

EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

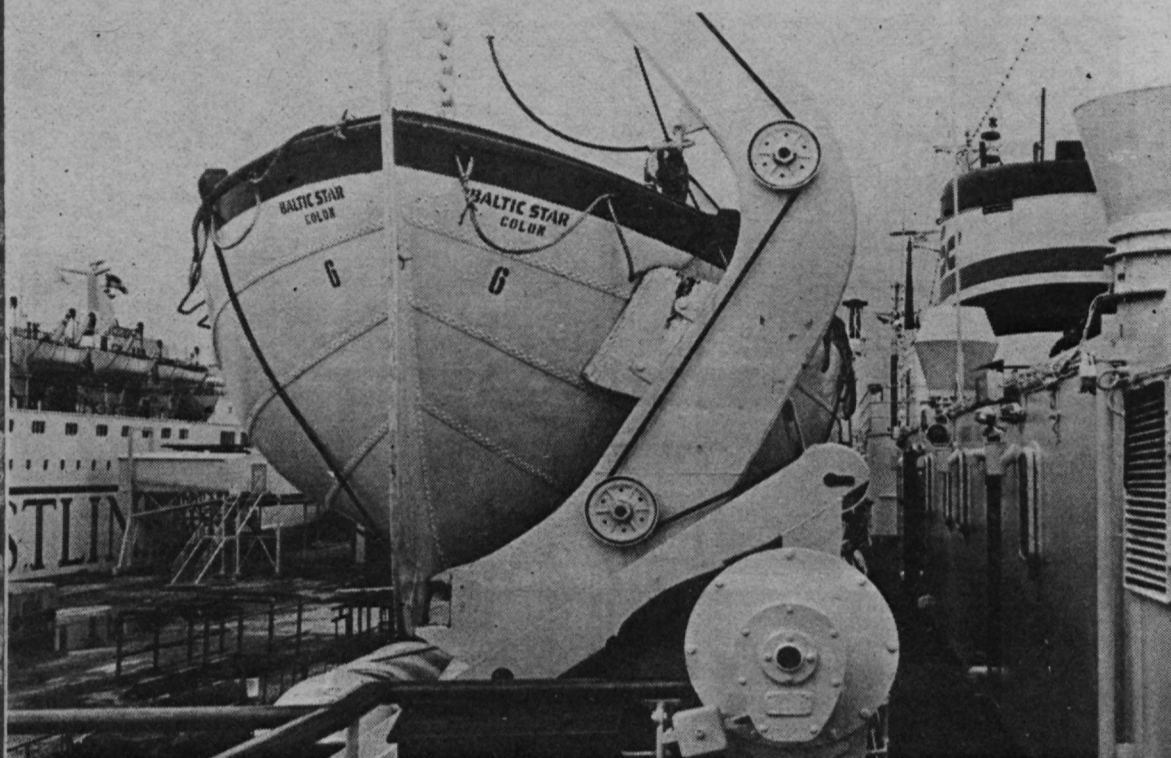
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 16 (906) Teisipäev, 16. oktoober 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ **Pardakõnelusi "Baltic Staril"** lk. 2
- ☛ **Naissaarest Mallorcale** lk. 3
- ☛ **Allveearheoloogilisel ekspeditsioonil Rootsisis II** lk. 4
- ☛ **Kuidas saadakse kapteniks** lk. 5
- ☛ **MerLe VI** lk. 6
- ☛ **Vastukajad** lk. 7



I. Trapido foto

Suurte reformide eel

Hiljuti toimus Eesti Merelaevanduses laiendatud dispetšernõupidamine, mis laevanduse töötajate seas enneolematut huvi äratas.

Kohaletulnuile esinesid merelaevanduse ülem T. Ninnas ja tema asetäitja M. Borovik, kes rääkisid peamiselt ettevõtte perspektiividest. Ette rutates ütlen, et merelaevandus on praegu olukorras, milles ta kogu oma ajaloo vältel pole olnud. Seda, kuidas sündmused edasi arenevad, võib suurema või vähema tõenäosusega vaid arvata.

Niisiis, mis meid Eesti Merelaevanduse ülemal **Toivo Ninnase** meelest ees ootab?

Mereministeeriumis nagu ka kogu Nõukogude Liidu rahvamajanduses käib täie hooga juhtimise ümberkorraldamine. Augusti lõpus peeti Odessas Nõukogude laevaomanike assotsiatsiooni liikmete kohtumine. Sellest võtsid osa kõigi merelaevanduste ülemad, mereminister ja tema viis asetäitjat. Jutt käis sellest, missuguseks muutub ministeeriumi ja merelaevanduste juhtimine tootmisharude struktuuri demonopoliseerimise ajal. Avalikult arutati, kas nüüd, mil vabariigid on end suveräänseks kuulutanud, võiks üldse veel mereministeeriumi vaja olla. Nagu teada, on Ukraina tema territooriumil asuvad merelaevandused vabariigi omaks kuulutanud, sama on teinud ka Vene NFSV. Sahhalini oblasti täitevkomitee arvab, et merelaevandus peab

ainult neile alluma hakkama, sest saar kuulutatakse vabamajanduspiirkonnaks. Balti Merelaevanduse ülem Hartšenko väitis, et ministeeriumi pole üldse vaja; Balti Merelaevandus muutub 1. jaanuarist rendiettevõtteks ja hakkab ise ennast juhtima.

Minister Volmer kaitses oma seisukohta. Tema meelest peab ministeeriumist saama valitsusorgan, mis tegeleb riikliku merepoliitikaga ja laevanduse korraldamise üldküsimustega Nõukogude Liidu territooriumil. Kõik muud küsimused, sealhulgas ka merelaevanduste omavalitsusorgan, mis tegeleb riikliku merepoliitikaga ja laevanduse korraldamise üldküsimustega Nõukogude Liidu territooriumil. Kõik muud küsimused, sealhulgas ka merelaevanduste omavalitsusorgan, mis tegeleb riikliku merepoliitikaga ja laevanduse korraldamise üldküsimustega Nõukogude Liidu territooriumil.

Missugune on ministri meelest merelaevanduse tulevik? Ta ütles, et Baltikumil ettevõtete jaoks võiks kõige tegusam juhtimise vorm olla aktsiaselts, kus laevanduse kui aktsionäri käes oleks üks kolmandik aktsiaid. Teine kolmandik kuuluks vastavale vabariigile ja kolmas Nõukogude Liidule.

Meie kontseptsioon erineb mõnevõrra ministri pakutust. Meie tahame, et 51% kapitalist oleks Eesti Vabariigi territooriumil, aktsiaselts oleks registreeritud siin ja laevad sõidaksid Eesti Vabariigi lipu all. Osa neist tuleb endistele omanikele tagasi anda — enne 1940. aastat oli oluline osa tonnaazist eravalduses ja see natsionaliseeriti. Osa Eestisse jäävaist aktsiaist

peab kuuluma Eesti Merelaevanduse töökollektiivile. Aktsiate müük on üks keerulisemaid küsimusi, seda isegi teoreetiliselt. Kuidas hinnata põhifonde, kas bilansilise või jääkmaksumuse järgi, kui palju hakkab aktsia maksma ning kuidas neid jaotada. On välja arvestatud, et kui iga meie töötaja ostab 5000 rubla eest aktsiaid, siis saab välja ostetud vaid 8% maksumusest. Seda siis, kui arvestada jääkmaksumuse järgi, mis moodustab 283 000 000 rubla.

Ülejäänud 49% aktsiaid võiks väljapoole Eesti piire müüki lasta. Me oleme huvitatud, et neid ostaksid organisatsioonid, mis meile lasti annavad, näiteks "Eksport-Heb" ja teised.

Kõigi nende probleemide läbitöötamiseks on Eesti Merelaevanduses loodud töögrupp (V. Labassov, I. Lovetski, T. Ninnas jt.), on kaasatud ka teadlasi. Põhiküsimuste ring on määratletud, töögraafik tehtud. Uurimiste lõpetamise tähtaeg on 1. jaanuar 1991.

Reorganiseerimise käigus on Eesti Merelaevanduse esindajail olnud kaks kohtumist Eesti Vabariigi valitsusjuhi ja transpordiministriga. Nad avaldasid Eesti Merelaevanduse muutmisele aktsiaseltsiks põhimõttelist toetust. Kui põhiküsimused on ette valmistatud, tuleb Eesti majandusjuhtidega veel üks kohtumine.

T. Ninnaselt küsiti, kas on olemas mingid konkreetsed

tähtajad uutele suhetele üleminekuks. Laevanduse ülem vastas kõlas nii: "Aktsiaseltsi kavatsesime luua uueks aastaks. Ent me ei kujutanud ettegi, kui palju võib sel teel vealuseid karisid ette tulla. Ütlen nõnda: mida rütem, seda parem."

Merelaevanduse ülem ei jätanud rääkimata ka teravast probleemist — uute laevade saamisest. Kõlas arv 3800 — nii palju inimesi on ajutiselt tööta Musta mere laevanduses. Neil lihtsalt pole aluseid, mille peal töötada. Niisiis, kuidas on lood laevastiku täiendamiseks? Mereministeerium annab laevade ehitustellimused üle laevandustele. Praegu ehitatakse ministeeriumi tellimusel Nõukogude Liidule umbes sadat uut laeva. Ehitusmaksumusest on 10% ringis juba tasutud, aga selleks, et ise ülejäänud 90% ära maksta, on laevandusel vaja oma valuutat. Praegu jääb Eesti Merelaevanduse vajadusteks vaid 50% üleplaaniiselt saadud valuutarublasid. Kõik, mis üle selle, läheb ministeeriumile. Mismoodi kavatsetakse ministeeriumis valuutakasumit ümber jaotada? Umbes nii, et pool läheb Liidule, üks neljandik Eestile ja veel neljandik Eesti Merelaevandusele. Millega see asi lõpeb, pole veel selge.

Perspektiividest kõneldes ütles merelaevanduse ülem: "Pärast kohtumisi transpordiministeeriumis ütlen avameelselt, et meie elu ei tule

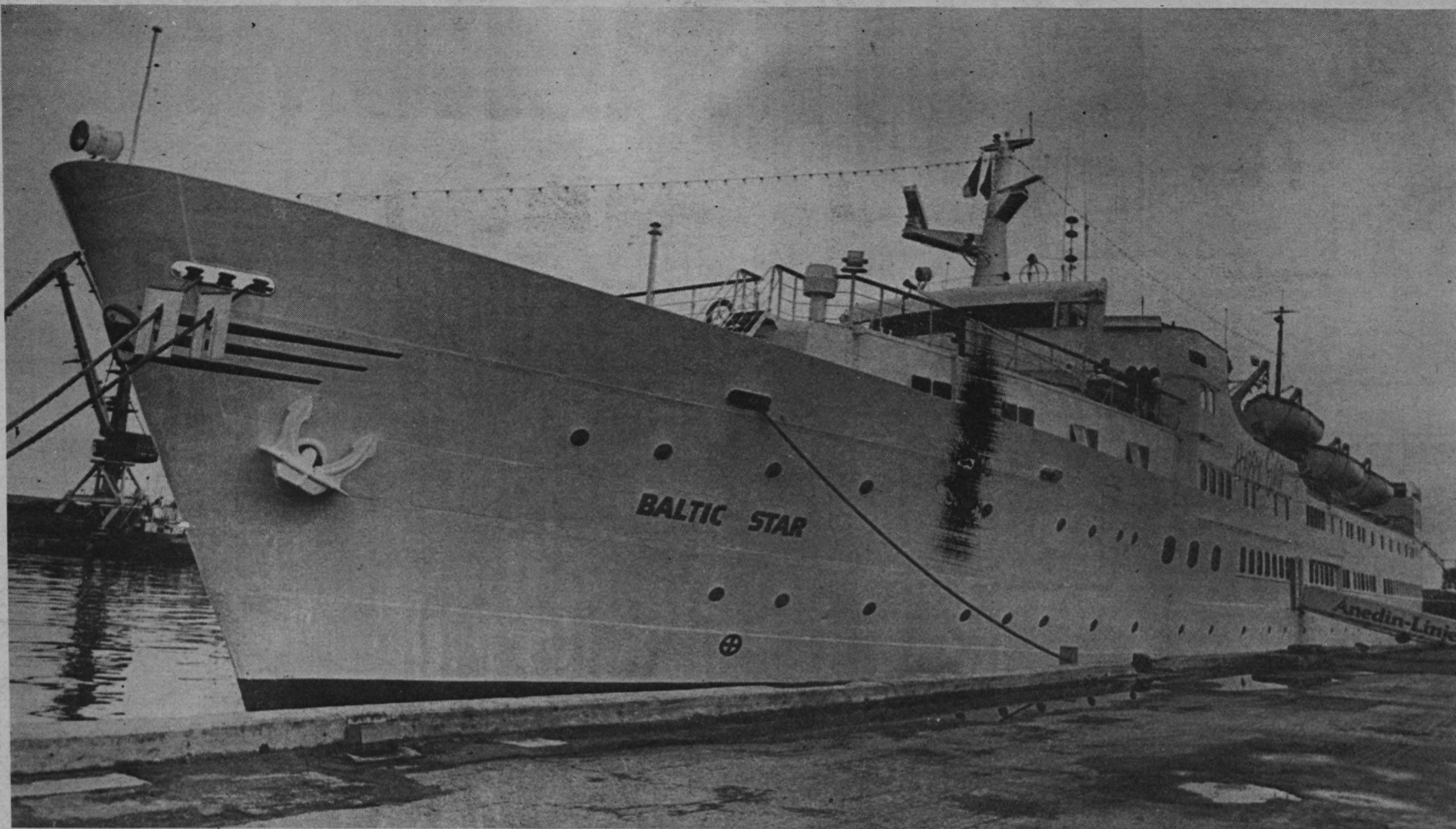
kerge. Vabariigis meie laevastiku jaoks tööd ei ole. Ka Liidus pole praegu just palju lasti saada. Ainus tee on töö vabal turul, kus on tugev konkurents ja ka tasu pole see, mis me saaksime Nõukogude lasti vedades."

Loomulikult tuli merelaevanduse ülemal ka "reservmadruste" küsimust puudutada. Praegu on merelaevanduse kirjas 200 ujuvkoosseisu töötajat rohkem kui ette nähtud. T. Ninnas avaldas lootust, et neile õnnestub tööd leida.

Kohtumisest osavõtjad või vähemalt enamik neist kuulis esimest korda, et Eesti Merelaevanduse juhtkonnal on plaan osa laevu (T. Ninnas selgitas, et jutt on "Povenetsidest") anda võõraste, ilmselt Kagu-Aasia maade lippude alla.

Üks Eesti Merelaevanduse aparaaditöötaja tundis huvi, kas vastavad tööle kuulujutud, et on olemas nimekiri inimestest, kes turumajandusele üleminekul vallandatakse esmajärjekorras. Merelaevanduse ülem vastas: "Jaa, see nimekiri on olemas. Laevanduse juhtimise ümberkorraldamine on paratamatu protsess, ent kartused selle protsessiga seoses on suuresti liialdatud. Aparaaditöötajaid ei ähvarda mingid surmaohud. Näiteks K. Voronin läheb teenitud puhkusele ja tema ametikoht ühitatakse teisega. A. Sergijenko läheb välismaale tööle ja merelaevanduse ülemal kaadriala

(järg lk. 5)



Pardakõnelusi "Baltic Staril"

Seekord kai ääres

Pea alati, kui merereisijaile midagi mitte just päris harjumuspärasest korraldatakse, vilksatab neis teadetes "Baltic Star" nimi. Olgu see 1985. aasta rahuristlus Läänemeres või tänavusuvine telepilt päästepatides Vormsile sõitvaist eakaist daamidest.

Seekord seisti Reisisadama kai ääres, oli korraline merematke Tallinna, tänavu kahe teistkümnend ja hooaja viimane. Eelmisel aastal tutvustati "uut, põnevaid reisisihtide" ja soovitati osta piletid "Anedin-Linje" mootorlaevale "Baltic Star", et sõita esimesele Rootsi merematkele "uude, avatud, laulvasse Eestisse". Tänavu on sadamas teisi laevu: ees reisisiks valmistuv "Tallink" ja kõrval "Nord Estonia". Nende kõrval tundub "Baltic Star" üsna väike olevat. Eks see olegi võimaldanud mõndagi iseäralikkude ette võtta. Ehitatud 1953. aastal Stockholmis ja saanud nime "Birger Jarl", tuli laev 1978. aastal "Anedin-Linje"

lipu alla. Ettevõtmiste mootor tundub olevat vanahärra



FREDERIK SINDAHL, ehk, nagu ta end tutvustada laseb

"ebakonventsionaalne laevaomanik, kes alustas kahe tühja käega".

Selle taga on "ajalehepoisist miljonäriks"-tüüpi lugu ning

hr. Sindahl arvab oma osaks olnud vaid tööd teha. Ega ta vist tea, et nõukogude inimesed ei usu ammugi, nagu võiks ausa tööga miljonäriks saada. Huvi pakuvad aga hr. Sindahli mõtted maailma avardamisest ja inimeste lähendamisest üksteisele.

Alustuseks küsimine, mis tunne on seista konkurendi kõrval?

Ega nad olegi konkurendid, sest neil on liinilaev, aga meie oma teeb ainult merematkeid, need on kaks täiesti eri asja. Kui inimene läheb "Nord Estoniale", siis selleks, et ta p e a b sõitma; meie laevale tuleb inimene, kes t a h a b Eestisse sõita. "Nord Estonia" on nagu sild, meie laevale tulakse aga sellepärast, et laev meeldib või meeldib reisisiht Tallinn. Meie laev on eriline selle poolest, et on olnud tee avajaks juba 1979. aastal esimese reisiga Riiga. Seda polnud varem tehtud, tulime üle mitme aastakümne esimestena. Balti rahu- ja sõprusreis 1985. aastal piki Baltikumi rannikut oli üks neid üritusi,

mis on teinud võimalikuks, et siin seisab meie laev, samuti Soome ja Rootsi liinilaevad.

Missuguseid erireise kavandate järgmiseks aastaks?

Plaanis on minna 350 inimesega Saaremaale, teha paar reisi Eestisse ja Lätisse, kusjuures mitte Tallinna ega Riiga, vaid väiksematesse kohtadesse. Jääda reidile, kui laev sadamasse ei pääse, ja näidata rahvale ka midagi muud, kui Tallinna ja Riiaid, neid suuri sadamaid.

Tahame edasi tegutseda nii, et koguda maailmast neid inimesi (ja nad tulevad ise meie juurde), kes on kunagi lahkunud Eestist, Lätist ja Leedust, võtta nad pardale ja tuua mitte pealinnadesse, vaid sinna, kuhu nad minna tahavad ja kuhu on üldse võimalik minna. Sellega aitame avada Ida-Euroopa ühiskonda veelgi enam, toetame glasnostit ja perestroikat. Me näitame inimestele, et ilusaid kohti on mujalgi kui pealinnades. Tähtis on ka see, et nii ei kogune turism üksnes suurlin-

nadesse, kus on niigi küll kõik, mida need on maalt kokku imenud.

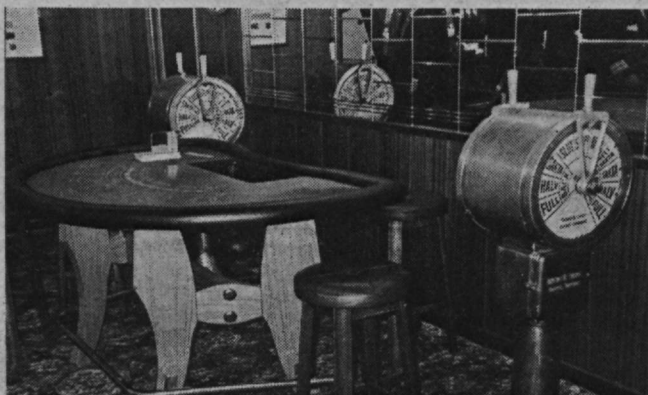
Mind on alati huvitanud reegleid rikkuda. Saksamaade ühinemine ei kaotanud piire, vaid tegi uue, seekord majandusliku piiri mõnevõrra ida poole. Mina aga tahan rikkuda kõiki piire, mis inimesi eraldavad, ja nüüdseks olen seda Ida-Euroopas teinud ligi 30 aastat. Tuleb lihtsalt tulla, reisiga rahule jääda ja avada maailma tavaliste, konventsionaalsete reeglite vastu. Neid reegleid murda ja püüda muuta — see on minu ülesanne.

Miks tulete just Tallinna?

Tahame näidata vana Revallit, seetõttu ei soovi me Tallinna muutumist maailmalinnaks, nagu need igal pool on. Püüame siin organiseerida reisijaile kõike seda, mis veel vanast romantikast leida: väljasõite, kohtumisi, konverentse; pakkuda teistsugust toitu, leida midagi, mis veel vanast järel võib olla.

Siin on lihtsam asju ajada kui Ameerikas. Kõik on nii

Selles laevas hinnatakse vana



Ka kaptenisild näib vanaaegne



Kes ei viitsi linna minna, vedab muidu aega



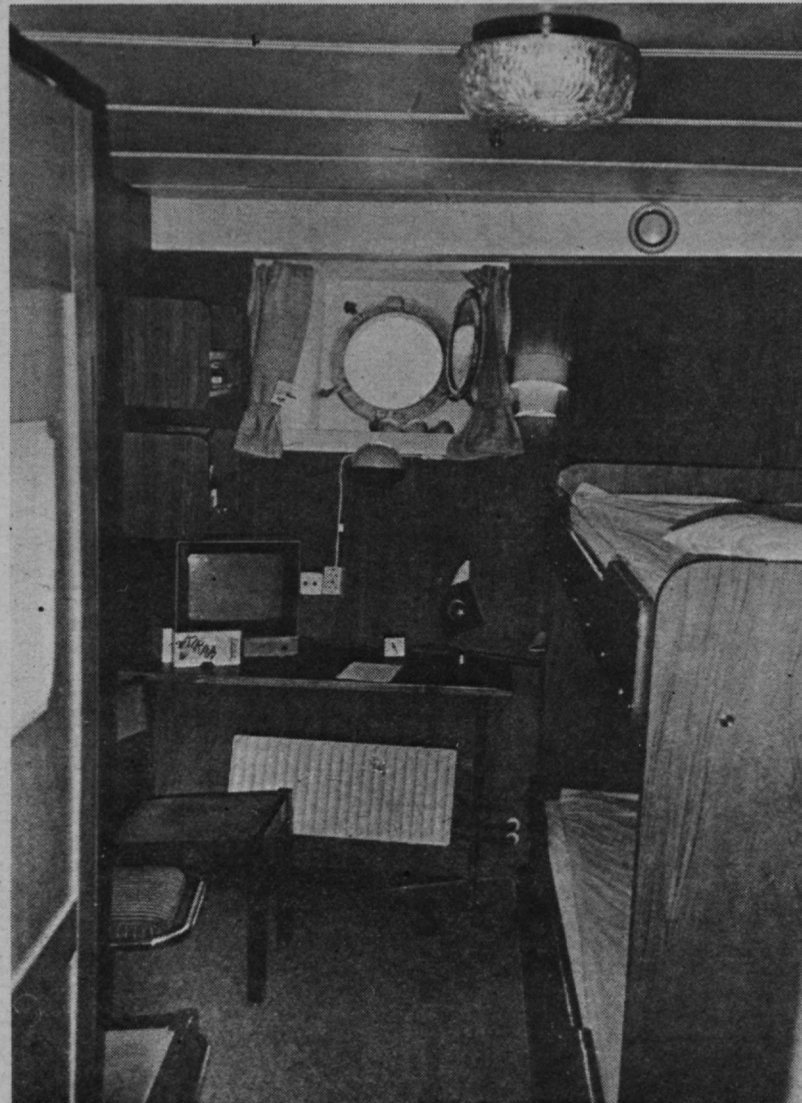


→ Meeskonna söögi-

→ puhke- ja



→ eluruumid



kiires muutuses, et võetakse asju kuidagi lihtsamalt, olakse harjunud muutustega ja sellega, et reeglid eriti ei kehti. Seetõttu tehakse kõike nii, nagu peab ja mitte nii, nagu kuskil kirjas.

Lihne ja ilus, kas pole? Siiski on see kõik ühtlasi äri ja küllap on tähtis leida konkurents oma nišš, pakkudes seda, mida teised laevafirmad ei saa, oska või pea kasulikuks.

Rootsi laev Panama lipu all

Eks ole äri seegi, et "Baltic Staril" ahtris on kodusadama na kirjas Colón.



Kapten ÅKE BOHLIN, kes meresõitu alustanud 1954. aastal, on "Baltic Staril" juba kümme aastat. Ja kuigi ta lapsena saadud merekaardilt õhtuti Eesti rannikut vaatas ja sadamate nimesid õppis, jääb erireiside ettevalmistamise töö ja läbiviimise vastutus ikka tema kanda.

Kuidas läks Vormsi-reis?

ÅB: Vormsilased ehitasid ise maa poolt pontoosilla: natuke kive, natuke laudu ja paar pontooni, ning saimegi päästepaatidega ligi. Tõsi, ilm oli küll väga ilus, aga me olime ka kuu aega enne seda jumalat palunud.

Vormsil käis 378 reisijat, vaid kaks kajutikohta jäigi üle, muidu oli laev täis. Reis meeldis kõigile väga, minagi kohtasin oma vanu sõpru Eestist.

FS: Kui kümned tuhandet inimesed suutsid kunagi sügiskuudel aerupaatidega iga-suguste navigatsiooniriistadeta ning täiesti paljana üle selle mere sõita, kas siis meie oma laevaga, millel on propellerid ees ja taga ning konditsioneeritud õhk, ei suuda seda korrata!

ÅB: Sümboolne oli naasmine samamoodi, kui need inimesed kunagi läksid, väikesel paatidel.

FS: Kui on kiilu all mõni jalgvett ja kui on kohta, kuhu laev kinnitada või ankur heita, siis pole mingit probleemi.

Nii võib maailmas igale poole minna.

Laeval on 67 meeskonnaliiget, neist päris meremehi 14, teised on hotellipoolel. Vahis ollakse 6 tundi, seejärel 6 tundi vabad ning töö vaheldub puhkusega kahe-nädalaste perioodide kaupa.

Kas noored tulevad merele?

ÅB: Meremeeste palk on Rootsi keskmisest madalam, nii ei olegi midagi, mis tõmbaks noori inimesi merele. Rootsist on raske meremehi saada, meie laeval on esindatud 7 rahvust.

FS: Vana meremeheromanika on ju kadunud. Ei minda enam laevaga ümber maailma sõitma ega tulda enam kahe aasta pärast läbi suurte seikluste. Laev tuleb õhtul sadamasse, hommikul kell seitse on jälle sõiduvõimeline — see on lihtsalt töö. Nagu näiteks rongisõit. Seetõttu tuleb pakkuda midagi, mis meremeeste elu lõbusamaks teeks: video, raamatukogu vms. Kui me oma laeva meeskonnaruumid kuue miljoni eest ümber ehitasime, siis küsisid laenuandjad, miks me ei ehita ümber reisijate kajuteid. Aga milleks? Nad lähevad ju pärast reisi laevalt maha, kuid meeskond elab siin.

Tallinnas on teil hooaeg lõppenud, mida teete edasi?

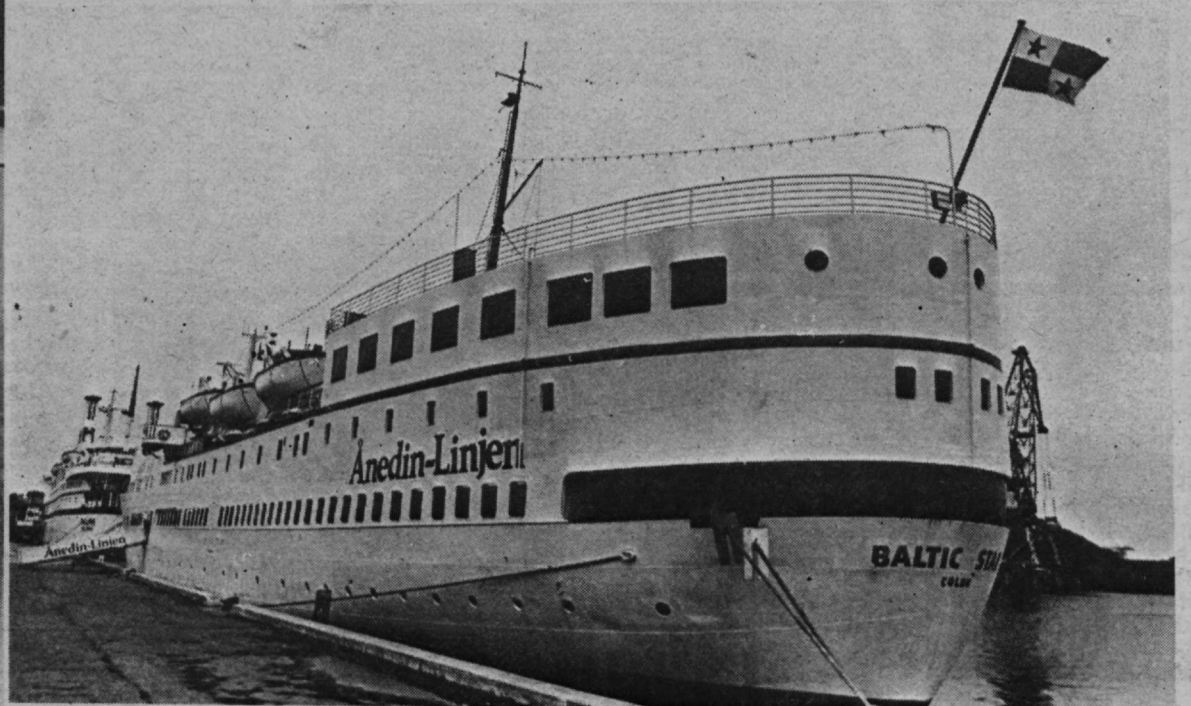
ÅB: Asume "rongisõidule" Stockholm ja Mariehamni vahel. Meelsamini teeb meeskond muidugi erireise, neidki huvitab sõit erinevadesse sadamadesse.

Laeval torkab silma lugupidamine vana vastu: palju puutu, lapsepõlvest tuttavad väikesed ümmargused kohvikulauad, aurumasina telegraaf ja ühes baaris säilitatud algne, 1953. aasta sisekujundus.

Vastu tuleb hooajalõpu pidulõunale saabuv Hardo Aasmäe. Mis plaane seal küll peetakse? On ju "Anedin-Linje" osa "Sally Line'ist", linnapea on aga korduvalt toonitanud, et soola- ja sadamamaksud on iidsetest aegadest peale linnale kiulunud.

7. oktoober

**Madli Vitismann
Isi Trapido fotod**



Naissaarest Mallorcale

Jaan Krossil on romaan "Vastutuulelaev", milles jutt Eestist pärit maailmakuulsast stellaaroptikust Bernhard Schmidti (1878—1935). Romaani eessõnas kõneleb autor muide nõnda: "...mu vestlused Bernhard Schmidti kohanud inimestega Saksamaa Liitvabariigis (kus ma nendega vestlesin) on niisama tõesed kui mu jutud Erik Schmidtiga Mallorcal (kuhu reisimine osutus minu jaoks liiga keeruliseks, nii et ma pole seal üldsegi käinud)."

Erinevalt Tallinnas sündinud kirjanikust pole Naissaarilt pärit kunstnikule Erik Schmidtile, optikakuulsuse vennapojale, reisimine küll vist kunagi ülesaatmatuid raskusi valmistanud. Igatahes sai ta noorukina koos isa ja emaga hakkama oma ehk kõige keerulisemagi reisiga — kodusaarelt ära. Kuid sellest hiljem. Igatahes on sel mehel nüüd juba kolmkümmend aastat veel üks kodusaar, Hispaania vetes asuv Mallorca, ning tänava septembris polnud tal Tartu Ülikooli külalisena üldsegi keeruline ka sünnimaale reisida. Nii et Eesti meremuuseumi teadusdirektori Jaak Sammeti vahendatu on küll väga tõene, sest pärineb esmaallikast, Tallinnas peetud vestlusest Erik Schmidti endaga.

Ent miks temast huvitus meremuuseum ja huvitub mereleht?

1925. aastal sündinud Erik Schmidt on põlisest Naissaare meremeeste soost. Tema vanaisa Franz Schmidt oli loots; muide viibis kuulsas "Jermaki", tolle aja maailma suurima jäämurdja käigu-proovidel — oli ses laevas kaks nädalat koos ühega selle konstrueerijaist, admiral Makaroviga. Eriku isa August Schmidt töötas end Kaug-Idas üles kaugsõidukapteeniks. Üldse sõitis ta kahekümne kahes laevas. Kord oli niisugune lugu, et laevaarst aina tegeles maalimisega ja August Schmidt oli siis ühel päeval natuke vihastanud, et miks see minulgi ei peaks välja tulema. Võtnud tüki lae-

vapresenti ja laevavärve ja ...tulnudki kohe päris hästi välja! See harrastus siis jäanudki külge.

Erik Schmidt tõi Eesti meremuuseumile kaks isa maali, üks neist autoportree, teine merepilt nimega "Kohtumine merel" — taamal laeva siluett ja ees asjatundlikult, professionaalselt kujutatud meri. Isa maalid on Mallorcal; sinna on see 1883. aastal sündinud ja 1974. aastal surnud mees ka maetud. 1943. aasta oktoobris põgenedes võeti siit ka maalid kaasa, mida tavaliselt nii väga vist ei tehtud...

Paat ehitati põgenemise jaoks Jakob Kiili paaditööstuses, mis praegu jääb 7. tehase maa-alale, sakslaste eest salaja valmis. Mõni kolmekesi: isa, poeg ja ema (viimane oli Kunda vallas sündinud eesti naine, kes Narva-Jõesuus August Schmidtiga tuttavaks oli saanud). Nemad olid Naissaarest ühed esimesed minejad. Eriku ristiisa oli Tallinna sadama kapten, Muhust pärit Mihkel Kõvamees. Eks temagi aitas paadi ehitamist saladuses hoida ja andis andmeid, mis minekul soodustasid läbipääsemist. Paat, mis nad Rootsi viis, oli 21 jalga pikk, peal oli neljahobujõuline Pärnu Seileri tehase mootor. 1944. aastal läks ära praktiliselt juba kogu Naissaare elanikkond. Oieti peaks vist ütleva, et Schmidtid olid selle laine esimeste minejate hulgas, sest 1940. aasta suvel, pärast juunipööret, oli kaks-kolm paati noorte mees-tega Naissaarelt Rootsi juba läinud.

Erik Schmidt oli kodumaalt minnes seitsmeteistkümmene aastane, ta oli olnud Naissaare algkooli õpetaja — viimane õpetaja. Hiljem ei ole seal enam kunagi kooli peetud, tema kuusteist õpilast olid viimased, kes sel saarel koolis käisid. Õpetajaks sattus ta seetõttu, et kõik vanemad mehed olid tol ajal muudel töödel. Rootsis pidi ta kõigepealt sõjaväkke minema. Varsti omandas ta raadiotelegrafisti kutse. Õppima võeti

Rootsi mereväe intelligent-sustesti alusel, kus arvestati ka mitmesuguseid isiklikke omadusi, mis pidid kinnitama kutsesobivust. 80 punkti saanud võeti õppima, üldse oli võimalik saada 180 punkti. Erik kogus 164 punkti, seda oli kogu kursuse kohta kõige rohkem.

Erik Schmidt töötas merel oma erialal päris edukalt, oli nõutud ja hinnatud mees, kuni ühel hetkel, nagu ta ise ütles, hakkas kunstius teda purema. Ta tegi laevaomanike ja kapteni jaoks üllatava otsuse: astus 1950. aastal Pariisi Kõrgemasse Kunstikooli. Ta ütleb, et omandas kolme aastaga vanade meistrite tehnika. Kunstnikuna esindab ta traditsioonilist laadi, see on talle lihtsalt omane. Nii sai meremehest vabakutseline kunstnik, kes töötas küll Lõuna-Aafrikas, küll Euroopas. Ta on proovinud ka mitmeid kunstiga seotud ameteid. Kunstitegemise kõrvalt on pidanud kunstigaleriid ja 70. aastail koos ühe hispaanlasega reisibürood.

10 aastat tagasi pühendas Erik Schmidt end taas saaprotsendilisel loomingule. Siitamaani on ta nüüd maalimisega elatist teeninud, teda võib pidada jõukaks meheks. "Eesti Ekspressis" nr. 37 on lugeda, et "Einar Sandeni ingliskeelne monograafia tutvustab teda kui soliidset kunstnikku, kes on võitnud Euroopa mõõtu kuulsuse aristokraatse portretistina (jäädvustatute hulgas näiteks ka Hispaania kroonprints)." Tal on piisavalt tellijaid ja ostjaid: Rootsis, Inglismaalt jne., kundesid on olnud ka Indiast. Ta pole kunagi püüdnud ultramoodne olla ja paistab, et tal on oma ostjaskond. Mees on omadega väga hästi toime tulnud.

Muide, ta nimetas, et näitustest ei pea suurt lugu. 1988. aastal oli tal Rootsis alles esimene näitus, 1989. aastal teine. Nüüd Eestis käies sõlmis ta Tartus kokkuleppe oma maalisarja eksponeerimiseks mõne aasta pärast. Sel korral käis Erik



➔ Erik Schmidt

➔ Kaugsoidukapten August Schmidti autoportree



Schmidt ka esimest korda Lõuna-Eestis, sellega seoses on tal maalimise plaane — igatahes tegi ta seal hulga slaide. Seal nähtu, ka meie vanu räämas maju oma luitunud värvidega pidas ta väga romantiliseks...

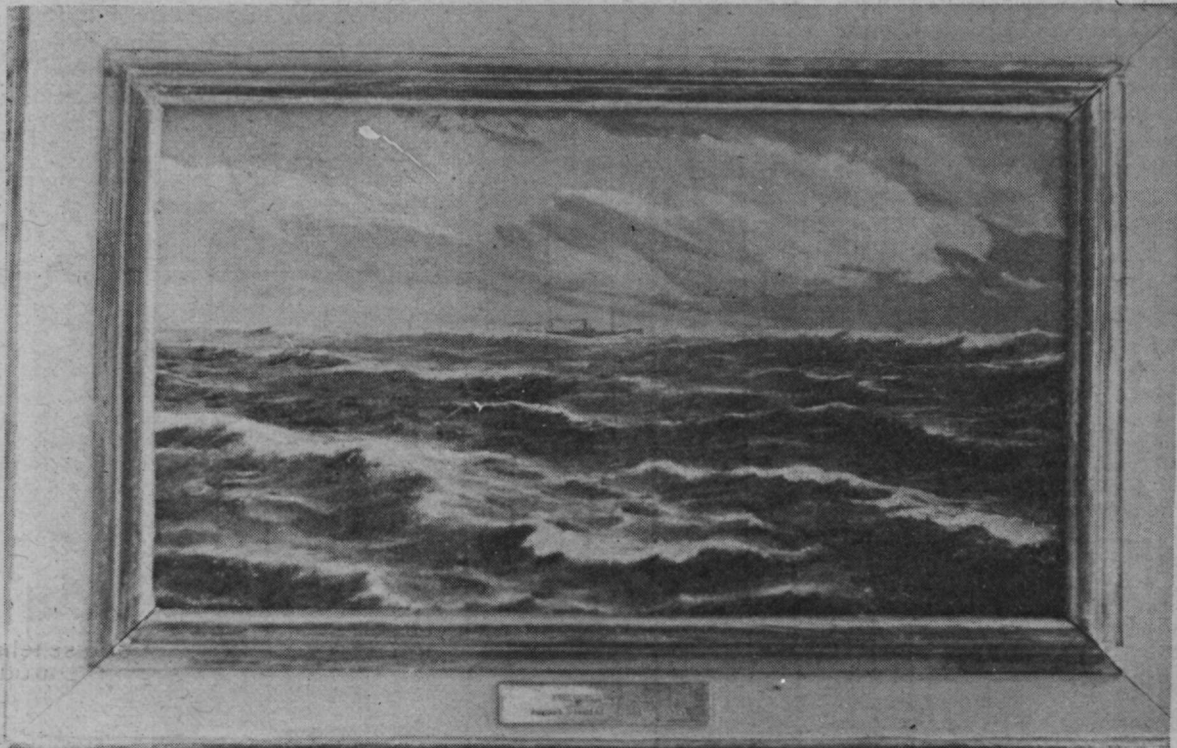
Tartu Ülikooli kutse Erik Schmidtile oli siiski eelkõige kui oma onu vennapojale. Füüsikud ja teadusloolased oskasid ilmselt kõrgelt hinnata ta suurepäraseid teadmisi oma suguvõsa asjadest. Ning lõppude lõpuks on tal onust ka isiklike mälestusi: Bernhard Schmidt külastas 20.—30. aastate vahetusel Naissaares venna peret ja nii on

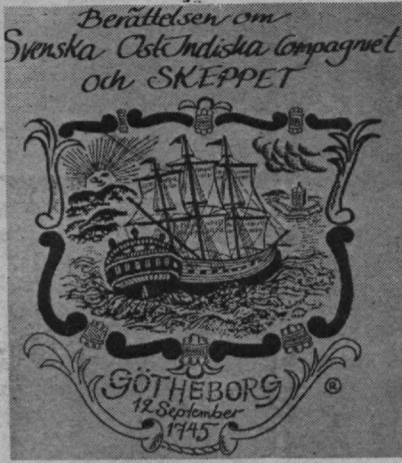
praegune maalikunstnik oma maailmakuulsa onuga ka ühes söögilauas istunud... Eelpool kord juba tsiteeritud "Eesti Ekspress" (Priidu Beier, "Õigus luulele") väidab, et Jaan Krossi Schmidtidepere tõlgendamiseks ja just eriti rahul ei ole. Aga eks romaan ja aja- või teaduslugu ole ikka väga erinevad asjad. Tal endal pidi ajakirjas "Mana" just kolm juttu ilmmas olema. On's need tõsi-lood või kunstkirjandus? Eks nüüd saame meiegi neid lugeda, kui huvi on.

Jaak Sammeti jutu kirjutas üles ja täiendas

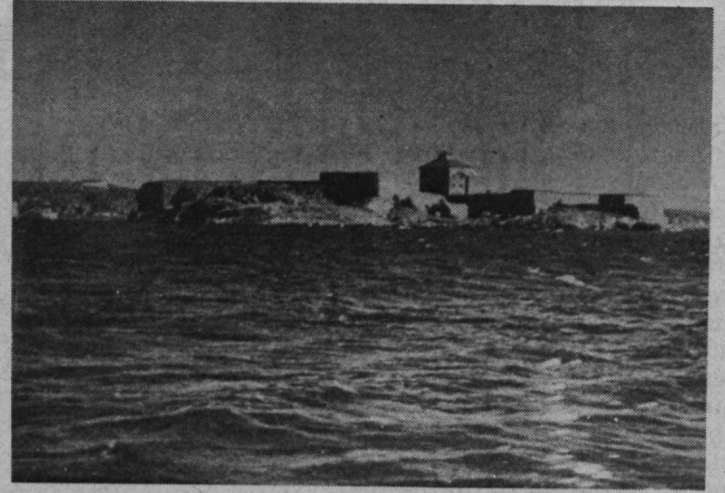
Mari Vamba

Fotod: H. Mosolainen





ALLVEE- ARHEOLOOGILISEL EKSPEDITSIOONIL ROOTSIS



(Algas 7. augusti ajalehes)
Käesolev artikkel on jätkuks varem poolelijäänud teemale Eesti Meremuuseumi ja klubi "Viikar" osalemisest allveearheoloogia ekspeditsioonis Göteborgis, 1745. aastal upunud Rootsi Ida-India kompaniile kuulunud laev "Götheborg" on üks kahest seni teadaolevaist säilinud selle kompanii vrakkidest. Kuna teine vrakk lebab kusagil Lõuna-Aafrika lähedal külalalki suures sügavuses, siis oma kodusadama lähedal upunud laeval on tunduvalt lihtsam uurimistööd teha ja saada nii äärmiselt vajalikku informatsiooni Rootsi ja Idamaade vahelise 18. sajandi merekaubanduse kohta. Just see panigi tugeva aluse Göteborgi kui Rootsi suurima sadamalinnaga arengule.

Allveearheoloogilised uurimistööd on toimunud nüüd juba viiel suvel. Võiks isegi öelda, et on järjekord neist, kes seal osaleda tahaksid, vaatamata sellele, et töötamise eest ei maksta. Sponsorite poolt on toitu ja ööbimisvõimalus, kuid varustus peab endal kaasas olema. Inimesed töötavad peamiselt oma puhkuse ajast. Seetõttu vahetub töögrupp pidevalt, v.a. ekspeditsiooni juhtkond. Harrastussukeldujad saavad osaleda tõeliselt kuulsas allveearheoloogia projektis, ligi tõmbab ka töö huvitavate hiina

leidudega. Seetõttu põhjustaski meie tulek rootsi sukeldujate hulgas väikese hämmelduse, kuna konkurent oli omadegi puhul nii suur.

Ekspeditsiooni laager oli saarel Nya Älvsborg. Äratus oli hommikul kell 7 ning tööpäev hakkas "miitinguga", kus täpsustati veelkord tööülesandeid — kes jääb saarele, kes läheb merele. Põhimõtteks oli, et ekspeditsioonist osavõtjal oli võimalus osaleda kõikides töötappides. Maa-pealne töö täiendab veelust ja vastupidi ning kõik see on ainult asjale suuks. Transport sukeldumiskohta toimus sukeldumise eest vastutaja Håkan Berntssoni isiklikul kaatril. Sukeldumised toimusid platvormilt, mis seisis nelja ankruga peal. Inimesed olid jaotatud kahte meeskonda. Töö oli vahetustega, nii vee all kui platvormil. Kummalgi grupil olid oma sektorid, kus pinnast töödeldi 20 cm kaupa. Sukeldujal oli kaasas plastmassist korv suuremate leidude jaoks ning märkeplaat koos kaardi, pliitsi ja möödudupulgaga. Nähtavus vee all oli hea. Väiksemad leiud suunati õhkejektorisse. Need võeti vastu juba platvormil vastavas sõelaga kaetud vannis. Huvitavamad ja suuremad leiud tuli vee all kaardile kanda. Tänavuse aasta programmis pöörati eriti tähelepanu laadungi paiknemisele ja pakendile. Eraldi tuli välja sorteerida portselani kilde (neid tuli pangede viisi), pärlmutrit, vürtse, teed, klaasi, puitu ja metalli. Tähelepanu tuli pöörata ka väikestele kividele, kuna hiinlased olid neid pettusega sokutanud teelaadungi hulka, et kaalu suurendada. Hilisema analüüsiga selgitati välja, kas kivid on kohaliku või rootsi päritoluga. Muu prahi hulgast võis leida ka putukaid ja kookoneid. Tihti juhtus leidude sekka ka mereande — mõni kala, krabisid ja merekarpe. Kõik leiud markeeriti. Edaspidine registreerimine (kaal, moodud, kirjeldus, joonised), analüüs ja konserveerimine jätkus juba saarel. Sinise mustriportselani oli kerge säilitada, kuna aitas ainult pesemisest. Väga ettevaatlik tuli olla teist tooni portselaniga, kuna sealt võis muster kaduda juba puudutamisel. Enamik väljatoodud esemetest vajasid eritöötlust, et vabaneda liigsest soolast. Klaas ja keraamika olid nii õrnad, et neid tuli mageda veega hakata tasapisi harjutama. Kõik see oli ainult esialgne konserveerimine. Leiud registreeriti ja andmed töötati arvutiga läbi. Väga oluline oli saada võimalikult rohkem informatsiooni laeva kohta — kuidas ta oli ehitatud, kuidas laaditud ning kuidas inimesed selle pika sõidu ajal elasid. Töö-

päev lõppes 19.45, kui üldkoosolekul tehti päevatööst kokkuvõtteid.
Meile oli äärmiselt kasulik ja vajalik tutvuda kogu ekspeditsiooni töökorraldusega. Selles küsimuses oli suureks abiks allveearheoloogilise töö eest vastutaja Magnus Lindgren. Meeldis, et kogu töögrupp hoiti pidevalt kursis kogu ekspeditsiooni käiguga, ning arutati põhjendatult, miks on vaja mõnda asja teha just nii ja mitte teisiti. Valitses vaba ja sundimatu õhkkond. Meil räägitakse tihti, et inimestel pole ikka õiget töösuhetumist jne. Selles ekspeditsioonis võis näha, et paindlik ja hästi läbimõeldud töökorraldus ning tähelepanelik ja heasoovlik suhtumine töötajatesse loob iseenesest õhkkonna, kus inimesed annavad endast isegi rohkem, kui neilt oodatakse.
Meie jaoks oli võõras sponsorite süsteemi kasutamine — kes toetas rahaliselt, kes laenas seadmeid või hoolitses selle eest, et ekspeditsiooniliikmetel oleks pidevalt banaanikast nurgas. Huvitav oli jälgida, kuidas reklaamivõimalusi vägagi otstarbekalt kasutati. Selle eest kandis hoolt Anders Wästfelt. Üheks tõmbenumbriks oli kõrgete külaliste kostitamine merepõhjust toodud 200 aasta vanuse teega. Polnud sugugi haruldane, et sellisele töötle-

misele järgnesid mõningad soodsad lepingud.

Allveearheoloogilistest tööd "Götheborgi" vrakil oli ülevaatlik näitus Göteborgi meremuuseumis. Huvilised võisid külastada ka Nya Älvsborgi saart, kus võis tutvuda uuemate leidudega, jälgida videofilmi või vaadata kuival maal olevat maketti, mis andis ligilähedase ettekujuse tööst vee all. Samas oli võimalus osta mitmeid kaevamistega seotud suveniire ja trüki-seid.

Igal aastal 12. septembril saavad ekspeditsioonis osalevad veel kord kokku, sest just sel kuupäeval 1745. a. hukkus "Götheborg". Tööd kavatakse jätkata. 1991. aastal tuleb suur näitus ja rahvusvaheline teaduslik konverents Hongkongis.
Katrin Savomägi
Avo Jüris

Mitte eriti kaugele sukeldumiskohast jäi kaljusaar Nya Älvsborg, kus oli ekspeditsiooni laager

↑ Igaõhtune nõupidamine. Paremt esimene väljakäevamiste juht Magnus Lindgren

↗ Sukelduti väikeselt platvormilt. Iga mees sai kaasas plastkorvi suuremate leidude kogumiseks ja planšeti märkmete tegemiseks.



(algus lk. 1)
asetäitja koht koondatakse. Laevanduses on paralleelseid struktuure, näiteks välismaajandussidemete ja reklaamiosakonnad. Kõigile on selge, et uutele töövormidele üleminekul muutub allüksuste tähtsus, prioriteetsus. Näiteks maksab arutada, kas premeerimisosakonna koosseisud vastavad praegustes, kuu- ja kvartalipreemiata töötingimustes selle osakonna osatähtsusele. Kahtlema ta kasvab laevastiku juhtimise ja eksploatatsiooni operatiivplaneerimise osakonna

koormus, nähtavasti tuleb seda laiendada. Kordan veelkord, et ei näe aparaaditöötajail erilist põhjust muretsemiseks.

Merelaevanduse töö mõnedest majandustulemustest ja prahituru suundumustest rääkis laevanduse töötajale Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja **M. Borovik**.

Esimesel pooleaastal läks meil hästi. Meie tähtsamad alused, kuus puistlastilaeva ja viis ro-ro tüüpi laeva töötasid hästi, esimesed vedasid vilja, teised ratatehnikat. Meie kaheksateist "Leninska-

ja Gvardijat" töid Nõukogude Liitu uskumatu hulga kakaube. Plaan ületati põhinaatijate osas oluliselt.

Märksa halvemad olid lood III kvartalis. Mõju avaldas N. Liidu majanduse üldine halb seis, tekkis valuutadefitsiit, järsult vähenes sisseostetava kauba hulk. Teravilja veeti vähem kui tavaliselt, ro-ro-laevade jaoks polnud enam lasti. Olukorra päästab tõenäoliselt kartul, mida ostetakse Saksamaalt. Valuuta puhastulu plaan jäi täitmata.

Neljandas kvartalis on olukord täiesti ettearvatu.

Teeme kõik, mis meie võimuses, haaramme kinni partnerite kõikvõimalikest ettepanekutest, ent valikut praktiliselt ei ole. Elu sunnib eksploatatsioonitegevusele täiesti teistmoodi lähenema. Hakkame tööle lepinguliste tehingute alusel.

Lõpuks kõnelesid Tallinna linna volikogu liige kapten **I. Gnezdilov** ja Eesti Vabariigi Ülemnõukogu liige **A. Labassov**. Jutt oli olukorrast, mis on kujunenud pärast Tallinna linna volikogu 16. augusti otsust korteri saamise piirangutest Tallinnas.

(Igor Gnezdilov teadvustas koosolijatele ka nimetatud otsuse ettevalmistamisel töötanud komisjoni informatsiooni, et viimastel aastakümnetel on Tallinnas kõige rohkem elamispinda saanud kolme ettevõtte — Eesti Merelaevanduse, Eesti Kalatööstuse ja "Dvigateli" — töötajad. Ülejäänud elamispind on jaotunud kõigi ülejäänute vahel. — Tõlkija märkus.) Kõlama jäi mõte: püütakse teha kõik võimalik, et nimetatud otsus ära muudetaks või seda vähemalt muudetaks.

Artur Gusseinov

Kroonika: ametissenimetamisi

Kalle Juurik

Sündinud 1953. a., eestlane, NLKP liige.

Kalle Juurik on sündinud Hiiumaal Keremal. 1978. aastal lõpetas Leningradi Kõrgema Merekooli laevajuhtimise erialal. Eesti Merelaevanduses töötab alates kooli lõpetamisest 1978. a. On töötanud kapteni neljanda, kolmanda ja teise abina, 1984. aastast vanemabina. Abielus. Kapten. Võõrkeeltest räägib inglise keelt. Valdab äriinglise keelt. On töösideme- ja agentide ja võimuesindajatega välissadamates, kaitstes laevanduse huve. Hea teoreetiline ettevalmistuse ja praktiliste kogemustega. Seltsiv, täpne ja korrektne. Suhtlemises viisakas ja tähelepanelik. Hea huumorimeelega ja tasakaalukas.

Kaptenikohale on Kalle Juuriku soovitanud juhtkond ja "Georg Otsa" kollektiiv.

Sergei Pavlov

Sündinud 1945. a., venelane, NLKP liige.

Sergei Pavlov on sündinud Tšernigovi oblastis. Eesti Merelaevandusse tuli 1965. aastal, pärast Tallinna Merekooli lõpetamist. 1988. aastal lõpetas kaugõppes Leningradi Kõrgema Merekooli. 1974. aasta veebruarist on töötanud Eesti Merelaevanduse laevadel vanemabina. Abielus.

Head teadmised kommerts-tegevusest. Valdab äriinglise keelt.

Suurte kogemustega spetsialist, tunneb hästi Euroopa ja Vahemere liitude sõidupraktikad. Heade juhiomadustega, nõudlik nii enda kui ka alluvate vastu, meeskonna seas on tal autoriteeti.

Rahulik, hea enesevalitsusega, tasakaalukas ja laia silmaringiga. Kaptenikohale on S. Pavlovi soovitanud "Mohni" ja "Virtsu" kollektiiv.

Jevgeni Monahhov

Sündinud 1946. a., venelane, NLKP liige.

Jevgeni Monahhov on sündinud Ivanovo oblastis. Eesti Merelaevandusse tuli 1974. aasta veebruaris, pärast Tallinna Merekooli laevajuhtimise eriala lõpetamist. 1989. aastal lõpetas töö kõrvalt Leningradi Kõrgema Merekooli. Abielus.

Valdab äriinglise keelt. On vahendanud välissadamates töösuhteid võimu- ja teenindavate firmade esindajatega. Tal on iseseisva laevajuhtimise ja meeskonna juhtimise kogemusi. Sobiv iseloom tööks merel. Rahulik, hea enesevalitsemisega, seltsiv ja tagasihoidlik. Tööülesannete täitmisel nõudlik nii enda kui teiste vastu.

J. Monahhovi on kaptenikohale soovitanud "Skulptor Matvejevi" kollektiiv.

Viktor Molotkov

Sündinud 1951. a., venelane, NLKP liige.

Viktor Molotkov on sündinud Krasnodari kraisis. 1974. aastal lõpetas Leningradi Kõrgema Merekooli. Samast aastast töötab Eesti Merelaevanduses, vanemabi ametis 1979. aasta oktoobrist. Abielus.

Head arialsed teadmised tööst Euroopa—Lääne-Aafrika liinidel. Valdab äriinglise keelt.

Seltsiva loomuga, energiline, alluvate vastu tähelepanelik, enesekriitiline. Harrastab sporti. Kollektiivis on tal autoriteeti.

Kaptenikohale on V. Molotkovi soovitanud juhtkond ja "Povenetsi" ning "Pjotr Krasnikovi" kollektiiv.

Sergei Zahharov

Sündinud 1957. a., venelane, NLKP liige.

Sergei Zahharov on sündinud Tallinnas. Eesti Merelaevandusse tuli 1978. aastal, pärast Tallinna Merekooli lõpetamist. 1984. aastal lõpetas kaugõppe teel Leningradi Kõrgema Merekooli. Abielus.

Valdab äriinglise keelt. Heade arialsed teadmised. Korraldab edukalt sidemeid välisfirmade esindajatega.

Põhimõttekindel, oskab kaitsta oma seisukohta. Seltsiv ja energiline. Head juhi- ja organisatorivõimed.

Kaptenikohale on S. Zahharovi soovitanud juhtkond ja "Nikolai Janson'i" kollektiiv.

"Morjak Estonii" 1990, nr. 38

ainult 1 küsimus

Kuidas saadakse kapteniks?

ainult 1 küsimus

Vastab kapten 1978. aastast IGOR GNEZDILOV:

Kõigepealt tuleb õppida merekoolis laevajuhtimise erialal. Varem piisas selle kooli diplomist, et väiksema laeva (k.a. "Povenets"-tüüpi) kapteniks saada, kuid umbes 10 aastat tagasi hakati nõudma kõrgharidust.

Seejärel tuleb merekooli lõpetanud töötada 2–3 aastat madrusena ja saada töödiploom, mis võimaldab saada lähisõidu tüürimeheks. Enamasti saadakse küll seegi diplom merekooli lõpetamise ajaks. Seejärel tuleb kapteni IV või III abina sõita 2–3 aastat, saada kaptenilt soovitus ja anda tehnilise miinimumi eksam ning esitada nõutavad paberid koos kõrgkoolidiplomiga sadamakaptenile. Tema otsusega võib saada kaugsõidutüürimeheks. Sõitnud kapteni II

abina 3 aastat kaugsõidus ning andnud tehnilise miinimumi eksami, võib saada kapteni vanemabiks. Ka vanemabina tuleb sõita 3–4 aastat, kusjuures kogu selle sõidupraktika jooksul on iga 5 aasta tagant kvalifikatsioonitõstmise kursused. Kui vanemabil on kapteni või juhenduskapteni soovitus, mille on kinnitanud laevameeskond, ning ta on andnud tehnilise miinimumi eksami, saab ta sadamakaptenilt kaugsõidukapteni diplomi ning saadetakse koos juhenduskapteniga reisile.

Nüüd mitte enam väga noore mehe määrab kapteniks Eesti Merelaevanduse ülem ja kinnitab selle määramise NSV Liidu Merelaevastiku Ministeeriumi kolleegium.

Vastab kapten 1986. aastast TARMO KÕUTS:

Kooli diplom annab tunnistust sellest, et noormees on läbinud mingi kursuse mingis kindlas mahus. Seal on kirjas, et ta on lõpetanud merekooli ja omandanud laevajuhi eriala. Töödiplom on seesama koolidiplom koos tsensusega, s.t. et peale teoreetilise pagasi on ka praktiline sõiduõigus — see on eluga kinnitatud vajadus, et peab olema praktika. Võib väga hästi teada, et laeva paremale pööramiseks on vaja rooli paremale keerata. Aga eks katsu pöörata! Ja kui palju on vaja pöörata ja millal seisma jätta... Kapten on kõrgeim aste sellel erialal. Meremehekarjäär lõpeb kaptenisillal, erialaselt enam kõrgemale tõusta ei saa.

Et meie laevastik kunagi väga tormiliselt arenes, siis tekkis kaadripuudus ja hakati, nagu meie suures riigis ikka, kõike hoolega arendama. Arendati siis mereharidust, saadi sellega hoog sisse, aga

laevad lõppesid otsa. Nüüdseks on kaadrit ülearu. Kõrgemad merekoolid, mida N. Liidus on väga palju, toodavad kaadrit nii palju, et teistele enam kohti ei jätku, kusjuures selle kaadri kvaliteet kannatab kvantiteedi tõttu. Mõneski mõttes on kõrgkoolide lõpetanud kehvemad kui keskastme merekoolide omad. Näiteks Arhangelski või Tallinna merekool arvestavad kohalike laevasõidutingimusi, kohalike rahvatraditsioone, naabrite meretraditsioone ning lõpetanud on seetõttu paremini ette valmistatud sõitmiseks kohalikes oludes. Et ministeerium on kõrgematele merekoolidele ligemal, siis töötab

ta eeskätt kõrgastme koolide huvides.

Kogu aeg on Eesti Merelaevandusel olnud keskeltäbi 85 laeva. Igal aastal on seega III tüürimehi vaja 5–10, kuid kui kõrgem merekool saadab aastas 15, siis kuhu on meie oma noormeesed minna?

Nüüd sõita 1–3 aastat madrusena on õigustatud, et anda noorele inimesele aega füüsiliseks ja psühhiliseks küpsemiseks. Ma ise sõitsin ka, jõudsin pootsmaniks, ja olen seda ainult hea sõnaga mäletanud. Kapten peab teadma iga tööd, mis laeva tekil või välispinnal teha tuleb. Kõrgkoolist tulnuil on küll palju iseteadvust, mõnevõrra teooriateadmisi, kuid oskusi napib. Sel kuldajal, kui sõitsid praktikud, oli palju vähem avarisid — need inimesed olid eluaeg töötanud, oma raha eest õppinud ja ise kõrgemale pürginud. Kahjuks püüame just neist praegu lahti saada.

Seni oli süsteem niisugune: kaadriosakonnas tehti perspektiiviplaan, kes peaks oma kvalifikatsiooni aasta jooksul tõstma — III tüürimehest teiseks, II tüürimehest vanemabiks ja vanemabist kapteniks saama. Ja enam-vähem peetakse sellest plaanist kinni. Kapteni puhul oli määrav parteilisus, üldjuhul ei saanud selleta ka vanemtüürimeheks.

Tüürimeeste kohustused on küllaltki erinevad. III tüürimehel on laeva kassa, palgad, kaardid. II tüürimees on lasti-ülema ja stiivori ühes isikus. Meie praktika on säärane, et II tüürimehel tuli sageli viinaviga külge. See oli omamoodi filter: ühed põrusid läbi, teised said

edasi vanemtüürimeheks.

Edasijõudmiseks peab vanemtüürimees kõigi meelest küps olema: kaadriosakond uuris meresõiduteenistuse arvamust, ja parteikomitee pidi soovitama. Kapten peab andma vanemtüürimehele iseloomustuse selle kohta, kas ta saab kapteniks või ei. Pärast reisi juhenduskapteniga annab too oma iseloomustuse ja on olnud juhtumeid, kui see esimene reis on jäänud viimaseks.

Harilikult on põhjus navigatsioonilises ja psühholoogilises mittevalmiduses. Määrav on sageli psühholoogiline barjäär: vanemtüürimehel on küll väga vastutusrikas amet, kuid ta teab, et alati on tal keegi seljataga. Aga kui ta viib laeva kaptenina pikale reisile, on kõige raskem see, et kõik vaatavad teda ja ainult teda. Ja polegi enam kellelegi lootud.

Praegu sõidab palju vanemtüürimehi, kel on küll kaptenidiplom, kuid kes kunagi ei

saagi kapteniks. Kas ei taha ise või ei edutata. Kapteniks saavad parimad. Eesti Merelaevanduse parimad kaptenid on olnud liiga head vanemtüürimehed, neid pole olnud otstarbekas sel kohal kauem hoida. Et kapteni amet kulutab inimest, siis lähevad kaptenid ikkagi 60-aastaselt pensionile ja seetõttu on vaja pidevalt uut kaadrit kasvata. On ka kapteneid, kes on küll määratud, kuid pole kinnitatud. Mereministeerium ei kinnita, kuid merelaevanduse ametist maha ka ei võta. Enamasti pole neil kõrgharidust, kuid nad on head kaptenid.

Kui ma Eesti Merehariduse

ainult 1 küsimus

ainult 1 küsimus

Keskuste tulid, ei taibanud ma haridusest suurt midagi, kuid teadsin täpselt, mida on meremehele vaja. Leian, et kaptenile ei ole tingimata kõrgharidust vaja. Kõrghariduse reform näeb ette kaht astet: rakendusinsener ja diplomeeritud insener. Kui kool valmistab spetsialiste ette keskkooli baasil, ei ole see enam keskastme õppeasutus, see on juba *hochschule*. Arvan, et kui me siin õpetame keskkooli baasil 3–4 aastat meremeest, siis tal juba on oma erialal kõrgharidus. Võib küll teooriat sügavuti juurde anda ja silmaringi avardada, kuid siin koolis aastakümnete jooksul välja kujunenud ja läbi proovitud praktilise meresõidu oskuste andmise süsteem on täiesti piisav, et kapteniks saada.

Ainult et see haridus peaks vist siiski olema astmeline. Praegu tegime oma programmi ümber nii, et antavad teadmised rakendatakse kohe praktikasse. Navigatsiooni õpetamisel laevajuhtidele kasutame Noorte Meremeeste Klubi väikesi õppelaevu: pärast mingit programmiosa viime noormehed kohe merele.

Näiteks õppisid nad ankurdamist ja saavad kohe katsetada ankrukohta otsimist, tuulde pööramist, manööverdamist. Nii kinnistub teooria kindlalt, mitte nagu tudengeil, et eksamiiks on selge, aga järgmisel hommikul ei mäleta midagi.

Järgmisest aastast tahame oma õppeprogramme rakendada nii, et pärast I kursust oleks võimalik tööliste kvalifikatsiooniga tööle asuda ja kui see meeldib, siis miks mitte jääda. Kui aga noormehel on auahnust ja keeleoskust ning ta tunneb, et jõuab — las õpi edasi ja saab tüürimeheks. Aga kaptenikandidaadile tuleb mõned ained juurde anda, pean silmas ökonoomikat ja kommertsivõrkeelt või -keeli ning etiketti. Kapteni staatus on rahvusvaheliselt nii kõrge, et ta peab muuhulgas oskama olla ka seltskonnalõvi. Meie eesmärk on aga kasvatada maailmaklassiga meremees, kes suudab olla konkurentsivõimeline ükskõik mis tasemel.

lüksime koos klassivennaga vabariikliku suunamisega Leningradis õppima. Tahtsime merele minna, kuid pärast keskkooli veel Tallinna Mere-koolis õppida ei tahtnud. Leningradis saab korraliku hariduse küll, kui suuta ja tahta pakutavat vastu võtta. Keeleõppes sattusin tugevaimasse rühma hea õpetaja käe alla, kuid meie kooli lõpetas ka neid, kel keeleoskus napp.

Minu esimene reis pärast kooli oli küll raske, mõtlesin juba, et jäägu see esimene kord viimaseks. Kaks aastat olin III tüürimees, siis II, vanemtüürimehena sõitsin 5 aastat. Edasijõudmine sõltub ka inimesest endast, mina kaadri-osakonna perspektiivplaani olemasolu küll ei tunnetanud. Siiski ootasin terve suve, kuni mõni tööline parteisse astub, et seal siis ka minu jaoks kohta oleks, enne vanemtüürimeheks ei saanud. Nüüd selliseid asju õnneks ei ole. Aga mõni inimene on näiteks tüürimehena tubli, kuid kapteniks ei sobi. Vahel on vastupidi: kaptenil on tubli II tüürimehega mugav ja ta ei tahagi hakata uut väl-

ja õpetama.

Diplomeid Tallinna sadamakapten ei anna, me peame nende järel käima Leningradis ja siis ootama. Ma ei saa aru, miks Tallinna sadamakapten ei või Eesti meremeestele diplomeid välja anda. Eesti Merelaevandus vastutab ju oma meeste eest ise. Maikuu käisin Moskvas kinnitustel.

Nüüd tunnen, et olen suuteline selle koorma vastu võtma. Võib muidugi ette tulla igasuguseid äärmuslikke olukordi, ega sedagi tea. Aga ega kapten laevas ükski ole, ta peab teiste meestega koostööd tegema ja neid tundma, ega ükski kõike suuda.

Ma arvan, et see, mida meile õpetati, laevajuhtimine ja kommertsteadmised, on küll tähtis, kuid kui meeskonda pole, ei tee midagi. Lähen "Ivan Belostotski" kapteniks, selle meeskonnaga mul probleeme pole olnud. Tuleb teha nii, et mees ise tahaks tööd teha; see on muidugi kunst.

Küsis Madli Viitismann

Ujuvkoosseisule rändmandaat

Ametiühingus moodustavad erikategooria ujuvkoosseisu töötajad, kes oma töötõttu on pikemat aega merel. Seepärast ei saa ametiühingu nõukogu meremeestest liikmed alati osaleda ka nõukogu koosolekul ega arutada nende huve puudutavaid küsimusi. Ühtaegu pole võimalik tagada vajalikku kvoorumit, mis annaks koosolekule otsustusõiguse, arvestada selle töötajaskategooria huve ja vältida formaalsust otsuste väljatöötamisel ning vastuvõtmisel.

Kõike seda arvesse võttes kinnitas Veetransporditöötajate Föderatiivse Sõltumatu Ametiühingu erakorraline kongress ametiühingu nõukogu liikmetele, kes esindavad ujuvkoosseisu, rändmandaadi. See on dokument, mis annab ujuvkoosseisu esindajatele otsustava hääle õiguse ametiühingu nõukogu töös osalemiseks, kui nõukogu liige mereloleku tõttu puudub.

Rändmandaadi väljaandmise otsuse teeb ja selle annab välja organisatsiooni ametiühingukomitee, kes koostab ka protokollid.

Rändmandaat antakse ujuvkoosseisu ametiühinguliikmele selle ettevõtte poolt, kus ta arvel on. Keelatud on anda seda töötajatele, kes ei kuulu ujuvkoosseisu.

Kongress kinnitas ka rändmandaadi vormi.

Mereministeeriumi raadiobülletään

"Morjak Estonii" 1990, nr. 38

ainult 1 küsimus

Vastab kapten 1990. aastast KALLE JUURIK:

Minu meelest sobib meremeeste õpetamiseks paremini inglise süsteem: algul sõidetakse madrustena, kes tahab edasi õppida, läheb tüürimeeste kursusele. Õpib seal aasta-kaks, sõidab tüürimehena ja kui on vanemaks ohvitseriks saanud, otsustab, kas

tahab kapteniks saada. Meil läheb palju rahvast kaduma, samuti aega ja raha: kõik õpetatakse korraga ära, aga kui merel ei meeldi ja mees läheb paari aasta pärast ära, on ta ise pettunud ja riik samuti.

Olen hiiplane, keskkooli lõpetasin Haapsalus ja seejärel

Toimetusest.

NSV Liidu Merelaevastiku Ministeerium teatas 5. oktoobril: seoses 4. juulil 1990. a. vastuvõetud ettevõtteseadusega, mis annab ettevõtte juhtkonnale õiguse iseseisvalt kaadriküsimusi otsustada, tühistab mereministeerium ettekirjutused kaadri valiku, kohalemääramise ja edutamise kohta ujuvkoosseisus kui mittevastavad N. Liidu seadusele.

ainult 1 küsimus

MERLE

A Alfa



allveekaablite tähistus, allveekaablite kulgemist näitavad poid, paakpoid ja toodrid (rahvusv. markeeringuga) ning kilbid. Viimaseid kasut. sadamais. Neile on kantud kiri CABLE ja sõna "kaabel" kohalikus keeles. Allveekaablite läheduses on keelatud ankrute kasutamine ja kaldapüük.

aurik, ka aurulaev, auru jõul liikuv laev, peajõuseadmeks aurumasin või turbiin. Pärast mitmeid katseid aurumasinatega suudeti laeval rakendada J. Watti (1736–1819) loodud aurumasinat, W. Symingtoni (1763–1831) ehit. 10-hj-line aurupuksiiri "Charlotte Dundas" (1782) oli juba täiesti töövõimeline. R. Fultoni "Clermont" (1807) jt. a-d andsid ka kasumit. Üle Atlanti sõitis aurumasina jõul esimesena "Sirius" 1838. Esimene auruturbiinlaev "Turbinia" ehitati 1894. Väljunud ookeanile hõivasid a-d 20.

saj. algul aastakümneiks põhiosa meretranspordist. Nüüdisaja a-d on enamasti võimsad laevad, mille aurujõuseadme (pms. turbiinide) võimsus on kuni 40 MW. 1987 sõitis meredel 2200 a-t (alla 3% kõigist laevadest) kogumahutavusega üle 17 mln. brt (ligi 18%). — Esimene Venemaal ehit. a. "Jelizaveta" (1815, võimsus 4 hj) liikus Peterburi ja Kroonlinna vahel. Eestisse ilmusid a-d 1830. a-il. Esimene kohapeal ehit. a. oli "Juliane Clementine" (1842). Eesti viimane a. "Verhojansk" (ehit. 1942 Taanis) lõpetas tegevuse 1971, lammutati 1987. Vt. ka auru-laevandus.

aurumasin, kolbmootor, mis muundab auru soojusenergia mehaaniliseks tööks. Aurukatlast tulev aur juhitakse a-a silindrisse (hrl. vaheldumisi kummalegi poole kolbi), kus ta paisudes paneb kolvi liikuma. Kolvi edasi-tagasi liikumise muudab vânt-

mehhanism pöörlemiseks. 1736 patentis inglise leidur J. Hulls pukseri, mille sõuratta pidi käitama T. Newcomeni (1663–1729) ehit. ühepool-selt töötava kolviga atmosfääri-a. Tegelikult kasut. a-t laevadel 19. saj. algusest peale, kui J. Watti (1736–1819) a-st oli pärast mitmeid täiustusi (auru veeldamine kondensaatoris 1769, kolvi kahepoolne töötamine koos auru paisumisega silindris 1782, vântvõlli ja hooratta kasutamine, pöörlemiskiiruse automaatreuleerimine tsentrifugaalregulaatoriga) saanud töökindel jõumasina. 1801 Sotimaal ehitas W. Symington pukseri "Charlotte Dundas", mille ühesilindrilise a-a võimsus oli 7,4 kW. USA-s R. Ful-toni ehit. (1807) ja a-d käigus olnud reisiauriku "Clermont" sõurattaid ajas ringi Inglise firma Boulton & Watt 14,7 kW-se võimsusega a. 20. saj. alguses jõuti üksikjuhtudel laevaa-te võimsuseni 15 MW, kasuteguriks 20–25%. Kasut. kolmeastmelise

(kõrg-, kesk- ja madalrõhusilindris) paisumise ning siiber- või otsevoolu-klappjao-tusega "Lenzi", "Cristjanseni-Meyeri a-aid", "Baueri-Wachi jõuseadmeid jt. Tarinduselt lihtsad, hõlpsasti hooldatavad ja ülekoormust taluvad a-d on praeguseks oma suure massi, suurte mõõtmete ja madala kasuteguri tõttu asendatud ökonoomsemate ja kompaktsemate peamasinatega (sisepõlemismootorid, auru- ja gaasiturbiinid).

aus purjetamine, purjes-pordi võistlusmääruste põhireegleid, mis kohustab purjetama ausalt ja "kõrvalise abita, tuginedes oma üleolekule kiiruses ja meisterlikkuses.

automatiseeritud laevajõuseade, peamasina ja abimehhanismide automatiseeritud juhtimis-, kontroll-, reguleerimis- ja kaitsesüsteemidega "laevajõuseade. Esimesed a. l-mega laevad võeti kaubalaevastikus kasutusele 1960. a-te algul. Nüüdseks on osaliselt automaatselt, osakontrolli keskendamisel ja peamasinate eemaljuhtimiselt mindud üle komplekssele automatiseerimisele keskarvuti kasutamise-ga. Kõik operatsioonid ja lülitused tehakse kas komandosillalt või keskuhtimis-pul-

dist. NSVL-i Registri kohaselt lisandub a. l-mega laeva "klassisümbolile märk A1 või A2. Esimene tähistab laeva, mille a. l-me töörežiim merel ja sadamas ei näe ette pidevat vahikorda masinaruumis ja keskuhtpuldil juures. A2 märgib laeva, mille a. l-me töörežiimis merel on nõutav keskuhtpuldil operaatori pidev vahikord. Laeva täielikumaks automatiseerimiseks rakend. peamasinate tehn. seisundi diagnoosiseadmeid ja hulgaliselt miniarvuteid, et optimeerida navigatsiooni-operatsioonid ja energia-kaitseseadmete töö ning raaljuhtida lossimine ja laadimine. A. l-me kasutamisega väheneb laeva meeskonnaliikmete arv ja suureneb mehhanismide töökindlus.

avamerekalastus, kalapüük merepiirkondades, kus maismaa jääb silmapiirist kaugemale; eeldab ohutut sadamasse (randa) naasmist võimaldavate meresõiduvahendite tehn. taset. Eestis praktiseeriti a-t merepaatide-ga juba enne laevade evitamist kalapüügil. Nüüdisajal tegelevad Läänemeres l-ega aasta läbi meie kalurikolhooside traallaevad. Raskeim ja töömahukaim a. on kalapüük ookeanidel (ookeanikalastus).

62

THE WESTERN PRODUCER AUGUST 16, 1990

Shipping season started early at Churchill

The port is expected to ship close to 600,000 tonnes this year — mostly wheat

By Robin and Arlene Karpan
Freelance writers

CHURCHILL, Man. — There's a feeling of optimism in Churchill this summer. The first grain ship of the season arrived July 25, and the following day a group of Flying Farmers arrived to give the northern Manitoba port some moral support.

"I haven't seen ships in July since the late 1970s," said Alan Johnson, Churchill's port operations manager. "The early start seems to indicate that we're going back to a normal operation. The port went through two rough years and now we're rebounding."

Nine grain ships came to Churchill last year, taking 200,000 tonnes of grain, mostly barley and a small amount of durum. But the shipping season got off to a late start with the first ship arriving Aug. 25. The worst year on record for the port was 1988, with only 50,000 tonnes shipped. The port's break-even point is around 600,000 tonnes, Johnson said.

Seven grain ships are scheduled to come to Churchill this season. With an early start to the shipping season and the prospects of a good crop on the Prairies, Johnson expects the port to ship close to 600,000 tonnes, mostly wheat, before the end of the year.

The first ship this year was the *Kristjan Palusalu*, from the Soviet Union. With a capacity of 50,000 tonnes, it is one of the larger ships to come to Churchill. Port operations note Churchill can accommodate much larger ships than the *St. Lawrence Seaway*. The *Kristjan Palusalu* has a beam of 105 feet and the widest that the Seaway can handle is 68 feet.

Bringing a ship to Churchill in July is not without its challenges. The *Kristjan Palusalu* was in the Hudson Strait for three days before being assisted by a Canadian icebreaker. A ship of this size also has to contend with port facilities built for much smaller vessels. The grain spots of the loading pier are not long enough to reach the centre of a large ship. When the ship is held in line to be turned around to fill the other side.

While the capacity of the ship is 50,000 tonnes, Captain Iinar Veikmaa says it cannot take more than 44,000 tonnes because of the shallow water at the port. Even to take that much, the last bit of grain is not loaded until just before high tide. The ship then leaves port immedi-

ately to take advantage of the high water.

Despite these inconveniences, Capt. Veikmaa credits Churchill a fairly efficient port. He brought the *Kristjan Palusalu* here last year, and will be making a return trip to Churchill later this season. The wheat recently loaded will be taken to the Estacian port of Tullinn, where it will then go by train to its final destination in Iran, said the captain.

Despite the prospects of a good year, uncertainties still face the port. Johnson is awaiting the conclusion of a rail line study being prepared for the federal government. Only because he brought a Churchill now. The railway

argues that the heavier hopper cars cannot be used until the line is upgraded.

Hopper cars must be used if the port is to flourish, said Johnson. The hoppers carry about 57 tonnes of wheat while most hopper cars carry between 30 and 50 tonnes. Johnson hopes to eventually see the port and railway upgraded so that Churchill could ship over two million tonnes a year.

When the Flying Farmers arrived in Churchill on July 29, they found the town in an upbeat mood. The first grain ship of the year had just arrived and the short northern shipping season was off to an early start. The presence of the farmers and their support for the port added to the optimism. The port threw a party for the farmers and invited the whole town.

In a ceremony the following day, the farmers were officially welcomed by port officials, the town of Churchill, the local chamber of commerce, Manitoba transport minister, Albert Dreidger, and urban affairs minister, Jack Penner. The farmers presented the port with taken bags of grain, for which they were given elevator receipts. This was followed by tours of the port facilities and a tour of the grain ship that had recently arrived.

This was the second time that the Flying Farmers headed for Churchill. Last August 42 planes made it as far as The Pas, Man. Alt but one plane was forced to turn back on account of a spoke from one of northern Manitoba's worst forest fire seasons. The trip went better this time, with 23 planes bringing close to 70 farmers from Saskatchewan, Manitoba and Alberta.

John Cook, organizer of the excursion and past-president of the Saskatchewan Flying Farmers Association, emphasized that this was a social outing more than a lobbying effort.

"Last year we were asked if our trip was intended as a lobby to pressure the port," said Cook. "I said no. Our organization hadn't even talked about it. But last fall our organization passed a resolution that we fully support the port of Churchill. So now I can say we think that the Flying Farmers of Saskatchewan think that the port should be used more."

Chief among the promoters was Charlie Phelps, a director of the Hudson Bay Route Association.

"It was my idea in the first place to get them to come here," said Phelps. "I want to educate the farmers of the three prairie provinces as to what is up here. I want them to see how good the elevator is, and how it's been upgraded."

Phelps's organization is pushing for further improvements to the port and rail system but is discouraged by a pervasive lack of commitment by government and the grain handling industry. He uses the example of a new loading pier on large ships can be loaded in the centre instead of having one side then turning the ship around to load the other side.

"When I first came on the board of directors of the Hudson Bay Route Association, it would have cost \$3 million for a new pier," Phelps said. "It was \$12 million a year ago in January, and probably even more now. Yet it still isn't done. Are we really serious about Churchill?"

viivitamatult sadamast, kasutades tõusu. Ent ebamugavustest hoolimata peab kapten Veskimäe Churchilli üsna efektiivseks sadamaks. Ta käis "Kristjan Palusalu" siin mullu ning tuleb ka tänava tagasi. Äsjalaaditud vii viiakse Eesti sadamasse Tallinnasse ja sealt mööda raudteed Iraani, mis ongi lõppsiht, ütles kapten.

Tänavu on sadamal küll head väljavaated, kuid on ka küsitavusi. Johnson ootab föderaalvalitsuses aset leidva raudteehindamise tulemusi. Praegu veerevad Churchilli üksnes kerged kaubavagunid; raskemaid punkervaguneid ei saa raudteeametnike sõnutsi kasutada enne, kui rööpad kõrgemale tõstetakse.

"Sadama õitsenguks on punkervaguneid vaja," ütles Johnson. Kaubavagunite kandevõime on ligi 57 tonni nisu, punkervagunid kannatavad aga enamasti 80—90 tonni. Johnson loodab peatselt näha sadama ja raudtee kõrgemale tõstmist, mistõttu Churchillis saaks laevadele laadida üle kahe miljoni tonni lasti.

Kui "Lendavad Farmerid" 29. juulil Churchilli saabusid, oli linn üsna ülesõõdud. Esimene viljalaev oli kohal ja põhja lühike navigatsioonihooeg varakult algamas. Sadam korraldas farmereile peo, kuhu oli kutsutud terve linn. Järgmise päeva ametlikul tseremoonial tervitasid farmereid sadama, Churchilli linna ning kohaliku kaubanduskoja ametnikud, Manitoba transpordiminister Albert Dreidger ning tööstusminister Jack Penner. Farmerid kinkisid linnale sümbolised viljakoit. Vastukingiks said nad elevaatori kasutamishüüsi. Pärast vaadati sadamat ja äsjasaabunud viljalaeva. See oli "Lendavil Farmerid" teine kord Churchilli lennata. Mõõdunud aasta augustis jõudis 42 lennukit ainult Pasiini. Kõik peale ühe lennuki olid sunnitud Manitoba ühest suuremast metsatulekahjust tingitud suitsu tõttu tagasi pöörduma. Seekord läks paremini: 23 lennukit tõid pärale 70 farmerit Saskatchewanist, Manitobast ja Albertast. Ekskursiooni organiseerija ja Saskatchewan "Lendavate Farmerite" ekspresident John Cook toonitas, et see oli rohkem sotsiaalne läbimurre kui toetuskoosioon.

"Mullu küsiti meilt, kas meie

reis on kavandatud toetusavaladusena sadamale," ütles John Cook. "Ma eitasin seda. Me ei olnud asja isegi arutanud. Mõõdunud sügisel aga võttis meie organisatsioon vastu otsuse, et toetame täielikult Churchilli sadama kasutamist. Seega võin ma nüüd öelda, et Saskatchewan "Lendavad Farmerid" arvavad, et sadamatauleks enam kasutada." Toetajate peamees oli Saskatchewan "Lendavate Farmerite" direktor ja Hudson Bay Route Associationi president Charlie Phelps.

"See oli minu idee siia tulla. Ma tahan kolme preeriaproovitsi farmereid harida selles suhtes, mis siin on. Matahan, et nad näeksid, kui hea on siinne elevaator ja kui kõrgele see on tõstetud," ütles Phelps.

KALMAR



De fyra ägararna till m/s Aal från Tallinn är från vänster Matti Mura-maa, Rein Metsoo, befälhavaren Jakob Rang och Urmas Lepiku. Foto: Anders Johansson

Sõidavad oma lipu all

"Suhteliselt uus nähtus meil Rootsi vetes on Eesti laev, mis sõidab omaenda lipu all. Selline on mootorlaev "Aal", mis tuli Kalmarisse esmapäeva hommikul ja sõitis õhtul tagasi Tallinna poole." Nii alustab oma artiklit 12. juuni ajalehes Kalmar ajakirjanik Jan Orstadius. Tema tähelepanu on äratanud mastis lehviv sinimustvalge Eesti lipp kõrvuti Rootsi lipuga ning punalipp ahtis, "paar detseimeetrit pikk ja detseimeeter lai", nagu talle paistis.

Phelps organisatsioon taotleb sadama ja raudtee täiustamist. Ettevaatlikuks teeb neid koostöö puudumine valitsuse ja viljakaupmeeste vahel. Phelpsil on ka uue laadimisgalerii projekt, mille ellurakendamisel ei peaks suured laevad end laadimise ajal enam ümber pöörama.

"Kui ma esimene kord Hudson Bay Route Associationi koosolekule läksin, oleks galerii ehitamine maksanud kolm miljonit dollarit, mullu jaanuaris oleks selle eest tulnud välja panna 12 miljonit, nüüd maksab see kindlasti veel rohkem. Aga töö on tegemata. Ega me Churchilliga ometi nalja tee?" päris Phelps.

Robin ja Arlene Karpan
"The Western Producer"
1990, 16. august

Tisdag 12 juni 1990

Seglar under egen flagg

En relativt ny syn i våra svenska farvatten är fartyg från Estland, som seglar under sin egen flagga. Ett sådant är m/s Aal, som kom till Kalmar på måndagsmorgonen och seglade tillbaka till Tallinn på kvällen.

I masten vajade den estniska blå-svart rylla flaggan vid sidan av den svenska. I ahtern satt en liten rörd tygflapp, ett par decimeter lång och en decimeter bred.

Slipper snart?
— Jodå, vi kan segla under den estniska flaggan numera, sade en av de fyra ägararna till Aal, Rein Metsoo. Vi måste ha den lilla röda där bak, men vi hoppas slipa den också så snart som möjligt.

De fyra sjömännen Jakob Rang, som är befälhavare ombord, Rein Metsoo, Matti Mura-

man och Urmas Lepiku, har investerat i m/s Aal som är på 90 dödsvikten och byggd i Ryssland 1966, men förlängd och moderniserad.
Det var andra resan från Tallinn till Kalmar för Aal, som seglar på 360 spänn med spilloffja, som ska tillföras i Sverige. Första resan fick man styckegods från Kalmar till Stockholm, men den här gången fick man vända efter att ha levererat sina containrar med olja och lastat en personbil som returfrakt till Tallinn.
M/s Aal kommer att synas i Kalmar då och då den närmaste tiden. Rederiet har kontrakt på frakter för fyra månader.
Nya redierier
Det bildas ständigt nya redierier liknande vårt i Estland, sade skopparen, Jakob Rang. I Estland hoppas vi på en livlig sjöfart mellan våra båda länder.
JAN ORSTADIUS

Varajane navigatsioonihooaeg Churchillis

Sel aastal kavatakse sadama laevadele laadida ligi 600 000 tonni teravilja, enamikus nisu.

Churchill, Manitoba. Tänavune suvi oli Churchillis optimismihõnguline. Hooaja esimene viljalaev saabus 28. juulil ja juba järgmisel päeval jõudis kohale rühm "Lendavil Farmerid", toetamaks Manitoba põhjasadamat moraalselt.

"Ma ei ole näinud juulilaevu 1970-ndate aastate lõpust saadik," ütles Churchilli sadama ekspluatatsioonidirektor Alan Johnson. "Varane algus töötab sadama töö normaliseerimist. Meil on seljataga kaks rasket aastat. Nüüd hakkame taas jõudu koguma."

Mullu tuli Churchill üheksa laeva 290 000 tonni viljalastiga. Peamiselt toodi otra. Kuid navigatsioonihooaeg algas hilja. Esimene laev saabus alles 25. augustil. 1988. aasta oli sadamale halvim teadaolevaist: siis eksportiti vaid 50 000 tonni; sadama koguvõimsus on ligi 600 000 tonni," sõnas Johnson.

Tänavusel hooajal peaks Churchill tulema seitse viljalaeva. Varajane algus ja preeriates valmiv hea viljasaak annavad

Johnsonile lootust, et 600 000 tonni vilja, peamiselt nisu, saadakse täis enne aasta lõppu.

Tänavune esimene viljalaev oli "Kristjan Palusalu" Nõukogude Liidust. 50 000 tonni mahutav laev on Churchillis oodatavaist suuremaid. Sadamamehed väidavad, et Churchilli võib vastu võtta palju suuremaid laevu kui St. Lawrence Seaway. "Kristjan Palusalu" laius on 105 jalga, St. Lawrence Seaway saab endale lubada maksimaalselt 68 jalga.

Laevaga juulikuul Churchilli tulekul on ka oma varjuküljed. "Kristjan Palusalu" jäi Hudsoni väina jäässe kinni kolmeks päevaks, kuni Kanada jäälõhkuja ta vabastas. Ka peab nii suur laev leppima sadamaseadmetega, mis on ehitatud palju pisemate aluste tarvis. Laadimisgalerii viljarennid ei ulatu suure laeva keskosani. Kui laev on poolenisti täis, tuleb see teist poolt täitmaks ringi pöörata.

Kuigi "Kristjan Palusalu" mahutab 50 000 tonni lasti, ei saa see kapten Ilmar Veskimäe sõnutsi siinsete madalate sadamavete tõttu üle 44 000 tonni peale võtta. Et sedagi julgeda, laaditakse viimane viljakogus peale alles tõusu ajal. Alus lahkub seejärel

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 15. oktoober (peadispetšeri osakonna andmeil):

- "IVAN BABUŠKIN" — teel Ceutast Dziddasse
- "70-LETJE OKTJABRJA" — teel Tallinnast Buenos Airesesse
- "VIKTOR BAKAJEV" — remondis Amsterdami
- "KRISTJAN PALUSALU" — Hamburgis
- "VIKTOR KINGISSEPP" — Tallinnas
- "SKULPTOR MATVEJEV" — Imminghamis
- "NIKOLAI JANSON" — teel Tripolist Mersinisse
- "BORISS BUVIN" — Santiago de Cubas
- "NIKOLAI VILKOV" — remondis Riias
- "TIMUR FRUNZE" — teel Las Palmasest Genti
- "ALEKSANDR OSSIPOV" — Tallinnas
- "LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Nouadhiboust Abidjani
- "ALEKSANDRA ARTJUHINA" — teel Casablancast Dakari
- "ANDREI ANDREJEV" — teel Bandjulist Lagosesse
- "MAKSM LITVINOV" — Gentis
- "PJOTR KRASSIKOV" — remondis

- Szczecin's "VASSILI ŠELGUNOV" — remondis Szczecin's
- "JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Recifest Lisboasse
- "NIKOLAI ŠVERNIK" — Antwerpenis
- "JOHANNES LAURISTIN" — teel Lagosest Dakari
- "JAAN ANVELT" — Abidjanis
- "OLGA VARENTOVA" — Rostockis
- "IVAN RUSSAKOV" — Nouakchottis
- "PAVEL DAUGE" — teel Doulast San Pروسesse
- "MIHAIL KEDROV" — Oranis
- "IVAN BELOSTOTSKI" — teel Tallinnast Agadiri
- "ALEKSANDR VINOKUROV" — Santoses
- "VERA LEBEDEV" — teel Norrköpingist Dziddasse
- "IVAN POKROVSKI" — teel Kotkast Dziddasse
- "VILJANO" — Marina di Carraras
- "GRUMANT" — teel Gdanskist Gabesi
- "GULBENE" — remondis Loksali
- "KOHTLA" — teel Grangemouthist

- Rostocki "KÖPU" — Rostockis
- "PAIDE" — Bremenis
- "POVENETS" — Kaliningradis
- "RISTNA" — teel Iijitšovskist Havre'i
- "HELTERMAA" — remondis Loksali
- "SEGEŽA" — remondis Loksali
- "OSVALD TUUL" — teel Norrköpingist Dernasse
- "HUDOŽNIK NESTEROV" — Porto Magheras
- "IVAN RABTŠINSKI" — Castellon de la Planas
- "ARNOLD SOMMERLING" — teel Sibenikist Hamburgi
- "HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Kaliningradist Savonasse
- "HUDOŽNIK KORIN" — teel Newportist Gdyniasse
- "JURI KLEMENTJEV" — Bordeaux's
- "KAPTEN VOOLENS" — teel Århusist Tallinna
- "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi
- "JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Rotterdami
- "KESSULAID" — teel Helsinki
- Århusi

- "VIIRELAID" — Tallinnas
- "MANILAID" — Tallinnas
- "SUURLAID" — teel Københavnist Helsinki
- "HEINLAID" — teel Århusist Helsinki
- "VASSILI KUTŠER" — teel Drammenist Tallinna
- "FRITZIS GAILIS" — teel Pärnust Karlsborgi
- "GLEB SEDIN" — Norrköpingis
- "FRITZIS ROZIN" — Pärnus
- "AUGUST KULBERG" — Ventspilsis
- "AMBLA" — teel Tallinnast Rotterdami
- "ANDJALFELD" — Gentis
- "AEGNA" — Dordrechtis
- "KABONA" — teel Leningradist Rotterdami
- "MOHNI" — Tallinnas
- "RAPLA" — Tallinnas
- "SEMJON ROŠAL" — teel Fecampist Gdyniasse
- "TERBERKA" — remondis Loksali
- "VIRTUSU" — remondis Loksali
- "KARL KRUSTEIN" — Rotterdamis
- "OSMUŠAAR" — Moerdijkis
- "OTEPA" — Tallinnas
- "TAHKUNA" — Rotterdamis
- "ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

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. 4539
Tiraaz 2500
Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja MADLI VITSMANN