiste Rootsi "punasel-rohelise" läbipääsurežiimi tööga tutvuma.

Alates 15. maist kuni Tallinna Merekaubasadama reisisajatekai ehituse (rekonstrueerimise) lõpuni otsustati katkestada sadamasse tulevatelt laevadelt autode läbilaskmine.

Eesti Merelaevandusele tehti ülesandeks läbi vaadata veetranspordi miilitsa töötajatele autotranspordi muretsemine.

# Kiri Nii saadetakse laevu teeale

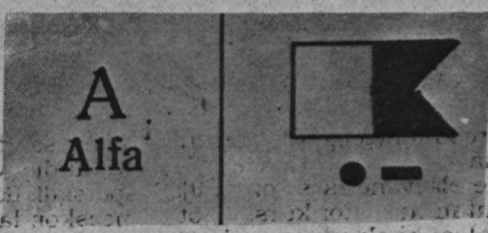
5. mai. Mootorlaeva "Gulbene" lahkumine kodusadamast. Eelmisel öhtul tellisime kella seitsmeks hommikul komisjoni kohale, et laev lahkumiseks ära vormistada. Tellimus võeti vastu, ent seesmine kahtlus ometi jäi: järsku toll keeldub tund aega enne vahetust töötamast. Nii juhtuski... Sel põhjusel lükati komisjon 8.15-ks. Suure vaevaga õnnestus tolli esindaja pehmeks rääkida, et ta tuleks laeva vormistama — juba oli saabumas "Viirelaid", edasi aga tuli terve kett oma lülidega: kord väljus reisilaev, siis jälle tuli sadamasse sisse või reidile, kord oli loots kinni jne., jne. Ja meie olime ketis üleaarune lüli. Saime sadamast välja alles kell 11. Ning siis, pärast igasuguseid sekeldusi ja väsitavat ootamist tundsiime end lõpuks vabaduses. Töö sai mõtte ja rütmi.

Hommikul kella kuuest peale oli kogu meeskond, 27 inimest, valmis teeale asuma, mehed olid pinges all. Ent meile seletati, et ise oleme süüdi, et kõik tehti meie kasu pärast, et peale kõige muu on ka merelaevanduse ülem süüdi, kes kunagi andis käsu ühtesid laevu töödelda enne kui teisi. Õiged mehed otsustid olevat ainult need, kelle kohus loogiliselt võttes on teinud peamist tootmisüksust, s.o. laeva. Raske on ette kujutada, et midagi niisugust oleks võinud välissadamast juhtuda.

Meil aga ollakse harjunud lootma juhtnööridele, instruktsioonidele ja korraldustele, mitte aga tervele mõistusele. Nii on mugavam ja kindlam. Kuid on ehk juba aeg iseseisvalt tegutsema hakata?! Võib-olla peaks looma pretsedendi ja lahkuma sadamast ilma vormistamata, ilma lootsita jne.? See on muidugi mõningase, meresõidu puhul tavalise, riskiga seotud, ent täiesti võimalik. Olgu see kiri mulle õigustuseks. Tahaks loota, et sadamakapten E. Hunt võtab võimu oma kätte ja karistab hooletuid töötajaid.

Ma saan aru, et see teema võib mõnele liialt lihtlabane tunduda, aga mis teha, kui see hinge on kogunenud. Seda enam, et ta on ikka aktuaalne. Oletan, et pärast mu jutut äratrükimist võib meeskonnale osaks saada võimude "printsipiaalne" suhtumine, ent tõe on kallim!

Mootorlaeva "Gulbene" kapten  
A. Omeltšenko



**akvadroom** (lad. *aqua* "vesi" + kr. *dromos* "jooks"), veeala laevamudelivõistluste korraldamiseks. A. rajatakse tuulevaiksesse paika madalale veele. Distantid erinevate mudeliklasside tarvis määratakse poidega.

**amfiib** (kr *amphibos* "kahapaikne"), vees ja maismaal liikuv transpordivahend. Tuntakse a-autosid, -tanke, -aerosaane, aga ka kaldale sõitvaid laevu — hõljuklaevu. A-de käiturid vees ja maapinnal võivad olla erinevad (maal — rattad, roomikud; vees — sõukruvi, veepaiskur) või samad (propeller). A-lennuk saab startida nii maismaalt kui veelt ja samasse ka laskuda.

