



# EESTI MEREMEES

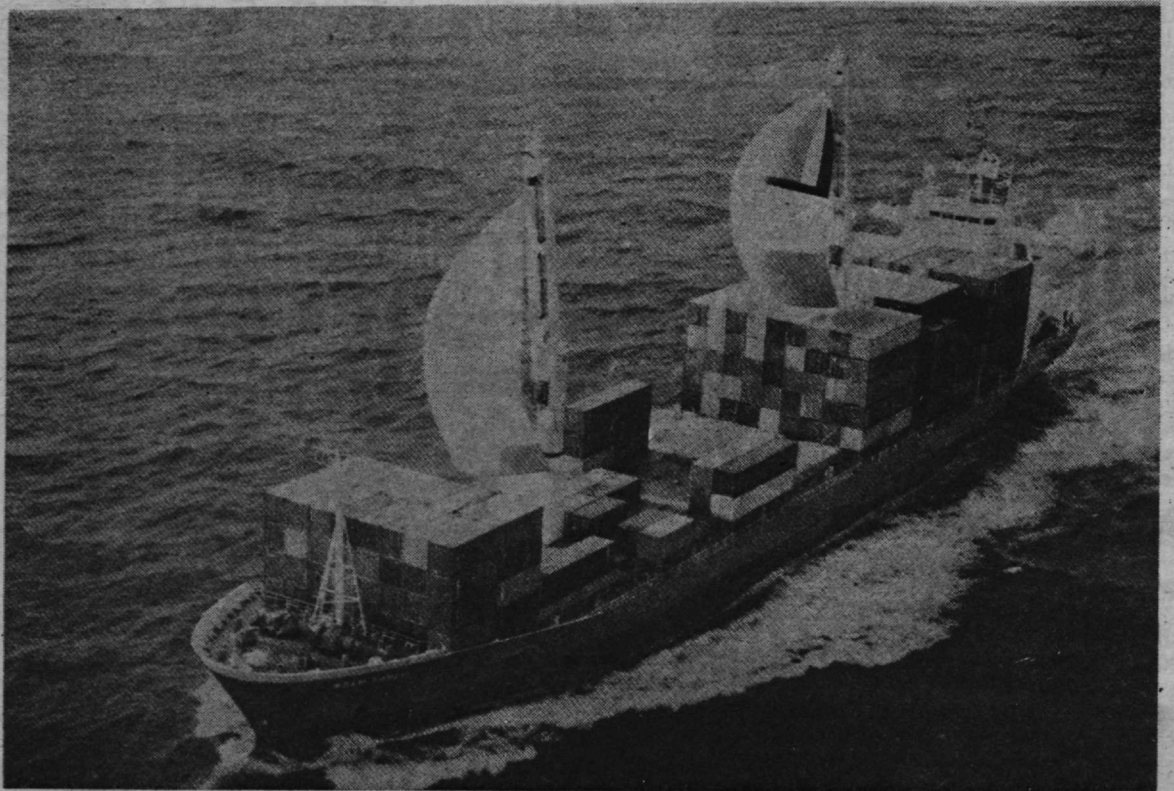
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 5 (915) Teisipäev, 26. märts 1991

Hind 10 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Mere-eetikast ja... II lk. 2
- ☛ Tema Majesteedi valitsuse kutsel lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi "Transestonia" III lk. 4
- ☛ Merekooll püüab... lk. 5
- ☛ Veel "ooperilaevast" lk. 5
- ☛ Kas kaptenid on rahvavaenlased? lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres III lk. 7
- ☛ MerLe XV lk. 7



Mis see on? Juhuslik merenduse grimass või sihipärased otsingud tasuta tuuleenergia kasutamiseks moodsatel konteinerilaevadel? "Navigaator" 1990, nr. 1



## Eesti Meremeeste Liidu volikogus

13. märtsil pidas Tallinnas nõu Eesti Meremeeste Liidu volikogu. Kinnitati Eesti Meremeeste Liidu üldkogu päevakord: aruande Eesti Meremeeste Liidu tööst teeb liidu vanem Ants Pärna, revisjonikomisjoni aruande esitab Olaf Vaarmaa, ettekande Eesti Vabariigi Meremeeste Seadusest teeb kaugsõidukapten Arno Kask. Volikogu väljalangenud liikmete asemele valitakse uued.

Volikogu koosolekul võttis Pärnu osakonna nimel sõna Lembit Song, kes andis ülevaate mõni päev varem toimunud Pärnu osakonna üldkoosolekust. Eesti Meremeeste Liidu Pärnu osakonna üldkogu arvas oma liikmete hulgast välja 10 inimest, kes ei ole tasunud liikmemaksu ega osalenud liidu töös. Volikogu kinnitas Pärnu osakonna üldkogu otsuse. Pärnu osakond taotleb, et Eesti Meremeeste Liidu volikogu ja üldkogu töstataksid Eesti Vabariigi valitsuse ees küsimuse Eesti Meremeeste Kodu vanema ametikoha sisseseadmisesest. Sõna võtsid veel volikogu liikmed Rein Raudsalu, Arno Kask ja Aksel Siemer. Lühitulevaate 1992. aastal toimuvast suurest rahvusvahelisest regatist, mille üks etapp Kotka-Tallinn toob meile ligi 100 jahti ja mitu suurt purjekat, andis volikogu liige Tiit Nõu. Volikogu otsustas nõu ja jõuga igati aidata selle regati läbiviimisel.

Seekordsel volikogu koosolekul võeti liitu vastu 57 täisliiget ja 2 noorliiget.

Eesti Meremeeste Liidu üldkogu tuleb kokku 30. märtsil kell 12 Tallinna Mereklubis aadressil Uus-Sadama 14. Meeldetuletuseks neile, kes pole veel tasunud oma liikmemaksu: seda saab teha igal tööpäeval Eesti Meremuuseumis aadressil Tallinn, Pikk 70.

Heino Tohver

## "Anja" on hukkunud

Eesti Merelaevanduse kaugsõidukapten Nikolai Melnitsenko, kes oli "Anja" viimane kapten, andis laevahuku kohta järgmise ametliku informatsiooni:

28. veebruaril 1991. a., teel Gabesist (Tuneesia) Roueni (Prantsusmaa), tormise ilmaga seiskus mootorlaeva "Anja" peamasin. Laev hakkas triivima kaldale De La Vela neeme kohal Loode-Hispaanias.

Laevapere päästeti kopteritega enne, kui laev karille jooksis.

Hispaania võimude poolt läbiviidud juurdlusel andsid tunnistusi nii "Anja" kapten kui ka vanemehaanik, kes seejärel lahkusid Hispaaniast, järgnedes varem repatrieeritud laevapere liikmetele.

Et osutada vajalikku abi ja luua side võimudega, sõitsid Hispaaniasse laevaomaniku ja kindlustusandja esindajad.

## Mis uudist?

"Eesti Mereagentuuri" Pärnu filiaali juhataja ARNO KASK:

Jõgi on jääs. Meie teeme endale kontorit. Üks noormees on juba abiks, praegu õpib ta Tallinnas ametit, seejärel hakkame kahekesi Pärnusse saabuvaid välismaa laevu agenteerima. Meie korraldada jääb laeva sisse- ning väljasõit, aitame kaptenil lahendada kõiki küsimusi, hoolitseme, et kohal oleksid toll ja piirivalve. Tänavu on Pärnus juba oma tolli- ja piirivalvepunkt. Praegu ei oska öelda, kui palju laevu Pärnusse tuleb, aga 30-40 peaks neid suve jooksul olema küll.

Pärnu linna infrastruktuuri abiga peaks olema võimalik laevade probleemid lahendada: arstidega oleme kokkuleppe saavutanud, pesu pesemise jms. korraldame. Kütusega võib vist probleeme tekkida, kuid arvame, et saame sellegagi hakkama. "Estmale" on see oluliselt kergem, et ei pea iga laeva pärast Pärnusse sõitma.

Hakkame ekspedeerima ka Pärnust saadetavat ekspordikaupa: vormistame kõik laaduridokumentid, tollipaberid, sertifikaadid, kindlustuse jm., et klient saaks Tallinna-sõituda Pärnust kauba teele saata.

Asusin sellele tööle seepärast, et see on merendusala, mille seega erialane töö. Olen lõpetanud Tallinna Me-

rekooli ja Odessa Merelaevastiku Inseneride Instituudi veetranspordi ekspluatatsiooni alal, sõitnud Eesti Merelaevanduses 13 aastat kaugsõidukaptenina. 10 aastat olen olnud Eesti Merelaevanduse ülima asetäitja ja 10 aastat ülem.

Madli Vitismann

Pärnu sadama olevikku ja tuleviku tutvustame meie ajalehe järgmises numbris. Ühtlasi juhime tähelepanu sellele, et ajakirja "Fairplay" 24. jaanuari numbris tutvustatakse "Eesti Mereagentuuri" tegevust pealkirja all "Eraalgatus võitluses koha eest Nõukogude bisnises".

### SHIPBROKING/SHIPS AGENCY Private initiatives compete for Soviet business

CHARTERING in the USSR has always been dominated by Sovfloat. In the "old" agency business, Sovfloat will not see, but there are private companies springing up in both Baltic and Black Sea ports, and in other ports on the coast of the USSR. In Moscow, however, a major UK/US chartering company, a major UK/US broker, and a major UK/US shipping company, are all active in the market. The first of these was the Baltic Shipping Company, which was established in 1987. The second was the Black Sea Shipping Company, which was established in 1988. The third was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1989. The fourth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 1990. The fifth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1991. The sixth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 1992. The seventh was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1993. The eighth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 1994. The ninth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1995. The tenth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 1996. The eleventh was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1997. The twelfth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 1998. The thirteenth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 1999. The fourteenth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2000. The fifteenth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2001. The sixteenth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2002. The seventeenth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2003. The eighteenth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2004. The nineteenth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2005. The twentieth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2006. The twenty-first was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2007. The twenty-second was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2008. The twenty-third was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2009. The twenty-fourth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2010. The twenty-fifth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2011. The twenty-sixth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2012. The twenty-seventh was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2013. The twenty-eighth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2014. The twenty-ninth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2015. The thirtieth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2016. The thirty-first was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2017. The thirty-second was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2018. The thirty-third was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2019. The thirty-fourth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2020. The thirty-fifth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2021. The thirty-sixth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2022. The thirty-seventh was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2023. The thirty-eighth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2024. The thirty-ninth was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2025. The fortieth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2026. The forty-first was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2027. The forty-second was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2028. The forty-third was the Baltic Shipping Agency, which was established in 2029. The forty-fourth was the Black Sea Shipping Agency, which was established in 2030.

(Algus 12. märtsi "Eesti Meremees")

**Jätkame kapteni vastutuse teemal.**

Tihti pahandavad Lääne-Aafrika liini kaptenid, et nad võiksid teel Tallinna poole mingi kauba näiteks Kanaari saartele peale võtta, aga ise ei või otsustada, peavad järele küsima. Aga võib-olla ei võigi tõesti ise otsustada: selleks, et otsustada, kas on kasulik või mitte, pead sa teadma prahirahasid, pead teadma, missugused on kulud, kui tollesse sadamasse sisse minna, pead teadma, kas sind on ruttu kodusadamasse vaja. Võib-olla seetõttu, et võtad mõõdamines juhustlikku kaupa peale, hilined teisele reisile, kuhu laevaomanikul sind vaja. Seda kõike on ju väga raske ise otsustada.

Me, kaptenid, kurjustame tihti, et meil ei ole küllaldaselt vabadust ise otsustada. Ma ise olin ka kange kurjustaja. Aga olen nüüd juba kümme aastat laevanduses kaldal töötanud ja näen seda asja võib-olla laiemalt ja saan ehk natuke paremini aru, kui kapteni õigusi piiratakse rohkem, kui ta ise seda vastu võtab.

**Aga kuidas on kapteni otsustusõigusega laeva juhtimisel? Näiteks ilmastikutingimused — kas kapten otsustab ise, et võib välja sõita?**

Jah, otsustab. Aga see on väga huvitav asi, hiljuti oli meil siin üks juhtum kõneks. Saadeti siit üks mees välisfirmasse kaptenina sõitma. Kord oli kõva torm — ta ei läinud välja. Teine kord oli tugev tuul — ta ei läinud ühe kai äärest teise äärde. Kolmas kord oli väsinud, kas kaua sillast olnud või — ja otsustas hommikut oodata ning alles siis välja minna. Pärast seda viimast korda saime telegrammi: võtke see kapten maha ja saatke meile teine. Me siin oleme ikka lojaalsed, aga säääl, kus on tõeline turumajandus, säääl on kapteni ja laevaomaniku suhted hoopis raskemad. Meil siin võib teada, et tuult on kümme palli ning selle tuulega sadamast välja ei saa, ning polegi kaptenilt midagi nõuda. Aga seal, kus laevaomanik kaotab sellega võib-olla suured rahad, küsib ta kohe: miks ei läinud sadamast välja? Me siin vaatame, et oleks tagatud meresõiduohutus, aga turumajanduses lähevad firmad sageli riskile.

**Eks seal on ju ka nii, et kui on tegu majanduslikku kasu toova riskiga, siis kaptenit ergutatakse ka majanduslikult. Aga meil ootab kaptenit riskimise eest ainult karistus?**

Peaks ütlema nii, et me arvestame vähe avariijuhtumi puhul põhjendatult riski ja stimuleerime vähe kaptenit, kui ta õieti ja põhjendatult riskides tõi laevaomanikule tulu.

**Juhenduskapteni teema seoses on mul küsimus: kes siis otsustab, kui on riskantne olukord?**

Väga raske küsimus. Ma nimesid ei hakka nimetama, toon näiteks ühe sellise juhtumi.

Sõitsin ühe kapteniga tema esimeses reisis. Ta polnud enam nii väga noor, üle kolmekümne — täiseas mees. Sildusime sadamas, kus ei olnud lootsi. Mul oli muidugi

# Mere-eetikast ja veidi muustki arutleb Eesti Merelaevanduse juhenduskapten ROLAND LEIT

huvitav vaadata, kuidas ta tegetseb. Aga mina olin selles sadamas juba olnud, teadsin sealseid olusid ja seetõttu pidin talle ikka üht-teist ütleva. Mitte ainult kui juhendaja, vaid ka kui teine kapten, kes selles sadamas enne olnud. Aga mees oli väga selline... endas kindel. Ma ütlesin talle ühe korra, et ma teeksin ikka niiviisi: annaksin esimesena parema ankruga ära. Ta ei anna seda käsku. Ütlen teist korda: ma tungivalt soovitsin sul anda ankur ära. Ei, ta ei tee seda. Ma näen, et ta tegetsemine sildumisel võib viia — ei, mitte hädao-

huni, aga seal oli kivikaj ja laevale või kaiga oleks võinud midagi juhtuda. Ma siis ütlesin, et praegusel juhul ma peaksin juhtimise enda peale võtma. Ta pööras ringi ja läks sillast alla. No ma hakkasin edasi juhtima. Sildusime, panime otsad kalle — kõik korras. Tuleb raadiojaama ülem ja ütleb, et kapten andis telegrammi, kas ma pean selle edasi andma. Laevanduse ülemale mõeldud telegrammis oli öeldud, et sellest päevast andsin laeva juhtimise üle juhenduskaptenile. Ma ütlesin, et seda radiogrammi pole vaja edasi anda, ootame natukese. Hommikuks oli tal see viha üle läinud, tegi oma tööd edasi. Sõitsime reisi koos lõpuni. Aga koju tagasi jõudnud, tuli mul siiski soovitada tema kapteniks kinnitamisega natuke oodata. Ja mitte sellepärast, et ta sadamat tundmata veidi valesti tegetses, vaid sellepärast, et ta nii kergesti oli valmis oma laeva edasi andma. Firma oli talle andnud laeva juhtida ja nii kergelt seda õigust ikka ära anda ei tohiks. Ka see on puhas mere-eetika küsimus.

**Siin tekib ka teine mõte: kas nii äkilne inimene võib olla kollektiivi juht?**

Jah, kindlasti tekib. Jäikust ja vastutulelikkuse puudust oli tal ka meeskonna suhtes. Aga nüüd ta sõidab juba aastaid ega tee seda halvasti.

Jah, aga see juhtum on ka teiselt poolt mere-eetika küsimus. See oli talle ikkagi trauma: kaptenil on kapteni au ja kapteni uhkus, ja sina lähed võtad talt juhtimise ära. Nii-sugust asja võib juhendaja tõesti vaid kriitilistel juhtumitel teha. Peab hoolega mõtlema, et sellest mehest tuleb kapten, aga sina ju traumee-rid teda, mis pole just kõige õigem tegu.

**Autosõidu õpetajal on tagavarapedaalid kasutada ja tema vastutab. Kui laev sõidab kai nurga maha, kes siis juhenduskapteniga sõidul**

**vastutab?**

Juriidiliselt vastutab kindlasti kapten. Administratiivselt vastutab ka juhenduskapten niisama palju, kui isegi mitte rohkem. On teada mitu korda, kui laeval midagi juhtus ja laevanduse ülem karistas juhenduskaptenit isegi karmimalt kui kaptenit. Ja õigesti tegi.

Murmanski laevanduses oli järgmine lugu. Juhenduskapten läks noore kapteniga reisi. Suures Beltis seisavad mõlemad koos komandosilla vasakus pardas, ajavad juttu, kapten annab vahitüürime-



helt saadud informatsiooni alusel roolimehele käsklusi. Lähenedes Ester-Renneni kitsusele näevad, et Korsõri juures seisab madalikul laev. Mõlemad, nii noor kapten kui ka juhendaja tunnevad hästi seda piirkonda ja nii nad vaatavadki ja naeravad, et näe kus tola, kuhu läks. Samal ajal vahitüürimees kannab ette, et oleks aeg pöörata teisele kursile. Aga kaptenid on niivõrd hõivatud teise laeva kritiseerimisest, et ei pööra ettekandele tähelepanu. Vahitüürimees oli ka selline... ütles kaptenitele, kaptenid ei pööra, no mis siis ikka... Ja nii nad lähevadki täpselt selle teise laeva juurde. Sealt antakse rakette: ta lähete ohtul! Aga nemad ikka arutavad, et no on alles tolal need teised mehed. Ja nii nad istusid täpselt nende samade kivide otsa... Kaks laeva üksteise kõrval...

Jälle mere-eetika, eks ole. Üks asi on siin muidugi laeva juhtimine, aga teine on juhenduskapteni küsimus. Tema muidugi vallandati laevandusest. Kaptenit, kui ma ei eksi, tehti aastaks vanemaks tüüriks. Hea vahekorid kapteni ja juhenduskapteni vahel on muidugi väga soovitatav, aga juhendaja peab kogu

aeg juhendama, sellest hoolimata, et kapten teinekord ei võta seda hästi vastu. Ütle-matajätmine võib viia kehva-dele tagajärgele.

Ja sel korral oli vahitüürimees ka süüdi. Viimasel ajal hakkame juba rääkima, et mees on vahis ja kannab tait vastutust. N. Liidu merelaevastiku määrustikus on nüüd ka kirjas, et seni kui kapten ei ole võtnud juhtimist enda peale, vastutab täielikult vahitüürimees. Aga kapteni juhtimine algab sellest, kui ta annab mõne käskluse, ega ta ei ütlegi vahitüürimehele, et nüüd juhin mina laeva. Kui tüürimees on noor, siis muidugi ütleb kapten: sa pead mind hoiatama iga pöörde eel. Olen õpetanud kapteneid, et nad teeksid kohe reisi esimestest minutitest selge vahe, millal tüürimehed peavad peavad kaptenit ette hoiatama ja millal võivad iseseisvalt otsuseid vastu võtta.

**Olen kogenud, et kui sillal on kõik eestlased, siis on käsklused eestikeelsed. Aga kui tuleb veel üks mees, kes ei ole eestlane, hakatakse vene keeles rääkima. Kas siin on ka eetikaga tegemist?**

Mitte üksnes. See on ka sügavalt praktiline küsimus. Ma teen ise täpselt samamoodi. Kui ma annan näiteks roolimehele eesti keeles käskluse, aga mu vahitüürimees ei saa aru, no kuhu see kõljab. Ma pean vene keeles rääkima, kuigi ma muidugi tahaksin eesti keeles laeva juhtida.

Ja mis üldse keelteoskuse puutub... Me saame inglise keele oskamise eest lisatasu 10% ja ajame oma asjad muidugi ära, aga enamik neist 10% saajaist keelt siiski perfektselt ei valda. Shakespeare'i vaevalt keegi loetud saab.

Muide, üks seik Eesti Kaptenite Klubi asjus. 1932. kuni 1938. aastani, kui ma ei eksi, andis tollane Eesti Kaptenite Klubi välja aastaraamatut, niisugust väikest teatmikku, kus olid kõik andmed nii kauba- kui kalalaevanduse kohta. Millised on uued laevad, kui palju vanu maha kantud, kui palju mehi töötab jne. — väga huvitavad statistilised andmed. Tulin mõttele, et mis Eesti Kaptenite Klubi see on, kui me midagi niisugust eesti keeles välja anda ei saa. Peaksime seda tegema muidugi kahes keeles, eestlastest kapteneid on 10—12 protsenti, merel veel vähemgi. Eesti Meremeeste Liit ajab merenduses rohkem Eesti asja — kuigi aktiivsust on vähe. Kap-

tenite Klubi on aktiivsem. Ma ei mõtle mingit poliitilist aktiivsust, vaid majanduslikku ja üldse asjaajamist. Seda tänu presidendile, tema on väga tore mees. "Esman" ja teised ettevõtmised näitavad, et klubi tegetseb. Ta on ka välismaal tuntud.

**Missugune piirkond on kõige ohtlikum sõita?**

25 aastat oli mu peamiseks sõidurajooniks mered Nordkapist Beringi väinani ja nad pole raskuse mõttes muidugi võrreldavad Lääne-Aafrika sõidupiirkonnaga. Pärast oma esimest reisi Conakrysse naersin kodus, et pole nii palju aluspükstes voodis maganud, kui sellel reisel. Põhjas, seal tuli ikka peamiselt riides magada, et olla valmis iga hetk sillale tõusmiseks. Ja seda noore mehena, mil närvilid olid hoopis tugevamad kui nüüd, vanas eas.

Aga alates Kanaari saartest kuni Angoolani — ei ole siin udu, ei ole tuult. Kaldani ka suur hulk miile. Mis see sõita, jumal hoidku. Võrreldes sellega, kui on tormid, jää, madalikud ümberringi...

**Aga parvlaevasõit?**

Suure mere sõit on ikka rohkem meresõit. Parvlaevaga on raske sõit, väga omapärane sõit, aga kas see on nii väga meresõit? Jah, üks meresõidu liikidest... Aga siiski, arvan — mina ei tahaks sõita praamil... Ei saaks...

**Kitsaks jääb, jah?**

Mitte seda, aga... Ma sõitsin omal ajal jääõhkujate peal, tüürimehena neli aastat ja pärast kaptenina. Aga läksin ära, sest monotoonus ja ühetaoline töö häiris väga. Ma tahaksin ikka, et oleks uut ja huvitavat, uusi inimesi... Ööd ja päevad läbi üks ja sama, üks ja sama...

**Nüüd veel seoses kapteni vastutusega. Välismaal on kapten tihti ju ka firma osanik?**

On ühe-laeva-firmasid, nüüd küll üha vähem ja vähem. Eesti ajal oli kapten tihti laeva omanik.

**Nüüd hakatakse merelaevandusest aktsiaseltsi tegema. Kas sellest on midagi kasu, kui kaptenist saab osanik ja ta muutub huvitatuks firma töö tulemus-test?**

No ma ei tea. Võib-olla on meil niisuguseid kapteneid, kes on nii kõvad rahamehed, et ostavad nõnda palju aktsiaid, et tunnevad ennast mingisuguste osanikena. Kui sul on kaks-kolm aktsiat, see ei loe. Iseasi, kui sul on aktsiate pakk taskus, siis võid hääleõigust omada. Tõsi, olen lugenud, näiteks Tartu Komertspangas on nii: üks tuhanderublane aktsia veel hääleõigust ei anna, aga viie tuhande rubla eest juba saad. No mis häääl sul on, kui sul on viis tuhat rubla, aga käive on seal, ütleme, viis miljonit... Siin tuleb ju sama asi. Viietuhande hääleke... Need aktsiad on sul taskus... no nagu 5% riigilaen: dividende saad, aga mis häääl sul sellepärast veel on. Oleks 30%, siis iseesi. Aga minu tutvusringkonnas küll niisuguste rahadega kaptenit ei ole. Ja ega Lääneki... Need kaptenid, kes sõidu on maha jätnud ja äri teele läinud, neil ehk on. Aga neil, kes sõidavad, neil mitte.

**Küsis Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu foto**

# Tema Majesteedi valitsuse kuttsel

...viibis jaanuari lõpus Inglismaal Eesti Veeeteede Ameti peadirektor NATHAN TÖNNISON. Mida nägite ja tegite Londonis?

23. jaanuaril pidi Londonis algama rahvusvaheline konverents sadamate privatiseerimise teemal. Praegu on enamik sealseid sadamaid riigi käes, nn. trustisadamad. Omal ajal oli M. Thatcheri kabinet võtnud vastu otsuse: kuna Inglismaa sadamate võimsus on suurem kui tegelik vajadus ja riik peab neid ülal, siis ainuke tee selle probleemi lahendamiseks on tuua sisse erakapital, eeskätt era- ja väikefirmad.

4. jaanuaril sain ametliku kutse Tema Majesteedi valitsusest külastada Inglismaad. Et viisa vormistamine on kaunis aeganõudev, siis vastasin, et täna väga, aga enam ei jõua. Seepeale küsiti, kustkaudu oleks mul kõige mugavam sõita. Vastasin, et Helsinki kaudu. Seal kulub mul viisa saamiseks ainult 8 minutit. Huvitav on see, et viisale on loodud suur tempel, millel kirjas "käesoleva viisa väljaandmine ei tähenda mingil moel, et Ühinenud Kuningriigid tunnustaksid Eesti, Läti ja Leedu inkorporeerimist Nõukogude Liidu koosseisu". Pass ise on mõistagi N. Liidu oma.

Eelnevalt oli kooskõlastatud väga tihe programm: tõusma pidin kell 6 ja tagasi hotelli jõudsin umbes kell 10 öhtul. Nii luhtus lootus Londonis veidi ringi vaadata, ei jõudnudki käia madam Tussaud' muuseumis ja Briti Muuseumis, kuhu on aastasadade jooksul maailma kultuurivarasid kogutud...

Esimene sõit oli kohe Poole'i, seal on merepäästetehnikustuse — *Royal National Lifeboat Institutioni* peakorter. Näidati ja seletati, kuidas merepäästetehnikustuse organisatsioonid ja finantseeritakse, missugune on ülesehitus, kuidas on korraldatud koostöö rannakaitse, lennu- ja mereväega. Kaasa anti hulki vajalikku materjali, ka käsi- raamatuid. Käisin ka Poole'i sadamas ning jälgisin parvlaevade tööd.

Järgmisel päeval külastasin Londonis transpordiministeeriumi *Marine Directorate'i* — see asutus sarnaneb veeeteede ametiga meil, Rootsis ja muudesse riikides. Briti mereadministratsioonile oli üllatav, et sellised asutused on Eestis, Lätis ja Leedus olemas ning meile pakuti koostööd. Transpordiministeeriumis kohtusin ühtlasi ministri asetäitjaga, kelle juhtimisel valmistati ette sadamate privatiseerimise kava, ta selgitas lähemalt selle põhimõtteid. Ministeeriumi merehariduse valitsuses tutvustati merehariduse korraldamise põhimõtteid Inglismaal.

Pärast seda oli külastamiseks *International Maritime Organizationi* — IMO-sse. Seal toimus parasjagu rahvusvaheline merehariduse konverents, peadirektor viibis konverentsil ja palus end vabandada. Mind võtsid vastu kaks asedirektorit — mehhiklane Fernando Labastida ja Salah Abboud, vist Gaanast. Mul oli ette valmistatud väike infor-

matsioon meie praegusoludest, nad olid sellest väga huvitatud — olin seal esimene külaline Baltikumist. Ise ei ole nad siin kunagi käinud ja kui ametlik osa oli läbi, siis rääkisime IMO ja Eesti võimalikust koostööst. Et Eesti ei ole ÜRO liige, siis on IMO liikmeks astumine praegu keerukas, kuigi mitte päris võimatu. Mul oli mure ka seepärast, et celneva informatsiooni põhjal teadsin, et Eesti ei saa enne oma laevaregistrit rakendada, kui on IMO tunnustus. Ka selle kohta küsisin, nad lubasid hoopis seda huviga pealt vaadata. Mis puutub aga liikmeksastumisse, siis on seal ka vaatleja staatus ja *associated members*. Õeldi, et seda küll



ei maksa teha, sest sellele kohale pretendeerimiseks peab nn. emamaa soovitusel andma. Näiteks Macao on *associated member*, aga teda pidi Portugal soovitama. Meie puhul peaks soovitaja olema N. Liit, kes pole isegi Ukrainat IMO-sse lasknud, nii et see tee meile ei sobi. Lõpuks leppisime kokku, et meile hakatakse saatma kõiki materjale, mida IMO oma liikmelle tasuta eraldab, kolmes eksemplaris, meile jääks siis postkasti roll — edastame ka Lätile ja Leedule. Meil paluti olla IMO-ga jätkuvalt kontaktis.

Järgmisena külastasin Briti rannakaitse peakorterit. Seal oldi hoolikalt valmistatud: näidati slaidiprogrammi, poolteise tunni jooksul anti professionaalselt kõrgel tasemel ülevaade nende tegevusest ning kaasa anti vajalik infomaterjal.

Selle päeva viimane sündmus oli väga meeldiv vastuvõtt kohas, kus paiknevad *International Chamber of Shipping* ja *The International Shipping Federation*. Tuleb välja, et nende kahe organisatsiooni peadirektor on üks ja sama isik — J. C. Horrocks. Ta on kaks aastat töötanud Soomes ja paar korda Tallinnaski käinud. Peab ütleva, et laevomanike organisatsioonide maja avaldas muljet: aastasadade jooksul on sellesse kõiksugu varandusi kokku

kantud, on pakse vaipu, kristall-lühtreid ja kullatud balustraade... Kuna J. Horrocks ei ole valitsuse liige ega valitsusametnik, siis on tema võimalused hoopis laiemad kui mõnel riigiametnikul, samuti on ta huvid laiemad. Tema juhitavad organisatsioonid kaitsevad oma liikmesriikide laevomanike huve, aga idablokist pole neil siamaani ühtki liiget — mingil määral on nad võidelnud idabloki riikide ja N. Liidu ekspansiooni vastu omal alal. Praegu on liikmeks astuda soovitud Poola ja nähtavasti tema taotlus rahuldatakse, see on siis esimene Ida-Euroopa riik selles ühenduses. Mr. Horrocks tegi ettepaneku moodustada Eestiski sõltumatute laevomanike assotsiatsioon, andis kaasa materjali, millele tuginedes seda võiks teha ning on valmis läbi vaatama Eesti, Läti ja Leedu liikmeksastumise küsimust. *International Chamber of Shipping* on aktiivne IMO tegevuses, sest sealgi on neil oma huvid — on vaja, et IMO ei võtaks vastu selliseid otsuseid, mida laevomanikel on majanduslikult raske ellu viia. Neil on välja kujunenud kõrge kvalifikatsiooni ga juristide ja muude ekspertide kaader. Mr. Horrocks pakus, et me häbenemata te-

maga ühendust võtaksime, kui meil on probleeme ja küsimusi, millele kohapeal vastust ei leia. Kui on tegu rahvusvahelise mereõigusega, saaksid nende tippkvaliteediga eksperdid meile tasuta nõu anda ja olla valmis meid aitama, seda toonitas ta mitu korda. Ühtlasi lubas ta kevade poole, kui ilmad ilusamaks lähevad, siiakanti reisisa.

Järgmisel päeval külastasin Ipswichi sadamat. Jällegi oli ettevalmistus olnud põhjalik: materjalid sadama töö kohta, majandusnäitajad, perspektiivplaanid jms. olid valmis pandud, kõike näidati ja seletati. Autoga sõidutati mööda sadamat kõik nurgatagused läbi. Sellise sadama põguski vaatamine võtab pool päeva, kui aga vastuvõtjad väga püüavad, siis rohkemgi. Nii läkski, jäin Londonisse tagasitulekuga poolteist tundi hiljaks. Konverentsideleagaatide vastuvõtt *Reference Clubis* oli juba alanud. *Reference Club* on üks kahest *exclusive clubist* — lordide klubist. Asub Pall Mallil, üsna kuninganna lossi lähedal. Muide, naisi sinna ei lubata.

Ipswichi sadama külastamine oli õpetlik selle poolest, et see on üks neist sadamast, mille erastamist järgmisel päeval arutati. Vestlusest seal kerkisid küsimused, mis on praegu sadama juhtkon-

nal: kui tekib uute osanikega erakompanii, siis vahetatakse teatavas osas juhtkond välja. Nad on seal aastaid töötanud, sadam on hästi korras ja kahju on lahkuda kohast, kuhu on kulunud nii palju aega ja tööd. Parlamenti on jõudnud seaduseelnõu *Ports Bill*, mis annab tipp-töötajatele soodustingimusi: kui sadama administratsiooni töötajad, eriti tippjuhid, kaotavad koha, võivad nad jääda aktsionärideks, selleks on laenuid ja muud võimalused. Ipswichi sadama puhul on huvitav seegi, et sadam on ka suur maaomanik: omal ajal ostis ta odavalt maad, mis praegu seisab tühjalt. Maa hind on aga vahepeal kõvasti tõusnud — see maa maksab praegu peaaegu samapalju kui sadam ise.

Järgmisel päeval algas sadamate privatiseerimise alanine konverents. Sellel viibisid kõigi Briti Rahvaste Ühenduse maade esindajad ning osavõtjad muudest Euroopa ja Aafrika maadest. Konverentsi avas Briti riigisekretär Malcolm Rifkins, kes esitas lühidalt valitsuse seisukoha. Pikkema ettekande tegi töögrupi juht ja kaasettekande Uus-Meremaa transpordiminister. Uus-Meremaa alustas sadamate erastamist paar aastat tagasi ning nüüd rääkis minister selle headest ja haibadest külgedest. Muidugi selgus konverentsil, et sadamad erastamist eriti ei taha. Mõistagi seetõttu, et vältida ähvardavat pankrotti, mis mõnda neist kindlasti tabab.

Selle konverentsi alguses tutvustati mind kui Eestist tulnud aukülalist, hiljem palus aga riigisekretär, et leiaksin aega temaga vestelda. Kokkulepitud ajal saimegi kokku, selle vestluse juures viibis ka Briti transpordiminister. Riigisekretär Rifkins on kuninganna nõunik ja salanõunik, kabineti ja parlamenti liige, seega küllalt positsioonikas isik. Informeerisin teda lühidalt meie merenduse hetkeseisust ja probleemidest läbisaamises Moskva mereministeeriumiga. Ütleisin, et inimesena saavad Moskva ministeeriumiametnikud meist paljuski aru, aga riigiametnikena ei saa nad teha kõike, mida õigeks peavad. Mr. Rifkins tänas selle informatsiooni eest ja valgustas viimast seisut Inglismaa merenduses. Kõrvataha võime panna tema soovitusel, et kui varsti ilmuvad inglise firmad Eestisse, Lätisse ja Leedusse mitmesugust koostööd pakkuma ja raha investeerima, siis informeeriksime teda. Kui meil on mõne pakumise vastu huvi, aitaks ta meil neist pakumistest parima välja valida. Võis aru saada, et kui sellise soovitusel taga on Briti riigisekretäri autoriteet, siis aitab see meil võimalikest eksimustest hoiduda, kuna me ei pruugi kõiki tagamaid tunda. Kui on valitsuse soovitus, siis ka valitsuse kaitse — pean seda väga väärtuslikuks.

Konverentsil sain kogu informatsioonilise materjali selle kohta, mida ja kuidas Inglismaal tehakse, ja tutvusin seal paljude maade merendusringkondade juhtivate te-

gelastega. Eksootilisim oli Austraalia transpordiminister koos Tasmaania osariigi merendusülemaga. Eri sadamate ja firmade esindajad tundsid huvi meie perspektiivide vastu, huvi Baltikumi vastu oli üldse suur.

Baltikumi sündmusi valgustati pidevalt niihästi ajalehtedes kui ka televisioonis (CNN-is ja BBC-s). Nägin seal õist tulistamist Riias ja sedagi, kuidas Toompead kindlustati. Põhiuudised olid muudugi Pärsia lahelt, sest seal olid Briti sõdurid, kuid uudis nr. 2 oli kogu aeg Baltikum. Inimeste suhtumine oli väga soe ja mõistev, kõik arvasid, et saame varsti vabaks. Erilist kaksipidimõtlemist enam tunda ei olnud, sest traagilised jaanuarisündmused tegid selge veelahkme. Kõigile oli selge, et tagasiteed enam ei ole.

Eraldi tahaksin rääkida ühest mehest, kellega konverentsil tutvusin, see on lord Greenway. Tema hobid on purjetamine ja merendusajalugu. Kui ta hakkas Eesti merendusest rääkima, tegi ta seda nii asjatundlikult, et kuulasin lustiga ega julgenudki midagi lisada, sest kartsin, et ta teab seda paremini kui ma ise. Ta arvas, et tuleks meelsasti suvel purjekaga siiakanti.

Ühel vaheajal tehti mulle ettepanek leida võimalus külastada järgmisel päeval parlamenti. Et mu aeg oli juba planeeritud, siis ütlesin, et vabanen alles kella 6 paiku. Järgmisel päeval helistati ja paluti külastada parlamenti öhtul kell 8. Arvasin, et nii hilja enam midagi ei toimu, aga selgus, et inglased magavad kaua — tegelik töö algab parlamendis alles lõunast ja kestab poole ööni.

Järgmine päev algas Londoni ja Tiltbury sadamate külastamisega. Pärastlõunal oli selle reisi üks tähtsamaid kohtumisi Briti Välisministeeriumis, mille kuttsel ja kuulma tegelikult Inglismaal olingi. Mind võttis vastu välisministeeriumi Ida-Euroopa valitsuse direktor John Culver. Vestluse juures oli (seal tutvustati Jim, John jne. ning visiitkaarte riigiametnikud tavaliselt ei anna) keegi ministeeriumi juhtidest, kes tegelikult juhtiski vestlust. Et parlamenti minekuni oli aega, kestis meie vestlus ligi kolm tundi. Selle aja jooksul sai Briti Välisministeerium küllalt täieliku ülevaate meie suhetest N. Liiduga ning koostööst Läti-Leedu ja Rootsi-Norra-Taani-Soomega. Usun, et inglaste huvi selle vastu on suur. Mida eriti rõhutati: see on tõvisiit, Briti Ühendatud Kuningriigi esimene avalik kontributsioon Balti riikidele ning Briti valitsus kavab seda poliitikat jätkata. Mulle õeldi, et võibolla ei saa nad seal veel kõige selle tähendusest aru, kuid paluti olla kannatlikud ning mitte teha kiireid otsuseid; sest kätte on jõudnud moment, mil aeg töötab meie kasuks — isegi mittemidagi tehes võib palju saavutada. Nähtavasti arvasid nad teadvat, et Moskva võib hakata oma seisukohti reviderima.

(järg lk. 6)

## Pardakõnelusi

(Algas 26. veebruari "Eesti Meremees")

### ja teiselt poolt

Kuidas paistab ült alla? Kapten Avo Piht arvab, et



teki ja masina vahe pärineb ajast, mil purjelaevad vahetati aurulaevade vastu, kuid see piirdub lihtsa hambateritusega, et kes siis lõpuks laeva edasi viib. Tõsisemat vastastikust näpuganäitamist ei saa ükski kapten lubada.

Maades, kus kõige kõrgemini tasustatav töö on ajutöö, on kõige kõrgem palk laevas

kaptenil ja vanemmehaanikul. Maksab vastutus, sest iga näpuviga võib kalliks maksma minna. Nõukogude palgasüsteem vastutust veel ei hinda ja nii võibki juhtuda, et läbidaga võib rohkem teenida kui peaga. Teki- ja masinameeste palgavahe küll suur ei olevat, kuid siiski veidi masinameeste kasuks. Ja nad saavad ka 5 aastat varem pensionile.

Kapten Piht lisab: "Masinapoolel tuli algul üsna palju näguripäevi näha, sest senised sageli vahetunud laevaomanikud olid laeva mitte just kõige paremini eksploaterinud. Minu jaoks on moraalne raskus selles, et sellise töö eest ei ole masinameestele väärilist tasu anda. Tegelikult peaks firma oma silmad peast häbenema, nähes, milliste teinekord üliinimlike jõupingutustega saadakse kätte üks mingisugune lõhki- ne, läbiroostetanud toru ja see kiiresti-kiiresti praktiliselt mittemillegagi asendatakse, ja selle eest kuuleb mees ainult aitäh."

Kapten Erich Moik käis



Soomes vastostetud laeva vastu võtmas ja soovitas ette kujutada 9 kuud ilma meeskonnata, ainult ühe vahimehega seisnud laeva. "Masinale küll remonti ei olnud tehtud. Oli sõidetud niipalju, kui sõita andis, ja kui midagi üles ütles, siis hädakorral parandati, ja kui oli võimalik, jäeti ka parandamata. Võib öelda nii, et kui relee läks vahepealt katki, siis ühendati juhtmed otse ja sõit läks edasi. Niisuguse taktikaga sõideti minu

arvates viimased 3—4 aastat.

Siseruumid ja korpus olid küll heas seisukorras sellele vaatamata, et inimesi peal ei olnud. Meie jaoks oli see üllatav, sest ma kujutan ette, kui meil oleks selline laev ainult ühe vahimehega kai ääres seisnud. See oleks ära rüüstatud. Aga siin on isegi pildid seintel, midagi pole puudutatud. Kõik, mis oli töökorras, on seda nüüdki, ja mis ei olnud töökorras, on vähemalt alles.

Minu meelest on kõige tähtsam, et meil on mehed, kes oskavad, tahavad ja teevadki tööd. Olen vanemmehaanikuga aastaid koos sõitnud, ta valis ise endale mehed. Masinameeskonnaga ei ole praegu ühtki probleemi, sest kõik on mehed omal kohal."

Müras ja vibratsioonist tehtav töö on tervisele kahjulik. Ja nähtamatu seni, kuni kõik on korras.

"Sadamas on noor jää, pane jahutus." — "Sain aru, saab tehtud." vastab nähtamatu. Ega pruugi meil meeldegi tulla, milline nähtamatu käsi hoolitseb selle eest, et põhjamaa kahekümne külmakraadi vastu aitaks soe kajut.

Enam kahtkümmet külmakraadi pole, aga jää on

"Pean silda minema, viie minuti pärast sõidame jäässe," ütleb kapten. Millisesse jäässe? Ümberringi on vaba vesi, ja ka sealtpoolt, kus me viie minuti pärast peaksime olema, ei paista midagi. Ja siiski, nelja ja poole minuti pärast paistab ees sirge jääpiir. Mis meremeestele igapäevane, tundub vähikule usku-

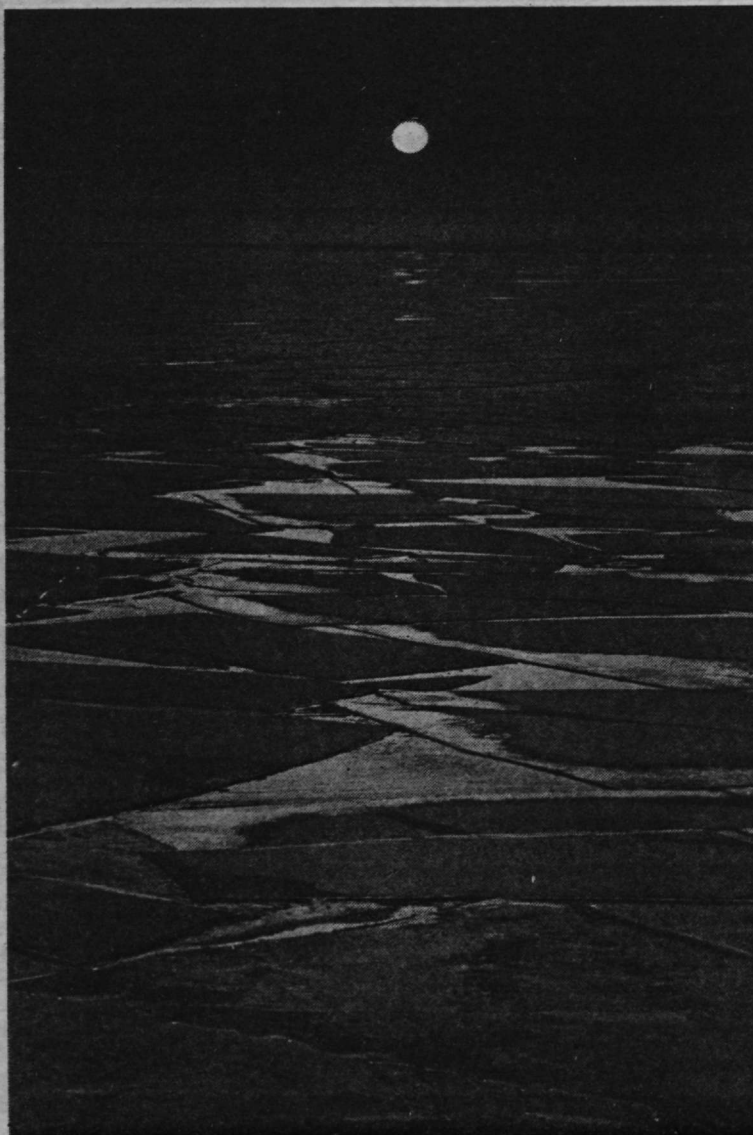
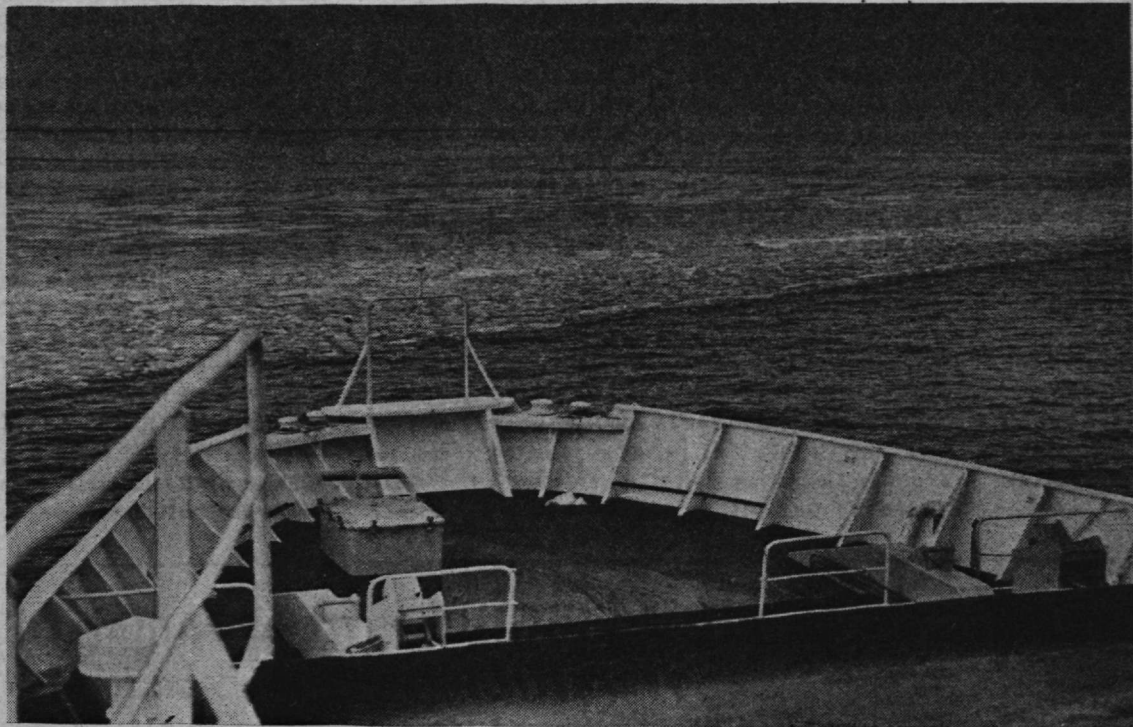
matu. Ühel pool vaba vesi, teisel pool seda piiri jääväli, mis ulatub nii kaugemale, kui silm seletab. Vappumine, ragn, ja laeva külje alt hakkavad end välja pöörama parajalt paksud jääpangad. Mee- nuvad kõik loetud hülgeküti- jutud, igas omad ohvrid, ja hakkab kõhe mõelda, kuidas niisugustel ettearvamatul käitumisega jääpankadel näda- laid elati. Praegu on jääväli ti- heda liiklusega laevateel ja peatselt lelab kapten koha, kus keegi ees on sõitnud ning jäässe kanali jätnud.

Teel näeme "Viking Line'i" uhkeimat, "Cinderellat" jääs seismas. Kas kinni? Oh ei, vist pole reisijad veel küllalt raha kulutanud, teeb aega parajaks. Aga lootsikaatreile on see küll paras takistus, neile on jääkanal kui ketikoe- ra rada kuudi ümber, ei sam- mugi kõrvale. Ja laev jäetak- segi seisma, lootsitrapp täp- selt kaatrite kanali kohal. Mõõda sissesõidetud kanalit, tundub, polegi eriline kunst sõita, aga sadamasse sõidu- ks peab ringi keerama. "Viisteist meetrit kõva jääni," öeldakse ahtrist. Ahah, tähendab vist, et sinna ei tohi sattuda.

Kui sellelesamale jääväljale liita paks udu, siis liidetakse- lahutatakse radari kohal. Kui oma meeltele lootma jääda, pidi jõudma vaid mõelda, kumb külg oleks targem ette keerata, kui teine laev paist- ma hakkab. Kuidas siis sõi- deti, kui radareid veel ei ol- nud? Võeti silm näpu otsa.

jaanuar-märts

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod



# Merekool püüab kooliks saada

elustades ja lülitades (mere)kooli koolilõppe tahtsid. 8. märtsil tähistati Eesti Merehariduskeskuses laevajuhtide osakonna viimase kella päeva. Erinevalt keskkooli viimase kella aktusest, mis teeb tavaliselt meele härdaks, tähistati merekoolis seda sündmust lühidalt, reipalt ja ettepoole vaadates. Erinevalt keskkooli viimasest kellahelinast, mis kõigil silmad märjaks võtab, said lõpukursuslased igauks ise kooli vestibüülist rippuvat laevakella helistada — see tegi mõnele noorhärrale lausa vasikarõõmu kütkeist pääsemise puhul.

Keskuse ülem TARMO KÕUTS, mis lõpukursuslasi nüüd ees ootab?

Neid ootavad ees aastaeksamid, meresõidupraktika ja riigieksamid.

aga need, kes tänava esimest õppeaastat alustasid — kui paljud neist jõuavad viimase kella päeva ära oodata?

Arvan, et protsentuaalselt on neid kindlasti rohkem.

Kas vanemate kursuste puhul on sõel tihedam? Ühesõnaga, tahtsin küsida, kuidas uus luud pühib?

Sellel on nii, et kui vanemate puhul hakkas uus luud poole pealt pühkima, siis noorematele pühib ta algusest peale. Mitte et minu luud nüüd parem on, aga lihtsalt mina need poisid vastu võtsin ja...

...leiate, et saate nende vastu nõudlikum olla?

Jah, oleme. Aga oleme ka nende vastu, kes vanemad. Sellepärast nii mõnigi praegustest neljanda kursuse omadest eksamitele ei jõudnud.

Aga kuidas on lood esimese kursuse poistega, kes sügisel kadetiiks löödi?

Kaks tükki kukkus välja. Eesti rühmast, olid nõrgavõitu. Võtsime nad suure kartusega vastu, ja meie kartus osutus õigeks.

Ja kuidas see neile on mõjunud, kes seda pealt on pidanud vaatama?

Arvan, et ergutavalt. Näen oma tundides, et poiste suhtumine õppeainesse on küllalt konstruktiivne.

Kas asjase tegevmeremehena olete suutnud poistele selgeks teha, et merel ei ole kellegi käest küsida, peab ise kohe kõike teadma?

Kuidas ma olen suutnud selgeks teha, seda peab poiste eneste käest küsima. Omalt poolt kordan ma seda pea iga tund. Arvan, et lõpuks see peab pähe kuluma. Töötan põhimõtte järgi, et vesi tilgutab ka kivisse augu...

Kuidas varased praktikumid — kohe õpingute alguses — on mõjutanud kadetite õpihoiakuid?

Hästi! See konkretiseerib kohe poiste hoiakuid kooli suhtes. Võin võrrelda. Mõeldud aastal, kui ma alles kooli tuln, ei suutnud me esi-

mese kursuse poistele leida praktika jaoks laeva. Lasksin neil niisama sadamas käia, käisin ka ise nendega. Aga laeva, praktilist sõitu nad ei saanud. Kuna ma ise andsin neile laevade manööverda-



mist, siis kogesin, et meil tekkis küllalt palju üleasureid küsimusi, sest poisid polnud asja veel oma käega katsunud. Nii et oleme selle poolt: õppepraktika peab olema konkreetne ja toimuma laevadel. Maksimaalselt.

Lõpukursuslane, INDREK KIVI, kas viimasel aastal oli koolis eelmise kolmeaasta võrreldes muutusi tunda?

Oli küll, muidugi. Kas tänava oleks olnud parem õpinguid alustada?

Jah, oleks. Nüüd oleks lihtsam. Nõudmised olid enne siiski teistsugused. Nõudlikkus on tunduvalt kasvanud, seetõttu oli see viimane aasta raskemgi, aga... Algusest peale eesti keeles õppida

oleks ka parem olnud.

Kui palju teie rühmas poisse alles on?

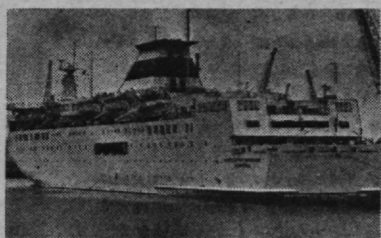
Me siin üksipäev arutasime. Algul, kui sisse astusime, oli meid kolmkümmend kuus, praegu on järgi kaksküm-

Lõpukursuse kasvataja Vladimir Žmurikov märkis, et selle nelja aastaga on poistest noormehed saanud, neist, kes midagi teha ei osanud või õige vähe oskasid, saavad varsti merelaevastiku spetsialistid. Laevajuhtide rühm lõpetab keerulisel turusuhete tekkimise ajal, mis mõjutas ka nende erialast ettevalmistamist, ja nüüd on eriti vajalik end heast küljest näidata. Ta soovis noormeestele järjekindlust, tööarmastust ja ausust.

Tarmo Kõuts ütles: "Ma soovin teile seitse jalga kiilu alla, tuult purjedesse ja ikka kannatlikku meelt. Ja head tervist. Loodan, et meie maja jääb teile heas valguses meelde. Kui teil tulevad rasked ajad, et te ei unustaks: oleme rõõmsad, kui saame millegagi aidata. Oma poisse oleme ikka püüdnud hoida. Veel kord kõike head!"

Merekool püüab ka väliselt kooliks muutuda, juba on hea hulk rahagi remondile kulutatud. Võrdluse Leningradi Kõrgema Merekooliga kannatab kool välja küll. Aga tee selleni, et sarnaneda näiteks praeguse J. Westholmi Gümnaasiumiga või omaaegse Tallinna Tütarlaste Kommertsgümnaasiumiga, on pikk ja kalline. Ja kas see meeldikski leivaisale — Eesti Merelaevandusele? Merekoolis käisid

Madli Vitismann ja Dmitri Prants



"Konstantin Simonovi" kapteni abi reisijate alal SERGEI DOBRUNOV:

"Lubasime juba meie eelmisel kohtumisel püüda, et Eesti teatri merematke korraldame kõigi võimaluste kohaselt kõrgel tasemel ja nüüd võib juba täie veendumusega öelda, et see läks meil korda. Reis mõõduks väga hästi. Teatril oli võimalus kõigis sadamais, Kopenhaagenis, Göteborgis ja Oslos, viljakalt töötada. Meil on palju tänuavaldusi teatri juhtkonnalt ja reisijalt, külalisraamatus on palju sooje sõnu meeskonna püüdlikkuse kohta.

Mulle meeldis väga reisijate organiseeritus, alati leidsime nendega ühise keele. Mingeid konflikte ei olnud, kõik küsimused lahendati. Ma ise ühtki etendust näha ei saanud, olin tööl. Kuid minu kolleegid käisid teatris ja jäid väga rahule."

## 3 lauset kommentaariks

Agentuuri "Transflot" ülem ANATOLI SENIN: "Meie jaoks oli selle reisi ettevalmistamine tavaline töö. Ainult enne reisi ja ka nüüd, reisisit saabumisel, oli tegemist, et saada laevale sadamas kohta, mitte jääda reidile. Arvan, et suutsime kõik nende probleemid lahendada."

## "Ooperilaev" on tagasi. Kuidas läks?

Siinkohal sekkub kolleeg, kes korraldab kontserte laeval: "Võin öelda, et nii sooja ja südamlitku publikut pole meil veel kunagi olnud. Meie, leningradlased, oleme väga rõõmsad ja ootame neid jälle külla."

Sergei Dobrunov jätkab: "Mina isiklikult olen väga rahul. Töötada oli meeldiv ja kerge, võin seda täie veendumusega öelda."

Kapteni vanemabi VIKTOR JEŽOV:

"Selliste reisijatega töötada oli väga meeldiv. Teatris õnnestus mul näha "Hovanštšina", mulle meeldis. Niisugune reis on muidugi vaheldus, sest liinireisidel on oma spetsiifika — see on pingeline töö range graafiku järgi, seisuaeg on lühike ja reisijad vahelduvad kogu aeg. Nüüd läheme umbes kuuks ajaks iga-aastasessse kosmeetilisse remonti Bremerhavenisse."

Sadamais käis

Madli Vitismann

Esmaspäeval pärast võõrustendust tagasi jõudmist on Estonia teatri direktori Jaak Villeri töölaud enam kui tavaliselt pabereid täis ja mehel kole kiire. Kolm nädalat ära olnud, kodused tegevused hunnikusse kuhjunud.

Seda me juba teame, et teie etendused Põhjamaades hästi läksid. Aga kuidas jäite rahule laeva-eluga, milliseks kujunesid suhted laevaperega?

Tõesti, meil oli menu ja saalid said üsnagi täis. Näiteks pärast seda, kui esimene Kopenhaageni etendus oli ära olnud, tuli saal järgmiselgi õhtul päris täis, ehkki ette ei olnud välja müüdnud. Ju siis esimene saalitäis oli tuttavale kiitnud.

Oleme neli korda laevaga teatrireisil olnud, peaksime justkui harjunud olema, aga viimane reis oli tõesti erakordne. Kopenhaagenis seisime 300 meetri kaugusel teatrimajast, Oslos olime samuti südalinnas. Göteborgis varustasid võõrustajad meid trammikaartidega: seal tuli umbes seitse minutit teatrisse sõita. Niimoodi, oma hotell kaasas, kus sind kenad inimesed töölt koju ootavad ja pool üks öösel endastmõistetavalt õhtulaua katavad, on lust ringreisil olla.

Nüüd sekkub peadirigent Eri Klas, kes seni telefoni kaugvalimisega ametis olnud.

Sel laeval olid nii lahked inimesed, et kogu aeg läks

meest ära, et tegemist teenindajatega. Nad said hästi aru, et teeme tööd ja suhtusid ka vastavalt. Ja söök oli väga hea, ainuke häda, et liiga palju... Ükski laulja ei saanud kaalus alla võtta.

Ka direktoril on etteheide: Täiesti väljakannatamatu, et tormi ei olnud. Kohe üldse mitte. Daamid olid nii valmistunud...

Aga laevapere sõbralikkust ja mõistvat suhtumist oli tõesti kõiges tunda. Ka siis, kui Eesti Vabariigi aastapäeval oma lipu välja tõime ja sündmust pidulikult tähistasime, ei teinud nad teist nägugi. Meeskonnas oli palju noori tarku Leningradi poisse, kes meie asjade seisuga hästi teavad ja mõistavad.

Kui mingeid olmeküsimusi tekkiski, sai need kõik käigu pealt lahendada.

Eri Klas tahab jätkata: Pokrovski meelest oli eriti tore, et... Halloo? Bonjour, madam... Can I speak to...

Peadirigendil on lõpuks õnnestunud üks maailmalinn välja valida, ja nii jääbki kuulmata, mida reisil eriti suure menu osaliseks saanud "Hovanštšina" lavastaja laevapere kohta head oli öelnud. Aeg hakkab pärastlõunasse kalduma ja paistab, et see reis hakkab teatrirahval üha enam seljataha jääma. Lülitatakse uute tegemiste laele.

\*\*\*

Aga kultuuriministeeriumis juhtub vastu veel üks mees,

kes samalt reisilt tulnud. Muusika- ja teatriosakonna juhataja Jüri Trei:

"Hovanštšina" oli nii, et osa väliseestlasi kahtles, kas nemand seda vene lugu näha tahavad, parem ikka muusikaliselt omasemat "Barbara von Tisenhusenit" vaadata. Sai neile siis öeldud ja seletatud, kui hea lavastusega tegemist. Kes tuli, see ei jõudnud pärast ära kiita ja tuttavaile soovitada. Need tulid ja kiitsid samuti.

Ja laevas olid meil väga head suhted. Öhtuti käis linnast sageli külalisi ja siis mängis tantsuks laeva orkester. Hästi mängis. Ka nendepoole kontsert oli hea tasemel. Meie jälle tegime naistepäevakontserdi. Muide, nende neiud esitasid vene tantsu ja tegid oma põhitööd ühtviisi hästi.

Kutsusime laevarahva vabapääsmetega ka üht "Hovanštšina" etendust vaatama. Esimesel päeval võimaldas Kopenhaageni ooper meil nende "Katerina Izmailova" etendust näha, ka sinna võtsime meeskonnast kaasa need, kes tulla said ja tahtsid.

Meid jälle kutsuti kapteni silda vaatama, sai igasuguseid huvitavaid seadmeid näha. Terve ekskursioon oli.

Väga kordaläinud reis...

Teatri- ja ministeeriumikabinettides käis

Mari Vamba

## Tema Majesteedi valitsuse kutsel

(Algus lk. 3)

Ühtlasi soovitati püüda igal juhul saavutada, et sadamaid ära ei antaks. See on ka loomulik, sest sadamate haldamisest oleneb transiid- ja transpordipoliitika. Eestis eriti, on see ju mereriik. Tunti põhimõttelise huvi Eesti sadamate ja selle vastu, kes neid kontrollib. Inglased ei ole ainsad, sellelaadseid pöördumisi on olnud mujaltki. See tähendab, et Balti riikidel on väga soodne geograafiline asend. Ida-Euroopa transpordistruktuur on praegu küllaltki paralüüeeritud. Soome on omad raskused, Leningradil omad — jääolud jms. Praegu kaalutakse ühe prima võimalusena saata kaupa NSV Liitu, Hiinasse, Jaapanisse ja mujale itta läbi Balti riikide. See oleks hea võimalus suurte kaubakoguste läbiveoks ning Eestil on suur huvi Läänest raha teenida. Mingil määral teeb see muret Soomele, kes näeb Eestis kasvavat konkurenti. Veel öeldi, et Briti saatkonnad on meile alati lahti, kui on vaja mõnd küsimust või pöördumist kiiresti Londonisse saata või ruttu konsulteerida. Kogu selle vestluse sisu palus Briti Välisministeerium edasi anda Eesti valitsusele.

Parlamendis oli väga tugev julgeolekukontroll — vaadati ja kõlistati kõik läbi, sest ka Inglismaa osales lahesõjas. Mind võttis vastu Ülemkoja esindus — kaks lordi. Vestlus oli sundimatu ja sõbralik, ei poliitikat ega merendusest, vaid täiesti seltskondlik. Pärast seda külastasin istungit Ülemkojas — lordide kojas, seal on ka kuninganna troonimpeeriumi rekaalidega. Seejärel sain kokku rühma Alamkoja liikmetega, oli jälle seltskondlik vestlus. Tööjuttu parlamendis ei aktueeritud. Siiski oli seejuures kaks olulist asja. Esiteks pakkus üks parlamendiliikmeid: kui on vaja Briti valitsusele midagi küsida, võtke meiega ühendust, me võime kohe valitsuse liikmeid välja kutsuda ja järele pärida. Teiseks ütles minu saatja, et parlamenti kutsumine mitte turisti, vaid külalisena on samuti poliitiline žest või hea tahte näitamine. Kõik see oli mitteridagi tülte-va vestluse taustal ja lordide salongis serveeriti koguni mitmesuguseid *drinke*. Mulle jäi mulje, et poliitikat võetakse parlamendis kerge spordina ja naerusui, kuid siiski on sel sügav tagapõhi.

Sellega oli minu Londoni- viisi ametlik osa lõppenud, jäi vaid üks päev Portsmouthi sõjasadama külastamiseks. Seal nägin ka admiral Nelsoni laeva "Victory".

Varem olin Inglismaal käinud meremehepõlves üle 20 aasta tagasi, aga ega siis linna eriti ei lubatud: *pompoli* oli kogu aeg sabas. Üks neist oli eriti hull: pügas ise kõigil juuksed hästi lühikeseks, tõsijutt, enne, kui linna lubas. Ja ülikond ning must lips pidid olema, muidu linna ei lubatud. Vahepeal keelati mul välissõidud ära, nii et see oli üle 20 aasta esimene Inglismaa-sõit.

Üles kirjutanud

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu foto

# Kas kaptenid on rahvavaenlased?

Tundub, et kõik närvilised arutavad kapteni ja lootsi suhetest kaptenisillal, kapteniameti mainest jne. osutavad viljatuks, kui me ei suuda abstraherida üksikasju, olgu need või traagilised, vaadata oma minevikku, tänapäeva ja tulevikku filosoofilise pilguga.

Kui enamlased 1917. aastal olid Venemaal võimu haaranud, mõistsid nad kohe transpordi otsustavat tähtsust. Nii taktikalise võitluse kui ka strateegiliste operatsioonide edu sõltus sageli sellest, et saata punaarmeele kiiresti õigesse kohta ning mitte lasta sinna valgete ronge ja laevu. Transpordist oleneb revolutsiooni saatus.

Agar raudteelastest töölisaristokraadid olid revolutsiooni vastu. "Dobroflot" saatis oma laevad kiiresti välismaale. Kaspia meremehed andsid enamlaste komissare valgetele välja... Ja siis võttis revolutsioon tarvitusele terrori. Sest organiseeritud, haritud ja hästitoidetud rõhujate vastu tõusnud orjade nõrkust võis korvata vaid karmi karistuse ähvardus — selles olid revolutsiooni juhid veendunud. Diktatuur ei saa võimal püsida ilma terrorita. Halastamatus ja julmus on kodusõja lahutamatu jooned.

Liikluskuriteod kuuluvad meie kriminaalkodeksi järgi siamaani riiklike kuritegude hulka, mille eest on ette nähtud kõrgeim karistumäär. Karistusähvardus sai Nõukogude ühiskonna kõlblus- ja kriminaalnõukogude ja on rahvavaenlane ja tema hävitamine nii kodanikuna kui füüsiliselt leiab üldist heakskiitu, see on õilis tegu.

Aastakümneid on inimestele sisendatud, et anda elu sotsialistliku omandi eest on nõukogude inimese ja kodaniku kohus. Omand maksab raha, aga inimene on "hindamatu", s.t. ei maksa midagi. Muide, riigi vara päästmise nimel ohverdatud elu eest autasustatakse militaarsõjast

postuumselt Punatähe ordeniga ja eraisikuid ordeniga "Austuse märk". Nii et sümbolne hind siiski on. Ent on ka tasu sotsialistlikule omandile tekitatud kahju eest, sealhulgas avariis süüdi oleku eest. Vastavalt Vene NFSV Kriminaalkodeksi § 85 (analooilised paragrahvid on ka kõigi liiduvabariikide koodeksites) on süüdlase kõrgeim karistumäär 15 aastat vabadusekaotust. Muidugi viskivad kaptenid siis õnnetuse korral meeletult lootuses, et ehk pääseb juhtkonnale ette kandmata, või mis veel hullem, abi kutsumata.

Kui ülemaailmne tsiviliseeritud merendus on oma eesmärgiks kuulutanud inimelule kaitsmise merel, mis peegeldub ka vastava rahvusvahelise konventsiooni nimetuses, siis meie meremehed on tene ülesanne — päästa laev. Ja dokument, mis näeb ette kapteni tegutsemise avariiolekordades, on laeva päästmise eeskiri. Laeva eest tuleb võidelda lõpuni. Sellepärast on küllalt sagedased juhud, kus õnnetuse korral ei saa enam päästega vetele lasta, sest laev on juba liialt kreenis. Kehtivad normatiivdokumendid teevad tegelikult laevakaptenist sotsiaalselt ohtliku isiku, kelle kohus on vastuolus meeskonna ja iseenda perekonna huvidega.

12. jaanuaril 1977 pörkas mootorlaev "Ivan Setšinov" Marmara merel kokku ühe välislaevaga ja tagajärjeks oli suur auk. Kapten I. Lenšin püüdis 33 minuti jooksul minna vajuva laevaga lähima madalikuni, et sellele sõites päästa laev, kuid ei saavutanud oma eesmärki. Viivituse tõttu päästegaatide vettelaskmisel sai surma 21 meeskonnaliiget. Hukkus ka kapten ise.

25. veebruaril 1981 uppus Jaapani merel A. Ovtšinnikovi juhtimise all olev mootorlaev "Komsomolets Nahhodki" lasti nihkumise tagajärjel. Hukkus 35 inimest, nende hulgas ka kapten. Kolm

meest, kes jõudsid parve avada, pääsesid. Enne laeva hukku said mõned laevaraadiojaamad kolmel korral hädasignaali koos kutsungi ja õnnetusse sattunud laeva koordinaatidega. Pääsenud raadiojaamaülem A. Nikitin rääkis, et hädasignaali oli ta eetrisse andnud omal algatusel, kui mõistis, milline on olukord. Päästegaate meeskonnale vette ei lastud.

31. detsembril 1983 uppus Kaspia merel mootorlaev "Geoktšai" (kapten A. Landov), mis viis endaga merepõhja kõik kuusteist meeskonnaliiget ja kaks reisijat. Enne laeva hukku oli torm lahti murdnud laadluugi. Laeva pardalt anti avariiraadiogrammi (mitte hädasignaali), et trümm on üle ujutatud ja laev raskesti juhitud. Päästevahendeid ei kasutatud.

Suurt vastukaja tekitas mootorlaeva "Mehaanik Tarassov" hukk 16. veebruaril 1982. Selle kapten oli A. Bölink. Põhja-Atlandil kõva tormi kätte sattunud laev vajus ligi 15 kraadi vasakule kreeni. Selgus, et trümmis ei pidanud vastu raske lasti kinnitused ja lahtipääsenud treiler löi puruks veetsisterni. Laeva kerele sattis 140 tonni vett. Kella kahe paiku öösel vajus laev juba 20 kraadi paremale kreeni. Meeskond püüdis olukorda normaliseerida, aga see ei õnnestunud. 15. veebruaril kella kaheksa paiku lõhkusid lained võrreventilaatorid ja vesi hakkas tekkinud avauste kaudu laeva kerele tungima. Kell 8.10 andis kapten esimese radiogrammi, et laev on avariiolekorras. Meeskond püüdis avaust kinni toppida, kuid tulemusteta. Ümber kell kümme õhtul vajus võõr vee alla. Kella 24 paiku viisid lained minema vettelastud päästegaadi. Vette lasti täispuhutatud parv, mis oli kinnitatud parda külge. 16. veebruaril kell 5.24 jõudis "Mehaanik Tarassov" juurde üks Nõukogude kalalaev, aga siis

oli juba hilja. Nelja minuti pärast "Mehaanik Tarassov" uppus. Surma sai 32 inimest, kapten nende hulgas.

Võiks tuua veel hulga näiteid, kui kaptenid võitlesid viimseni oma laeva eest ja hukkusid koos selle ning suure osa meeskonnaga. Kuid on ka vastupidine näide. 14. märtsil 1987 kell 4.45 vajus mootorlaev "Komsomolets Kirgizii", mille kapten oli V. Hurašev, Põhja-Atlandil tormi käes 26 kraadi kreeni. Peamootor jäi seisma, laev kaotas juhitavuse. 5.18 käivitati mootor, kuid vastulaine vigastas keret ja vesi hakkas sisse tulema. Kreen suurenes. 7.30 andis kapten avariiraadiogrammi ja palus vastavastav laevanduse ülema V. Hartšenko korraldusele abi USA kaldakaitseteenistusest. Kolm Ameerika helikopterit võtsid peale 27 meeskonnaliiget ja kapteni, kes nagu ikka lahkus laevalt viimasena. Päästjad ja päästetud olid vastuvõtul president Reagani juures...

Pärast kojujõudmist algatati kapten Huraševi vastu kriminaalasi. Mereministri käskkirjaga võeti talt ära kaptenidiplom. Laevanduse parteikomitee heitis ta parteist välja. 5. augustil 1987 suri 47-aastane kapten V. Hurašev ootamatult südame isheemiatõppe, jõudmata ära oodata, mil tema hea nimi taastatakse. Veel pärast kapteni surmagi urgitsesid asja kallal kõiksugu komisjonid, otsides kapteni tegutsemisest vigu, ehkki transpordiprokuratuur oli kriminaalasi kuriteo koosseisu puudumise tõttu kahel korral lõpetanud.

Kapten Huraševi surmas polnud süüdi mitte üksnes repressiivsed meetmed, peamine osa oli siin ehk nimelt avalikul arvamusel. Kuna "Komsomolets Kirgizii" avariid valgustati ka ajalehtedes ja televisioonis, siis tuli hulgani kirju, kus nõuti kohtumõistmist kapteni üle, kes "Reagani rõõmuks vilja uputas". Seda, et keegi surma ei saanud, peeti loomulikuks. Meremehed olid saanud hea õppetunni.

Muidugi on kaptenid ja laevameeskonnad vaid väike osa nõukogude inimestest. Nende õiguslik seisund muutub alles siis, kui riigist saab õigusriik, kui tootjate suhetest kaovad ideoloogilised dogmad ja määravaks saavad majanduslikud stiimulid, nagu see on mujalgi maailmas.

Alles siis jõutakse selleni, et merel hoitakse eelkõige inimest. Ja arvestades meresõiduga seotud riski ning hinda, mida meremehed maksavad laeva huku korral, mõistetakse kaptenite ja lootside üle kohut ainult laeva alkoholi- või narkootikumijooobes juhtimise ning hädasõljalite abi osutamata jätmise eest — nii nagu see käib kogu maailmas.

A. Baskin,  
Eesti Kaptenite Klubi  
auiliige

"Morskoi Ekspress 1990,  
nr. 2



Elmar Pettai

# Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremehes")

**Vapustatud**

Mehed olid läbielatud nii võrd vapustatud, et nii mõnigi kaotas närvid. Üks hullus, jooksis metsa ja jäi kadunuks. Üks poolakas kiskus end rüüdest lahti ja märatses. Teised valmistasid saarel pöösaste alla peidurkaid ja kaevasid koopaid, kus püüti end varjata. Mõned põgenesid saarelt paatidega, kuna hiljem avastati, et mõned saareelanike paadid puudusid. Ka nende saatus jäi teadmata.

Tekkis toitlustusprobleem, mis lahendati nii, et laeva meeskond koos kalatööstur Malahhoviiga tõi laevast leiba ja konserve ning Prangli Kalurite Ühingu laost anti välja kuivatatud soolakala umbes 10 tonni ulatuses. Hiljem, kui hakati Tallinna poole reisima, võtsid paljud neid kalu kaasa kui mälestusesemeid sellelt dramaatiliselt reisilt.

Järgmisel päeval, 25. augustil pommitas üks saksa

lennuk veel kord rannast umbes 300 m kaugusel seisvat laeva. Kaks ahtrit tabanud pommi panid laeva põhjale istuna. Saarel toimus ka vene sõjaväelastelt relvade äravõtmine, mida toimetati "Eestirannalt" pääsenud meeste poolt kapten Grossbergi juhtimisel. Venelased põgenesid õõsel paadiga, välja arvatud politruk, kes poos end kordoni lakas üles.

Korraloomist saarel organiseeris alguses kapten Grossberg, hiljem aga kolonel Engma. Kõrge männi latva heisati Eesti lipp. Saarele saabus Loksa omakaitse paat, kus oli kaasas üks Saksa ohvitser ja kaks Soome armees teenivat eestlast. Üks neist oli põgenenud Soome Prangli kaudu ja ta tahtis tänada saare elaniku Blomkvisti, kes talle varjupaika andis.

Omakaitseelased viisid kohe kaasa neli raskelt haavatut, kes toimetati Neemelt Tallinna Keskhai glasse. 30. augustil toimus teiste haavatute ja põ-

rutatute evakueerimine, kokku umbes 80 isikut, enamus neist raskete vigastustega. Ja siis toimetati paatidega mandrile ka teised ellujäänud.

**Kalmistu**

Laeva lähedale liivakaldale rajati "Eestiranna" kalmistu. Nelja meetri kõrgusele lihtsale puuristile paigutati laeva päästerõngas tekstiga: "Eestirand 24.08.41". Esimesel päeval maeti sinna "Jaan Erm ja 13 tundmatut". Matusetalituse pidas Haapsalu õpetaja Kütt. Hiljem uhtus meri välja veel laipu, kes samuti maeti ühiskalmistule. Samuti toodi laevast ja maeti mitu kotitait pommitist purustatud inimjännuseid.

1. septembril andis saare komandant juhtimise üle Prangli elupõlisele vallavanemale Johannes Sumbergile. Merel liikus siis veel venelaste laevu ja tehti isegi katseid taas Pranglil maabuda. Venelased tulistasid Prangli paati "Morgan", kusjuures surmati

kaks meest Ihasalust ja haavati kaht meest Kolgast ja Verner Aasleppa Aksilt.

Kuna mahajäetud "Eestirannal" leidis ka rohkesti piiritust, siis "evakueeriti" ka seda vedelikku. Vastava nõu puudusel oli üks kohalik mees varlanud oma paadi piiritust täis,

"Eestirannal" hukkunute ühishaud Prangli saarel

kuid tema suureks üllatuseks oli paaditorv piirituses lahustunud, nii et paat oli randa jõudes seest lumivalge.

Nagu hiljem selgus, seisid "Eestirand" Prangli rannikul kuni 1946. a., mil laev pukseeriti Tallinna ja lammutati vanarauaks. (järgneb)

Ühismatus "Eestirannal" hukkunutele Prangli saarel 28. augustil 1941



## MERLE

F  
Foxtrot



**finiš**, f-iliini ületamine jahti poolt purjetamisvõistlustel; f-iliiniks on hrl. liin märgi ja kohtunikulaeva masti või lipuvarde vahel, jaht loetakse finišeerunuks, kui tema kere või normaalses asendis oleva meeskonna või taglase ükskõik milline osa ületab f-iliini kursiga võistlusraja viimase märgi suunast. Kui purjetamisjuhistes on kehtestatud kontrollaeg, loetakse võistlus toimunuks, kui vähemalt üks jaht finišeerub kontrollaja piires.

"Finn", rahvusv. monotüüpklassi, millesse kuuluvad vineerist, puidust või klaasplastist kerega ühemehe svertpaadid (L 4,50, B 1,51, T sverdita 0,15, sverdiga 0,85, S 10,0 m, kere mass 105 kg). Kattaglasega ümarkaarilise kerega svertpaadi konstrueeris 1950 R. Sarby (Rootsi). Koos rooli-, sverdi, masti ja purjega peab "F", kaaluma 150 kg. Rahvusv. org. IFA (International F. Association). Korraldatakse EM- ja MM-võistlusi. A-st 1952 olümpiaklass. "F-e" ehitatakse

se ka Tallinna Spordilaevade Eksperimentaaltehases.

**FIO** (lüh. ingliskeelsest väljendist *free in and out* 'maksuvabalt sisse ja välja'), tähistus ostumüügi tehingul, mis tähendab, et laevaomanik ei kannab lasti laadimis- ja lossimiskulusid. FIOS ehk *FIO and stowed* ('FIO ja stauitud'), tähistab seda, et laevaomanik on vaba ka stauimise kuludest.

**fjord**, l o h a n g, pikk kitsas järsukaldaline hrl. hargnev sügav merelaht või väin, mille põhjal on sageli põiklaved. F-e esineb rühmiti Norras, Gröönimaal, Tšiilis, Uus-Meremaal, NSV Liidus Novaja Zemljal, Koola ja Tšuktši poolsaarel. Norra pikima f-i, Sognefjordi, pikkus on 180 km, laius 1,5–6 km, suurim süg. 1308 m. Sügava vee ja tuulevarjuliste kallaste tõttu on f-des head sadamapaigad.

**flagman**, (holl *vlag* 'lipp', man 'mees'), 1. laevastiku koondise (brigaadi, diviisi, es-

kaadri, flotilli, laevastiku) juhataja. 2. auaste NSV Liidu sõjalaevastikus 1935–40 (\*mereväe auastmed).

**Flo-Flo**, (ingl *float in float out* 'ujutatud sisse, ujutatud välja'), ka d o k k l a e v, horisontaalse või kombineeritud lastitõõtlusega raskelastilaev. Ballastisüsteemi abil viiakse F. poolsukeldunud asendisse, pontoon või praamid või pontoon koos lastiga laadruumi põhjale (sobivate kraanade olemasolul võib lasti pontoonilt üles tõsta ja pontooni enne laeva kerkimist laadruumist välja viia). Hrl. on F-F-l tekil liikuvad pukk-kraanad. Laadruum suletakse tagant veetihedalt rambiga ja pealtpoolt tugevate pontoonkaantega. Nii saab F-F-l vedada ka veeremit, mis siseneb laadruumi rambi kaudu. Samuti on võimalik paigutada lasti laadruumi ja tekile (laadruumi kaantele) kraanade abil. Sel-

lised on NSV Liidu tarvis Soomes ehit. F-f-d, esimene neist "Stahhanovets Kotov" (1978). Eritüüpi F-F-d on s u k e l d u v a d p l a t v o r m l a e v a d, mis veavad lasti ainult tekil, sukeldudes lastimise- lossimise ajaks nii, et laadtekk jääb vee alla. Selliste F-f-dega veetakse hrl. ujuvaid puurimisplatvorme.

**flotell, accomodation barge**, ujuv hotell selleks koondatud laeval või pontoonalusel. F. võib olla pukseeritav või iseliikuv. Tuntuim f. asub Suurel Vallrahul, 70 miili Austraaliast (paigutati kohale 1987, mahutab 150 külalastajat), selle pikkus on 90 m, laius 27 m ning veeväljasurve 12 000 t; merevee magesti võimsus 152 t magevett päevas. F-l on ujumisbasseinid, tenniseväljakud (pontoonidel), vee-, purje- ja allveesporidi vahendid, veealused puhkeruumid jm. Mõnes riigis on kasut. f-e ka vanglatena.

**flotill**, 1. kala-, vaala- jt. püügilaevade koondis. — 2. sõjalaevastiku koondis merel või siseveekogudel, mis võib hõlmata ka merelennuväe, merejalaväe ja rannakaitse väeosi. — 3. merelennuväe koondis mõnedes välisriikides.

**FOB** (lüh. ingliskeelsest *free in board* 'maksuvabalt

pardale'), tähistus ostu-müügitehingul, mis tähendab, et kauba hinnale lisatakse ka kauba sadamasse toimetamise ja laevale (kuni laeva reelinguni) laadimise kulud. *FOB and stowed* ('FOB ja stauitud') tähistab seda, et laadimiskulud kannab täielikult kauba müüja.

**foiniiklased**, semi päritoluga muinasrahvas Lähis-Idas. F. olid vanaaja südikamad meresõitjad ja oskuslikud laevahitjad, nende kauba- ja avastusretked ulatusid Briti saartele, Põhjamererele ning ümber Aafrika ('Hanno'). Nad rajasid alates II a-tuh. e. Kr. oma kaubanduskolooniad Küprosele, Sardiiniasse, Sitsiiliasse, Hispaaniasse ja Põhja-Aafrikasse (neist kõige võimsamaks muutus Kartaaگو) ning II.—8. saj. e. Kr. valitsesid kogu Ida ja Lääne vahelist kaubandust. Olid tuntud ka mereröövlitena. Segunesid meie ajaarvamise esimestel saj-tel teiste rahvaste-ga.

**fokkmast**, esimene mast purjelaeval (v.a. jaulil ja ketšil). Täis- ja parklaeva, barkantiini, brigantiini ja priki f. on täisraapurjestusega ('purjestus'), marsseilkuunari f. osalise raapurjestusega, kahvel- ja bermuudakuunari pikipurjestusega.

# Madu laevas

Meremeestel on tavaks pida laevas mitmesuguseid loomi ja linde. Sakslastel olid näiteks laevas suured saksa lambakoerad, keda kasutati sadamates tekivalvuritena. Kreeklased pidasid laevas elusloomi, et vajadusel oleks käepärast värske liha. Mõned meremehed armastavad enda lähedal hoida mitmesuguseid eksotilisi loomi ja linde. Allakirjutaru on sellanud koos suure musta maoga — nastikuga. Erne Teist maailmasõda, aastail 1936 ja hiljem, oli Eesti randades küllaltki sage li nastikuid ujumas. Vanarahvas teadis rääkida, et kui ma-

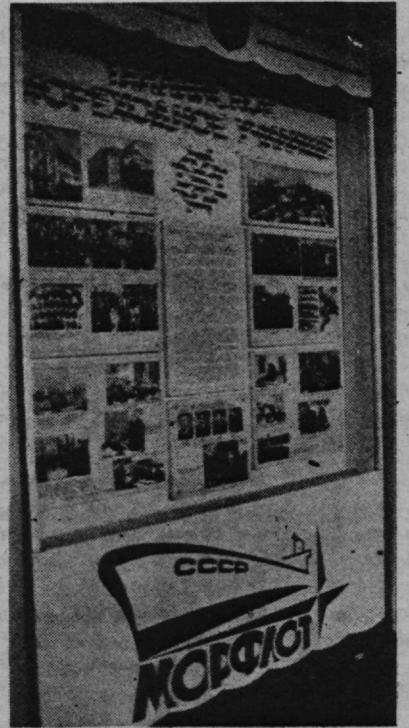
adusid (metsusse) sigineb nii palju, et neid isegi merre jagub, tulevat varsti sõda...

1938. aasta kevadsuvel sõitsime purjelaevaga "Säde" Hiitumaale Jausa lahte, et laadida Orjaku sadama reidil laevale küttepuid. Oma Orjakul elavalt emalt kuulsin, et meres olevat usse väga palju ja nad tulevat isegi õue. Lapsed ei julgevad merre ujumagi minna, aga kõik Orjaku lapsed elasid suvel tavaliselt rohkem meres kui maal. Tallinnasse jõudsite oma laadungiga ühel ilusal juunikuuhapäeval. Et ilm oli kena, jalu- tas sadamas palju rahvast ja

nii mõndagi huvitas meie laevuke. Päriti, kust rannast küttepuid (kasehalud) toodud, kui palju süld maksab ning millal müüma hakkame. (Tollal toodi randadest laevadega küttepuid ja müüdi neid otse laevast.) Olin oma tööjärjega jõudnud näikaugele, et hakkasin oma magamisaset ära võtma (vabavahis magasin väljas värske õhu käes, sest laevakubriku oli liialt soe), kui madratsi alt, minu peaseme kohalt tuli nähtavale suur must, rahulikult kerasse tõmbunud uss. Ma ei osanud äkki midagi ette võtta. Ka rahvas kaal oli ussi märganud. Tõusis lärm. Uss vilksas võõri poole ja kadus halgude alla. Sadamakaal olnud poisid ja tüdrukud hüppasid laevatekile ussi

taga otsima. Kellegi käest luba küsimata asusid nad puuhalde kalle loopima. Nõnda visati välja kogu laeva tekklaadung, kuid uss jäi leidmata. Küllap ta pugest ankrusketti mööda läbi lüüsiangu merre ja ujus rahulikult minema. Uudishimulikke kogunes aina juurde, fotomehed ootasid, aparaadid võttevalmis, aga "jänese" Hiitumaalt Tallinnasse sõitnud reisi ja ei suvatsenud end enam näidata. Minule jäi hinge kõhe tunne, et olin maganud, uss pea all. Kui laev oli lossitud, alustasime taas Hiitumaale sõitu. See kujunes ebaharilikuks: sattusime tugeva tormi kätte ja ainult suur õnn päästis nii meid kui ka laeva.

## Ajalugu meie ümber on vaja jäädvustada



Kui Tallinna Tütarlaste Komertsgümnaasiumi hoone 1912. aastal valmis, ei näinud keegi undki sellest, et aita keskmine üks hiljem nii väärtusliku talesega kinni kaetakse. Võib-olla mäletab keegi, mis aastal see loodi?

Eesti Merehariduskeskuse ülevaade on meil viimasel päeval võimalus lugeda, kui kitsastes ja niisketes ruumides pidi Eesti Vabariigi ajal meremeheks õppima. Võib-olla mäletab keegi talese autoritki?

Märkanud ajaloolist enda ümber, rutakem jäädvustama, enne kui see kaob.

Manivald Kuik

Dmitri Prantsu foto

# Tormiga Krässgrundil

Tallinna sadamast väljuste me õhtul. Ilm oli ilus, puhus kerge brüis. Peagi jäid Tallinna tornid ahtri taha. Meie Hiituma Määrnamaa küla meeste kuuluv laev oli uus ja meeskond koosnes kolmest noorest poisist — vendadest Johannes ja Meinhard Markustest ja allakirjutarust. Soodne tuul puhus kogu õö, aga hommikul pöördus tuul Westi, meile ebasoodsasse suunda. Et edasi jõuda, tuli hakata loovima. Kuni Paldiskini aitas kuidagi minna, aga sealt edasi oli tuul meile otse vastu ja tugevnen üha. Tegemist oli juba noore tormiga. "Jänese" hüplesid laineharjad ning meie väike laevuke nendel nagu laastuke. Aga laev oli uus ning mehed uljad ja noored. Seetõttu meri meid oma tujudega estalgu ei heidutanud. Ajasime sõna otseses mõttes tormiga võidu. Tuul mürdis laeva mõnikord nii kreeni, et allatuule parras vajus vee alla. Sellele vaatamata kandis laev hästi purje. See sõit oli otsekui lae-

va mereomaduste katsesõit. Kui aga ühe halsiga Krässgrundil lähedale olime jõudnud, saime selgesti aru, et meie laev on liiga väike nii suure tuulega sõidu jätkamiseks. Meile tulid vastu teised laevad, mis allatuule Paldiski lahte tormivarju pürgisid. Ka meie kipper otsustas nende eesküju järgida. Olime Krässgrundist umbes poolteise miili kaugusel. Vesi Krässgrundil lausa tuiskas: merekoer näitas oma vihaseid hambaid ning oli valmis iga hetk meid oma küünte vahele haarama. Tuli kiiresti otsustada, laev ümber halsida ning kurssi muuta. Vanad purjelaevamehed teavad, kui ohtlik ja raske on tormiga 180°-list pööret teha. Mina öin võõris, Meinhard laeva võõrpurje (sooner) soodi juures valvel, et ümberhalsimisel soot õigel ajal imekäärest sisse tõmmata ja uuel kursil sooti järele anda. Kipper Johannes pidi laeva ahtris toime tulema laeva juhtimise ja tagumise purje

(groot) soodiga. Järsku käis vali raksatus, grootpuri löi üle laeva ning laeva võõr pööras allatuult. Vahutatav Krässgrund jäi meist maha ja merekoer saagita. Olgu öeldud, et Krässgrund on ohtlik veealuste karide ahelik, mis asub Pakri saare ja Osmussaare vahel üsna rannasõidulaevade faarvaatri lähedal. Aegade vältel on Krässgrundil kaljudel laevu jooksnud ja seal koos meeskondadega hukkunud. Meie aga viirasime soodid ja "Säde" kihutas läbi mässava mere Paldiski lahe poole. Seal selgus, mis oli laevaga juhtunud. Purunenud oli tagumise masti (grootmasti) ühe küljevandi paar. Õrnkombel jäi masti püsti ja terveks. Suurte pingutustega läks meil korda grootpuri alla lasta, et mast püsti jääkski. Paldiski lahes oli palju purjelaevu tormivarjus. Meie jäime ankrusse otse Pakri saare lähedale. Tegime süüa, söime kõhud täis ja heitsime suurest väsimusest magama. Järgmine päev sõudst-

me paadiga Pakri saarele, et randlastele oma häda kurta ja head nõu leida. Saarel elasid siis rannarootslased. Kui olime oma paadi jõudnud maale vedada ja küla poole astusime, tormas äkki karja seast meie peale suur punane ja ülivihane pull. Ta mörgas, kraapis maad ja vehkis sabaga. Õrnneks oli looma peremees meid märganud. "Ega ta omadele ja mandritimestele midagi halba tee, aga hädlasti ta miskipärast ei sall, ühe puskis vaeseomaks," lausus ta, kui pull juba taras kinni oli. Kui olime oma loo vanale tuulest ja päikesest parkunud meremehele ära rääkinud, sõnas too piipu popsutades: "Poisid, teil oli õnne kui tõrva, et elu ja terve nahaga pääsesite. Loovida tühja laevaga sellise tormi käes on hulljuljus. Aga kas te ka teate, kui palju purjelaevu on noorte meremeeste hulljulguse tõttu hukka saanud?"

Manivald Kuik

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 25. märts (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Tallinnast Houstonisse  
 "70-LETIJE OKTJABRJA" — Tallinnas  
 "VIKTOR BAKAJEV" — teel Leningradist New Orleansi  
 "KRISTJAN PALUSALU" — Galvestonis  
 "VIKTOR KINGISSEPP" — remondis Ijitsšovskis  
 "SKULPTOR MATVEJEV" — teel Ventspilsist New Orleansi  
 "NIKOLAI JANSON" — tel Larnacast Zeebrüggesse  
 "BORISS BUVIN" — Delfzeilis  
 "NIKOLAI VILKOV" — teel Bilbaost Riiga  
 "TIMUR FRUNZE" — Abidjanis  
 "ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Hamburgist Limassoli  
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — Tallinnas  
 "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Tallinnas  
 "ANDREIANDREJEV" — Bandjulis  
 "MAKSIM LITVINOV" — teel Cadizist Esbjergi  
 "PJOTR KRASSIKOV" — teel

Tallinnast Las Palmasesse  
 "VASSILI SELGUNOV" — Conakrys  
 "JOSSIF DUBROVINSKI" — Norrköpingis  
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — Cotonous  
 "JOHANNES LAURISTIN" — Tallinnas  
 "JAAN ANVELT" — Bandjulis  
 "OLGA VARENTOVA" — Santoses  
 "IVAN RUSSAKOV" — teel Rouenist Riiga  
 "PAVEL DAUGE" — Bandjulis  
 "MIHHAIL KEDROV" — teel Oskarshammist Bengazisse  
 "IVAN BELOSTOTSKI" — Luandas  
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Las Palmasest Alborgi  
 "VERA LEBEVA" — Rotterdamis  
 "IVAN POKROVSKI" — teel Abidjanist Santa Cruzi  
 "VILJANO" — Kaliningradis  
 "GRUMANT" — Triestis  
 "GULBENE" — remondis Loksal  
 "KOHTLA" — Avilésis  
 "KÖPU" — teel Cadizist Tallinna

"PAIDE" — Tallinnas  
 "POVENETS" — teel Kaliningradist Palamosesse  
 "RISTNA" — teel Salonikist Monfalconesse  
 "HELTERMAA" — Tallinnas  
 "SEGEŽA" — teel Ijitsšovskist Kopari  
 "OSVALD TUUL" — teel Tallinnast Hulli  
 "HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Tallinnast Castellon de la Planasse  
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Annabast Genti  
 "ARNOLD SOMMERLING" — teel Akkabast Bilbaosse  
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — Jeddah's  
 "HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas  
 "JURI KLEMENTJEV" — Århusis  
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Rochefortist Bremenisse  
 "MEHAANIK KRULL" — Tallinnas  
 "JUNOI PARTIZAN" — Tallinnas  
 "KESSULAI" — teel Helsinki  
 "VIIRELAI" — Tallinnas  
 "MANILAI" — remondis Havre'is

"SUURLAI" — Helsinki  
 "HEINLAI" — Helsinki  
 "VASSILI KUTŠER" — Kristiansandis  
 "FRITZIS GAILIS" — Rotterdamis  
 "GLEB SEDIN" — Rotterdamis  
 "FRITZIS ROZIN" — teel Kristiansandist Tallinna  
 "AUGUST KULBERG" — Moerdijkis  
 "AMBLA" — Parainenis  
 "ANDJAFELD" — Bremenis  
 "AEGNA" — teel Ventspilsist Rotterdami  
 "KABONA" — Hamburgis  
 "MOHNI" — teel Emdenist Tallinna  
 "RAPLA" — remondis Loksal  
 "SEMJON ROŠAL" — Rotterdamis  
 "TERIBERKA" — Tallinnas  
 "VIRTUSU" — Parainenis  
 "KARL KRUSTEIN" — Tallinnas  
 "OSMUŠAAR" — Bremenis  
 "OTEPAÄ" — remondis Loksal  
 "TAHKUNA" — teel Ventspilsist Rotterdami  
 "ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Københavni

## Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE POSTIAADRESS: 200001 Tallinn, Uus-Sadama 14  
 Telefonid: 43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda  
 Offsettrükk  
 Maht 2 trükipoognat  
 Tellimuse nr. 1312  
 Tiraaž 1500

Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI  
 Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN