

EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 19 (909) Teisipäev, 27. november 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ **Pardakõnelusi "Poseidon Breeze'il"** lk. 2
- ☛ **Ametiühingu-esimehe jutul** lk. 3
- ☛ **Uus muuseum** lk. 4
- ☛ **Mitte ainult merest** lk. 6
- ☛ **Merekolledžil rendileping taskus** lk. 7
- ☛ **MerLe IX** lk. 7



EESTI KAPTENITE KLUBI

КЛУБ КАПИТАНОВ ЭСТОНИИ

ESTONIAN CAPTAINS' CLUB

Kaptenid isekeskis



Eesti Meremeeste Liidus

14. novembril 1990. a. toimunud Eesti Meremeeste Liidu volikogu koosolekul oli põhiküsimuseks "Eesti Vabariigi meremeeste seaduse" esimene arutelu. Seaduse projekti koostasid liidu tellimisel hr-d Kask, Kivistik ja Nuudi. Aluseks on võetud Inglismaa ja Soome vastavad seadused ning Eesti Vabariigi 1938. aasta Meremeeste seadus.

Arutatav seadus koosneb 42 paragrahvist, mis on jagatud 8 peatükiks. Seaduses käsitletakse laevaperet, laevaomanikku ja muid mõisteid; töölepingu olemust; laevapere palka, toitlustamist ja arstiabi; laevasõiduks vajalikke dokumente; meremeeste õigusi ja kohustusi eriolukordades, nagu laevahukk või mahajäämine laevast jne. Puutumata ei ole ka töökaitsese ja distsipliini küsimused. Viimases küsimuses on kä-

sitletud streigi läbiviimist ja eritasusid päästetööde eest.

Seadusprojekti esialgne arutelu volikogus — mis muide kestis ligi neli tundi — näitas, et seda tuleb tublisti korrigeerida. Toimunud arutelul esitati rohkesti parandusi ja täiendusi. Nende läbivaatamiseks ning vajaduse korral seadusprojekti korrigeerimiseks valiti viieliikmeline töörühm. Seejärel on kavatsus seadusprojekt avaldada ajakirjanduses üldiseks aruteluks.

P. S. Eesti Meremeeste Liit palub kõigil oma liikmetel ilmuda kohe liidu kantseleisse Pikk 70 (Eesti Meremuuseum) ja kaasa võtta foto 2,5x3,5 cm liikmekaardi vormistamiseks.

Samas võetakse vastu ka liikmemakse.

Eesti Meremeeste Liidu vanem **Ants Pärna**

14. novembril pidas Eesti Kaptenite Klubi "Glorias" oma teist aastaballi. Ei ole vist muud niisugust üritust, kus nii palju kulda ja karda korraga hülgamas võiks näha. Ega ole vist ka teist võimalust nii palju kolleege korraga näha. Eriti tegevkapteneil, paljud neist on tänagi merel ega saa teistega koos pidutseda. Aga küsitagem neid, kes kohal.

Milline tähendus on tänasel õhtul Teie jaoks?

Kapten Viktor Kala, "Viirelaid": Olin ballil ka aasta tagasi, mulle meeldis väga. Kasutan hea meelega võimalust kohata kolleege, mõnda pole ma aastaid näinud.

Kapten Avo Piht, "Trans-estonia": See on meeldiv võimalus vahel töö juurest peole sattuda.

Kapten Arvo Andresson, "Aleksandr Ossipov": Arvan, et me vajame kontakte sellises vabas õhkkonnas: satume ju harva kokku. Laevas võib kohtuda ühe-kahe kapteniga ja nii me ei tunnegi üksteist. Ja seda vähem tunnevad üksteist meie abikaasad.

Kapten Erich Moik, "Trans-estonia": See on koht, kus me, kaptenid, üldse omavahel kokku saame. Oleme merd sõites üksteisele võõraks jäänud. Üks kord aastas on isegi vähe, see kokkusaamine on niivõrd lühike. Kuid see on vaheldus ka meie abikaasadele.

Kapten Ilmar Veskimäe, "Kristjan Palusalu": Need on toredad õhtud, kus me saame üksteisega lähemalt tuttavaks. Merel me ju ei kohtu.

Milles näete Eesti Kaptenite Klubi funktsioone? On sel eeldusi kasvada kaptenite ametiühinguks?

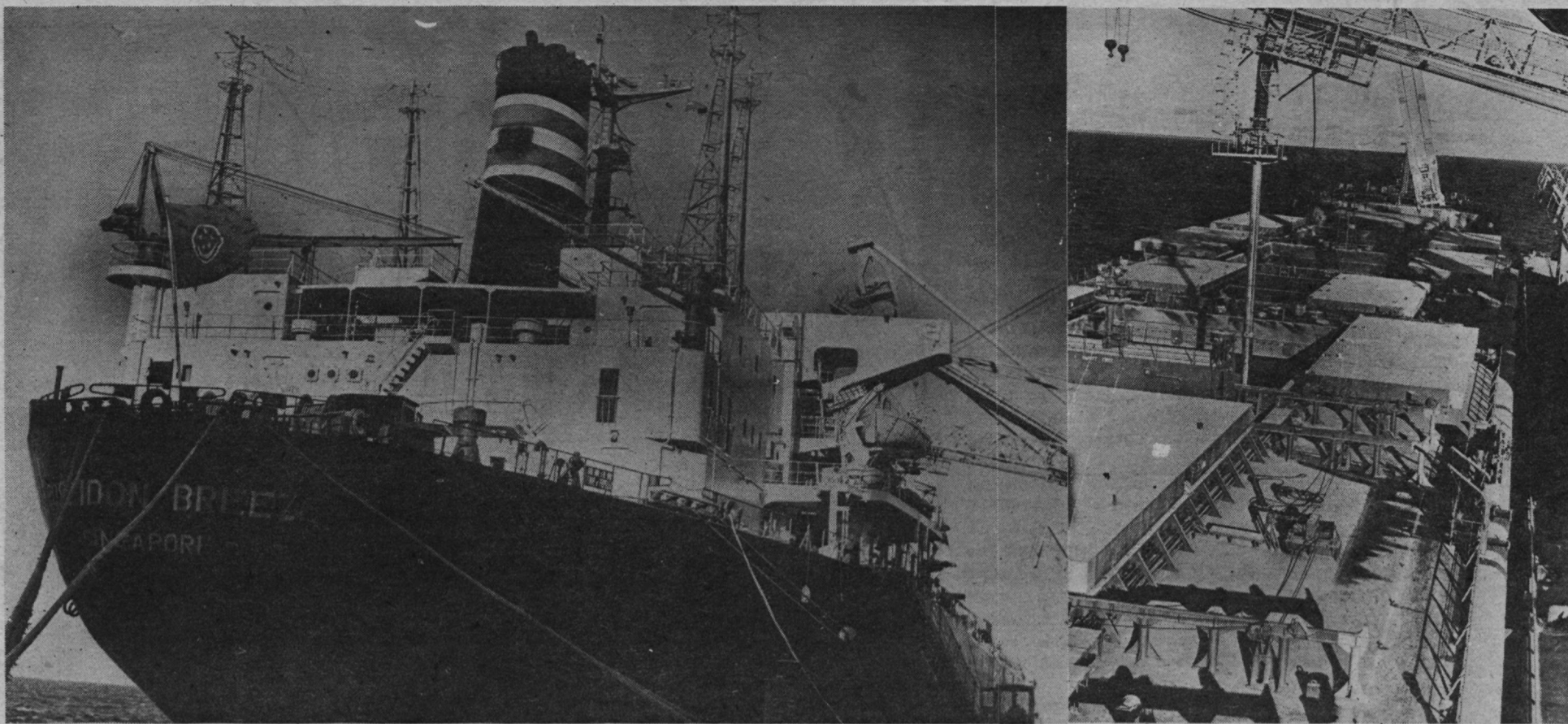
Viktor Kala: Ametiühinguks ei kasva, aga kaptenite huvide kaitseks ja positsiooni toeks on kindlasti. Ametiühingutegelased paistavad arvavat, et kaptenid ei saa üldse meremeeste ametiühingus olla, sest nad on administratsiooni esindajad. Kas kaptenite klubi just ametiühing hakkab olema, aga kutsealaliit kindlasti, kes on meie huvide eest väljas. Usun, et edaspidi kujuneb nii nagu maailmapraktikas.

Praegune kaptenite klubi tegevuseaeg on liiga lühike olnud, et selle ajaga teada saada, kuidas on organiseeri-



Viktor Kala

tud välismaised kaptenite klubid-liidud ja teised meremeeste organisatsioonid. Oleme ju lühikest aega saanud (järg lk. 8).



Pardakõnelusi

"Poseidon Breeze'il"

Ussadamasse toovad vilja mitte üksnes Eesti Merelaevanduse puistlastilaevad. Sagedasti on seal ka eksotiliste nimedega välismaiseid laevu. Üht sellist käisimegi kaemas.

1982. aastal Jaapanis ehitatud "Poseidon Breeze" sõidab Singapuri lipu all. 22-st meeskonnaliikmest 5 on jaapanlased, teised kõik filipiinlased. Koos vanemtüürimehe ja vanemmehaanikuga on kokku 9 ohvitseri.

Seekordne reis tõi laeva esmakordselt N. Liidu sadamasse. (Kuuldes näiteks jaapani aktsendiga inglise keeles räägitavat *Novotallinski por-*

tist tuleb küll tahtmine võimalikult ruttu saada sellele sadamale uus ja õigem nimi.) Toodi New Orleans'ist 50 000 t vilja "Eksportleible". Reede õhtul jõuti päralt, teisipäeva õhtul asutakse taas New Orleans'i poole teele. Kas järgmine reis toob jälle Tallinna või viib kuhugi mujale, polnud veel teada. Igatahes oldi nõus uuesti Tallinna tulema, sest linn on väga vana ja väga meeldiv, eriti hea mulje jätnud aga Tallinna... *redis*. Mitmekordse küsimise peale saime teada, et hoopis... *ladies*. Nojah, jaapanlased vist *l-i* ja *r-i* ei eris-

ta. Muide, omi leedisid veetakse kaasa klaaskapis. Ühiskajutis ja kapteni salongis olid niiviisi kenad kimonos nukud ruumi ehtimas. Meenutati ka restorani vanalinnas, mille nimi ununenud, kuid seal olnud flus muusika.

Laev veab pidevalt vilja, lasti saamisega muret ei oleval. Tagasi üle ookeani Ameerikasse sõidetakse küll tühjalt, meilt praegu vilja välja vedada ei ole. Lossimisega probleeme ei ole, Ussadama töökorraldusega ollakse rahul.

Laeval ringi käies torkas silma lihtsus ja otstarbekus. Nn. näitagitatsioon oli mui-

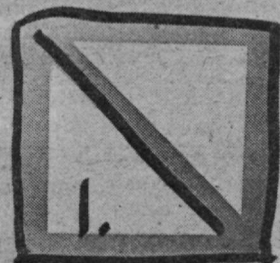
dugi eurooplasele arusaamatu, välja arvatud sildid, mida küllastajailgi tarvis teada. Roolikamber oli väiksem kui meie suurtel viljalaevadel, kuid kõik vajalik oli seal muidugi olemas. Lugenud aga New Orleans'ist kaasa antud kaardilt nime nagu *Järvsääre ots*, oli hea meel, et leidub rahvaid, kes teiste nimepruuki aktsepteerivad. (Kujutlege, milliseks oleks muutunud seesama nimi vene keele kaudu kõigi transkriptsiooni-reeglite järgi inglise keelde ümberpandult.) Roolikambri peetakse vahti nagu meiegi laevadel: tüürimees ja roo-

limadrus on 4 tundi vahis ja 8 vabad. Satelliitsidet laeval veel ei ole, telegramme antakse edasi morsevõtmega. Masinaruum tundus samuti tuttavlik — laeva peamasin olla samasugune kui Eesti Merelaevanduse suurtel puistlastilaevadel. Ainuke erinevus, et firmas valmistatud, N. Liidu laeval on aga litsentsi alusel tehtud omamaised. Peamasina võimsus on 13 000 HJ, laeva kiirus 15 sõlme. Masinaruumi juhtpuldil annab mehaanikuile infot kompuuterjälgimissüsteem — telegraaf-dekooder. Sellest ka teistsugune töökorraldus: juhtpuldil on vaht ainult päeval. Öösel jälgib tegevust automaatika, üksnes keerulistes sõiduoludes on vaja masinaruumis öösel vahti pi-

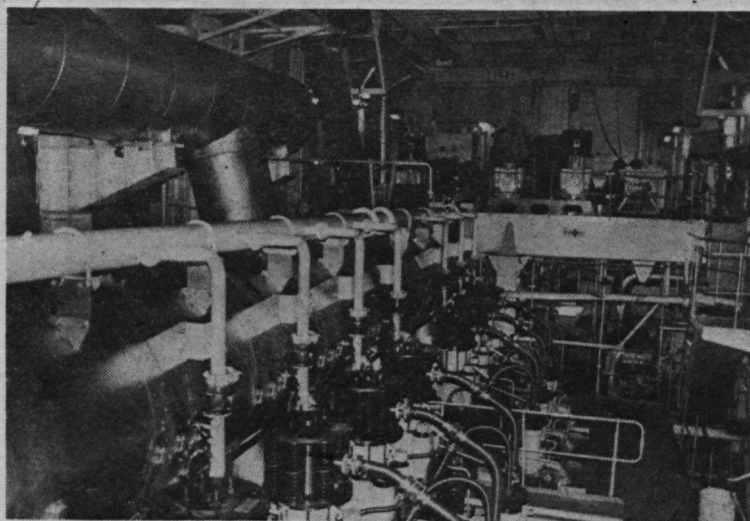


➔ Roolikamber väljast
➔ ja seest.
Vanemtüürimees

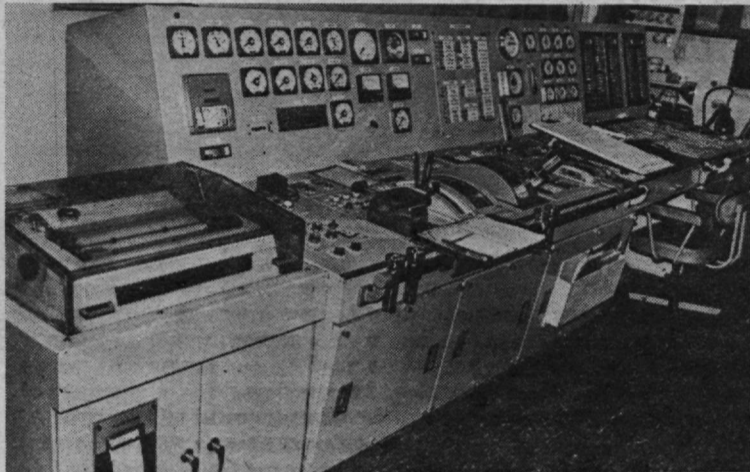
➔ Üks märk tähistab meeskonda, teine muid ja nii ei tohigi keegi siseneda



立係
入員
禁止以外
OFF LIMIT



Peamasin ja juhtpult, mida pole vaja valvata



dada. Meremeestega vesteldes torkas silma, õigemini kõrva, nende puudulik inglise keele oskus. Ometi ei ole see takistanud tervet ilma läbi rändamast, abiks vaba olek, ilmekus ja rõõmus meel. Kapteni vabandas oma kehva inglise keele oskust ja tunnistas, et kasutab puuudujäägi korvamiseks *body language*'i. Siinkohal tänu meie saatjale, "Transtestonia" III mehaanikule Toomas Hüdemale vähikute küsimuste ja meremeeste vastuste asjatundliku vahendamise eest.

Tundsiime huvi ka meremeeste palkade ning töö ja puhkuse korraldamise vastu. "Poseidon Breeze'i"



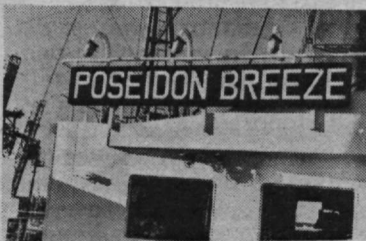
kapten Yasuhiro Koba rääkis, et alles kaks päeva tagasi saabus Moskva kaudu vanemmehaanik, et välja vahe-

tada teine, kel puhkusaeg kätte jõudnud. Kallis? Mis parata, nii on lepingus kirjas. Pärast 8–9 kuud töötamist on kolm kuud puhkust, ja puhkusele pääseb ükskõik millises maailma nurgast just siis, kui puhkusaeg kätte jõuab. Perekonnaliikmeid reisile kaasa ei võeta, kuid kaks korda aastas võib kutsuda pere ükskõik millisesse sadamalinna ja elada nendega koos hotellis. Mõistagi maksab niisugused kulud kinni firma, kõik on töölepingus kirjas. Meremeeste palkad on küll keskmisest kõrgemad, kuid eri kompaniidel erinevad. Pensionile saavad meremehed 60-aastaselt.

Kapten Yasuhiro Koba on 23-aastaselt lõpetanud 5-aastase merekolledži ja nüüdseks merd sõitnud 20 aastat. "Poseidon Breeze'il" on ta töötanud 5 kuud. Kapteniks saamiseks kulub tavaliselt 15–20 aastat, kuid eri laevaomanikud nõuavad sel puhul erineval määral sõidupraktikat. Kodus Jaapanis ootavad kaptenit kaks poega ja tütar ning tütreaga pildi järgi äravahetamiseni sarnane abikaasa.

6. november

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Ametiühingu- esimehe jutul

Praegusel muutuste ajal ootame, et ka ametiühing end muudaks, seisaks üha järjekindlamalt oma liikmete huvide eest. Eesti Veetranspordi Töölise Ametiühingute Föderatsiooni esimees LEMBIT VISNAPUU, kas on juba märgata kutsealaliitude tekkimist?