**ankrukett**, terasest valatud või keevitatud kett, mis ühendab laevu ankruga ja võimaldab ankrupeli vms. seadmega ankrut vette lasta ja välja tõmmata. Koosneb 25—27,5 m pikkusest ketitükkidest — ketiseeklitest

(seekel): ankrupoolsest ankruseeklist, paaritu arvulülidega vaheseeklitest ja lõpuseeklist, mis lõpeb ketihalsiga. Ankruga ja ankruseekli ühenduskohas peab olema pöorel, vältimaks a-i keerdumist. Ketiseekliid koosnevad tavalistest või tugevdatud ovaalsetest lülidest, omavahel ühendatakse nad ühendusseekli või -lüliga. Ühendusseekli kasutamisel peab ketiseekel lõppema suurema läbimõõduga ja ilma toeta lõpulüliliga. A-i iseloomustab kaliiber — ketilüli ristlõike läbimõõt mm-tes. See sõltub, nagu a-i pikkuski, laeva suurusest ja otstarbest. Ketilülil, mille kaliiber on suurem kui 15, peab keskel olema tugi ehk kontraforss. A-d kuuluvad NSVL Registri järelevalve alla. Vt. ka paneer.

**ankrupall**, must kerakujuline 60 cm läbimõõduga signaalkujund. Tõstetakse hästi nähtavale kohale laeva

võõris näitamaks laeva ankrusolekut.

**ankrupeli**, rõhtvõlli ja kahe (või ühe) ketitrumliga ankruga hiivamiseks või allalaskmiseks, samuti laeva haalamiseks. Nüüdisajal on a-d valdavalt elektri- või hüdroajamisega, harva auru- või (väiksed) käsiajamiga (hrl. on viimane põhijamit teistav seade). Sidurid ühendavad ketitrumleid võlliga nii, et nad töötavad teineteisest sõltumatult. Ankruga allalaskmiseks lahutatakse ketitrummel võllist ja tema pöörlemist aeglustatakse lintpiduriga. Pelivõlli otstes on haalamistrummid (kinnitusotste pingutamiseks). A. peab suutma hiiwata üheaegselt kaht ankrut süg-lt 50 m kiirusega 8 m/min.

**ankrupoi**, puidust või plastist ujuk, mida ankruga ühendab poiliin; tähistab ankruga asukohta merepõhjas. Ankruketi katkemisel võimal-

dab kiiresti leida ankrut. Vrd. haalpoi.

**ankrutaavet**, ka **ankrutäavet**, seadis ankrut tõstmiseks tali abil tekile. A-i ülemine ots ulatub üle parda, alumine ots toetub reelingi lähedal asuvasse pesasse. A-i ülaosas on kinnitusaasad tali ja kaide jaoks. Viimaste abil hoitakse a-it tööasendis ja pööratakse vastavalt vajadusele. Nüüdisajal laevadel a-it ei ole. Purjelaevades oli admiraliteediankrut (ankur) koristamiseks katpalk ja fiskpalk.

**ankurdamine**, laeva peatamine ja ühe või mõlema ankrut vettelaskmine avamerel või reidil, toimub hrl. ankrupaigas. Laev, olles ette valmistatud ankruseadme ankrut vettelaskmiseks, läheneb ankruduskohale kõige aeglasema käiguga vastu tuult ja hoovust. Veidi enne ankrut vettelaskmist antakse tagasi-käik ja kui laev hakkab liikuma tagasi, lastakse ankrut vette ning peamasin jäetakse seisma. Vettelastava ankruketi pikkus sõltub süg-st, laeva mõõtmetest ja purjesusest (purjesuspind). Vajaduse korral lastakse vette teine ankrut. Seda tehakse momendil, kui laev liigub risti tuule suuna, esimesest ankrust või-

malikult kaugemale, mõnikord antakse selleks laevale käik peamasinaga. Üle 40 m-se süg. korral viiratakse ankrut merepõhja ankrupeliga. Tavaline ankruseade võimaldab a-st kuni 100 m süg-le. Laeva a-ks suuremate süg-te korral, kasut. eriseadmeid, kusjuures ankrukett on asendatud trossiga. Vt. ka ankrupall, ankrupoi.

**antimagnetiline laev**. Maa magnetismi mõõtmiseks määratud uurimislaev, hrl. puukerega purjelaev. A. l-a abimootor, torustikud jm. metalloosad valmistatakse mittemagnetilistest sulamitest. Uurimisaparatuur paigutatakse võimalikult kaugemale elektriseadmetest. Vt. ka "Zarja".

**"Arktika"**, aatomijäämurduja, esiklaev 1970—80 ehit. aatomijäämurdujate seerias. Ehitati 1974 Leningradi Balti Laevatehases. L=148, B=30 ja T=11 m, D=23 400 t, tuumajõuseadme auruturbiinide võimsus 55,3 MW tagab 2,5 m paksuses jääs kiirusega 2 sõlme, vabas vees 21 sõlme. Jõudis esimese jäämurdujana 1977. a. aug-s kapten J. Kutsjjevi juhtimisel Põhjapoolusele. Kandis 1982—86 "Leonid Brežnevi" nime.

## EESTI MEREMEES

(algus lk. 1 ja 2)  
paadid tehti suuremaks, laevade arv tõusis, kõige selle eelduseks oli rahakopikas, mis rannarahvas oli sõja-aastate meresõitudega teeninud.

Eesti laevu hakkas ikka rohkem saabuma Rootsi sadamasse, Stockholm Vanalinn ja teistele sadamasildadele. Mõnede kaupade sissevedu Rootsi keelati sisepoliitilistel põhjustel ära, talupoegade erakonna pealekäimisel näiteks 1880ndatel aastatel teraviljaimport, mis eestlaste

Gotlandi-sõitule suurt kahju tegi. Vaatamata sellele võitsid eesti kaubad Roots ja Norr Mälarstrand'il ikka rohkem poolehoidu, Stockholm Vanalinnas olid meie kartulid, õunad, sool, suitsusingid, isegi aerupaadid otsitud ja eesti kipperid võistlesid edukalt Ahvenamaa traditsiooniliste purjekatega, mis juba keskajast saadik kauplesid oma toodanguga Rootsi pealinna sadamasildadel.

Eesti Vabariigi ajal hakkasid laevad meeskonda munitsardama madrusena või ko-

kana noori mehi ja naisi, kes Rootsi jõudes asusid tööle sulastena või koduteenijatena maal ja linlaste majapidamistes.

Niisiis kiikusid ridadena külg külje kõrval Eesti kaljased, jahid ja kaetud suuremad paadid, ka mootorpaadid Stockholm, Gotlandi ja paljudes teistes Rootsi sadamates. Lõuna-Saaremaa, Hiiumaa, Vormsi, Noarootsi, Paldiski ja paljude teiste rannade talupojad ja kipperid käisid seal vabal ajal koos, külastasid üksteist, tuttavaid

ja sugulasi "linna peal", ajasid juttu (kodukandist, -küllast ja -vallast) ning jutustasid uudiseid. Käidi linna vaatamas, siin ja seal oli mõni pood mõõdukate hindadega ja kus juba tutvust, sealt osteti mõnd kaupa koju viimiseks, enamasti riidet ja muud kasulikku.

Sõlmiti sõprussidemeid laevade meeskondade ja kohalike rootslaste vahel. Eriti tihe läbikäimine oli Vormsi ja Ruhnu saarte ning Haapsalu linna purjekate rahva ja Gotlandi rannarahva vahel. Got-

landi käiakivide müüjad said tuttavaks saarlastega, tunti üksteise nimesid, eestlased õpetasid kohalikele eesti sõnu ja väljendeid. Eestlased töid oma sõpradele kingitusi, mõne kartulikoti üle arvu, kruusikese "Echt Rigaer Balsamit" või korvitäie kraasitud lambavilla. Käia kaupmees pakkus omalt poolt söögi ja korraldas saarlastest külalistele hobusevankris väljasõidu ümbruse vaatamisväärsustele, enne ärasõitu anti võib-olla mõni kivi kaasa üle arvu.

Eesti Vabariigi väljakuulutamise loodud Stockholm Eesti saatkond ning varsti ka konsulaadid suuremates sadamalinnades abistasid aktiivselt meresõitjaid, kui neil tekkis küsimusi ja probleeme. Kontaktid muutusid elavamaks. Näiteks töötas Visbys alates 1930. a. ase-konsul. Burgsviki alevi poes oli üks Vormsi neiu leti taga, ümbruskonna taludes oli Eestist pärit sulaseid ja koduteenijaid, kellest mõnigi jäi kohapeale abiellumise läbi. Alevi suurim käiakivide tööstur Hansen pidas kirjavahestust Eesti ja Riia. Kaubafirmad Pärnus, Tallinnas ja Kuressaares olid tema kolleegid, Saaremaa väikeses pealinnas Kuressaares oli ärisõpra isegi kaks, Carl Bergmann'i ja Johan Kahu & Ko Kaubamajad. Sellest kõigest oli ka eestlastel ja eesti laevadel kasu ja abi.

Inimesed käivad tänapäeval Austraalias ja Uus-Meremaal, tehakse reise Kuu peale ja kaugemalegi. Ehk tuleb nüüd tagasi see aeg, kui vabalt liikusime Läänemerel, mis 13. sajandil Hansa ajal ja kuni 1940. aastani kubises elust ja ettevõtlikkusest.

David Papp

Kihnu purjeka "Neptun" meeskond umbes 1930 Helsingborgi sadamas Lõuna-Rootsis (Yngve Vesiku kogust, Kalmar)



## SILLAD



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 9. juuli (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel New Orleansist Tallinna  
"70-LETJE OKTJABRJA" — Rosario  
"VIKTOR BAKAJEV" — Tallinnas  
"KRISTJAN PALUSALU" — Riias  
"VIKTOR KINGISSEPP" — Rouenis  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Rouenist Alexandriasse  
"NIKOLAI JANSON" — teel Luandast Leningradi  
"BORISS BUVIN" — La Habanas  
"NIKOLAI VILKOV" — teel Antwerpenist Leningradi  
"TIMUR FRUNZE" — teel Las Palmasest Luandasse  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Ventspilsist Lomésse  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Ventspilsist Casablancasse  
"ALEKSANDRA ARTJUHINA" — teel Bissaust Tallinna  
"ANDREI ANDREJEV" — remondis Szczecin  
"MAKSIM LITVINOV" — remondis Szczecin  
"PJOTR KRASSIKOV" — Esbjergis  
"VASSILI ŠELGUNOV" — Dualas  
"JOSSIF DUBROVINSKI" —

Calais's  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Bandjulist Freetowni  
"JOHANNES LAURISTIN" — teel La Lusist Abidjani  
"JAAN ANVELT" — teel Port Gentlist Tallinna  
"OLGA VARENTSOVA" — Lagoses  
"IVAN RUSSAKOV" — teel Antwerpenist Bandjuli  
"PAVEL DAUGE" — Amsterdamis  
"MIHAIL KEDROV" — Tallinnas  
"IVAN BELOSTOTSKI" — Luandas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Conakrys  
"VERA LEBEDEVA" — teel Calais'st Tallinna  
"IVAN POKROVSKI" — teel EAVst  
Ismaili  
"VILJANO" — Triestes  
"GRUMANT" — teel Nikolajevist Chioggiasse  
"GÜLBENE" — teel Avilésist Ceutasse  
"KOHTLA" — Cadizis  
"KÖPU" — Volos  
"PAIDE" — teel Genovast Tallinna  
"POVENETS" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse

## Neile, kes ootavad...

"RISTNA" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse  
"HELTERMAA" — remondis Loksal  
"SEGEŽA" — remondis Loksal  
"OSVALD TUUL" — teel Norrköpingist Bruusbüttelisse  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse  
"IVAN RABTŠINSKI" — Calais's  
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Kotkast Džiddasse  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Creekseast Leningradi  
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Gdyniast Riiga  
"JURI KLEMENTJEV" — teel Tallinnast San Feliu de Guixols'i  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Kielist Tallinna  
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Drammenisse  
"JUNOI PARTIZAN" — teel Bremenist Tallinna  
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi  
"VIIRELAI" — Tallinnas  
"MANILAI" — teel Kopenhavnist Helsingisse  
"SUURLAI" — teel Bremerhavenist

Bremenisse  
"HEINLAI" — teel Århusist Helsingisse  
"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas  
"FRITZIS GAILIS" — teel Pärnust Lübeckisse  
"GLEB SEDIN" — Kaliningradis  
"FRITZIS ROZIN" — Leningradis  
"AUGUST KULBERG" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"AMBLA" — Sables d'Olonne'is  
"ANDJALFELD" — Sunderlandis  
"AEGNA" — Leningradis  
"KABONA" — Amsterdamis  
"MOHNI" — Tyne Dockis  
"RAPLA" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"SEMJON ROŠAL" — Moerdijkis  
"TERIBERKA" — remondis Loksal  
"VIRTU" — remondis Loksal  
"KARL KRÜSTEIN" — teel Ventspilsist Rotterdami  
"OSMUSSAAR" — teel Klaipedast Gunnessi  
"OTEPÄÄ" — Dordrechtis  
"TAHKUNA" — Gunnessis  
"ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Amsterdamist

Asutanud  
Eesti  
Merelaevandus

EESTI MEREMEES

Ajaleht  
ilmub  
teisipäeviti

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse  
trükikoda  
Ofsettrükk  
Maht 2 trükipoognat  
Tellimuse nr. 3004  
Tiraaz 2500

Toimetaja  
ROLAND TRUBETSKOI  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN