



Eesti Merelaevanduse ajaleht

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 8 (898) Teisipäev, 1. mai 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Meenutusi esimesest sõjasuvest Väinameres lk. 1
- Info lk. 2
- Kuidas sünnib sõltumatu ametiühing lk. 3
- Tallinna Merekooll lk. 4
- Arutati eestikeelset mereharidust lk. 5
- Elavate pärast lk. 6
- Eesti kaubanduskoda lk. 7

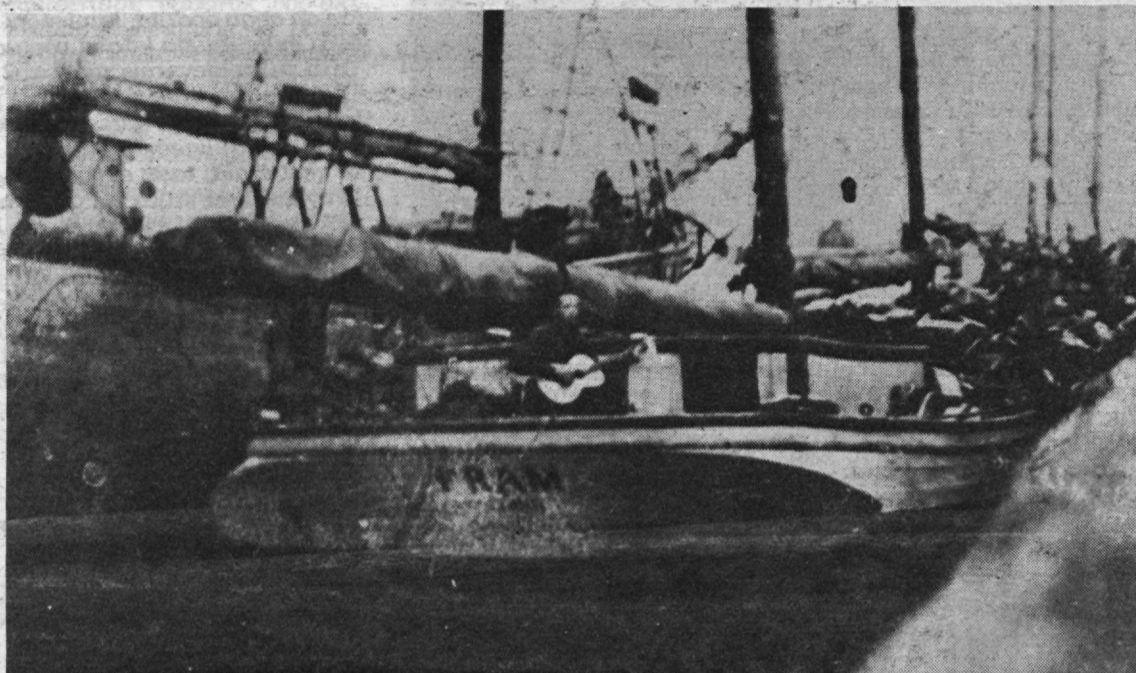


Foto Eesti Meremuuseumi fotokogust

Meenutusi esimesest sõjasuvest Väinameres

Seda lugu ärgitas mind kirjutama asjaolu, et tänavu möödub 45 aastat Suure Isamaasõja võidukast lõpust. Tahan meenutada oma esimest, 1941. aasta sõjasuve Väinameres.

Suure Isamaasõja eelset ajaloolisel suvel teenisn ma purjelaeval "Fram". Jõudsime Tallinna sadamasse 1941. aasta juuni keskel. Kui olime sadama muulide vahelt sisse sõitnud, ilmnes, et sadam on laevu pilgeni täis. Tundus, et meil tuleb jääda kuhugi järjekorda sildumisevõimalust ootama. Kui olime jahtklubist möödunud, hõigati ruuporist meie laeva nime ja lubati laev Kaupmehe sillal olevate laevade poorti kinnitada. Nii ka tegime. Sai me laeva sadamakorda ja jäime ootele.

Samal ajal aga möllas Euroopas II maailmasõda. Sakslased uputasid ja kaaperdasid Põhjamerel ning mujal välisvetes Eesti Merelaevanduse laevu. Maailmasõja esimene ohver oli aga aurik "Kassari", mis hukkus 1939. aasta 10. detsembril Läänemerele. "Kassari" kuulus Gustav Sergo ja Ko laevakompaniile. Selle uputas N. Liidu allveelaev "Štš" ("Štšuka 323") vanemleitnant F. Ivantsovi juhtimisel (komissar N. Krölov). Sel allveelaeval oli õnn avada lahinguarve.

Arve avajat F. Ivantsovi autasustati Punatähe ordeniga (ajaleht "Nõukogude Hiitumaa" nr. 98, 22. aug. 1989). Koos laevaga hukkus ka üks meremees, ülejäänud pääsesid läbi raskuste ja üliinimlikke kannatusi taludes õnnekombel Hiitumaa randa.

Mitteametlikel andmetel hukkus üle kahekümne Eesti laeva. Koos laevadega hukkusid ka paljud meie meremehed ja -naised. See olukord tekitas laevadel ja sadamades meremeeste keskel õigustatud raevu. Oli mehi, kellel sakslased olid laeva Põhjamerel külmal talveajal uputanud ning kes vaenlast ning külma ja karmi Põhjamerd trotsides olid siiski pääsenud. Neid oli siiski vähe. Paljud külmusid 1939.-1940. aasta talvel päästepaartides surnuks. Olen kohtunud mitme meremehega, kelle alused Põhjamerel uppusid. Uputajad olid meie meremeestega käitunud sõna otseses mõttes metsikult ja jõhkralt, püüdnud süütutele ja kaitsetutele erapooletu riigi meremeestele oma üleolekut näidata. Sadamatöölised olid meie meremeestega solidaarsed. Sadamas moodustati noortest vabatahtlikest nn. hävituspataljonide grupe, kes korraldasid meremeestele miitinguid ja vestlusi ning kogusid riigilaenu.

Miitingutel püüti meremehi igati julgustada ja kutsuti üles mehiseks võitluseks kutsumata külaliste vastu. Tavaliselt liikusid vaenlased allveelaevadega. Päästepaadid rippusid välissõitudel nii merel kui ka sadamas olles väljaspool laeva taavetite külge kinnitatud talide otsas. Päästeparved aga olid mereklaarid laeva tekil. Et parv meres paremini välja paistaks, värviti see punaseks. Ka kõik päästepestid olid mereklaarid, et vajadusel saaks neid kiiresti kasutusele võtta.

Mida lähemale Suure Isamaasõja algus jõudis, seda ärevamaks muutus olukord sadamas. Merelt saabuvad laevad töid uusi kurbi sõnumeid. Sadamas sosistati salaja, et on karta sõda. Valitses tõesti pingeline olukord.

Aga nüüd tagasi meie laeva juurde. Kaupmehe sillal laadisime küttepuid maha ja võtsime peale uue laadungi – see oli sõjaväele mõeldud mööbel. Pidime selle viima Saaremaa Roomassaarde. Vahetasime laeval välja hulga purjelaevale ja grootpurje. 20. juuni õhtuks oli laev mereklaar ja kapten otsustas 21. juuni kolmik Tallinna sadamast lahkuks. Sel hommikul oli ilus ilm, puhus kerge soe maatuul (brüis) ja laev tegi mõnusat sõitu.

Kui olime Paljassaare otsast kursi Suuruupi poole võtnud, nägime, et Aegna ja Naisaare vahelt sähvavad tuleleegid. Asi oli rohkem kui kahtlane. Kapten otsustas laevaga Kopli sadamasse sõita ja asjasse selgust tuua. Koplis teatas piirivalve, et midagi kahtlast pole juhtunud ja lubas meil sõitu jätkata. Ettevaatuse mõttes viisime kaasaolevad isiklikud asjad linna sugulaste juurde. Selga jäid ainult tööriided. Linnast tagasi tulnud, andsime otsad ja sõitsime uuesti välja merele, et teekonda jätkata. Tuul oli tõusnud; "jäneseid" hüplesid laineharjadel ja laev tegi head mõnusat sõitu.

Algul oli kapten roolis; Paldiski lähedal läksin mina rooli ja viisin laeva Ramsi otsa. Seal asus "vana" koos teki poisiga vahti. Mina tuln uuesti roolivahti Rukkirahu ja Kõverlaidi vahel Väinameres. Ilm oli suviselt lämbe, päike soojendas veepinda ja laevatekki ning veelinnud kümblesid ja laulsid oma linnulaule. Oli meeldiv ja turvaline turne. Maalt puhus kerge brüis. Laev liikus Väinamere veevooluga vaikselt ühes. Parin korra "Tooma" rooli ja asusin purjete soote korrigeerima, et laev paremini edasi libiseks. Purjelaeval sõltub laeva edasiminek ju suuresti õigest purjede

seadmisesest tuule püüdmiseks. Korraga kuulsin Muhu poolt tugevat veekohinat ja mootormüra. Pöörasin pilgu müra suunas ja nägin, et meile sõidab täiskäigul vastu väike hall piirivalvekaater. Et viimasel ajal võis Väinameres selliseid kaatreid sageli kohata, siis ei pööranud ma sellele tähelepanu ja tegin oma tööd rahumeeli edasi. Peagi nägin, et kaatri kirus väheneb ning ta pöörab suures kaares meie laeva poordi poole. Mereväelane ütles kaatri sillalt läbi ruupori vene keeles: "Prašu kapitana!" Teatasin olukorrast kaptenile. "Vana" tuli tekile, esitles end ja sai korralduse sõita Suurde Väina (Virtsu lahte) ning jääda sinna ankrusse edasist korraldust ootama. Kategoriliselt keelati kurssi muuta ja mujale sõita. Käsu täitmatajätmine pidi kaasa tooma raske karistuse. Siis kaater lahkus ja võttis suuna Hanilaidi poole, kust tuli suur kaubaaurik kerge laadungiga. Oli näha, et kaater peatus ka selle poordis ja ilmselt andis sealgi sama korralduse. Mõne aja pärast möödus kaater meist taas ja sõitis Muhumaa poole. Et tuult oli vähe ja meil suurt edasiminekut polnud, siis möödus Kõverlaidi lähelist meist ka too suur kaubaaurik ja sõitis kaatritele järele. Meile antud (Järg lk. 8)

INFO • INFO • INFO • INFO • INFO

29. aprillil avati
Tallinn—Helsinki
laevaliinTelefoni-
jutt

Mu ees on lahti ajaleht "Uusi Suomi" 1965. aastast. Esimesel leheküljel paikneb foto mootorlaevast "Vanemuine", mis pidas mereühendust Soome ja Eesti vahel. Seda ajalehte hoitakse VLADIMIR BOBKOV perekonnaarhiivis. V. Bobkov oli üks tolle reisiliini avajaid meie päevil ning töötab veel praegugi raadiojaama ülemana mootorlaeval "Georg Ots". Andkem talle sõna.

Ametlikult loetakse Tallinn—Helsinki reisilaevaliini avapäevaks 29. aprilli 1965. aastal, kuigi esimese proovireisi lahel tegime Eesti valitsusliikmetega 26. aprillil ja ametisõidule siirdusime samade reisijatega 28. aprillil. 29. sama kuu päeval sõitsime Helsingist tagasi Soome delegatsiooniga. Tallinnas võeti meid vastu sõjaväeorkestriga ja rahvarietes nejud kinkisid meile lilli.

30. aprillil astusid "Vanemuise" pardale esimesed "ebaametlikud" reisijad. Meie laev võttis peale 250 inimest ja praktiliselt kõik kohad olid täis. "Vanemuine" töötas kaks navigatsioonihooaega: 1965–1966 ja 1966–1967. Tema kapten oli J. Surnin. 1967. aastal käisin koos temaga Odessas vastu võtmas ka mootorlaeva "Tallinn", mis "Vanemuise" välja vahetas. Viimane anti Põhja Laevandusele ja veab veel praegugi turiste Solovkisse.

Aeg voolab ... Üks juubel tuleb teise asemel. Käesoleva aasta maikuu moodub 10 aastat sellest ajast, mil Tallinn—Helsinki vahel alustas kurseerimist seni sel liinil viimane mootorlaev "Georg Ots".

Tatjana Smirnova

Hiljaaegu võisime "Harju Elust" lugeda Sven Sagrise reisikirja kaubalaevalt. Kuidas on võimalik kaubalaevaga reisima pääseda?

Eesti Merelaevanduse laevade eksploatatsiooni valitsuse juhataja Rein Meindok:

Kaubalaevale saab reisijaid võtta sõltuvalt kajutikohtade ja päästevahendite arvust laeval. Muidugi ei saa kaubalaevaga sõita soovitud sadamasse näiteks ülehommel kella viieks, kuid kui on aega oodata, kuni mõni laev soovitud suunas sõidab, on ikka mõni reisija kaasa võetud.

Kui palju laevareis maksab?

Laevas elamine ja neli korda päevas söömine maksab 25 rubla ööpäev. Ameerikasse edasi-tagasi sõit võib maksta 900–1000 rubla, ligemale muidugi vähem. Isikliku pagasi vedamisest eest eraldi tasu ei võeta.

Tavaliselt ei jätku nii pika reisi jaoks puhkust.

Eks see sobigi rohkem neile, kel reisimiseks aega on, seevastu ei ole näiteks vanematel inimestel vaja Moskva lennuvälja-de tohuvabohus oma kohvritega rassida.

Kuidas vaatavad reisijale laevade meeskonnad?

Arvan, et rõõmustavad vahelduse üle.

Mida peab selleks tegema, et laevaga reisile asuda?

Tuleb kirjutada avaldus Eesti Merelaevanduse ülema nimele ja tuua või saata see aadressil 200 101 Tallinn, Estonia pst. 3/5. Lähemat teavet võib saada sealtsamast.

Helistas
Madli Vitismann

Kas
Eesti
Merelaevan-
duse
laevu
hakatakse
maha
kandma?

Ühel hiljutisel laiendatud dispetšindupidamisel tutvustati osavõtjatele järgmist kontseptsiooni.

Pidanud nõu tehnikatalitusega ja meeskondadega, jõudis laevanduse juhtkond seisukohale, et praegu pole vajadust laevu maha kanda. Ka mujal maailmas ei kiirusta tänapäeval keegi oma laevu vanarauaks andma, ollakse valmis vedama isegi minimaalse kasumiga.

Kavas on hoida kõik laevad käigus vähemalt 1991. aasta keskpaigani (niivõrd, kui seda võimaldavad konventsiooni nõuded).

Mis vanadest laevadest edasi saab? Siingi on üht-teist mõeldud. Üks võimalusi on organiseerida ühisettevõtte — on hulk veoseid, mida võib odava hinnaga transportida ka vanadel laevadel.

Mis puutub laevastiku täiendamisse, siis perspektiivikaks peetakse muretseda väikese kandevõimega laevu. See võimaldab laevandusel ulatuslikumalt tegutseda Baltikumis.

Teaduskraad
meremehele

Tehnikakandidaadi kraadi sai mootorlaeva "Viirelaid" elektrimehaanik A. Melnikov.

Laevakaptenite, ujuvkoosseisu ametiühingukomitee ja kaadritahituse taotlusel on 131 meremehele kehtestatud personaalpalgad.

LLOYD'S LIST
INTERNATIONALNõukogude tšarterlaevad
mugavuslipu alla

"Lloyd's List" avaldas teate, mille järgi Nõukogude Liidu suurim laevakompanii "Sovkomflot", kellele kuuluvad tšarterlaevad, viib kogu oma laevastiku mugavuslipu alla. "Lloyd's List" ei tee saladust sellestki, mis niisugust otsust langetama sunnib.

Nõukogude Liidu rahaasjad on kehvad. Uusi laevu pole milligi eest osta. Nii proovibki merendus raskest seisust välja tulla finantstehingute abil. Et saada laenu uute, juba tellitud aluste ehitamiseks, otsustati anda laevad Küprose lipu alla. Need oleksid siis justnagu pandiks.

Mugavuslipp võimaldab peale kõige muu kokku hoida laevakulusid. Võib-olla tuleb vähendada ka meeskonnaliikmete

arvu, sest mugavuslipp annab laevaomanikule õiguse mitte alluda NSV Liidu sisemistele seadustele.

Praegu on aktsiaseltsi "Sovkomflot" liikmeteks Läti, Balti ja Musta mere, Kaug-Ida ning Sahhalini laevandus. Eesti mere- ja jõelaevandustöötajate ametiühingu esimehe L. Visnapuu sõnusti oli ametiühingu keskkomitee saanud Lätist teate, milles meremehed tunnevad muret mitmesaja Läti laeva mugavuslipu alla ülemineku ja selle tagajärjel 700 ujuvkoosseisu liikme koondamise pärast.

Eesti meremehi praegu selline oht ei ähvarda, sest meie laevanduses pole ei tšarterlaevu ega ka mitte kavatsust oma aluseid mugavuslipu alla anda.



Stažeerimast jõudis tagasi Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja laevade ja sadamate eksploatatsiooni alal Mihhail Borovik.

Üks vana tava on jälle murtud. Kui varem otsustas ministerrium, keda ja millal mõnda välisfirmasse stažeerima saata, siis nüüd on see õigus laevaomanikul endal. Nii on praegu Rootsi kompaniis "Scan Sov" laevanduse ülema ökonoomikaala asetäitja Ivan Lovetski. Soomes töötas finantsosakonna juhataja Sergei Debel. Edaspidi on kavas saata stažeerima spetsialistide rühmi, tõsi küll, siis juba lühemaks ajaks (M. Borovik stažeeris kaks kuud).

Mis siis Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja tähelepanu pälvis?

"Meil on välisfirmadega võrreldes töös palju dubleerimist, kusjuures ühe või teise probleemi konkreetset lahendajat sa-

geli pole. Põhiline, mis mulle silma hakkas, oli see, et kogu firma juhtimissüsteem on rajatud vastutuse vertikaalse delegeerimise põhimõttele. Mitte ülemus ei vastuta oma alluva eksi-muse eest; vaid see, kes otsuse tegi.

Minu stažeerimise ajal oli kõne all veoste saatmine odavamate sadamatesse, mis võimaldab meil vähendada sadamaja- lossimiskulusid.

Arutasime veel Eesti laevade kasutamist Inglismaa ja teiste riikide vahelistel liinidel. Esiolgu oli see aga tõesti ainult mõte ja ei midagi rohkemat.

Mul oli juhus viibida ka Londoni direktorite instituudi seminaril.

Stažeerimine võimaldab tutvuda maailma uusimate laevandussaadustega ja sunnib rohkem vaatama ka seda, kuidas me ise oma laevandust juhime."

Stažeerimas Anglo-Soviet Shipping Companys

Kuidas sünnib sõltumatu ametiühing?

Jutuajamine Leedu Meremeeste Liidu esimehe Juozas Karvialisega

Oma juttu kohtumisest Leedu Meremeeste Liidu esimehe Juozas Karvialisega, endise kapteni ja praeguse Klaipeda sadama lootsiga juhataksina sisse nüü...

Kõlas koputus. Ma avasin ukse ja ... lävel seisid mu lapsepõlve raamatute kapten. Just sellistena kirjeldasid vanu merehunte Aleksandr Grin ja Jules Verne: hall kiprihabe, tuulest parkunud nägu ja nooruslike silmade selge pilk. Niisuguse mehega pidanuks öieti istuma viskiklaasi taga ja kuulama tema jutustusi hirmsast tormist Hea Lootuse neemel või piraatide rünnakust Torrese väinas. Nüüd aga hakka uurima sellist proosalist asja, nagu seda on meremeeste ametiühing. Kuid mis sa teed. Olin Klaipedas kõigest ühe päeva ja seepärast tulid oma küsimustega aega viitmata lagedale.

Kes võib saada teie liidu liikmeks?

Kõik Leedu kodanikud, kellel on mereharidust kinnitav diplom või meremehe kutsetunnistus. See tähendab, et meie liit on professionaalide ühendus. Erinevalt näiteks Läti Merendusliidust, kuhu võivad astuda kõik, kes tahavad aidata kaasa oma vabariigi merenduse arengule.

Kas teie liitu kuuluvad ka kalurid?

Jah, kuuluvad küll. Eestis on asjad võib-olla teisiti, aga meie liit ühendab meremehi ja kalureid kahel põhjusel. Esiteks on meie laevandus väike, kõigest ligi nelikümmend laeva, ja vististi jääb neid veelgi vähemaks. Teiseks on laevandus loodud suhteliselt hiljuti ja sellesse tulid üle paljud kalurid. Me kõik tunneme üksteist.

Mis oli Leedu Meremeeste Liidu asutamise eesmärk?

Leedu on saamas iseseisvaks ja meie liit loodi eelkõige sihiga kaitsta rahvuskaadrit, kui laevastikku peaks vähendama ja ähvardama hakkab tööpuudus. Kuid see ei tähenda, et me võtame vastu ainult leedulasi. Oleme saanud palju avaldusi ka muulastelt, eriti neilt, kes on oma juured Klaipedas juba sügavamale ajanud (siin abiellunud, korteri saanud). Need inimesed otsivad turvatunnet selleks puhuks, kui Leedu saab iseseisvaks riigiks. Paljud leedulased jälle vastupidi ei kiirustagi meiega liituma. Nad ütlevad: "Ma olen leedulane, mind võtate alati vastu." Praegu on meil liigi kaks sada liiget. Me ei ole keeldunud kedagi vastu võtmast. Kuid siin on üks aga... Liidu sise-mine keel on vabariigi keelseaduse järgi leedu keel. Inimene, kes leedu keelt ei oska, ei saa lihtsalt aru, millest koosolekul räägitakse. Võib öelda, et meie liit ei ühenda mitte üksnes leedulasi, vaid

kõiki meremehi, kes on valmis elama rahvusriigis.

Kuidas Juozas Karvialis muidu mulle ka ei meeldinud, ei saanud ma siinkohal temaga nõus olla. Kutsealaliidu liikmeks keeleoskuse järgi? See pole ju siis enam ametiühing. Püüdsin võimalikult diplomaatiliselt vastu vaielda: "Eestis on juba olemas meremeeste liit, kes on endale seadnud ennekõike aatelised ülesanded. See on puht eestlaste ühendus, kes võitleb rahvuslike meretraditsioonide taassünni eest. On päris loomulik, et seal räägitakse koosolekul eesti keelt. Aga ametiühing on ju hoopis midagi muud. See peab kõiki kutseala töötajaid ühendama, mitte aga jagama neid rahvuse või keele järgi. Kui liitu kuulub inimesi mitmest rahvusest, tuleb ka dokumentid trükkida mitmes keeles ja koosolekul vajaduse korral tagada tõlge. Kutseala liit peab inimestevahelisi tõkkeit kõrvaldama, mitte neid looma. Mis puutub meie keelseadusse, siis selles ei nõuta reaktiivselt teie keele oskust."

Vastuseks minu tiraadile sõnas Juozas Karvialis lepitavalt:

Nagu te ilmselt olete juba märganud, ei piirdunud me oma põhikirjas üksnes selliste ülesannetega, mis on iseloomulikud ametiühingule. Oleme seadnud endale ka muid sihte. See puudutab kõigepealt rahvuskaadri koolitamist. Me ei pea otstarbekaks luua oma kõrgemat merekooli. Leedu noormehed peavad saama võimaluse õppida ka Läänes. On mõte avada kõrgem merekolledž Riias, üks kolme Balti vabariigi peale. Meie programm hõlmab väga mitmesuguseid probleeme. Taotleme sadamate andmist munitsipaalomandiks, nagu see on levinud kogu maailmas. Tähtsaim asi on aga see, et kõik laevad, mille kodusadam on Klaipeda, hakkaksid sõitma Leedu lipu all. Seejuures pole oluline, kas laevaomanikuks on siis Merelaevanduse Ministerium Moskvas, Leedu Vabariik või aktsiaühing. Peasi, et laeval kehtiks Leedu seadused. Sealhulgas ka vabariigi tööseadusandlus. Ma olen esitatud Leedu Ülemnõukogu saadikukandidaadiks. Ja kui mind peaks valitama, siis on mu esimene aktsioon parlamentis nõuda, et meie kauba- ja kalalaevastiku alustel heisatakse Leedu riigilipp. See on esimene nael, mis saab löödud vana süsteemi kirstu sisse.

Ette rutates ütlen, et Juozas Karvialis valitigi saadikuks. Ja pole kahtlust, et selle lubatud naela ta nüüd ka lööb. Tookord aga tegin järgmise ettepaneku:

"Lähtugem nüüd kutseala lii-

tude tasandist. Ametiühingu vaatevinklist on ju ka üsna ükskõik, kes on laevakompani omanik - kas Moskva ministereerium, vabariik või aktsiaühing. Peamine, et poleks vallandamisi, et palk oleks töö väärteline ja et säiliksid sotsiaalsed hüved. Kes aga tahab tegelda poliitikaga, tehku seda väljaspool ettevõtet."

Mu vestluskaaslane muigas:

Teate, mulle meeldib teie pidev kaldumine treidjuunionismi. Meie moodustasime omamoodi romantilise liidu, kes püüab haarata kõiki Leedu merenduse pakilisi probleeme. Tulevikus peaks selle tegevuses olema kaks suunda. Üks hõlmaks meretraditsioonide taastamist, teine tegeleks puht treidjuunionistlike probleemidega. Peab teile au andma, et olete oma asjad algusest peale nii sättinud.

Nüüd oli minu kord naeritada:

"Täna tunnustuse eest. Aga teie olete juba loonud organisatsiooni tuumiku, kes tulevikus on võimeline meremeeste kutsehuve kaitsma, sel ajal kui meie ikka veel läbirääkimisi peame.

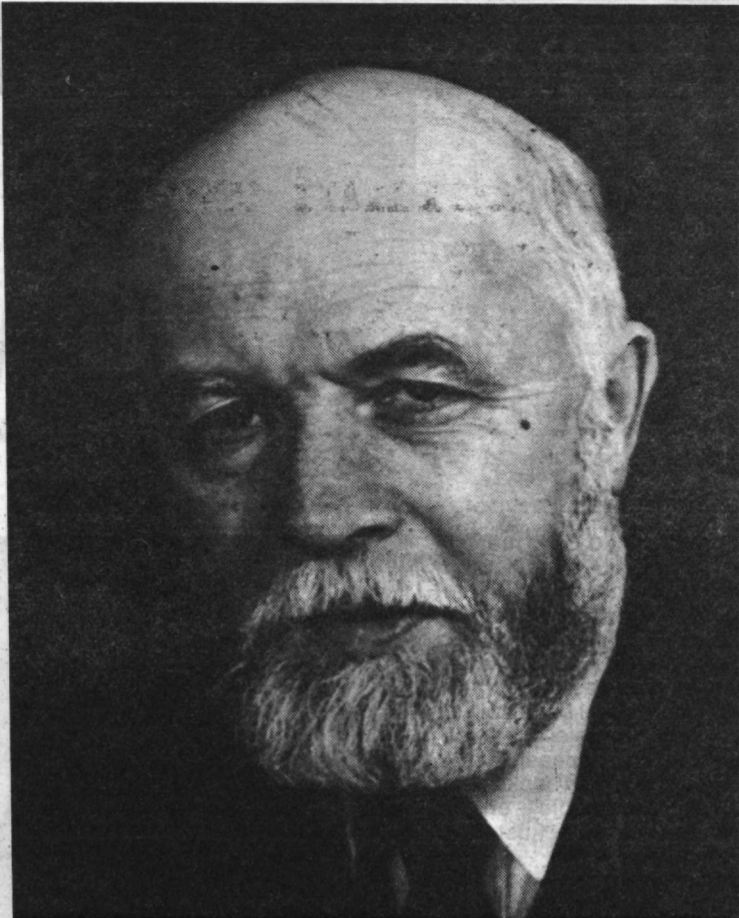
Mina tegeleksin ka väga meelsasti romantilise mereühinguga, mitte aga ametiühingu asjadega. Paraku elu nõuab oma. Ja ennekõike sunnib ta uurima, kuidas kujunes Leedu meremeeste tulevase sõltumatu ametiühingu tuumik."

Milliste raskustega olete kokku puutunud?

Kõigepealt põhikirja registreerimine vabariigi Ministrite Nõukogus. Meil Leedus pole veel ametiühinguseadust nagu teil, sellepärast ei registreerunud me ametiühinguna, vaid ühiskondliku organisatsioonina. Ootamatult kerkis üles tähtsaima juhtorgani, üldkoosoleku küsimus. Ma püüdsin tõestada, et võimatu on meremehi ühel päeval ühte kohta kokku saada. Lõpuks läks siis läbi niisugune variant. Koosolekust anname teada kaks kuud varem. Kõik, kes arvavad, et nad määratud kuupäeval Klaipedas on, pannakse kirja. Koosolek loetakse otsustusvõimeliseks, kui sellest võtab osa vähemalt kaks kolmandikku registreerituteid.

Sellisel juhul on ju üldkoosolekul väga vähe ujuvkoosseisu esindajaid. Kui aga märkimisväärne osa teie liikmeskonnast on kaldatöötajad, siis pole päris meremeeste häält suurt kuulda.

Jah, nii see on küll. Vaadake, me tahtsime oma põhikirja ja iga hinna eest registreerida ja saada juriidiliselt vormistatud isikuks. Tahtsime, et järgmine koosolek oleks seaduslik. Edaspidi täiustame oma põhikirja. Seepärast pakubki mulle huvi teie ettepa-



nek lahendada tähtsamaid asju laevade raadiokõnsitluse teel.

Ja viimane küsimus. Mis te arvate, miks teie liikmeskond praegu veel suhteliselt väike on?

Meid on, jah, paarsada inimest. Vaja oleks aga oma kümme korda rohkem liikmeid. Siis võiksime hõivata praeguse ametiühingu koha. Aga nagu te isegi aru saate, meremeestel on, mida kaotada. Et minna üle uude ametiühingusse, on neile tarvis 200-protsendilist garantiid. Majanduslik olukord muutub vabariigis kiiresti. Teisest küljest on aga praegused ametiühingud hakanud laiali pudenema. Ja vaat siis, kui tööpuuduse oht muutub reaalseks, tulevad inimesed meie juurde, sest vana ametiühing ei suuda neid kaitsta.

Nii et nagu ütles vanasõna: "Hooletu hool algab alles siis, kui häda käes."

Nimelt nii jah. Ja me peame olema valmis selleks hetkeks, kui häda kätte jõuab.

Natuke veel lõpetuseks. Leedu kolleegid on nüüsi valmis selleks puhuks, kui häda kätte peaks jõudma. Aga kas meie oleme? Ei ole. Samas pole olukord Eestis sugugi parem kui Leedus, pigem ehk halvemgi. Peale tööpuuduse ähvardab ka hinnatõus. On laevanduse sisemisi probleeme. Kas või üksnes korteri-probleem! Aeg on mõelda ka rahvusvahelistesse ametiühinguorganisatsioonidesse astumise peale. Kas need ülesanded on vanale ametiühingule jõukohased? Muidugi mitte. Meremeestele on see kõik päris selge. Sügise aruandlus-valimiskonverentsi eelne aktiivsuslaine ei viinud aga tegelikkuses öieti mitte milleni. Önnestus ainult moodustada komisjon, kes pidi töötama välja ujuvkoosseisu ametiühingukomitee esimehe otsuste valimiste eeskirja.

Komisjon tegi oma ettepanekud ja läks laiali. Kuna kõik selle viis liiget olid ujuvkoosseisust, siis polnud veebruaris neist enam keegi Tallin-

nas. Neli olid läinud merele, üks sõitnud puhkusele. Mis puutub komisjoni ettepanekutesse, siis need paistavad jääma seniks kalevi alla, kuni kahe aasta pärast tulevad uued valimised. Selle kahe aastaga aga võib paljugi juhtuda...

Mul tuli mõte, kas see rühm ei võiks olla alaliselt tegutsev. Et Tallinnas oleks alaliselt neli-viis inimest, on vaja nelikümmend-viiskümmend aktiivisti, kes siis järgemööda vahetaksid üksteist välja. Need inimesed peaksid arvestust meremeeste ettepanekute üle ja üldistaksid neid. Ja arvese ei tule mitte üksnes tulevase valimise puudutavad ettepanekud, vaid ka ujuvkoosseisu uue kutseorganisatsiooni moodustamise kohta avaldatud arvamused. "Morjak Estonias" avaldatud kirjutiste põhjal ongi kaheksa meeskonda nii või teisiti toetanud meremeeste sõltumatu ametiühingu loomist. Paraku pole keegi nende ettepanekutega midagi teinud.

Selline rühm võiks iga nädal kindlal päeval ja kellaajal kokku tulla, et meremehed, kes sel ajal Tallinnas on, saaksid tulla koosolekule, saamaks infot ja tegemaks oma ettepanekuid. Kui meil see asi korda läheks, poleks me eelseisvateks muudatus-tekts Eesti elus sugugi halvemini ette valmistatud kui Leedu meremehed. Me ei pruugi tingimata kiirustada registreerimisega nagu leedulased, aga põhikiri ja programm on küll tarvis välja töötada.

Seepärast teen ettepaneku, et kõik, kes tahavad toetada Eesti meremeeste sõltumatu ametiühingu loomist, teataksid endast aadressil: 200 010 Tallinn, 10, pk. 511, Igor Mufel.

Arge unustage märkimast oma aadressi. Teile vastatakse ka siis, kui mina ise peaksin merel olema.

Igor Mufel

• MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •

Tallinna Merekool

Meri on vorminud Eesti maad ja rahvast tuhandeid aastaid. Mere mõju on tunda nii kliima kui pinnamoe, nii eestlaste iseloomu kui majanduse kujunemises. Eesti oli mereriik – igas sadamas üle maailma olevat eesti meremehi näha olnud. Praegu seda paraku öelda ei saa. Ka meie enda kaubalaevastikus on eestlasi vaevalt 15%. Milles on asi? Tasuks veidi uurida Eesti merekoole – ehk on viga nendes –, ...ma oskusteta ju merele ei pääse.

Veidi ajalugu

Esimesed eestikeelsed merekoolid tekkisid XIX saj lõpul: 1864.a Heinastes (Ainažis), 1873–Narvas, 1875–Paldiskis, 1884 – Käsmus, 1891 – Kuresaares. Need olid peamiselt 3aastase õppeajaga koolid, kust võis saada nii tüürimehe- kui ka kaptenipaberid. Eksamid tuli aga esialgu sooritada suuremais linnades – Riias, Pärnus, Tallinnas või Peterburis. Alles 1909.a lubati eksameid vastu võtta ka kohapeal.

Seoses I maailmasõjaga suleti enamik Eesti merekoole: 1915.a evakueeriti Kuressaare kool Hersonisse, 1916 – Paldiski kool Arhangelskisse ja Heinaste oma Luugasse. 1918.a suleti Narva merekool, mille varandus anti üle Tallinnas avatavale koolile. Ilma vapustusteta pääses vaid Käsmu merekool, mis töötas pidevalt 1931.aastani.

Tallinna Merekool avati 1919.a sügisel endise Nikolai Gümnaasiumi (hilisem GAG) ruumides. Hiljem koliti mitu korda: Narva mnt, Leinerit, Uus-Sadama t (Meremeeste Kodu), Kopli (praegune TTÜ hoone). Viimane asukoht tekitas laevameeste hulgas nurinat – sadamast liiga kaugel asuvat õppeasutust kardeti muutuvat "kriidikooliks", mis tõelisest mereelust võõrdub. 1936.–1940.aastani paiknes merekool jälle Meremeeste Kodus (praegune Meretehnikumi hoone). 1941. koliti Meretehnikumi nime all Vene tänavasse, 1945.a aga Estonia puiesteel



asuvasse Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi hoonesse. Sellest 1915.a valminud uhkest koolimajast olid tüdrukud välja saadetud juba 1940.a (teadagi, mis sündmustega seoses).

Tallinna Merekool valmistas algul ette vaid laevajuhte, 1931.a aga liideti temaga ka 1920.a Tallinna Tehnikumi juures tööd alustanud laevamehaanikute kool. Eesti Vabariigi ajal õpiti merekoolis 3–4 aastat: 1 a ettevalmistusklassis ja 3 (algusaastatel 2) aastat põhikursusel.

Merekool täna...

Pikki aastaid merekooli ülemaks olnud Helmut Kanterilt võttis alles äsja juhtohjad üle Tarmo Kõuts. Uus koolijuht on pärit (mis eriti usaldust äratab) maailma ühest tähtsamast mereriigist – Saaremaalt. Lõpetanud 1973.a Tallinna Merekooli, on ta sõitnud paljude laevadega – algul 8 aastat Euroopa, hiljem Lääne-Afri-

ka liinidel, kooli juhtima tuli aga "Jaan Anveldi" kaptenisillalt.

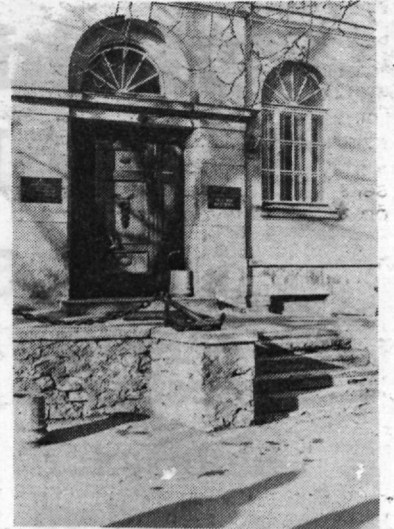
Eesti hariduselu pole mitte ainult Haridusministeeriumi, vaid ka mitmete teiste ametkondade juhtida. Tallinna Merekool allub Eesti Merelaevandusele, see aga omakorda NSVL Mereministeeriumile. Kaubalaevade juhte ja mehaanikuid koolitavat õppeasutust pole niisiis Eesti oludele kohandada eriti lihtne. Varasemal aastail võeti õppureid kooli üle kogu Liidu, sellest aastast ainult Eestist. Õppida tuleb 4 aastat ja 3 või 6 kuud ning muidugi mitte ainult koolipingis, siia sisse kuulub ka laevasõidu praktika.

Kui varem oli õppureist vaid 1/3 eestlasi, siis nüüd 1/2. Eesti õppekeelega rühmi polegi nii lihtne täis saada, venekeelsetesse on aga konkurss. Küllap on meremehe elukutse populaarsus eestlaste seas ka seetõttu väike,

et meresõiduaineid vaid vene keeles õpetatakse – pole eestikeelseid õpikuid ega õpetajaid. Üldained, mida eestlastele eesti keeles õpetatakse, on kolmel esimesel kursusel.

Merekeel on teatavasti inglise keel, ja seda õpitakse siin hooliga. Süvaõppega keeltekoolidega vahest rinda pista ei jõuta, aga tavakoolist parema keeleoskuse peaks merekoolis küll saama.

Aastas võetakse õppima 30 uut laevajuhti ja sama palju mehaanikuid, lisaks veel 20 mehaanikut kaugõppesse. Õppejõude ja muud personali on merekoolil 130 ümber. Nende hulka kuuluvad ka roodukomandörid ehk koolipärasemalt öeldes – kasvatajad. Sõjaväe terminoloogia pärineb sellest ajast, kui veel ka sõjaõpetust anti. Nüüd tahetakse neist militaristlikest üksustest lahti saada. Vene keel, roodud, sõjamerelaevastiku oma meenu-



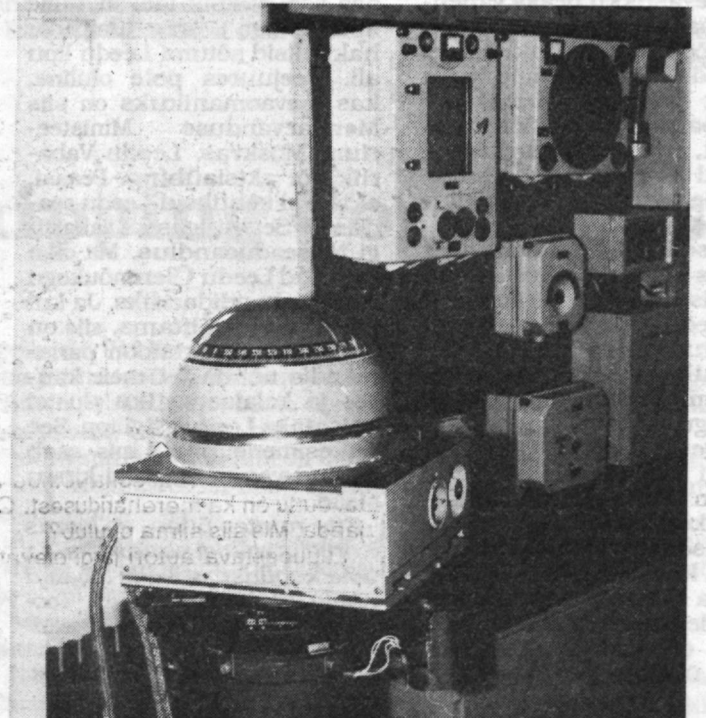
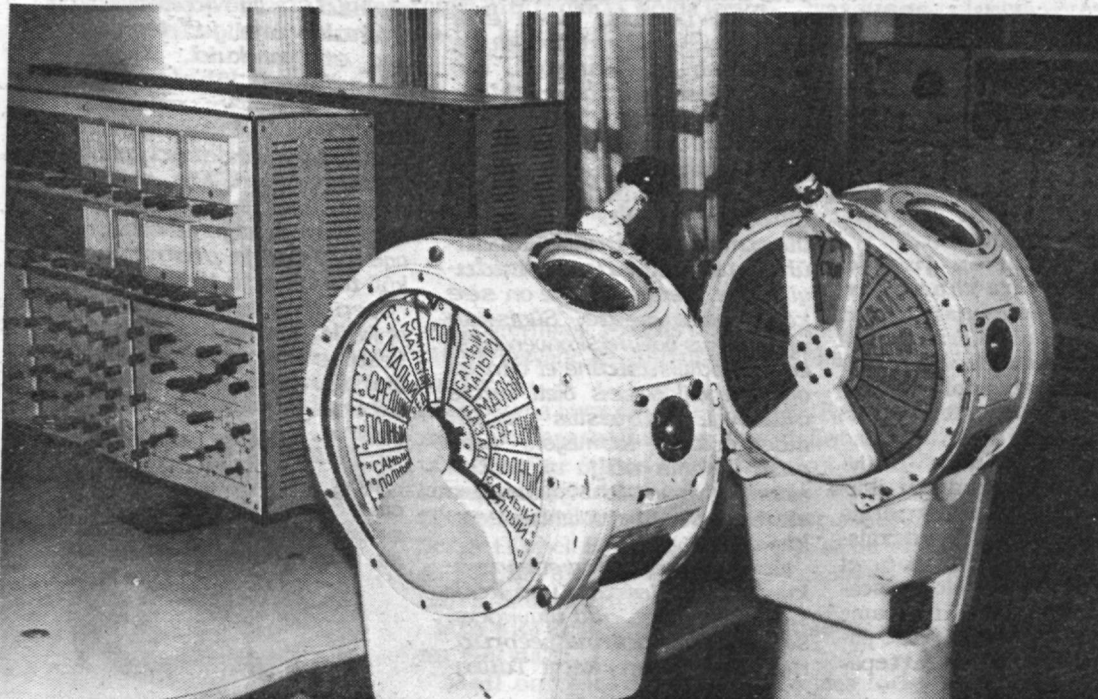
tav koolivorm, kasar... vabandust – ühiselamu... Kas ei tuleta vene kroonut meelde? Kuidas on "dedovštšinaga"?

Siiski, mitte midagi taolist, nagu kinnitab Tarmo Kõuts. Kasarmurežiimi ei ole, Tallinna poisid võivad soovi korral kõik kodus elada, kuigi ülalpidamine on riigi poolt. Ühiselamus nõutakse üksnes korda ja puhtust, nii nagu kõikjal. Meremehevorm on ühelt poolt uhkuse asi – kogu maailmas kannavad kaubalaevastiku laevajuhtid vormi – teisalt distsiplineerib koolipoissi: selle eest tuleb ise hoolt kanda. Vormi moderniseerimiseks kooli ülem eriliselt põhjust ei näe, senine on eriti kasvavale noormehele sobiv – pintsakuvarrukatest kasvaksid käed kiiresti välja. Nooremate kiusamist vanemate poolt pole täheldatud, kuigi sõjaväest võib siiaagi halbu mõjusid imbuda. Laevades on selline asi aga hoopiski välistatud, pingeline töö liidab ühte kogu meeskonna.

...ja homme

Kuigi merekooli tullakse laevajuhtiks õppima, tuleb pärast lõpetamist tihti 1–2 aastat madrusena töötada. Tüürimehe koht on garanteeritud vaid kiitusega lõpetanuile. Kuni ükskord kapteni kohale jõutakse – kui üldse –, on möödunud 10 või rohkemgi aastat. Selle ajaga on paljud teadmised ununenud ja osa ka vananenud. Kogu maailma merekoolides on kombeks õppida etapiviisi: algul madruseks, siis mõni aeg tegehlaku laevasõitu, järgneb tüürimehekursus, jälle töö laevas ning alles seejärel saab tulla kaptenipabereid nõutama.

Nii hakkab edaspidi tööle ka Tallinna Merekool. Pole ju mõtet kapteniteadmisi "kuival" sisse toppida noortele, kellest pole veel teada, kas nad üldse merd kannatavadki ning laeva ja meeskonda juhtima sobivad. Kooli peaks võtma vaid keskharidusega noori, sel juhul piisaks madruseks õppimiseks ühest aastast. Parimad lõpetanud saaksid pärast aastapikkust me-



retööd soovituse tüürimeeste kursusele, mis võiks kesta 2,5–3 aastat. Kapteniks õppima aga võetaks juba rangelt individuaalselt, kui on selgunud, et mees on merd väärt. Heale tüürimehele piisab kaptenipaberini jõudmiseks ka ühest aastast teooriaõpinguist. Laevandus maksab sel juhul talle õppeajal senist keskmist palka.

Õppeprogrammid tuleb kohandada välismaa omadega, et meremehediplom üle ilma kehtiks. Seni on küll ka N. Liidu mereharidust teiste maade laevades hinnatud, kui ainult keelega hakka ma saadakse ja välismaa meremehed oma meeste kõrval ka võõraid laeva lubab.

Tingimata hakatakse mereaineid õpetama ka eesti keeles. Õpetajaid leiduks vanade praktikute hulgas kindlasti, ka õpikud tuleb ise koostada. Praegu käib alles eestikeelse mereterminoloogia koostöödamine – aegade jooksul on sõnadki kaotsi läinud! Sõjaväest tuleks meremehed vabastada – tsiviillaevameesteta ei saada läbi erandolukordadeski.

Tarmo Kõuts arvab, et meremeeste kõrgharidusega on üle pingutatud. Ainult kõrgema merekooli lõpetanud saavad praegu kindla tüürimehekohta, teisi ei usaldata ja töökohtigi napib. Meile lähim kõrgem merekool asub Leningradis, aga sinna õppima pääsemine ja jäämine on eesti poistele keele tõttu raskevõitu. Tuleb teha nii, et Tallinna koolis saadud mereharidus annaks kõrgkoolidele silmad ette. Ja üldse oleks vaja avada üle Eesti rohkem merekooli, et kõik rannaküladel poisid, kel selleks soovi, merele pääseksid. Pealinna paar kooli ei suuda Eesti kui mereriigi mainet taastada. Eriti kuluksid väikesed merekoolid ära saartele. Nii kauba- kui kalalaevade juhivad vajavad ühesugust meresõiduoskust, pole vaja neid eri ametkondade all õpetada. See aga ei tähenda, et peaks avama gigantkooli.

Millised poisid kõlbavad merele, keda siia kooli oleks sobiv suunata? Merekooli ülem jääb mõttesse ja arvab siis, et ega vist ära hirmutada ka ei tohiks... Tegelikult tahab meri mehiste meest – kehalsi eeldusi, tugevat tahtejõudu, rahulikku närvisüsteemi. Kasuks tulevad hea keelevalist, matemaatilised võimed, kommunikatiivsus. Pikad lahusolekud, tervistkahjustav töö (vibratsioon, kiire kliimavahetus, müra), kitsas eluruum raudkarbis, piiratud kaaslaskond... Igaüks merel vastu ei pea.

Millal tüdrukud oma kommerts-kooli hoone tagasi saavad? Seda küll ei osatud öelda. Ammu oli valmis Lasnamäele ehitatava uue merekooli projekt, aga Armeenia maaväin kajastus siingi – ehitamine on seni pooleli. Ehk peaks merekool hoopis merele lähemale kolima – Koplitki peeti vanasti merest liiga kaugeks, mis veel Lasnamäest rääkida!

Mis peale romantika või missioonitunde peaks poisse raskele mere tööle tõmbama, kas raske raha? Raske ehk just mitte, aga kõva küll, kõlbab ka välismaa kaupade jaoks! Välisvetes oleku aja eest saavad meremehed oma palgale (mis numbrites küll kuigi suur polegi) kolmandiku kõvas valuutas juurde. Ehk huvitab?

TIIT RUMMO
"Õpetajate Leht",
21. aprill 1990



Arutati eestikeelset mereharidust

11. aprillil oli Tallinnas koos Eesti Meremeeste Liidu volikogu, päevateemaks eestikeelne mereharidus ja sellega seonduvad probleemid.

Ettekande pidas Tallinna Merekolledži rektor Arne Löökene. Nii kolledži juhtkonnale kui ka Tallinna Merekooli ülemale Tarmo Kõutsile teeb muret, et meil ei ole praegu eestikeelseid erialaõpikuid. Mõeldud aastal viidi Tallinna Merekolledži tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" alluvusse. Õpetatakse 7 eriala. Merekolledžisse võetakse sel aastal ainult neid, kel sõjaväeteenistus seljataga, ja ainult suunamiskirjaga: eesti õppekeelega rühmadesse võetakse 60 kursanti. On tehtud ettepanek ühendada kõik neli Tallinnas asuvat merekooli üheks õppeasutuseks ja allutada see haridusministeeriumile. Ettepanek on väärt, et seda arutada Eesti valitsuses.

Tallinna Merekooli probleeme tutvustas volikogule Tarmo Kõuts, mees, kes alles mõni nädal kooli ülem olnud. Tallinna Merekool on k.a. 1. aprillist Eesti Merelaevanduse alluvuses, merelaevandus tahab seal luua ühtset merehariduse keskust, oolimaja ja ühiselamu on vanad. Lasnamäel alustati uue kooli ehitamist, selle maksumus on 11 miljonit, kuid seni on sellest summast kasutatud vaid 3 miljonit. Praegu ehitus seisab, käivad läbirääkimised selle jätkamise üle. Sel aastal võetakse vastu viimased 60 põhikooliharidusega kursanti, neist pooled eestlased. Ka seal on muret sõjaväeteenistusega: kõik lõpetajad peaksid sügisel sõjaväkke minema. Eesti Merelaevandus on lubanud tulevikus kõik merekooli lõpetajad tööle võtta. Praegu, mil laevastik väheneb, ähvardab tööpuuduse oht. Ka välismaale tööle minck pole väljapääs.

1. Kutsekeskkooli mured tõi volikogu ette Vambola Hallik. Nende koolis on küll õppetöö eesti keeles, aga ikkagi väljalangevus suur, sest paljud maapoisid ei kohane linnaeluga, ühiselamu ja omapead-olemisega. Paljudele ei ole siiski keskhariduse ja eriala omandamine 3 aastaga jõukohane.

Eesti Haridusministeeriumi arvates peaksid kesk-eriõppeasutusi kureerima kõrgkoolid, merekollid ja merekoolid oleks vast sobiv kuraator Tallinna Tehnikaülikool.

Sõnavõtjad – kaugsõidukaptenid Ants Kuljus, Karl Leemet, Arno Kask – tegid häid ettepanekuid. Ants Kuljus arvab, et merekool tuleks teha TTÜ filiaaliks ja anda siin merealane kõrgharidus, vabastada meremehed sõjaväest, ühendada merekoolid ja viia neisse 3-astmeline õppetöö, samuti õpetada laevade remonti ja sadamate tehnoloogiat. Arno Kase arvates on eelkõige vaja saavutada meie diplomite rahvusvaheline tunnustamine ning vastu võtta seadus, mille kohaselt tohiks merd hakata sõitma 16-aastaselt, kui pass taskus. Tänapäeva suurtele laevadele võiks panna 4–5 noormeest ning maksta tüürimeestele ja mehaanikutele nende õpetamise eest lisatasu; omal ajal olid ju tekipoisid ja masinapoisid. Siis näeks noormeest peatselt, kas talt saab meremeest või ei. Pärast sellist merepraktikat võiks ta astuda merekooli. Praegu on raske merekõrgharidust omandada, sest seda tuleb teha väljastpoolt Eestit. Praegune merehariduse süsteem on paljuski raha raiskamine, vaja oleks üht kooli haridusministeeriumi alluvuses. Ka Karl Leemet arvab, et ühest koolist on küllalt, kuid seal peaks mõnd ainet õpetama inglise keeles. "Eesti Kalatööstuse" tehnikaosakonna juhataja Mait Põllu arvates tuleks noortel julgemini välismaale tööle suunata. Nagu teada, saab lepingu järgi suunatu töötasust 1/3 teda suunanud firma. Tema arvates ei tohiks merel üldse töötada mehed, kel puudub tehniline keskharidus, sest laevaseadmed on muutunud väga keerulisteks. Volikogu valis 5-liikmelise komisjoni, kes valmistab mereharidusega seotud probleemidest ette märgukirja Eesti valitsusele.

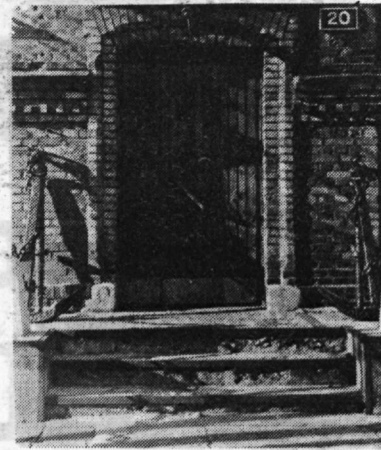
Eesti Meremeeste Liitu võeti vastu 57 uut täis- ja 13 noorliiget.

Heino Tohver

KORREKTIVE MEREHARIDUSE AJALOO ALAL

Kahjuks alles mõni kuu pärast ilmumist sattus allkirjutanu kätte "Eesti Meremees" 26. detsembrist 1989. Teenekas kodu-uurija Manivald Kuik on seal sõna võtnud meie merenduse tähtpäevade kohta. Juttu on ka mereharidusest. Ometigi ei saa kõige öelduga rahule jääda. Mis siis silma puutub?

Lugupeetava autori järgi olevat Tallinna Merekool asunud aastail 1919–1921 Kloostri tänaval gümnaasiumi majas, seepeale kuni 1923. aastani Narva mnt. 47 (hoone on, muide, lammutatud), edasi Leineri tänaval (seal: algkoolihoones Tombi t. lähistel) ja alates 1927. a. sügisest "Meremeeste Kodus" Uus-Sadama tänaval. Nii lihtne see ometigi polnud. Narva maanteel oldi 8. veebruarist 1921 kuni 1. ok-



Pärnu Mere-kooli lõpu puhul

Uitmõtteid

Oli kena ja põhjendatud arvamuste avaldus selle kooli tegevuse lõpetamise puhul. Kõik oleks justkui hästi läbi mõeldud merehariduse korraldamise seisukohalt ja ees terendamas uus ja parem koolikorraldus, mis meie meresõidu lõpuks jälle eestlaste pärisosaks peaks muutma. Ainult R. Pihhus millegi pärast ei paista asjaga päri olevat ja leiab, et kool just siis kinni pandi, kui kauaoodatult sinna eesti poisid tulema hakkasid. Eks ta ole. Aga me katsume praegu nii palju kui vähegi võimalik kilbile tõsta seda positiivset, mis Eesti Vabariigis tehti, ja samal ajal paljutki mitte arvestades. Kasvõi rannarahva koolitamise osas. Pärnu oli ju keskus, kus tol ajal küllaltki kvaliteetset kutseharidust sai just oma piirkonna inimese. See küll ei puuduta ainult mereharidust, kuid merega sina-peale saamist küll. Nimelt tegutses Pärnus aastail 1929–40 Eesti ainus kalaasjanduse kool, esialgu üheaastase, hiljem kaheaastase programmiga. Ja kooli õpilased olid valdavas enamuses just Pärnumaal. Ehk tasub siinjuures natuke meenutada ka seda, et esimesed Eesti merekoolid, mis alustasid tegevust juba tsariajal, olid nii mõneski üsna väikeses "asustatud punktis". Meil kaotati maal ära väikesed koolid – nüüd luuakse neid taas. Meil olid rannapoiste jaoks mere- ja kalameheharidust andvad koolid ka mujal kui pealinnas Tallinnas – nüüd ei enam.

Kui omal ajal Pärnus kalanduskooli rajati, võttis riigi kõrval osa kulusid enda kanda ka Pärnu Linna- ja Maavalitsus. Ju nad aru said, et haritud inimestest, ükskõik mis alal nad ka ei töötaks; ka Pärnu linnale ja maale tulu tõuseb, et kultuuritaseme tõstmiseks kulutatud raha ei ole mitte niisama tuulde lastud. Kalanduskool pidi andma lisateadmisi neile, kel juba teatud kalapüüglkogemus olemas ja võimalusel valmistama ette ka konsultante jt. spetsialiste, kel edaspidi oleks võimalus teadmisi täiendada vastavatel kursustel. Kogu õppetöö korraldus oli elulähedane, palju oli ette nähtud praktilisi töid ja õppekäike. Suvine õppetöö põhiosas praktika olti. Samal ajal oli peetud vajalikuks õpetada ka eesti keelt, matemaatikat, joonestamist, loodusteadusi, keemiat, füüsikat, inglise keelt, kodanikuteadust, kutsealast tervishoidu. Meie mõistes väike lõpetanute arv – 117 – ei olnud saanud kooli sulgemise põhjuseks. Samal ajal said õpilased kogemusi ka kultuuriliste ürituste läbiviimiseks, sest seltsileugi oli aktiivne, isegi oma lehte anti välja. See kool loodi majanduslikult väga kehvale baasile ja esimesed aastad eriti olid juhatajale O. Akkovi (Avango) üks lakkamatu majandusajade mure. Aga tööd hingega tehes jõuti üle nii mitmestki hädast.

Ajad on muutunud, olud ja inimesedki. Üha enam räägitakse sellest, et inimesed on kaotanud oma juured. Oma juured on ka pikka aega merd sõitnud mehed. Arvan, et mida nooremalt need läbi lõigata, seda ebakindlamaks side koduga jääb. Äkki on hoopis Tallinnas üleliia merekooli?

Reet Naber

• Praktikapäev Pärnu Kalanduskoolis



toobrini 1923, järgnevalt kuni 31. detsembrini 1924 Leineri tänaval, 1. jaanuarist 1925 kuni 1. oktoobrini 1927 taas Narva maanteel vanas kohas. Ja just sealt siirduti "Meremeeste Kodu" ruumesse.

Mis puutub kooli kolimisse Vene tänavale, siis seal oldi põhiaadressi järgi (praegune numeratsioon) majas nr. 31. Seda maja aga M. Kuik üldse ei maini.

Veel leiab lugeja ühe foto allkirja, mis viitab Tallinna Merekooli lipule ja pildistamisajale – 1930. a. Ometigi annetati lipp õppeasutusele alles 27. oktoobril 1936 ja sellest ajast pärineb ka ülesvõte.

Heino Gustavson

Sellest on natuke üle kolme aasta möödas, kui Thsemessi lahest väljasõidul pörkasid kokku reisiaurik "Admiral Nahhimov" (endine "Stadt Berlin", ehitatud 1927. aastal) ja praegusaegne puistlasti mootorlaev "Pjotr Vasjov".

Kokkupõrkamise fakt isenesest ei pane imestama, sest maailmas pörkab iga päev kokku mitu tänapäeva-aparatuuriga varustatud laeva. Üldsust vapustas peaaegu viiesaja inimese hukkumine vähem kui kolme miili kaugusel kaldast ja kümne miili kaugusel praegusaegsest sadamast. See kõik juhtus lõunamaisel kesksuvel ja vaikselt ilmaga.

Merega seotud inimesed võtsid meie riigis seda tragöödiat kui viimast hoiatust. Nüüd oleks Merelaevanduse Ministerium pidanud tegutseda häkkama. Selle asemel korraldati kiire ja meie sügava veendumuse järgi ebaõiglane kohus, mis julmalt ja erapoolikult mõistis kaptenid Markovi ja Tkatschenko süüdi. Kohtumõistmise tulemused rahustasid ühiskondliku arvamuse mingil määral maha ja löid mulje, et kurjus on karistatud, meetmed võetud ja kõik probleemid lahendatud.

Elu näitas varsti, et mingeid konkreetseid meetmeid polnud tarvitusele võetud. Suured tulekahjud Kaug-Ida laevadel ja Balti merelt pärit mootorlaeva "Komsomolets Kirgizii" hukkumine USA rannikult kinnitasid seda. Selle asemel, et laevastiku tehnilise seisundi parandamiseks ja remondibaasi arendamiseks kiiresti midagi ette võtta, sõitis meie juhtkond 1986. aasta sügisel laevastiku komandörkoosseisust raskelt üle, korjates aruandluse jaoks suure hulga noomitusi ja muid karistusi. Probleem ise aga aeti lihtsalt sügavale pettu. Kaptenid tegid järelduse, et loota saab vaid iseenda peale, et alati ja kõiges jäävad süüdi nemad ja et kehtib kaptenite "süüdi oleku" presumpstioon". Põhjamerele 25. jaanuaril 1990. aastal rängas tormis avariiseisukorda sattunud transportkõlmutuslaeva "Briz" kaptenil oli täiesti õigus, kui ta nõudis meeskonna helikopteritega äratoomist laevalt, mida Hollandi päästeteenistus ka tegi.

Meil tekkis sügav kahtlus, kas meie "vaprad" päästeteenistused oleksid niisuguse operatsiooniga hakkama saanud, kui tragöödia oleks juhtunud Nõukogude ranniku lähistel. Mootorlaevad "Mihail Lermontov" ja "Komsomolets Kirgizii" ning "Briz" sattusid hätta ju teiste riikide ranniku lähistel ja nende meeskonnad päästeti.

Ajalohet "Izvestija" püüdis pärat Novorossiiski tragöödiat algatada laevastiku-teemalist poleemikat ja avaldas V. Šmogonovski kirjutise "Ookean algab kaldalt". Ent see vaibus õnnelikult, kui ajakirjanik oli välismaale prestiižikamale tööle läinud.

Olukord, mis viis laevade kokkupõrkamiseni Novorossiiski all, oli äärmiselt lihtne. Niisugustes tingimustes saavad tuhanded laevad iga päev üksteisest õnnelikult mööda. Ent sel korral löid kokkupõrke võimaluse laevaliikluse

EESTI
KAPTENITE
KLUBIКЛУБ
КАПИТАНОВ
ЭСТОНИИESTONIAN
CAPTAINS'
CLUB

Elavate pärast

❖ Eesti Kaptenite Klubi on korduvalt pöördunud mitmesuguste instantside poole palvega auriku "Admiral Nahhimov" kapteni V. Markovi ja mootorlaeva "Pjotr Vasjov" kapteni V. Tkatschenko süüasi uuesti läbi vaadata ja karistust leevendada.

❖ Eesti Kaptenite Klubi peab Markovi ja Tkatschenko süüasja küllalt laialdaselt tuntuks, see võimaldab luua pretsedendi ja hiljem ka rahvusvahelistele õigusnormidele vastava Nõukogude kaptenite õigusliku kaitse süsteemi.

korraldusposti juhised Thsemessi lahte sissesõidul ja üksteisest ohutuks möödumiseks vajalike elementaarse soovituste eiramine. Inimliku vea tulemusena muutus olukord juhitamatuks. Asjaolude ebasoodus kokkulangemine – aga see risk on meresõidul alati olemas – viis kohutava tragöödiani. Kas niisugused asjaolud ja meresõidu risk üldse on täiesti kõrvaldatavad? On küll. Ainult et sel juhul tuleb laevastikust täiesti loobuda! Tänapäeval pole see aga võimalik. Juba vanad roomlased on öelnud, et "merd sõita on ilmtingimata tarvis". Ent niisuguste asjaolude mõju vähendamine on täiesti võimalik ja sellega ka kogu aeg tegeldakse. Näiteks võib siin olla "Maksim Gorki" kokkupõrge jääpangaga Norra meres. Auk selles laevas polnud väiksem kui "Admiral Nahhimovil", kuid ei see laev ega ükski inimene ei hukkunud.

Nõukogude ajakirjandus oli 1986. aasta septembris täis teateid kokkupõrke üksikasjade ja päästetööde käigu kohta. Need olid väga emotsionaalsed, mis on inimlike motiivide tõttu ju täiesti mõistetav. Ent meid, mere-mehi, tegid juba siis valvsaks mitmesuguste päästjate kangelaslike pingutuste kirjeldused, mis tekitasid õigustatud kahtluse, kas Novorossiiski rajoonis on olemas teenistus merel hätta sattunud inimeste päästmiseks. Müide, vaatamata päästeteenistuse tänasele olukorrale, võime me kindlalt öelda, et suuri muutusi me ei näe. Annaks jumal, et uut tragöödiat ei juhtuks, "kangelaslike jõupingutuste" tulemused vaevalt et paremad oleksid.

Juba esimestel päevadel pärast tragöödiat nimetas ajakirjandus otse ja ühemõtteliselt peamisi ja ainsaid süüdlasi. Muidugi osutusid süüdlasteks kaptenid. See ei võinud kohtuliku uurimise ajal avaliku arvamuse kujundamisele mõju avaldamata jätta. Merekaugete inimeste peamine eksitus on, et nad arvavad: kapten pole mitte lihtne laevakompanii teenistuja, vaid justkui laeva pere-

mees, kellest absoluutselt kõik sõltub. Seepärast oli kerge ja lihtne süüdistada mõlemat kaptenit. Seda tehti sellest hoolimata, et traagilise sündmuse kujunemisel osales vähemalt viis inimest: kaks kaptenit, kaks kapteniabi ja laevaliikluse korraldusposti operaator ning sellele lisaks kaks laevamadrust ja postimadrust. Üldse vastutavad laevastiku tehnilise seisukorra eest sajad inimesed laevadel ja rannas. Ent kõnesoleva juhtumi puhul tunnistab NSV Liidu Prokuratuur, et "õigusrikkumise laialduslikku kompleksi" pole võimalik välja selgitada. (NSV Liidu prokuröri vastus nr. 12/3646-87 18.05.89.)

Ühiskondliku arvamuse eelnev kujundamine, ekspertkomisjoni koostamine ja protsessi enese käik, kus aluseks võeti süüdistatavate süü omaksvõtmine, näitavad, et veel on jõus stalinlike repressioonide traditsioonid – ja seda eriti siis, kui on tarvis kinni mätsida süsteemi või selles võimu omavate isikute süüd.

Viimasel ajal on ilmunud hulk spetsialistide kirjutusi (D. Tšalkis "Kokkupõrge lahel", "Nauka i Žizn" nr. 12, 1988; S. Tihhi "Valikuta", ajaleht "Komsomolskoje Znamja"; A. Baskin "Õigusrikkujad", ajakiri "Võmpel" 23-24, 1989), kus püütakse võimalikult ilma emotsioonideta ja erapooletult selgeks teha, mis juhtus 1986. aasta 31. augusti traagilisel ööl. Püütakse teha meie ühiskonna praegusele arengutasemele vastavad õiged tehnilised ja kolbelised järeldused. Meie meelest on kõige põhjendatum A. Baskini artikkel. Pikuse tõttu on seda raske ümber jutustada. Erakordse konkreetsuse tõttu see aga kommentaare ei vaja. A. Baskin näitab selgelt, et uurimine ja kohus viidi läbi tendentslikult ja erapoolikult. Oli ilmneid vigu ja eksitusi. See kõik võiks olla aluseks kohtuasja uuele läbivaatamisele.

See, et ainult kokkupõrganud laevade kaptenid süüdistatakse, on vastuolus humaansuse põhimõtetega ja

rahvusvahelise praktikaga ning kahjustab kodumaist merendust ja merenduskaadri ettevalmistamist. Paljude sajandite vältel täiustatud laevajuhtimise kunsti ei saa teostada julma kohtuliku karistust kartes. Meenu tagem Inglise praami "Herold of Free Enterprise" ümberminekut Belgia Zeebrügge sadamast väljumisel. Ohvrite hulka (üle 200 inimese) võib meie omadega võrrelda, kaptenite karistusi aga mitte mingil juhul. Inglise kapten jäi üheks aastaks diplomist ilma. Laevastik on ikka riskiga seotud olnud ja nii see jääb, sellest ei saa üle ega ümber.

Nõukogude kaptenite peade kohal ripub pidevalt Vene NSFV KrK § 85 ning teiste vabariikide kriminaalkoodeksite vastavad paragrahvid, mis võrdsustavad merel sõitvate laevade juhid joodikutest autojuhtidega. Sageli tekitab see ebamäärast ja kalliks maksma minevat ettevaatust ning tragöödiat. Seda väidet võib illustreerida mootorlaeva "Komsomolets Kirgizii" kapten Huraševi surm asja uurimise ajal. Niisugust ebainimlikkust ei tohi laevakaptenite suhtes kasutada. See vastaks ka rahvusvahelisele praktikale. Ükski laevakapten ei taha meelega avariid teha. Kapten peaks kriminaalkaristuse saama vaid juhul, kui on tõestatud, et ta oli avariid põhjustanud või et tal oli kuri kavatsus.

Eesti Kaptenite Klubi on kindlal seisukohal, et ei V. Markov ega V. Tkatschenko ole etteavatsetud mõrvu sooritanud ja et niisugune õnnetus võib juhtuda iga laevakapteniga juba tema töötingimuste tõttu. Kõnesoleval juhul ei ole suure hulga inimeste hukkumine otseses seoses laevade kokkupõrkamisega. Me oleme veendunud, et tragöödiat põhjusteks olid "Admiral Nahhimovi" auväärne iga, selle laeva halb tehniline seisukord (kokkupõrke hetkeks oli ta juba maha kantud) ja merel hätta sattunud inimeste päästmiseks vajaliku teenistuse puudumine. 1956. aastal pörkasid USA ranniku lähedal kokku Rootsi mootor-

laev "Stockholm" ja Itaalia mootorlaev "Andrea Doria". Viimasel olid umbes samasugused vigastused kui "Admiral Nahhimovil". "Andrea Doria" uppumine kestis rohkem kui kuus tundi ja kõik tema reisijad päästeti ära. Hukkusid vaid need, kes olid "Stockholmi" poolt purustatud kahtluses. Ning kõik see ei toimunud mitte kolm miili kaldast eemal, vaid ookeanil.

Pöördutud on XIX partei-konverentsi, NSV Liidu Ülemnõukogu ja isiklikult M. Gorbatšovi poole. Pöördumiste koopiad on saadetud NSV Liidu Ülemkohtusse, NSV Liidu Prokuratuuri, NSV Liidu Justiitsministeriumi, ajalehtedele "Izvestija" ja "Vodnoi Transport", ajakirjale "Ogonjok" ja NSV Liidu Merelaevanduse Ministeriumile. Kuid vastustest saab selgeks, et keegi ei taha selle asjaga tõsiselt tegelema hakata.

Eesti Kaptenite Klubi pöördus seepärast Merekaptenite Assotsiatsioonide Rahvusvahelise Föderatsiooni poole (meie klubi on selle liige), et saada nimetatud juhtumi kohta juriidiline hinnang, mis lähtuks erinevate riikide seadusandlusest. Seejärel tahab Eesti Kaptenite Klubi selle küsimuse lahendada ÜRO kaudu inimõiguste kaitsest lähtudes.

"Admiral Nahhimovi" traagiline hukkumine on saanud osaks maailma meresõidu-ajaloost ja ajalugu paneb ise kõik paika. Tragöödiat süütuid ohvreid ei saa ellu tagasi tuua. Ent on võimalik lõpetada julmus kaptenite suhtes. Taha seda elavate ja praegu töötavate meremeeste pärast. NSV Liidu Prokuratuur ja uurija Uvarov peavad selle looga seoses lõpetama mundriau kaitsemise. Nad peavad mõistma kohtuotsuse julmuse ja ebaõiglust. Toetudes meie riigi merega seotud inimeste nõudmisele, tuleb neil taotleda kaptenite V. Markovi ja V. Tkatschenko süüasja uut läbivaatamist.

Praegu vaadatakse läbi väga vanu süüasju, mille puhul ohvreid enam aidata ei saa. Seda enam on halastuse ja õigluse pärast vaja uuesti läbi vaadata see süüasi ja vähendada karistust kaptenite isikliku süü määrale vastavaks.

Kõik me oleme inimesed, meile on omane eksida. Üks eksib rohkem, teine vähem, kuid eksitused tuleb õigel ajal parandada.

Eesti Kaptenite Klubi ülesandel: kaugsõidukaptenid
I. Gnezdilov, V. Kobrinets, J. Aedma, V. Marushev, V. Pimenov, V. Duvakin, A. Omeltšenko, U. Laur, J. Volmer, P. Rohtlaan, V. Tsõgankov, O. Redko, V. Koikson, V. Vanin, P. Krotov, K. Taits, A. Nesterenko, V. Kudelja, V. Skljarov, V. Lobõntsov, P. Erlahh, J. Kolenkovski, V. Aleksejev, E. Hunt, K. Kozlovski, O. Tšatšava, A. Korjagin, L. Hendrikson, G. Martemjanov, V. Gil, M. Käbin, N. Kiškin, V. Žukov, M. Krasna.

Kohtuotsus kehtib ikka veel



Thsemessi lahes toimunud laevaõnnetusest on juba üle kolme aasta möödas, aga sellest räägitakse ikka veel. Hiljuti kohtus Vene NFSV Prokuratuuri eriti tähtsate asjade vanemuurija Boriss Uvarov Eesti Kaptenite Klubiga.

B. Uvarov kirjeldas Thsemessi lahe kaardi ees seistes, kuidas õnnetus toimus ja missugune osa selles oli laevaliikluse korraldusposti operaatoril, auriku "Admiral Nahhimov" kaptenil V. Markovil ja mootorlaeva "Pjotr Vasjov" kaptenil V. Tkatsenkol.

See oli tegelikult ammu alanud vaidluse jätk. Seekord tõestas B. Uvarov oma versiooni õigsust Eesti Kaptenite Klubile.

Sel õhtul oli kõigest juttu: "Admiral Nahhimovi" tehnilisest seisukorrast ja selle mittevastavusest rahvusvahelistele konventsioonidele, uurimisse kaasatud ekspertide kompetensusest ning kaptenite süü suurusest.

B. Uvarovil oli tegu professionaalidega. Tõenäoliselt sellepärast torkas silma, et ta ei kujuta päris selgelt ette, kuidas õnnetus toimus. See tähendab, kõik oleks küll justkui õige, aga seda, mis asi on üheruumiline ja kahe ruumiline uputamatus või kuidas peavad sulguma klinketüksed või mida tähendab kapteniabi aktiivne vahisolek jne., jne., jne., seda polnud B. Uvarov endale nähtavasti silmaani selgeks teinud. Tõeline vaidlus puhkes laevajuhtimise reeglite üle. Kuid võta näpusti Kaptenid seletasid, argumenteerisid ja läksid lausa põlema. B. Uvarov vastas standardfraasidega. Ta küll kuulas, aga ei kuulnud, mida kaptenid talle räägivad. Võib-olla ei tahtnudki kuulda. Dialogist ei tulnud midagi välja.

Uurijal on oma tõde: inimesed said hukka, selle põhjuseks laevade kokkupõrge, milles on süüdi nende kaptenid. Klubil on oma tõde. Markov ja Tkatsenko asja uurimine osutus ebakompetentseks.

Niisugusel juhul on kombeks kirjutada: aeg näitab, kel neist õigus on.

Juba on ilmunud tõsiseid artikleid kaptenite kaitseks. On olemas Ühiskondliku Navigatsiooninstituuudi resolutsioon selle kohta, et kaptenite tegevust on valesti hinnatud ja et kohtuotsus pole õiglane.

Ainult et kõik see ei ole veel midagi muutnud. Kohtuotsus kehtib ikka veel.

Jevgenia Kastjuk

Kui ma lapsepõlves Toompea kitsastel käänulistel tänavatel hulkusin, märkasin ma tihtipeale üht tagasihoidlikku silti, mille tagant viis üks tol ajal minu jaoks salapärasesse kaubanduspala-tisse. Huvitav, mida nad müüvad ja miks nimetavad palatiks? Niisugune uudishimulik mõte käis korraks peast läbi ja kadus samas. Kulus palju aega, meie ühiskonnas jõudis õilmitsema hakata nähtus nimega *business*, enne kui mul õnnestus lõpuks teada saada, mis selle salapärase nimetuse taga peitub. Nõnda siis vestlengi nüüd vanas majas Toomkooli 17 Eesti Kaubandus-Tööstuskoja presidendil **Peeter Tammojaga**. Esimene küsimus käib muidugi ajaloo kohta.

PT: No siis peab alustama koguni 17. sajandist, mil ühes Vahemeremaadest, Prantsusmaal loodi esimene kaubanduskoda, et kaitsta äritegevust ja kauplemist ning neid, kes sellega tegelevad. Võib-olla just traditsiooni tõttu asub Rahvusvaheline Kaubanduskoda praegugi Prantsusmaal. Tähtsusetult teine maa on ses suhtes Sakamaa Liitvabariik. Aga üldiselt on kaubanduskodade ülesehitus ja tegevuspõhimõtted eri maades erisugused. Sotsialismimaades näiteks ei lahenda enamikku äri-alaseid küsimusi mitte ärimehed ise, vaid riigorganid. Tugev ja omapärane kolmetasandiline süsteem on USA-s. Oma isepäraga on see Skandinaaviamaades, Rootsis, kus on tugevad regioonikojad: ida, põhja, lõuna ja Stockholmi oma. Soome süs-

teem on teistsugune: tugev keskus ja 23 regionaalset koda. N. Liidus on kokku 30 koda, need on vabariikides ja oblastites. Meil siin Eestis, Tallinnas on kaubanduskoda, mis nüüd juba aasta aega on olnud iseseisev.

JB: Ja mida see tähendab?

PT: Seda, et nüüd on meie organisatsioon ja selle tegevus lähenemas tasandile, millel ollakse kogu maailmas. Eesti Kaubanduskojal on oma presiidium, liikmete nõukogu ning nende kongress. Peale selle ei sekku nüüd kaubanduskojas töösse ei riigorganid ega mingisugused muud organisatsioonid. Nüüd oleme ka Üleliidulise Kaubanduskoja hooldusest vabad. Sel on teatavasti Väliskaubanduse Ministeeriumi propagandaorgani kuulsus. Tõsi, ka seal on rohkem vabadust tekkinud.

JB: Kas Eesti Kaubanduskojal on ka oma ajalugu?

PT: Muidugi on, ehkki mitte nii vana kui Prantsusmaa omal. Alustati 1924. aastal, lõpp tehti 1940. aastal. Tõsi, 1946. aastal sünnitati see teist korda — Üleliidulise Kaubandus-Tööstuspalati osakonnana. 1972. aastal saime Eesti NSV Kaubandus-Tööstuspalatiks. Mõeldud aasta märtsist oleme iseseisev Eesti Kaubandus-Tööstuskoda.

JB: Nüüd kujutan teie ajalugu juba üsna hästi ette, aga arusaamine sellest, millega te ikkagi tegelete, on üsna udune.

PT: Kaubandus-Tööstuspalat tegeles peamiselt kaupade ekspertiisi ja reklaamiga. Mõeldud aastast meie tegevusväli laienes ja põhijülesan-

Eesti Kaubanduskoda

Uks äriilma

deks sai soodsate tingimuste loomine äritegevuseks ja ettevõtluseks. See käib kogu Eestimaa ja kõigi ettevõtjate, ka välismaiste kohta. Aitame ka meie ettevõtetel välispartneritega sidemeid luua. Meie vahendustegevust on vaja, sest paljudes maades ei olda kahjuks väikese Eesti olemasolust teadlikud. Järelikult ei teata ka, et siin on mitmesuguseid firmasid, nüüd on neid juba palju. Lääne ettevõtjad on ju harjunud töötama kaubanduskodadega, kust saavad kõikvõimalikku informatsiooni neid huvitavate äriküsimuste kohta. Ent see on vaid üks osa meie tööst.

Me võime korraldada mitmesuguste projektide tarvis teaduslik-tehnilisi uurimisi, näiteks ühissettevõtte loomisel; võime uurida asja juriidilisi ja seadusandlikke aspekte.

JB: Ühesõnaga, algajad ettevõtjad saavad teilt nii toetust kui ka konsultatsiooni.

PT: Jah, muidugi. Peale selle me tegeleme veel kaupade disainiga — alates pakendist ja lõpetades tehnoloogiaga. Aitame korraldada meie näitusi välismaal ja välisnäitusi meil, samuti seminare, sümposiume ja üldse igasuguseid kontakte loovaid ettevõtmisi. Ka anname neile, kes on juba oma ettevõtte loonud ja tegutsevad, juriidilist konsultatsiooni. Teeme välismaalt ostetava kauba ekspertiisi ja laboratoorseid uuringuid, seda nii tööstuskaupade kui toorainega, ka toidukaupadega. Välisfirmad tellivad ostetavate kaupade ekspertiisi. Oleme Eestis ju ainuke sõltumatu ja

seega objektiivne organisatsioon, kes meil võib väljastada rahvusvahelise arbitraaži poolt tunnustatava kvaliteedisertifikaadi.

JB: Teil on väga mitmekülgsed ülesanded. Missugune neist on kõige tähtsam?

PT: Tähtsaim on ettevõtjate abistamine ja kaitsmine. Eesti Kaubandus-Tööstuskoda on otsekui nende ühine hääl, nende kaitsja valitsuse, bürokraatia ja mitmesuguste organisatsioonide vastu. See on nagu ametiühing tööliste jaoks. (Ametiühing ta muidugi ei ole.) Ettevõtjat kaitsvate ametiühingute ülesandeid täidavad maailmas mitmesugused assotsiatsioonid. Kuna meil on niisuguseid assotsiatsioone väga vähe, siis tuleb just kaubanduskojal tihtipeale nende funktsioone täita. Ent kaubanduskoda tegeleb siiski eranditult *business*-iga. Seda toetab tõsiasi, et me oleme välissettevõtjate jaoks üksiks Eesti äriilma.

JB: Eesti Kaubanduskoda sai iseseisvaks. Missugused on tulemused?

PT: Esiteks pole meil vaja tegelda igasuguste bürokraatlike kooskõlastamistega. Teiseks on meie liikmete arv viis korda suurenenud. See tähendab, et meid on tarvis. Just vabatahtlike liikmete arv näitab ju meie töö kvaliteeti ja mõttekust. Nii et me oleme küll sõltuvad, kuid sõltuvad Eesti ettevõtjast.

JB: Järelikult on teie jaoks kõige parem soov: kasvagu teie liikmete arv!

Presidendiga vestles
Jelena Bulatova
A. Truuväärti fotod



(algus lk. 1)

karm korraldus viis kaptenil une silmist. Nüüd jäime kahe mehega tekile selle ebahariliku kaisu üle mõtteid vahetama. Meie kapten oli rannarootslane, kuid valdas hästi vene keelt ja talle oli tundunud, et korraldus oli ebaharilikult korrektne ning sisult üsna karm.

Kui olime jõudnud Kessulau lähedale, selgus, et Virtsu väin on tihedalt laevu täis. Seal oli nii suuri kui ka väikeseid laevu, ning mitte ainult Eesti Merelaevanduse omi. Meie saime oma laevale ankrupaiga Muhu Võlla küla alla päris kaldalähedale. "Fram" oli kerge laadungis ja vajäs kiilu alla vähe vett (istus vähe vees). Ankrus olles veendusime, et asi ei ole õige, midagi on suuresti viltu, sest nii Muhu väinast kui ka Riia lahest tuli laevu üha juurde. Panime purjed kokku, ankrumängi üles ja jäime edasist korraldust ootama. Laevas meil raadiot polnud ning me ei teadnud, mis maailmas sündib.

Mõne aja pärast ilmus teine piirivalvekaater. See kinnitas otsad meie laevale ning piirivalveohvitser andis korralduse kogu meeskonnale tekile rivistuda ja kaptenil nii laeva kui meeskonna dokumentide kaasa võtta. Kõiki dokumente kontrollitud, teatas ta lühidalt: "On alanud sõda!". Ta keelas kategooriliselt laevast lahkuda ja käskis kaptenil hommikul ilmuda Kuivastu sadamasse piirivalveülema juurde.

Järgmisel hommikul sõudsi megi laeva paadiga Kuivastusse. Piirivalvurid teatasid, et nüüdsest peale kuulub laev koos meeskonnaga Balti laevastiku abilaevastiku koosseisu. Peagi sai meie kapten laevastiku staabi korralduse, et meil tuleb esialgu jääda ankrusse oma praegusele kohale Virtsu väinas. Selgus, et olime oma väikese "Framiga" sõitnud täispurjes suurde sõtta ja olime nüüd selle sõja sõdurid. Sõudsiime vaikides laeva tagasi.

Möödusid päevad. Meie laeva ei vajanud keegi. Ka teised laevad olid endiselt ankrus.

Neid oli väga palju. Me olime noored, oli ilus suvine ilm, Muhu rannas Võlla küla põldude vahelt paistsid meile kätte pikad õitsvad sirelised. Nurusime piirivalvuritelt luba maaleminekuks, et saare noorte elust osa saada. Esialgu lubati maale ainult kapten, kes pidi ametiasjus sõitma Kuressaarde. Lõpuks lubati siiski ka meid maale, kuid tingimusega, et me peame nende juures meldima ja meie paat peab olema nende kordoni juures. No mis meil selle vastu oli.

Nii külastasimegi õhtuti Muhu saare toredaid inimesi. Sel kombel elasime 7. juuli õhtuni. Õhtul lubas kapten meid kahekesi taas maale. Võtsime Võlla külas osa ühe talu sõnrikuveotalgute peost. Muhus oli selline tava, et külaes tehti suuremaid töid ühiselt. Õhtul aga maitsitü koduõlut, määrit, tantisti ja oldi lõbusad. Nii ka sel õhtul. Keskööl hakkas kostma valjusid venekeelseid korraldusi ja masinamootorite kõrvulukustavat müra. Kuna see talu oli Kuivastu-Kuressaarde maantee lähedal, siis oli näha, et sõjamasinad kiirustasid Kuivastu sadamasse. Talgupeole tehti lõpp ja igaüks läks oma koju. Ka mina kiirustasin läbi kadakaväli Kuivastu poole. Kohale jõudes selgus, et sadamas ja Virtsu väinas oli üks suur tohuvabohu. Virtsust sihtiti kahurikuulidega väinas olevaid laevu. Need lõhkesid meres laevade vahel ja vesi sõna otseselt mõttes kees lõhkevatest kuulidest. Laevad kiirustasid üksteise järel välja Muhu väina. Veidi aega ootasime teist laevapõissi, aga nähes, et asi väinas võtab tõsise ilme, hüppasin paati ja sõudsin kiiresti laeva. Kapten juba ootas, sest oli saanud piirivalvelt korralduse kiiresti väinast lahkuda ja sõita Saaremaale Triigi lahete, anda seal laadung maha ja jääda ankrusse. Tõmbasime laeval seilid juurde, hüvasime ankrud ning alustasime sõitu. Mõistagi ei jõudnud me kahekesi nii kiiresti kui vaja, sest kahe mehega neljamehelaev mereklaariks panna võtab kenakese aja. Suuri purjeid ük-

sinda vallist üles tõmmata on kaunis raske. Kui olime hakkama saanud, selgus, et väike Saksa sõjaväe eelluure salk oli kuidagi Virtsu jõudnud ning see tulistas lahes olevaid laevu. Meie tekipoiss jäigi ses segaduses kaduma ja nüüd pidime kahekesi hakkama saama. Kuna teised laevad jõudsid kiiremini lahest väljuda, siis jäime suurest karavanist maha, pealegi jäi tuul üpris vaikseks. See kõik tegi meile suure ebameeldivuse. Nimelt lahes sõites piirivalvekaater nägi, et meie jäime teistest maha. Piirivalvurid andsid meile korralduse purjed alla lasta ja peatuda. Kaater sõitis meie poorti, kinnitas otsad ja piirivalvurid tulid meie laevatekile. Nõuti taas kõiki dokumente ja otsiti laev põhjalikult läbi. Jutuajamine oli väga ranges toonis. Meid süüdistati selles, et me ei tahtvat meelega väinast lahkuda ja nende käske täita. Õeldi, et kui midagi kahtlast leitakse, viiakse meid koos laevaga Kuivastusse ja seal edasi - kuhu vaja... Meid vabastas kahtluse alt üks väike detail. Nimelt olin ma eelmisel päeval oma santukoti põhja alla sirbi ja vasara kujutise värvitud, ning see kuivas nüüd tekil luugi peal. Kui piirivalveohvitser seda nägi, muutis ta tooni ja teatas sõdureile: "O, eto naš znak! Otsaviti!" Kaptenile ütles, et sõitke edasi Triigini. Nii lõppes see esimene vahejuhtum. Toda santukotti hoian praeguigi alles kui meie elu päästjat.

Pärast piirivalvekaatri lahkumist hakkas meid Saksa lennuk saatma. Algul tiirles kõrgel üleval laeva kohal, siis lendas ära, aga mõne aja pärast tuli tagasi, tiirles ümber laeva ja läks taas minema. Nii tiirutas mitu korda. Kui olime Triigi lahese purjed alla lasknud ning väikese kiirusega sildumas, oli lennuk äkki jälle lahe kohal, pikeeris vingudes meie laeva kohal, heitis alla kaks pommi. Laev oli kaist meeter-poolteist eemal. Üks pomm lõhkes laeva ahtri taga, tõstes selle veesurvega üles. Teine pomm läks üle võõrmas-ti ning lõhkes võõri ees meres.

Väike kaater silla ääres muutus hetkega pihuks ja põrmuks. Meie jäime aga õnnelkombel terveks.

See oli esimene kokkupuutimine vaenlase surmavõlvadega. Oõsel lennuk meid enam ei jälginud. Järgmisel päeval lossisid sõdurid laeva tühjaks ja laev suunati Mojaste küla alla ankrusse uut korraldust ootama. Triigi laht oli pilgeni laevu täis. Suuremad laevad olid ankrus pooles Hiiuama vahes. Reidil seisid ka suured sõjalaevad. Randa olid üles pandud õhutõrjekahurid. Saksa lennukid olid meie igapäevased külalised. Olukord muutus meie laevadele küllaltki tääbaraks. Õhuhäire signaalide huilgamine muutus tavaliseks ja kordus mõnel päeval mitu korda.

Mis siin salata: hukkus laevu ja inimesi. Sõda ei ole naljamäng, vaid karm võitlus elu ja surma vahel. Veel enne ametlikku sõjakuulutamist N. Liidule hukkus tulelaev "Hiiumadal" kogu laeval oleva meeskonnaga. Hukkusid: esimene tüürimees I. Valvur, mehaanik P. Alango, radist E. Eller, madrused K. Oige ja V. Börjer, kokk V. Meius ning veel kaks madrust - isa ja poeg Tellerid. Vaid kapten Juhhan Kaev ja mehaanik pääsesid, sest tulid õhtul Kõrgessaares maale. Meie Eesti Merelaevanduse laevu hukkus iga päev. Mäletan aurik (jäämurdja) "Merikaru" hukkumist, sest olime oma laevaga Rohukülas, kui "Merikaru" Väinamerre Rukkirahu lähedale ankrusse heitis. Vaenlane oli laeva oma sihikule võtnud ja otsustas rünnata. Meeskond oli tema plaanidest aru saanud ja kapten lubas kokal, stjuuardil ning ühel mehel laeva juurest paadiga lahkuda. Üks pomm aga tabas otse paati. Kaks noort neidu ja noor poiss said hukka. Selle teate tõi Rohukülla üks laev, mis saabus Väinamerest. Kõik see oli toimunud selle laeva meeskonna silme all. Kui pommirünnak läbi oli, hüvas laev ankrud ja alustas sõitu. Mõne miili sõita jõudnud, sattus laev magnetmiinile ja hukkus koos mees-

konnaga.

Hiiuamaal Kärkla sadamas uppus aurik "Hiitula". Veel palju Eesti Merelaevanduse laevu hukkus, vähestel mere- meestel õnnestus eluga pääseda. Ka meie abilaevastikus oli küllalt palju laevu; neistki jäid vähesed järele. Triigi lahete jäi samuti palju laevu puhkama. Üldse sattus esimesel sõjasuvel Väinameres manalasse päris palju laevu ja meremehi.

Meenub üks traagiline hommik. Ilm oli suviselt vaikne ja soe. Umbes kella 7 ja 8 vahel anti järsku õhuhäire. Kohe saabusid ka kaks Saksa pommitajat. Üks suur Läti kaubaaurik sai täistabamuse. Laev oli kivisõelaadungis ning seetõttu põhja ei vajunud. Küll aga pühkisid pommid laeva ülemise osa minema. Üks pomm oli lõhkenud laeva esimeses ruumis sõelaadungi peal ja teine tagumises ruumis, samuti sütes. Meeskond oli kõik ära põlenud, sealhulgas kaks noort neidu. Käisime

pärast pommitamist laeval, sest asusime ise seal lähedal, ja nägime seda koledat pilti.

Meie "Framil" jäi Hiiuamaal pärit tekipoiss Bumberg maha. Tema asemele võtsime Saaremaa poisi Mägedi. Kapteniks oli Oskar Prikner ja madruseks allakirjutanu. Nisuguses koosseisus alustasime me Suurt Isamaasõda. Meresõidud ei olnud enam sellised nagu varem. Tuli sõita õõsiti pimedas käsikaudu läbi miiniväljade ja päeval olla Saksa lennukitele märklauaks. Meie oma "Framiga" sõitsime edasi, sest seda nõudis sõjaolukord. Keegi ei teadnud, kui kaugel on võit ja kes näeb võidusaluuti. Lõpuks langes sõja ohvriks ka "Fram"...

Allakirjutanu demobiliseerus 1946. aastal. Tänavu aga võime tähistada suurt ajaloolist päeva, võidu 45. aastapäeva.

Häid pühi!

Meenutas Manivald Kuik

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 28. aprill (peadiispetseri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel New Orleansist Tallinna
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Beaumontist Tallinna
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Houstonist Tallinna
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Beaumontist Tallinna
"VIKTOR KINGISSEPP" — Riias
"SKULPTOR MATVEJEV" — Arhusis
"NIKOLAI JANSON" — Abidjanis
"BORISS BUVIN" — Las Palmases
"NIKOLAI VILKOV" — La Habanas
"TIMUR FRUNZE" — Tallinnas
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Akabast Tallinna
"LENINSKAJA GWARDIJA" — Freetownis
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Tallinnast Casablancasse
"ANDREI ANDREJEV" — teel San Pedrost Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — teel Pointe Noire'ist Las Palmasesse
"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas
"VASSILI SELGUNOV" — teel Temast Tallinna
"JOSSIF DUBROVINSKI" —

Takoradis
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Owendos
"JOHANNES LAURISTIN" — Pointe Noire'is
"JAAN ANVELT" — Warris
"OLGA VARENTSOVA" — Tallinnas
"IVAN RUSSAKOV" — Lagoses
"PAVEL DAUGE" — Antwerpenis
"MIHAIL KEDROV" — teel Tallinnas Roueni
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Takoradist Tallinna
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Kotkas
"VERA LEBEDEVA" — Tallinnas
"IVAN POKROVSKI" — remondis Szczećinis
"VILJANO" — teel Iljitsšovskist Bari
"GRUMANT" — Alexandrias
"GULBENE" — Rostockis
"KOHTLA" — teel Lorient'ist Tekirdagi
"KOPU" — Tallinnas
"PAIDE" — teel Gdanskist Gabesi
"POVENETS" — teel Ceutast Kaliningradist
"RISTNA" — Velsenis
"HELTERMAA" — remondis Loksal

"SEGEŽA" — Tallinnas
"OSVALD TUUL" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Raahas
"IVAN RABTŠINSKI" — teel Ravennast Saksamaale
"ARNOLD SOMMERLING" — Leningradis
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Tartusis
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Papenburgi
"JURI KLEMENTJEV" — Creekses
"KAPTEN VOOLENS" — teel Arhusist Tallinna
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Arhusi
"JUNOI PARTIZAN" — teel Bordeaux'ist Rotterdami
"KESSULAI" — teel Helsingist Arhusi
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — teel Bremenist Tallinna
"SUURLAI" — Kaliningradis
"HEINLAI" — teel Arhusist Helsingisse

"VASSILI KUTŠER" — teel Klaipedast Velsenisse
"FRITZIS GAILIS" — teel Heltermaalt Randersisse
"GLEB SEDIN" — Tallinnas
"FRITZIS ROZIN" — Roomassaares
"AUGUST KULBERG" — Leningradis
"AMBLA" — teel Rotterdamist Tallinna
"ANDJALFELD" — Tallinnas
"AEGNA" — teel Leningradist Le Tréporti
"KABONA" — Leningradis
"MOHNI" — teel Ventpilsist Moerdijki
"RAPLA" — Bremenis
"SEMJON ROŠAL" — Tallinnas
"TERIBERKA" — teel Tallinnast Leningradist
"VIRTUSU" — remondis Loksal
"KARL KRÜSTEN" — teel Ventpilsist Brusselisse
"OSMUŠAAR" — Tallinnas
"OTEPEA" — teel Ventpilsist Gunnessi
"TAHKUNA" — Ventpilsis
"ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Rostocki

Neile, kes ootavad...