Sellele küsimusele on raske vastata, tuleb mitut momenti arvesse võtta. Inimestel peab muidugi olema see vabadus, et kui nad tahavad kutseliitust luua, siis nad seda võivad. Aga mina näen asja niimoodi, et ametiühing suudab midagi ära teha, kui ta on — kuidas seda nüüd öeldagi? — koos, solidaarne, nagu sõrmed ühes rusikas. Ka meie uue põhikirja järgi võib laevas täiesti ametlikult olla mitu ametiühingut. Seda muidugi siis, kui inimesed tahavad. Aga kelle sellest kasu on? Mina ütleksin, et ainult tööandjal. Sest kui ametiühingud jagunevad väikes-teks üksusteks, siis on tööandjal palju kergem ütleb, leppige, mehed, enne kokku ja alles siis tulge minu juurde. Liidud võivad kutsealade järgi muidugi olla, seda on puhtprofessionaalsete küsimuste pärast vaja, aga mingil tasemel nad peavad ühine- ma. Meie siit ülalt liitude loomist tagant lükata ei kavatse. Kui vaja, abistame konsultatsioonidega, tutvustame vastavaid dokumente, aga ise liite looma ei hakka.

Uussadamas on praegu niimoodi, et nendel tuleb ehk nii-öelda tööliste liit. Ja teine siis teenistujate liit, ning vist ka nende juhtkond kuulaks sinna. Aga meil siin ongi segane, kes siis öieti on tööandja — tööandja ei peaks ju üldse ametiühingusse kuuluma.

Selles on ju objektiivne vastuolu: ühed on need, kes nõudmisi esitavad ja teised need, kes nõudmisi täidavad.

Laevanduse ülem ongi mitu korda küsinud, miks ta selles ametiühingus olema peab. Mina olen vastanud, et ega peagi, see on täiesti vabatahtlik. Tõesti, miks peab tema liikmemaksu maksma, tema on ju see, kelle käest me nõuame.

Meie süsteemis on see küsimus segane: täna võid sa tööandja olla, aga homme enam ei ole. Usun, et tulevikus, kui omand on selgeks räägitud, firmade juhtidel ja nende asetäitjatel vaevalt seda ametiühingut üldse tarvis on.

Aasta algul tundus, et merelaevandusel tuleb hoolega vaadata, kuidas olla: vabariigis hinnad tõusevad, palkad tõusevad, ja merelaevandus liidulise ettevõtte- na jääb üleliidulistest sea-

dustest täpselt kinni pidades keset neid vabariiklikke hindu ja palku. Mis ametiühing sellest olukorrast arvab?

Meie seisukoht on, et mida rohkem ametiühingulitge palka saab, seda parem, seda me toetame alati. Aga ega meil olegi üleliidulised palgaskaalad. Mina vähemalt näen nii, et kasutatakse lihtsalt neid seadusi, mis on kollektiivile kasulikud. Vahel võetakse siit, vahel sealt. Selles mõttes on tõesti väga segane aeg.

Täiesti selge on, et vabariigi elatusmiinimumist vähem ei tohi ükski meie töötaja palka saada. Pensionid ei sõltu muidugi meist ja see pole reaalne, et ettevõtte neid ise maksaks. Meie süsteemi palgatõus kedagi muidugi rahuldas, kedagi mitte. Iga ettevõtte tegi seda omamoodi, palju kellelgi raha tagavaraks oli. Ja kui mõni ettevõtte mõne aja pärast neid uusi palku välja ei kannata, siis võib koondamine tulla. Aga koondamisi meie jälle ei tahaks, töökohad peaksid ikka jääma. Tallinna sadamal ei jätku praegu tööd, pool aastat kannataval veel nende palkadega välja...

Jah, kuid töökohti on mõtet hoida töö tegemiseks. Aga kui tööd ei jätku?

Niisugusel juhul teatud töökohad kaovad, aga administratsioon peaks nende inimestele uue tegevuse leidma. Tuleks võib-olla väikeettevõtteid luua või veel midagi, et inimesed tööpeolest tööd saaksid.

Missugune on merelaevanduse töötajate keskmine palk vabariigi keskmise taustal?

Vabariigi omast madalam ta küll ei ole. Palgatõusu koefitsient oli meil 1,65–2, kui meil juulist uued palkad kehtima hakkasid. See on garanteeritud põhipalk, mida nüüd makstakse, see ei sõltu plaani täitmisest. Aga kui võimalik, maksab ettevõtte veel ka preemiat, nii teeb näiteks laevandus ja Uussadam. See samm oli Moskva seadustest kõrvale astumine.

Senine preemiasüsteemile rajatud palgamaksmine põhines ju sellel, et tahan — maksan, ei taha — ei maksa.

Merelaevanduse keskmine palk on praegu vist 400–500 rubla ringis.

Veel üks näide ametiühingusse kuulumise keerukuse. Võtame lehetoimetuse. Me oleme merelaevanduse töötajate suhtes ülalpeetavad. Meie huvides oleks ka kõrget palka saada ja palju kallist raha maks- vaid töövahendeid hankida. See aga on objektiivselt vastuolus merelaevanduse kui tööandja ja tema töötajate

huvidega. Kuidas me saame koos ühes ametiühingus olla?

Miski ei takista välja astumast. Nüüd on ju süsteem muutunud. Võib mujal olla või üldse mitte olla.

Nojaa, aga mitmel toimetuse töötajal, kes tõesti laevanduse ametiühingusse ei kuulu, võetakse ikka automaatselt ametiühingumak- su...

Palgaarvestus käib masina- ga, sinna on endistel aegadel automaatne ametiühingumak- su mahavõtmise sisse programmeeritud. On juba olnud juhtumeid, et inimene on ametiühingust välja astu- nud, aga masin pole "tead- nud". Siis on asjata mahavõet- tud raha tagasi makstud. Oma ametiühingusse mitte- kuulumisest tuleks teatada.

Seni on üks ametiühingu ülesandeid olnud ka asu- tuse poolt pakutavate hüvede jaotamine; tulevikus läheb see ilmselt administrat- siooni kätte. Arvatakse ka nii, et kui laevandusel on valuuat, mida ta tahab ka- sutada oma töötajate tar- beks, siis kas selle asemel, et osta valuuta eest konk- reetseid asju ja neid siis ja- gada, mis toob alailma pak- su pahandust — üks saab, teine ei saa ja kolmas saab mitu —, poleks mõttekam igapäevale lihtsalt tema osa kätte anda, olgu või üks mark kuus. Siis on inimese oma asi, kas ta kulutab sel- le kohe ära või kogub küm- me marka või sada, ja läheb siis poodi.

Kõigepealt: see jagamine ei ole tõesti üldse üks õige ame- tiühingu funktsioon. Loksal näiteks on komisjon, kuhu kuulub nii administratsiooni kui ametiühingu esindajaid. Uussadamas on ka vastav kom- isjon loomisel.

Nüüd neist rahadest. Siin- kohal peab veidi ajalugu meelde tulema. Praegune süsteem kehtib teist aastat. Selles on ette nähtud, et min- gi protsent üleplaaniiselt teeni- tud valuutast kasutatakse just tarbekaupade ostmiseks välismaalt. Juba algul oli ar- vamine, et inimesed tahaksid hoopis raha saada. Ja veel räägiti, et see peaks kõik vaid ujuvkoosseisule minema, sest ainult nemed seda valu- utat teenivad. Noh, tegeli- kult teevad ju kõik merelaev- anduse töötajad oma tööd, selleks, et nemed seal saak- sid valuutat teenida.

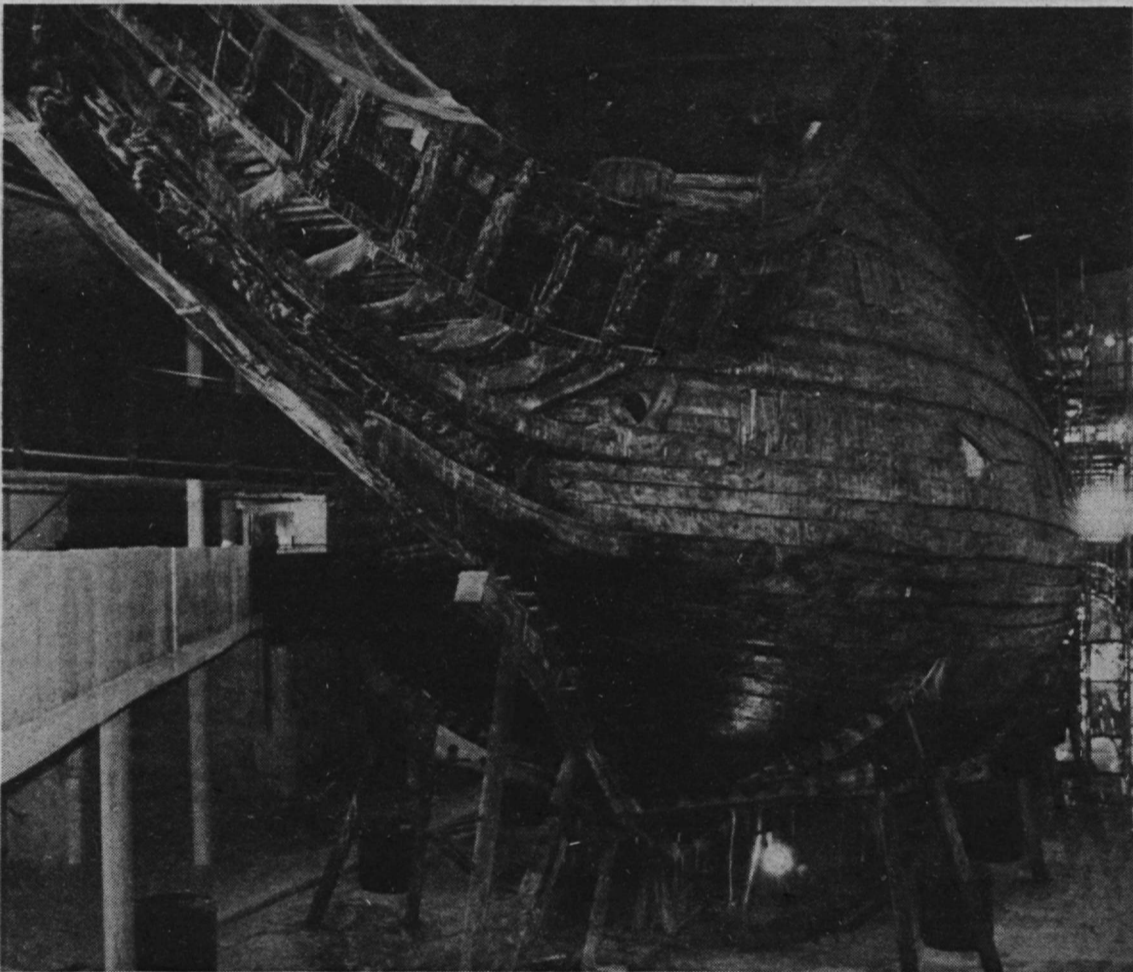
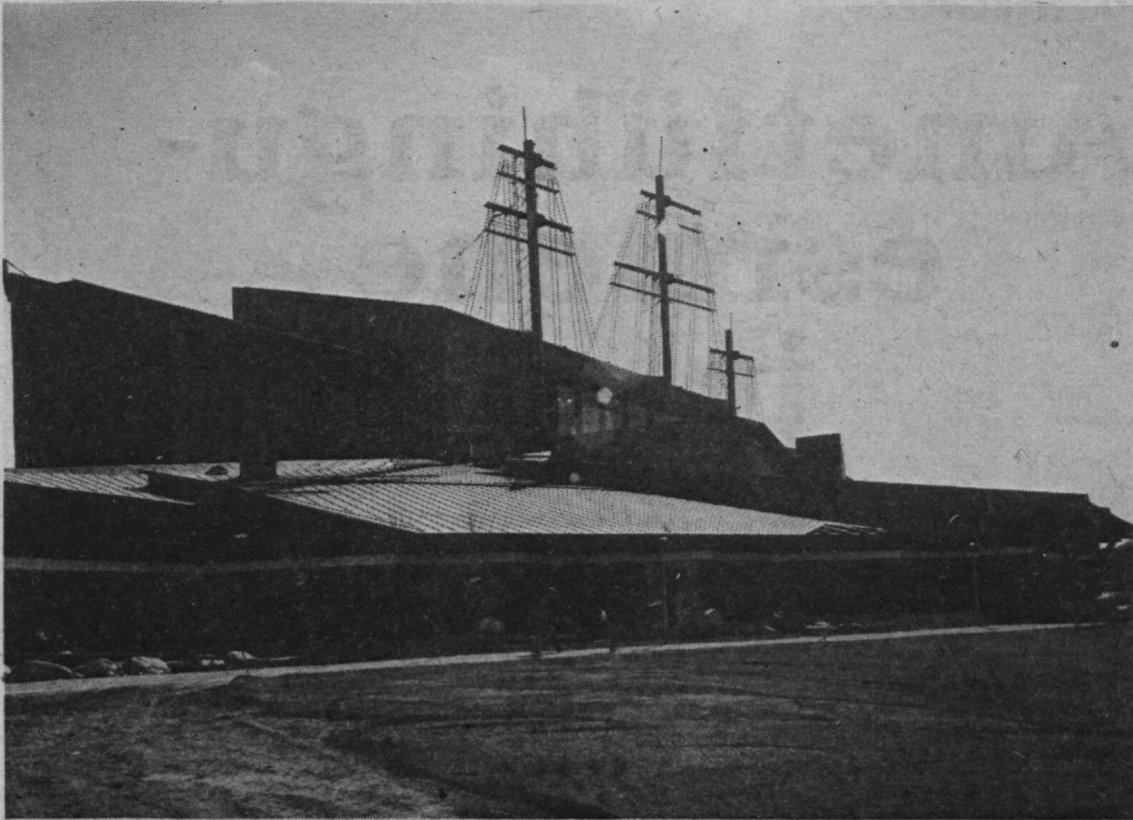
Moskvas see otsus omal ajal niimoodi vastu võeti. Ma loo- dan, et varsti kõik muutub. Tuleb näiteks nii, et osa aast- ahüvitusest makstakse valu- utas — oleneb muidugi sel- lest, kuidas firmal rahaga lood on. Aga kollektiivlepin-

(järg lk. 8)

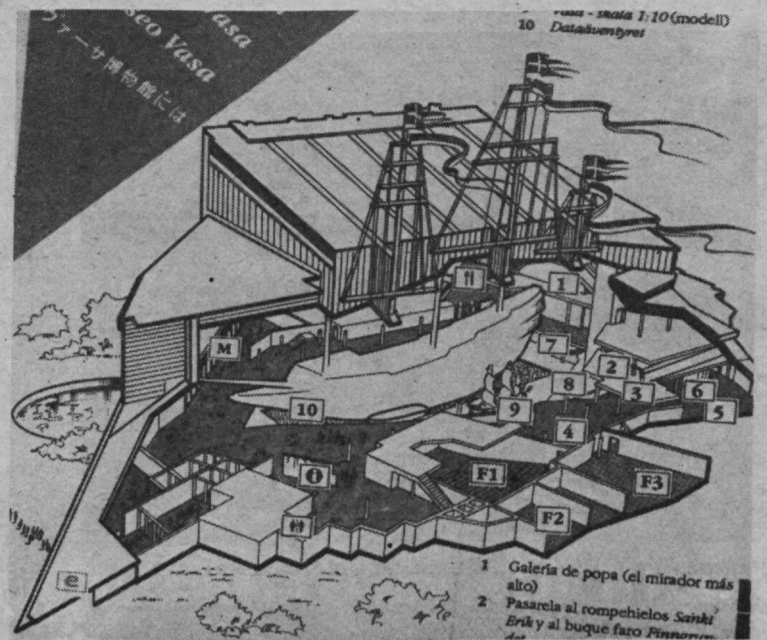
Kaldakommentaari

Kas Singapuri lipp Uussadamas kedagi üllatab? Tallinna Uus- sadama kapten REIN RAUDSALU: Viimasel ajal on umbes pool- led viljalaevad välismaised, enamasti toovad nad transiitkaup- a. Praegugi laaditakse ühele laevale vilja Tuneesia jaoks. Uus- sadama elevaatorit kasutatakse vahelaona: Rootsi väiksemad laevad toovad vilja siia, kuni koguneb suurema laeva last. Ar- vatavasti on just Uussadama kasutamine ümberlaadimiskoha- na põhjutanud kuulujutte valitsuse viljaärist.

Madli Vitismann



➔ ➔ Gunnel Iloneni fotod ettevalmistustöödest



UUS

Rootsi kultuurielus oli üheks selle aasta suursündmuseks kuningliku sõjalaeva "Vasa" uue muuseumi avamine. Rahva huvi on olnud tähelepanuväärne, sest alates avamisest 15. juunil on olnud rohkem kui pool miljonit küllastajat. Rekordarv ühe päeva jooksul oli 12 194 inimest. Muuseum oli ka ainus koht Stockholmis, kus võis pidevalt järjekorda näha.

Lipulaevaks planeeritud "Vasa" hukkus juba oma esimesel reisil, olles läbinud vaevalt 1500 m. Vrakki leiti 1956. a. ning ülestõstmistööd lõpetati 1961. a. "Vasa" jaoks spetsiaalselt ehitatud hoones algasid pikaajalised konserveerimistööd. Selle laeva nimega on seotud esimesed tõsisemad edusammud allveearheoloogia ja märja puidu konserveerimise alal.

1988. a. lõpuks oli muuseumit külastanud 11,5 miljonit inimest. Kuid juba varem oli selge, et "Vasa" vajab tunduvalt paremaid eksponeerimisvõimalusi. 1981. a. väljakuulutatud arhitektuurivõistlusele laekus 384 tööd. Lõpuks otsustati Stockholmi arhitektide Marianne Dahlbäck ja Göran Månssoni projekti kasuks. Ehituse üldmaksumuseks arvestati 200 miljonit krooni, ehitustööd algasid 1986. a. oktoobris.

Juba kaugelt torkab silma omapärase kujuga hoone, mis meenutab moodsat kirikut, kuid päikese käes kiiskavast vaskkatusest kerkiavad esile laeva mastide stiiliseeritud teraskoopiaid. 52 m kõrgune "grootmast" annab ettekujutuse laeva kunagisest suurusel. Esialgu tundus veidi häirivana, et Nordiska muuseumi loss on liiga lähedal.

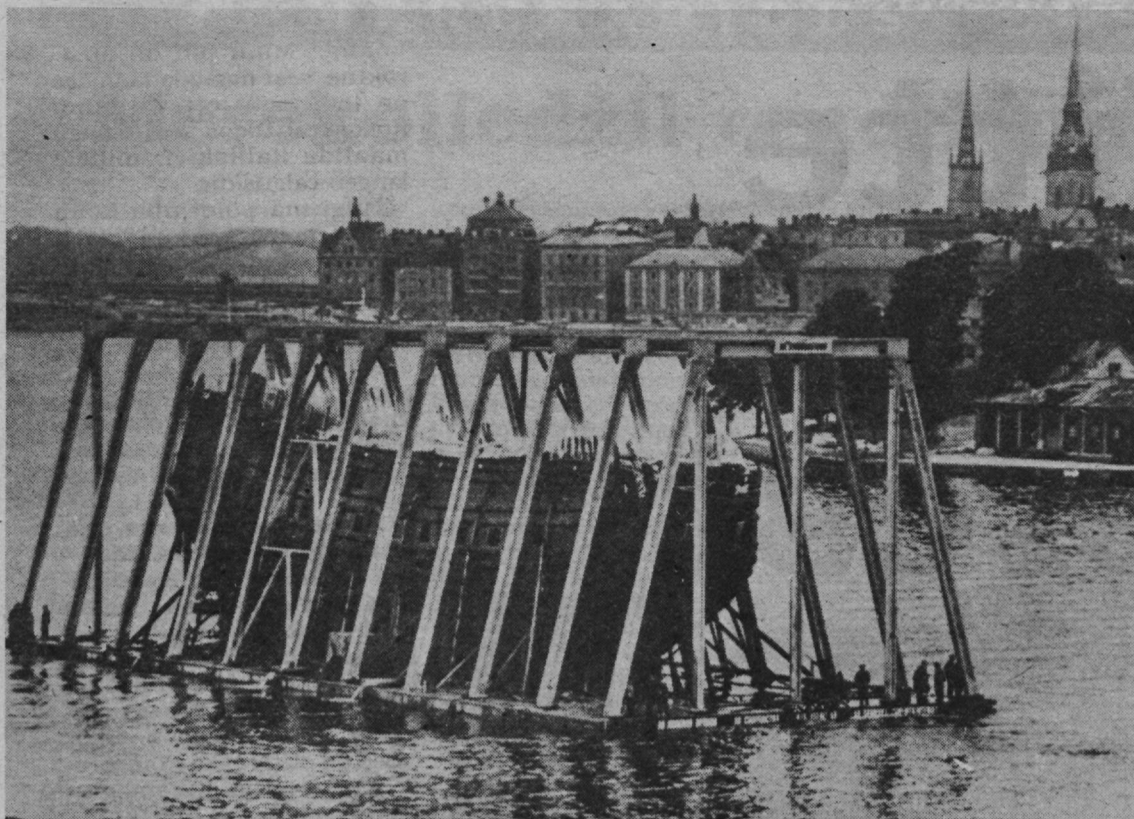
Muuseumi peasissekäigu ees on näha 19. sajandi lõpus

ehitatud kuivdokki — Gelärvarvetit, mille peale ongi hoonet ehitatud. "Vasa" paikneb tohutu suure, kuid hästi liigendatud halli keskel. Sisenedes näeb küllastaja seda esialgse veeliini kõrguselt, seistes justkui kujuteldava kai ääres. Laeva on võimalik vaadelda seitsmelt erinevalt tasandilt, kus on mitmel pool välja pandud "Vasaga" seotud näitused. Viimase tasandi rõdul istudes ning 20 m kõrguselt alla vaadates tekib mulje teatrilt, kus peaosalaval täidab "Vasa". Laeva pikkus on 69 m, laius 11,7 m, süvis 4,8 m ja veeväljasurve 1210 tonni. Ta oli mõeldud 145 meremehele ning 300 sõdurile (neid polnud hukkumise momendil laevas). Relvastuse hulgas olid olulisemad 64 kahurit.

Parema mikrokliima tagamiseks küllastajaid laevale ei lubata. Kuid ettekujutuse, kuidas "Vasa" võis välja näha, annab 7 m pikkune ja 5 m kõrgune mudel (1:10). Selle ehitamiseks kulus neljal muulimeistril neli aastat. Enamik töödest tehti Meremuuseumis, kus küllastajad võisid seda jälgida.

Praegu saab tutvuda nelja suurema näitusega. Peaaegu üldse ei ole näha meie muuseumides nii tavalist teksti ja fotode rohkest, kogu informatsioon on antud väga emotsionaalselt ja kujundlikult. Suur osatähtsus on ilmselt olnud näituste kujundajatel ja kunstnikel.

Esimene näitus on pühendatud laeva leidmisele ja päästetöödele, sest tavaliselt on need just esimesed küsimused, mille vastu küllastajad huvi tunnevad. Näituse tegemisel on suureks abiks olnud "Vasa" asukoha määraja Anders Franzén ja šukeldustööde juht Per Edvin Fäl-



MUUSEUM

ting. Eksponeeritud on mitmeid päästmistõid kirjeldavaid mudeleid ning diaraam. Hämaruses on näha osa mudasse vajunud laevakerest ja tunnelit kaevavat tuukrit. Tunnelitest läbipandud terastrosside abil tõsteti laeva.

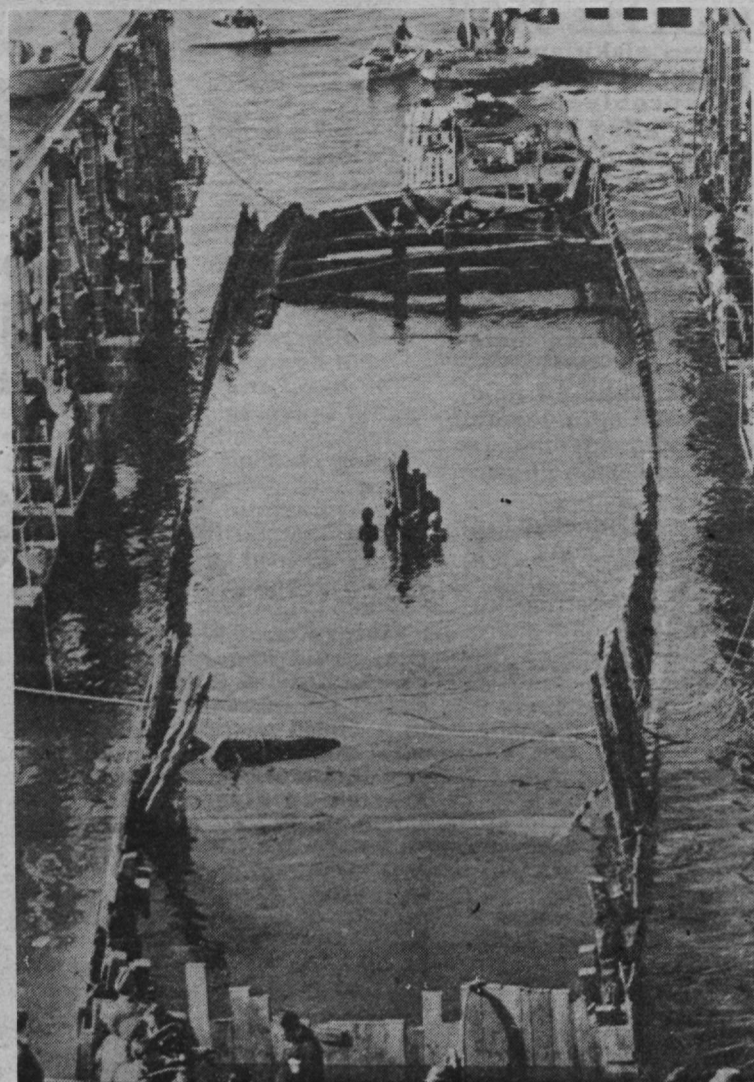
Näituse "Tema Majesteedi laev" on kujundanud neli naiskunstnikku firmast "Sapphos döttrar". Laeva ehitamise ajalugu kajastatakse suurte seinamaalide ja puuskulptuuridega. Olaus Magnus Carta Marina järgi inspireeritud reljeefne kaart näitab 1628. a. poliitilist olukorda Balti merd ümbritsevas riikides. Püütakse anda vastust küsimustele: miks oli vaja "Vasat" ehitada ning mis võis olla tema hukkumise

põhjus. Laeva uppumise momenti näitab ka mudel. Võimalik on vaadata slaidiprogrammi kohtuprotsessist.

"Vasa" oli üks kallimaid ja rikkalikumalt ornamenteeritud sõjalaevu, mis tol ajal Rootsis ehitati. Säilinud on rohkem kui 700 kaunist puuskulptuuri. Kuna on teada kolme peamise meistri nimed, siis järgneva näituse pealkirjaks on "Kolm meistrit — kolm stiili". Eksponeeritud on peamiselt koopiad, skulptuuride väljapanek kavatakse lõpetada alles 1991. a.

Pidevad uurimistööd annavad mitmeid täpsustusi. Näiteks on selgunud, et kujud polnud nii ohtralt kullatud, kui esialgu arvati. Kuigi küllastajaid laevale ei lubata,

võivad nad vabalt ringi jalutada ruumis, mis kujutab endast ülemise laevateki osalist rekonstruktsiooni. Väga tõredad on laevamehi kujutavad kohmakad, rustikaalsed puuskulptuurid. Enamik viiekümnest kujust ja samuti kahurid pannakse välja alles järgmisel aastal. Paljude huvitavate esemete põhjal saab hea ettekujutuse raskest elust XVII sajandi sõjalaeval. Peaks märkima, et leidude hulgas on võrgujäänused, mis viitavad Eestile. Uurimistulemused näitavad, et võrgukivid on pärit Saaremaalt. Omaette näitus on "Rootsi 1628", mis annab üldisema tagapõhja kogu ajastule. Rohkema informatsiooni saamiseks on küllastajail võima-



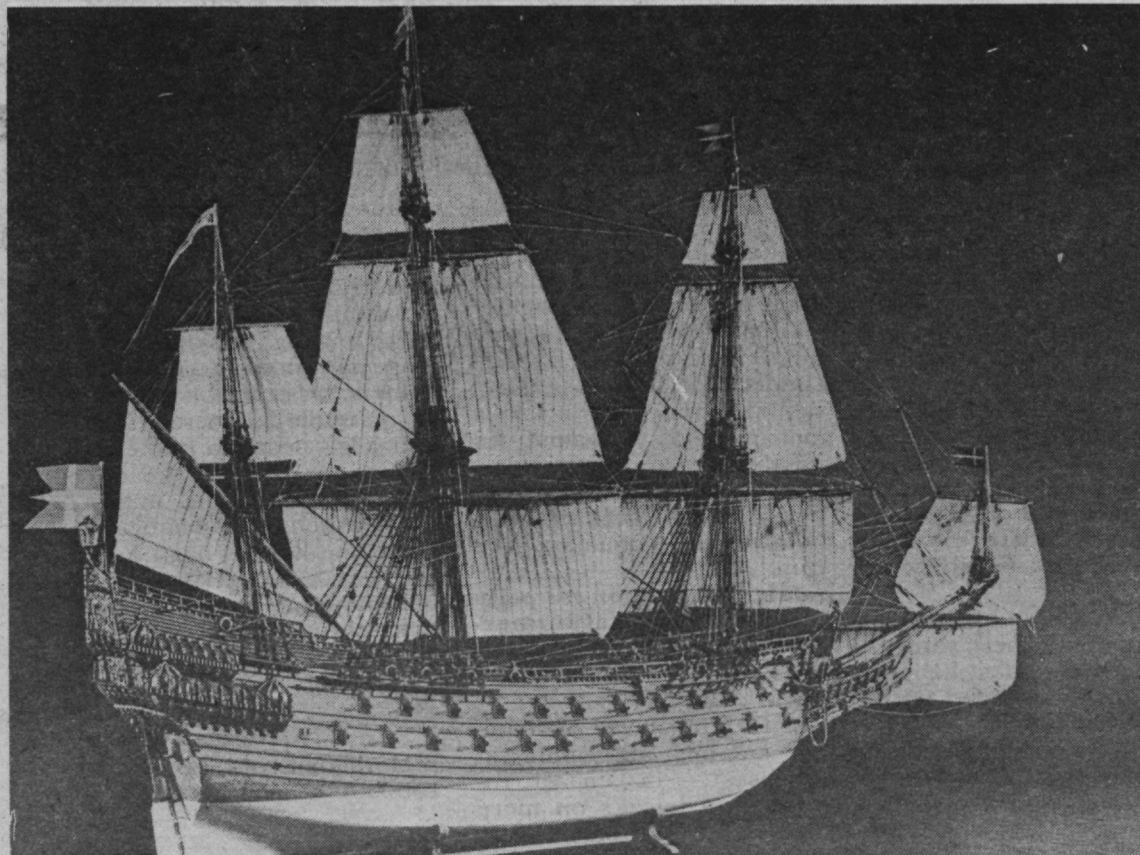
➔ Vraki ülestõstmine

lik kasutada kompuutreid. Pakutud on kaks programmi. Laeva erinevat moodi laadides ning tuule tugevust suurendades võib ise katsetada, mis mõjub laevale hukutavalt. Suures auditoriumis näidatakse iga tunni tagant videofilmi. Kaht väiksemat saali kasutatakse peamiselt loenguteks. Muuseumis on veel restoran ja suveniiripood. "Vasa" muuseum on planeeritud kompleksseks mereajaloo keskuseks. Hoo-

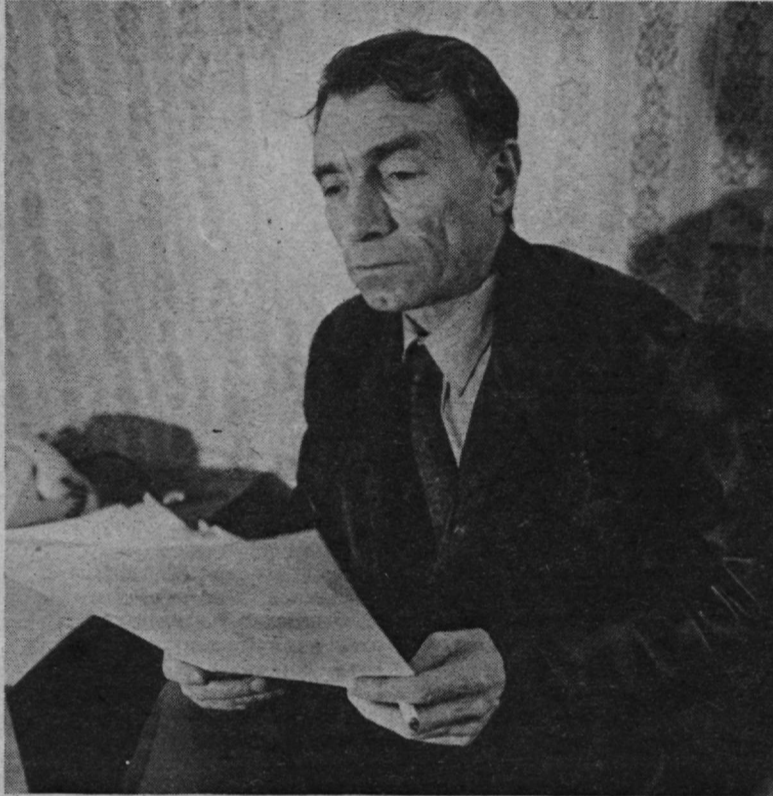
ne kõrvale on toodud jäälohkuja "Sankt Erik" (1915) ja tulelaev "Finngrundet" (1903). Üldised restaureerimis- ja rekonstrueerimistööd jätkuvad ka järgmisel aastal (nt. osaline mastide paigaldamine). Kavatakse juurde teha uusi näitusi. Kokkuvõtteks võib öelda, et kuulus Rootsi sõjalaev "Vasa" on tõesti saanud endale väärt ankruplatsi.

Katrin Savomägi

➔ "Vasa" mudel ja ➔ nikerdatud detail



Mitte ainult merest



Viktor Konetski, üks vene tuntumaid merkirjanikke, on sündinud 6. juunil 1929. aastal Leningradis. Lõpetanud 1952. aastal kõrgema mereväekooli, sõitis ta tüürimehena päästelaevadel Arktikas. Hilisemad merereisid on teda viinud peaaegu kõikidele maailma merele ja ookeanidele.

Viktor Konetski esimesed jutud avaldati 1956. aastal. Tema tegelasteks on peamiselt meremehed, mehised ja napsionalised teoinimesed, kes on harjunud ohtudele silma vaatama. Oluline koht tema teostes on isiksuse kõlbelse kujunemise probleemidel.

Viktor Konetski üsna mahukast loomingust on eesti keeles avaldatud lühijutte ajakirjanduses, eraldi raamatutena on ilmunud "Kes vaatab pilvi" ("Eesti Raamat", 1970), "Soolane jää" ("Eesti Raamat", 1977) ja "Viimast korda Antverpenis" ("Loomingu" Raamatukogu", 1979).

Intervjuu Viktor Konetskiga

mist mõnevõrra piiratumaks teinud. Ajalooliselt on kujunenud nii, et meie kirikud ja kloostrid on kõik sügaval Sise-Venemaal. Seal meie mõtlemine vist takerduski. Erandiks on ainult Solovetski. Me ei saa kuidagi lahti oma närvilisest suhtumisest meresse. Või siis on meile omane Aleksandr Grini loomingust pärit romantiline ettekujutus või vajame huvi tarkamiseks mingit sensatsiooni — mõnda suurt õnnetust, kus laevad kokku põrkavad ja jumal teab kui palju rahvast otsa saab vms.

Te töite mulle "Morskoj Ekspressi", kus kapten Baranov astub välja selle eest, et kaptenitele langetatav kohtuotsus oleks leebem. Kui ma kord ühes lehes umbes seda sama rääkis, sain hulganisti kirju, kus mind ähvardati vaata et maha lüüa. "Nahhimovil" surmasaanud tütarde emad kirjutasid, et kaptenid tulnuks neljaks rebida, aga mitte neile 15 aastat anda. Need olid hirmsad kirjad. Kohtusaali piiras kolmekordne valve, et rahvahulk kohtualuseid löhki ei kisuks. See on näide, kuidas meremehi ja nende tööd üleüldse ei mõisteta ja sellesse eelarvamusega suhtutakse.

Kuidas selle vastu võidelda?

Mereteemadel kirjutavaid kirjanikke on meil vähe. Mulle on käsikirju kokku kandnud laevandusveteranid üle terve Liidu, aga kõik need vajavad ümbertegemist. See teeb asja mulle väga raskeks.

Mereteematika omapära seisneb selles, et merest võivad kirjutada üksnes kutselised meremehed. Ma võin näiteks sõita maale, elada seal pool aastat, ja kui hästi või halvasti, aga kirjutada siis jutustuse, ilma et ma lammast ja lehma või nisu ja rukist segi ajaksin. Kui ma aga lõõn lahti käsikirja, mille on kirjutanud inimene, kes pole kunagi merd sõitnud, piisab esimesest lõigust, et asi tagasi anda. Seda on kohe näha, kui kirjutab mitteprofessionaal, ja asi ei paku enam huvi.

Küllap sellepärast meil nii vähe mariniste ongi. Lisaks armastusele mere vastu peab olema ka kirjanikuand.

Kirjandus nõuab täielikku andumist. Ja meri samuti. Kui sa merel endast kõike ei anna, siis kas saadad teised inimesed hukka või lähed tagasi kuivale maale. Meri lihtsalt sunnib sind lahkuma, sest ta nõuab inimeselt tööpoolest kõike. Siis võid sa tema rääkida nagu elusolen-

diga. Ma ütlen seda ilma iga-suguse liialduseta. "Kuule, oota nüüd, sa ju näed, et ma ei jaksa..." Ja samas vaimus edasi. Nii lähedki merega sina peale, ja tema tunneb seda.

Tihti tuleb kirjanduse ja mere vahel valida. Andekad inimesed kirjutavad sageli esimese raamatu mere ainetel, pärast aga minnakse üle üldinimlikule ainesele ja hakatakse kirjutama näiteks linnaelu teemadel. Võtkem või Miša Glinka. Kirjutas oma mereraamatu ära ja seejärel hakkas juba kõike muud tulema. Sest meri tahab, et temaga kogu aeg koos oldaks.

Kui poleks sõda olnud, saanuks minust kunstnik. Sõda sundis mind 1945. aastal laevastikku minema. Nii tõrjus meri mu elus ja raamatutes maalikunsti kõrvale. Aga kirjutamine on mulle üks igavene piin, samal ajal kui joonistada võin ma hommikust õhtuni.

Jah, igal pool on nii palju pilte — lilled, natüürmordid, maastikud, kuid ei midagi mereteemalist peale Antarktika.

Esiteks unistavad meremehed salamisi alati millestki rohelisest — maismaast, rohust... Ja teiseks on mere maailmine tehniliselt väga raske. Isegi Antarktika kaju-

tamine. Minu pilt on abstraktne, sest maalida jäämäge on lootusetu ettevõtmine. Kõik särab üleni, see on nagu maalida kalliskivi, millele langeb valguskiir.

Kuigi ma pole juba kolm aastat merd sõitnud, näen ma peaaegu igal õösel unes merd. Tavaliselt on see mingi ärev olukord: laev on karile läinud, aga mina püüan ikka edasi sõita, või siis olen purjekaga skäärides ega tea, mida teha, sest ma olen esimest korda elus purjeka pardal. Selle peale ärkan hirmust üles.

On veel üks probleem, millest pole tavaks rääkida — see on meremehe pensionile ja maale jäämine. See on psühholoogiliselt väga raske, sest terve elu on ju elatud hoopis teistmoodi. Ilmselt on see väga järsk muutus.

See on eriti raske Nõukogude meremeestel. Kui ma olen merel, saan ma neli korda päevas süüa, mul vahetatakse pesu, ma ei käi apteegis ega seisa järjekorras. Ma ei pea täistuubitud trammis või elektrirongis ja pärast veel metrooga kaks tundi tööle sõitma. Tuled kajutist välja, astud üle roolikambri läve ja oledki töö.

Mul ei olnud passi, sest ma läksin 16-aastaselt sõjalaevastikku. Kui ma siis mereväest lahkusin, läksin pasportisti juurde ja sain esimest korda nina pihta: küll polnud pilt õige ja mis kõik veel. Sa satud sootuks teise keskkonda, millega on vaja kohaneda. Peale kuivamaaolude pead harjuma veel nõukogude elu ja selle fatasmagooriatega.

Laevastik pani siiski väga kaua vastu, enne kui lagunema hakkas. See juhtus kümme aastat tagasi. Süsteem laostas lõpuks ka tema. Laevastik pani kaua vastu sellepärast, et ta on ka oma moodi stiihia, stiihia ei talu aga valet. Riik on 73 aastat rääkinud üht, kuid mõelnud teist. Kui mina mõtleksin ühtmoodi, käske aga jagaksin teistmoodi, läheks laev põhja. Selline töö jätab inimesele oma jälje ja kuival maal jääb midagi puudu. Me oleme harjunud taevasse vaatama. Linnainimesed on taevasse vaatamisest võõrdunud, meie aga tegutseme käsikäes tähtede, päikese ja kuuga. Nüüd on juba lihtsam, on olemas sputniksideaparatuur, minu põlvkond määras asukoha aga tähtede järgi.

Mida te arvate astroloogia taassünnist?

Üldiselt on see huvitav. Mitmed teadusasetused on mulle saatnud igasuguseid graafikuid jmt., aga miskipärast ei lange nad ühte... Kuid see, et inimene on seotud kosmosega, on mulle kui meremehele küll selge, seda ma tunnetan ja mõistan. Olen üks kosmose osake, sest sellel, millest ma koosnen, on samasugune keemiline koostis nagu kauge galaktikate tähetolmul. Sellepärast on meie elu tiheidalt seotud kosmosega, päikese- ja kuutsüklitega.

(Järgneb)

Jelena Sokolova
A. Nikolajevi foto

"Morskoj Ekspress" nr. 2,
1990

Suures ajakirjanduses on hakatud merendusprobleemidest kirjutama alles viimasel ajal. Sinnamaani oli see üks omaette maailm, mis nagu ei huvitanudki kedagi. Ja praegusedki kirjutised sisaldavad põhiliselt ikka skandaalset kroonikat ja teateid mereõnnetuste kohta. Väga paljudel on meremeestest üsna omapärane ettekujutus, vähe on neid, keda merendusprobleemid tõsiselt huvitavad, enamasti tundub, et see on üks õnnelik elu...

Mitte niivõrd õnnelik, kui võrd teisi vihale ajav, sest enamikule on meremehed hilpudega kauplevad spekulandid. Ma tean mitut meremeest, kes tütarlapsena tutvavaks saades oma elukutset varjasid, sest paljudel on meremeestest äraspidine ettekujutus.

Kuidas seda ettekujutust muuta saaks?

Leppigem kokku, et räägime ainult venelastest. Eestlased, ükskõik kui vähe nad praegu ka merd ei sõidaks, on siiski mererahvas. Neil on ka oma traditsiooniline merkirjandus. Venelased on aga sellest ajast peale, kui Peeter hakkas vägisi habemeid maha ajama ja akent Euroopasse raiuma, vastu punninud. Kuigi nende käes on hiigelsuured maismaa-alad, ei taju rahvus ise oma suurust, sest ta ei tunneta ennast maailmamere-äärse rahvana, keda ümbritsevad kolm ookeani. Ja Venemaal unustatakse isegi see, et teravilja, mida me miljardite rublade eest ostame, toovad meile kätte meremehed. Olen märganud, et Reagan rõhutas peaaegu igas oma kõnes Ameerika maailmakeskset asendit, sest teda uhuvad kaks ookeani. Meid uhuvad kolm ookeani, aga meie president sellest miskipärast ei räägi. Mitte ühelegi isakesele tsaarile ei enne ega pärast Peetrit poleks nagu pähegi tulnud, et kogu selle tohutu territooriumi kaldaid uhuvad ookeanid, ilma milleta me enast kuidagi ei oskaks maailmakaardile mõelda. Ja nüüd, mil on hakatud rääkima uuest maailmavaatest ja sellest, et on vaja astuda kõigi rahvaste perre, mõista, kuidas me kõik omavahel seotud oleme, on vene mõtlemisviisis suureks takistuseks see maismaisuus. Vaadake näiteks inglasi. Ta tunneb enast maailmakodanikuna, ehkki austab väga oma rahvust ega andesta teile kunagi ühtki oma kuninganna aadressil öeldud halba sõna. Aga inglased tunnevad ennast mistahes maal nagu kodus, sest neil on vanadele mererahvastele omäne mõtlemisviis.

Meil seda ei ole. Ainus üldiluline ajaleht "Vodnoi Transport" ühendab nii mere kui ka jõelaevandust ning kutsub esile nii ühe kui teise pahameele, sest meri ja jõgi on kaks ise asja. Hiigelsuures riigis on 70 aasta jooksul olnud ainult üks ülemaaline mereleht, kuigi ilma meredeta ei saaks see maa eksisteerida. Paraku on see vene iseloomule omane. Ehkki kristluse sümbol on kala, on õigeusk rahva maailmanäge-

(algus lk. 1)
iseseisvalt organiseeruda ja õnamoodi tegutseda. Ametiühingust on juttu olnud väga palju, sest praegune ametiühing enamasti kedagi ei rahulda. Kui läheb tegelikuks organiseerimiseks, siis tõmbutakse tagasi, ei teata, mis välja võib tulla. Inimesed on harjunud selle süsteemiga, mis on, kuigi jutust paistab, et see neid ei rahulda. Aga eks elu näitab, kuidas kõik välja kujuneb.



Arvo Piht: Klubi on tuult tiibadesse saanud ja tegeleb juba suuremate asjadega, näiteks meremeeste välismaale tööle saatmisega. Otsitakse võimalusi neile, kes on siin raskustesse jäänud. Ja muidugi tegeldakse iga mehe käekäiguga, mis on seni muureks olnud ja jääb ilmselt edaspidigi. Ametiühing - see on olme, meil on aga omad professionaalsed huvid ja see pärast ma ei usu, et kapteni-

te klubi kujuneb ametiühinguks.



Arvo Andresson: Kaptenite klubi aitab organiseerida ohutut meresõitu ja juriidilisi tagatiseid, kuid ametiühinguga samu funktsioone ta ei täida. Usun, et aastad lähivad edasi ja meil hakkab toimima põhimõte, mida rakendatakse terves maailmas: kompanii teeb lepingu kapteniga ja kapten meeskonnaga. Me oleme lihtsalt muust maailmast palju aastaid maha jäänud. Kuid kõigele vaatamata on meil ohutu meresõit kõrgel tasemel. Meie laevadel on minu arusaamist mööda väga kõrge kvalifikatsiooniga meeskonnad ja suurem osa Euroopa riike võtaks hea meelega meie meremehi tööle, seda enam, et peaaegu kõigis Euroopa riikides napib merekaadrit ja suletakse merekoole.

Lugesin juhtumist Lloyd'i kindlustuskompanii statisti-

kat: nad tulid järeldusele, et N. Liidu meremehed on meresõiduohutuses saavutanud lae. Tõenäosusteooria rohkemat ei võimalda. Võib järelda, et see, mis sõltub inimestest, on tehtud, kuid tehniline külg on võrdlemisi nõrk. Meie laevale pandi uus lokaaator "Okean-S": maksab 195 000 rubla, aga sõita on sellega võimatu. Kahe viimase aasta jooksul on meie laevale pandud 300 000 rubla eest seadmeid. Kui ma oleksin peremees, viskaksin need lihtsalt minema - selle 300 000 rubla võiks edukalt asendada 25 000 dollarise summaga.

Erich Moik: Kaptenite klubis on meil võimalik kaks korda kuus kokku saada, leian, et see on just kogemuste vahetamiseks. Mäletan Lääne-Saksamaalt lootsi, kes kiirustas õhtuks kaptenite klubisse. Ütles, et joovald kohvi ja räägivad oma tööalaseid kogemusi: seal on ainult meeste seltskond, see on spetsialistide kokkusaamine. Leian, et see on asjalik kokkusaamine: vanad kaptenid jagavad oma kogemusi, noored võtavad neilt midagi üle. Et kaptenite klubi kasvaks üle ametiühinguks, seda ma ei usu,

aga kaptenite kaitseks välja astuda on klubi väga tähtis funktsioon.

Ilmar Veskimäe: Kaptenite ametiühing võib muidugi olla, aga klubile jäävad klubi funktsioonid.

Rootsi lauaga koosviibimine ei sidunud kedagi kindla lauaga lauanaabriga, vaid võimaldas kõigile kolleegide kohta ja vabalt suhelda. Lisaks Mati Nuudelt laule "Apelsini" hüügedegadest ja ohtralt kõigi aegade merelaule, nii et igale kaptenite põlvkonnale pidi jaguma merekooliaegset meelismuusikat. Ja oli kapteniprouadegi hulgas neid, kes, kuigi tuttavad, juba aastakümneid polnud kohtunud. Kell oli kaugel üle südaöö ja lausvihm nooreks tormiks muutunud, kui pidulised Tallinna taksooludega tutvuma asusid.

**Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod**



Ametiühingu- esimehe jutul

(algus lk. 3)

gusse on seda summat võimatu panna - keegi ei tea ju, millega aasta lõpeb.

Ametiühingute vabariiklikul kongressil lepiti kokku, et meie enam mingite jaotamisega ei tegele. Aga aasta alguses tahtsid kaubandusorganisatsioonid mõnesuguse kauba jagamise järele ametiühingute kaela sokutada, meie ütlesime ära. Siis pidid seda ettevõtet tegema. Läks aga nii, et vähemalt meie süsteemi jaoks tuli otsus nii hilja, et administratsioon ei suutnud sellega tegelda, ja ikka pidi ametiühing jaotamise enda peale võtma.

Isendast selge, miks see jagamise töö ametiühingutele tahetakse jätta. Siis võib küll hiljem administratsioonile kaevata, aga mis teha, kõik on juba jagatud. Mõnel pool tegeleb tarbekaupade jaotamisega kohalik võim. Aga siis on see häda, et kes enne jaole saab - tohutud sabad...

Eks siis, kui sotsiaalkindlustus ametiühingute käest ära läheb, astuvad paljud välja. Üks asi, mis kinni hoiaks, oleks just seesama kauba jagamine. Aga see hüvitus kuulub ju tõesti kõigile kollektiiviliikmetele ametiühingukooluvusest olenemata.

Nüüd veel üks küsimus muust vallast. Mida arvate meie meremeeste töötamisest välismaal?

Tahan väga, et meie poisid välja saaksid, ilma näeksid. See sunniks siinset töödandjat hoolitsema, et nad ka tagasi tuleksid.

Küsis Madli Vitismann

EESTI
KAPTENITE
KLUBI

КЛУБ
КАПИТАНОВ
ЭСТОНИИ

ESTONIAN
CAPTAINS'
CLUB

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 26. november (peadispetseri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Ceutast New Orleans'i
"70-LETJIJE OKTJABRJA" — teel Santosest Tarragonasse
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Port Saidist Prantsusmaale
"KRISTJAN PALUSALU" — Džiddas
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Mariupolist Genti
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Kaválast Ceutasse
"NIKOLAI JANSON" — teel Mersinist Antwerpenisse
"BORISS BUVIN" — Santiago de Cubas
"NIKOLAI VILKOV" — remondis Riias
"TIMUR FRUNZE" — teel Aleksandriast Antwerpenisse
"ALEKSANDR OSSISOV" — teel Felixstowe'ist Limassoli
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel San Pedrost Tallinna
"ALEKSANDRAARTJUHHINA" — teel Salvadorist Caronte'i
"ANDREI ANDREJEV" — Ventpilsis
"MAKSIM LITVINOV" — Freetownis
"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas

"VASSILI ŠELGUNOV" — Hamburgis
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Tallinnas
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Lomést Pointe Noire'i
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Las Palmasest Conacry'sse
"JAAN ANVELT" — Rouenis
"OLGA VARENTOVA" — teel Adenist Kambodžasse
"IVAN RUSSAKOV" — teel Dualast Tallinna
"PAVEL DAUGE" — Norrköpingis
"MIHHAIL KEDROV" — Santoses
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Freetownist Rio de Janeirosse
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Las Palmasest Hamburgi
"VERA LEBEDEVA" — remondis Szczecin
"IVAN POKROVSKI" — teel Iljitsšovskist Lixoosi
"VILJANO" — teel Kaliningradist La Pallice'i
"GRUMANT" — teel Barist Kotkasse
"GULBENE" — remondis Loksas
"KOHTLA" — teel Marina di Carrarast Iljitsšovskisse
"KOPU" — Kaliningradis

"PAIDE" — Nikolajevist
"POVENETS" — Hamburgis
"RISTNA" — Tallinnas
"HELTERMAA" — Marina di Carraras
"SEGEŽA" — Rotterdams
"OSVALD TUUL" — teel Ceutast Kotkasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Riias
"IVAN RABTSINSKI" — teel Tallinnast Avonmouthi
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Kotkast Džiddasse
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Ceutast Kotkasse
"HUDOŽNIK KORIN" — Rochefort'is
"JURI KLEMENTJEV" — Bremenis
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi
"JUNOI PARTIZAN" — teel Bremenist Tallinna
"KESSLALD" — teel Helsinkiist Århusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILALD" — remondis Tallinnas
"SUURLALD" — Helsinki
"HEINLALD" — teel Århusist Helsinki

"VASSILI KUTŠER" — teel Bremenist Tallinna
"FRITZIS GAILIS" — teel Leningradis Västeråsi
"GLEB SEDIN" — teel Karlsborgist Pärnusse
"FRITZIS ROZIN" — teel Tallinnast Kristiansandist
"AUGUST KULBERG" — Ventpilsis
"AMBLA" — Moerdijkis
"ANDJALFELD" — teel Ventpilsist Moerdijki
"AEGNA" — Tallinnas
"KABONA" — Leningradis
"MOHNI" — Rotterdams
"RAPLA" — teel Antwerpenist Drammenisse
"SEMJON ROŠAL" — Horsensis
"TERIBERKA" — Tallinnas
"VIRTUSU" — Gdynias
"KARL KRUSTEIN" — teel Oslost Tallinna
"OSMUSSAAR" — Gunnensis
"OTEPÄÄ" — remondis Loksas
"TAHKUNA" — Rotterdams
"ARNOLD VEIMER" — teel Malmöst Helsinki

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. 5307
Tiraaz 2500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN