



EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 7 (917) Teisipäev, 7. mai 1991

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ *In memoriam* lk. 2
- ☛ Eestis on olnud merevägi lk. 3
- ☛ Mereharidusest Kotkas lk. 4
- ☛ Eesti Ajalooliste Laevade Fond lk. 5
- ☛ "Meremeeste Kodu" ja Meremeestekodu lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres V lk. 7
- ☛ MerLe XVII lk. 7



Veel kord "Kõpu" juhtumi kohta — lk. 2

Mis uudist?

Kahel korral ilmus "Õhtulehes" nimeta aktsiaseltsi kuulutus, milles pakuti meremeestele ja teenindajatele tööd välisvetes. Kas veel üks vahendusfirma? Küsijale vastati kuulutuses antud telefoninumbri, et tegu on aktsiaseltsiga "Festa".

Aktsiaselts "Festa" (nimi ühendab Feodossiat ja Tallinna) loodi mullu detsembris. Siis osteti Feodossia laevahasest unikaalne laev nimega "Tsiklon" ("Cyclone"). Kauga kavandatud ja ehitatud laevale ei leidunud N. Liidus seni õiget rakendust, kuni ettevõtlikud mehed Eestist selle laevahasest rahvusvaheliste vedude tarbeks ära ostsid.

Möelnud, kuidas laev Eestisse tuua, leiti kaks võimalust: kas vaikselt (ujvdokis) mööda Volgat ülesvoolu või plisava efektiga ümber Euroopa. Koostöös laevahasega, mis tahtis oma kaupa eksponeerida, valiti viimane võimalus. Pardale asus ka laevahase direktor. Oma reisil läbi Euroopa sadamalinna (loetelu on ahvatlev: Istanbul, Ateena, Messina, Cagliari, Alicante, Marbella, Sevilla, Lisboa, La Coruña, Brest jne.) püütakse äratada huvi N. Liidu tiiblaevade vastu — reklaam nii laevahasele kui ka "Festale". Tallinna plaanitakse jõuda mai alguses.

Laev osteti selleks, et alustada rahvusvahelisi reisirajone.

Läbirääkimised käivad suundades Helsinki-Kotka-Leningrad, kuid pole kõrvale jäetud mõtet kunagi Stockholmist vahet sõita. Pärast "Tsikloni" saabumist Tallinna loodame tutvustada uutset laevatüüpi — kahe tekiga 250-kohalist tiiblaeva.



Telefonijutt

On kuulda kavast hakata tiiblaevadel Tallinnast Stockholmist sõitma. Kas sellest on juttu ka Rootsi ajakirjanduses?

"Dagens Nyheter". Märt Kubu: Meie ajalehtedes on olnud juttu sellest, et tahetakse seadusi vängemaks teha, et suured laevad ei saaks skäärde kaldaid lõhkuda. Saarestiku elanikkond on hakanud protsessima, et saada sel puhul kahjutasu. Erilist meelega on põhjendanud "Silja Line'i" uusim suur laev. Arvatakse, et aastaks 2000 suudetakse suurte laevade liiklust skäärdes piirata. Mul on siin kõrval kolleeg, endine meremees, kes arvab, et tiiblaevade sõiduks Stockholmist skäärdes luba ei anta. Sellised laevad sõidavad küll Kopenhavni ja Malmö vahel, kuid seal on avameri. Ei usu, et neid Stockholmist saarestiku lubatakse.

Helistas

Madli Vitismann

Transpordiministrid Tallinnas

25.—27. märtsini peeti Tallinnas transpordiministrite nõupidamine, teemaks "Transpordikompleksi riikliku juhtimise ümberkorraldamise turumajandusele üleminekul". Ministreid ja ministri asetäitjaid oli nii end vabariikideks kui ka NSV-deks nimetavaist kohtadest: Usbekist, Leedust, Eestist, Valgevenest, Kasahhist, Moldovast, Kõrgõzstanist, Aserbaidžaanist, Gruusiast ja Lätist. Kuulati ja arutati ettekandeid (ainuke merendust puudutav esinemine oli meie Veeteede Ameti direktorilt Nathan Tõnnissonilt), võeti vastu asjakohane otsus ja, nagu otsuses öeldud, "tutvuti Tallinna ja Stockholmist vahelise rahvusvahelise parvlaevaliiklusega".

Otsuse tekstist selgub, et see oli transpordiministrite teine kohtumine — esimene toimus eelmise aasta detsembris Taškendis. Mõlemat peeti kasulikuks kogemustevahetuseks oma transpordipoliitika väljatöötamisel ja seepärast otsustati soostuda Gruusia Vabariigi transpordiministri ettepanekuga järgmine kokkusaamine korraldada sel sügisel Gruusias. Peeti koguni otstarbekaks luua pidevalt tegutsev transpordiministrite konsultatiivnõukogu, kuhu kuuluksid selleks soovi avaldanud ministrid. Otsuses tehakse transpordiministritele ettepanek saata Gruusiasse oma arvamused konsultatiivnõukogu töö korraldamiseks. Sügisest kokkusaamisest ku-

juneks niisilts nõukogu asutamiskoosolek.

Ent mida ikkagi Tallinnas otsustati? Kõigepealt: võtta teadmiseks Läti, Leedu ja Eesti transpordikompleksi riikliku juhtimise ümberkorraldamise ja riikliku transpordipoliitika väljatöötamise ning teostamise ülemineku- ja põhimõtted. "Vabariigi majandusliku suveräänsuse hädavajalik tingimus on tema transpordikompleksi kui rahvamajanduse infrastruktuuri võõrandamatu osa terviklikkus. Kõik vabariigi territooriumil tegutsevad transpordiettevõtted, -organisatsioonid ja selle alaga tegelevad eraisikud peavad alluma vabariigi jurisdiktsioonile, olgu siis tegu mistahes transpordiliigi, mistahes harukondliku või ametkondliku kuuluvuse ja omandi vormiga", öeldakse otsuses. Kõigil transpordiga tegelevail juriidilistel ja füüsilistel isikutel, kui nad seadustest kinni peavad, peab olema võimalus tegutseda vaba ettevõtluse põhimõtetel ja konkurentsi tingimustes.

Mitmesugused omandivormid peavad olema seaduse ees võrdsed. Transpordi juhtimise riiklikud organid ei tohi mingil kombel sekkuda transpordiettevõtete ja -võtjate tootmis- ning majandustegevusse, välja arvatud muidugi seaduses ette nähtud juhud. Riiklik reguleerimine toimib õiguslike ja majanduslike hoobade abil. Viimaste alla käivad muu hulgas mitmesugused riiklikud ja kohalikud

subsiidiumid ja dotatsioonid, riiklikud krediidid, hinna- ja maksupoliitika, riikliku ning kohaliku tähtsusega sihtprogrammid, teede korrashoiu riiklik ja kohalik finantseerimine, riiklikud tellimused, transpordialaste litsentside ja lubade väljaandmine jne. Silmas pidades tarbijate eelistatust, peavad riiklikud juhtorganid võtma meetmeid transpordiettevõtluse demonopoliseerimiseks, mille eesmärgiks on transporditeenuste turu loomine. See tähendab praeguste riiklike ettevõtete destruktureerimist, lahtiriigistamist ja privatiseerimist, aga ka erinevatel omandivormidel põhinevate uute ettevõtete loomisele ja eraettevõtjate tekkimisele kaasaaitamist.

Elanike igapäevast vedu teostav ühistransport peab jääma riiklike ning kohalike organite juhtida ja kontrollida. Et edendada ühistranspordi eeliskasutamist, tuleb riiklikest ja kohalikest eelarvetest ette näha dotatsioon ettevõtetele, mis tegelevad linna- ja muude kohalike vedudega.

Nõupidamisest osavõtjad leidsid vajaliku olevat teha vabariikide vahel paljudes küsimustes kahe- ning mitmepoolset koostööd.

Nii nõupidamise materjalid kui otsus lubati saata ka nende vabariikide transpordiministritele, kes ei saanud ise kohale tulla.

Otsust refereeris

Mari Vamba

ARMAS LUIGE

8. VII 1910 — 19. IV 1991



Eestimaa on jällegi kaotanud ühe lugupeetava mehe, kes oli tuntud ja austatud nii ehituskui merendusringkondades. Tema töötahe ja ääretu kohusetunne ei jätnud teda kuni viimse hetkeni. Nii mõndagi jäi pooleli, ent inimese puhul, kes on pidevas tegevuses ka enne oma lahkumist, on see paraku paratamatu.

Armas Luige sündis Peterburis ehitustehniku perekonnas, mis nähtavasti andis ka võimaliku touke tema edasisele elukäigule. Pärast Riigi Tehnikagümnaasiumi lõpetamist 1929. a. asus ta põhikohaga tööle Veeteede Valitsuse ehitusametisse, ning 1933—1940 oli uute tuletornide ja rannasadamate projekterija ja ehitustööde juhataja. Seda jäävad Eestimaa rannikule meenutama Ramsi sihttuled, Norby, Kübassaare, Mehikoorma jt. tuletornid ja tulepaagid — kokku ligi kolmkümmend, ning kümmekond rannasadamat: Prangli, Sviby, Heltermaa, Sõru, Orjaku. Need oleksid parimad mälestusmärgid, mida saatus saab pakkuda. Sellest tööst kasvas välja hilisem hobi ja eluaegne kiindumus, mis koos suurepärase mälu ja sügavate erialaste teadmistega tegi temast asendamatu.

Ka tema loova töö katkestas sõda, ent õnneks ajutiselt, sest 1946. a. jätkus ehitusinseneri töö Tallinna Polütehnilises Instituudis. Kuni pensionileminekuni 1971. a. töötas ta Rahvamajandusnõukogus, Ehituskomitees ja "Kommunaalprojektis".

Armas Luige oli Eesti Meremuuseumiga lähedalt seotud selle asutamisest kuni tänaseni ning suhtlemine tema kui äärmiselt korrektse ja kaasinimeste suhtes tähelepaneliku harrasmehega on meile kõigile jääva väärtusega. Sama jääv on 1974. a. esimest korda ja 1982. a. täiendatult ilmunud raamat "Eesti tuletornid", kus on nii ehitusajaloolisi detaile kui ka mõnusaid vahelugemisi möödunud aegadest. Eelpool kirjutatule lisanduvad ka erialased artiklid ja osalemine mereterminoloogია komisjonis Eesti Mereleksikoni ettevalmistamisel.

Eesti hakkab jällegi jõudma niikaugele, et tekib vajadus väikeste rannasadamate, tuletornide ja sihttulede järele ning elustub normaalne rannakaubandus ja kalurielu. Selle nimel tegi oma tööd Armas Luige ning seda taastades mälestame teda vast kõige paremini.

Eesti Meremuuseum

Veel "Kõpu" juhtumist

Eelmises lehes oli meil juttu juhtumist "Kõpuga". Seal vihjati ka laeva vanusele. Eesti Merelaevanduse juhenduskapten ROLAND LEIT, mida teie kogu sellest loost arvate?

15 aasta vanuseid laevu vastu ei võta. Näiteks Saudi-Araabias on niisugune seadus. Vanematel laevadel ole näiteks fekaalsüsteemid ja separaatorid niisugused nagu nüüd nõutakse. Pole sa-japrotsendilist kindlust, et reostust või midagi muud ei juhtu, kuigi inspektor midagi ei leia.

Mis "Kõpu" juhtumit puudutab, siis N. Liidu Merelaevanduse Ministeeriumi käskkirjaga oli suur komisjon määratud seda asja uurima. See oli ministeeriumile eriti tähtis, sest 1987. aastal hukkus "Komsomolets Kirgizii", millel oli samasugustes kottides jahulast. 20—25 kotti on niimoodi troppidega kinni mähitud, et oleks kergem laadida ja lossida.

Komisjoni esimeheks oli riikliku mereinspeksiooni ülem, koosseisu kuulus väga tugevaid mehi mereministeeriumi instituutidest, kes tegelevad laevade püstivusega ja teisi, kelle ala on kaubavedude teaduslik põhjendamine: missugused peavad olema pakendid, kuidas vedada, kuidas laadida-lossida jne. Oli ka ministeeriumi peatehnoloog, kes tegeleb pakendija vedude eeskirjadega. Olid veel Musta mere ja Balti mere laevanduste esindajad, meil olin mina. Komisjoni kuulus ka Tallinna Merekaubasadamakapten. Nii et heal tasemel seltskond. Kümme päeva anti aega, varem pole nii palju antud. Aga "Kõpu" jäi paar päeva hiljaks, seetõttu oli aeg ikkagi lühike.

Igasugused keskuse komisjonid, ja nii ka see, räägivad küll, et tahavad vaid juhtunu põhjusi leida, aga tegelikult tuleb ikka süüdlaste otsimine välja. Tuleks leida meetmeid, et tulevikus niisuguseid asju vältida... Aga juba "Admiral Nahhimovi" hukkumise puhul jäi peale süüdlaste otsimine.

Pärast seda, kui laevandused läksid isemajandamisele, peaks ministeerium olema

mitte majandus-, vaid juhtivorganisatsioon. Uurimise mõte on iseenesest hea. Neil on palju sidemeid, nende kaupa veetakse kõigis kuuetisikümnes laevanduses, ja neil on kindlasti rohkem informatsiooni kui meil. Eks spetsialistid — ka mereinspeksioon — olid häälestatud nagu vaja. Ja lõppaktis mingeid süüdlasi ei nimetatagi. Aga see tuli suure vaevaga. Projekti esimene lause oli kohe, et ikka kapten süüdi: eksis laeva juhtimisel ja seetõttu sai laev kreeni, mis viis lasti nihkumiseni.

Ühiste jõududega saime siiski selgeks teha, et eelkõige oli ikka kaup süüdi. Selle omadused pole lõpuni välja selgitatud, sellises pakendis on kaupa veetud lühikest aega. Euroopas ehk on juba teatud praktika, aga meil selle kohta informatsiooni ei ole. Peamiselt veabki Balti Merelaevandus, meie vähem. Ja see on juhus, et meil tuli see kahel korral üle elada, enne "Osvald Tuule" peal ja nüüd siin.

Tuli ka seletada, et olime abinõud tarvitusele võtnud. Vaatasime laeva Kaliningradis üle, koostasime akti, et sel kaubal on teatud hädaohlikud omadused. Andsime laevadele täiendava instruksiooni, ka "Kõpule".

"Osvald Tuule" peal oli eraldi kotte väga vähe — ainult need kohad, kuhu kraana juurde ei saa, olid eraldi kottidega laaditud. Jõudsime ühiselt järeldusele, et ainuke võimalus samalaadset asja ära hoida on rohkem eraldi kotte laduda. Lootsime, et siis ei ole kreeni ajal nii suurt nihkumist. "Kõpu" kapten sai loa kuni 40% pakke lahti teha ja eraldi kottides laduda. Tema kasutas seda võimalust 30% ulatuses. Ühesõnaga, ei saa ütelda, et laevandus "Osvald Tuule" juhtumit tähele ei pannud.

Oli veel kolmas asi, millega ma nõustuda ei saanud, seda seoses teadusmeestega. Ins-

tituut on välja töötanud teooria laeva püstivusest pärlainega. Ja nad muidugi püüavad seda võimalikult tihti rakendada. Ministeerium oli laevandusele teinud ettepaneku tellida instituudilt vanade laevatuüpide, ka "Povenetside" jaoks selle pärlainel sõitmise arvestuse. Ühesõnaga, tellida igas laevas olevale dokumentatsioonile täiendus püstivuse asjus. Ministeeriumi käskkirja järgi pidime seda tegema 1991. aasta jooksul.

Jah, meeskond on terve, ja kapten on terve, ja alus on ka alles, kuigi laevandus kandis suuri kulusid. Meil ei ole oma meresõidukoodeksit, kehtivad N. Liidu vastavad seadused. Poleks seda Moskva komisjoni moodustatud, oleks sadamakapten kõik meeskonnaliikmed üle kuulanud. Kaptenilt oli avariivaldus. Laevanduse tõend kahjude kohta näitas, et polnud mitte avarii, vaid avariijuhtum. Kellegi poolt mingit kuritahtlikku tegevust polnud, pigem vastupidi. Tormi ajal oli 30° kreeni, mõni teine oleks koperti kutsunud ja selle laeva maha jätnud, aga need mehed töid ta ära. On olnud küllalt juhtumeid, kus laev on uppumisest veel kaugel, aga ometi kutsutakse päästjad ja jäetakse laev hukkuma. Vanemehaanik oli näiteks selle kreeniga kogu aja masinas, ja sillalt ei mindud ära. Aukirja pole ehk vaja anda, nagu te eelmise lehe loos ütlesite, aga süüdistada ka ei maksa. Lihtsalt põhjus oleks vaja üles leida. Mitte välja pinnida niisugust vastust, mis su teooriaga parajasti sobib või ametiasutuse au kaitseb. Näiteks peatehnoloog, täiesti kompetentne daam oma alal, püüdis tõestada, et laadimise ajal oli tehtud vigu. Kuigi tuleb välja, et just pakendis on viga — tuleb teistsugused teha või teisiti kasutada.

On muidugi õige, et keskasutuses töötades jääb inimene merest kaugemale. Isegi siin jää-

me, mis siis Moskvast rääkida. Tekivad juba teised huvid, sa ei suuda enam sisse elada teise inimese olukorda, kes võtab vastu otsuseid, millest võivad oleneda inimesed.

Eeskirjades on öeldud, et pakitud kaupa võib vedada ainult vastavates laevades, mille tekialune ruum on nii suur, et kraanaga võiks panna paki igasse lastiruumi kohta. "Povenetsid" sellele tingimusele ei vasta.

Need slingid, mis olid "Osvald Tuule" ja "Kõpu" peal, ei vasta täielikult paki kui sellele definitsioonile. Nad kaotavad vormi, kui kaup satub suure pressile alla. Tühjad kohad tekivad sellest, et üks suur pakend võib teise sisse tungida. Et "Kõpu"-sugune laev võiks neid vedada, tehaksegi osa pakke lahti ja laotakse eraldi. Pikivaheseinad on ainult vilja veoks vajalikud.

Aga kõik need mõtted kauba omaduste kohta on praegu rohkem minu oletused. Seda kõike tuleb täpsemalt uurida.

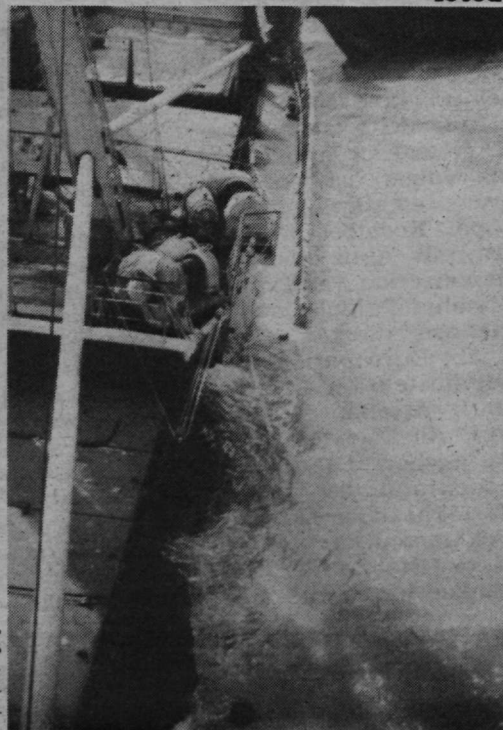
Küsis Madli Vitismann

Francisco Garcia Izquierdo
fotod



Dmitri Prantsu foto

Ega meie laevaomanikud pole kunagi rikkad olnud. Nii "Eestirand" kui muudki meie laevad olid algul kellegi teise omad, pärast ostmist sai neid kuidagi lapitud. Eesti ei tellinud uusi raudlaevu peaaegu üldse. Aga teiste vanadki töid omanikule sisse. Ja riigile ka. Eks "Tallink" ja "Transestoniagi" ole vanad laevad. Meie tuleviku ongi — kui kõik edasi hästi läheb — töö just niisuguste vanade laevadega. Sellekski läheb väga palju raha, et vanast laevast head laeva teha. Remont võib kallimigi olla kui uue laeva ehitus. Need nn. porgandid — "Osvald Tuule" tüüpi kuus laeva ostsime Hollandi firmalt, kui need 10 aastat vanad olid. Tolle firma stiil on, et üle 10 aasta vanu laevu ei hoita, need müüakse arengumaa-tele ja seni ka sotsmaadele. On sadamaid, mis üldse üle



Eestil on olnud merevägi

Samm ehk veidi ettevaatlik, aga selg ja püksiviigid sirged, kingad läikimas — nii astus 16. aprilli ennelõunal hulk vanemaid härrasmehi Meremuuseumi lahtisest keerdreppist üles. Muuseumi teadusdirektori Jaak Sammeti ja omal ajal "Sulevil" teeninud Bernhard Lille kutsel tuli kokku vähemalt kolmveerandsada endist mereväelast. Oli nii Eesti Vabariigi sõjalaeval, rannakaitses, meresides kui ka Teise maailmasõja ajal Soome mereväes teeninud mehi. Poolringis ekspositsioonisaali stendide vahele paigutatud toole jäi igatahes väheks, neid tuli juurde tuua. Korraldajail oli päris tegu, et saada ametliku osaga peale hakata — kokkusaamiselevus oli õige häälekas.

Muuseumi direktor Ants Pärna tervitas kõiki ja avaldas lootust, et see kokkusaamine ei jää ainukeseks ning et muuseumifondid täienevad Eesti mereväe koha pealt nüüd oluliselt. Tõesti, paljud mehed olid vanu fotosid ja muidki materjale kaasa võtnud, et muuseum neid kasvõi koopiatena kasutada saaks.

Bernhard Lille palvel tõusti püsti, langetati lipp ja mälestati kõiki mereväelasi, kes eri aegadel ja põhjustel manalahted läinud.

Siis anti üle tervitused neilt, kes ise kohale tulla ei saanud. Eks aastad ja elu ole muidugi oma töö teinud ja mõnegi mehe tervise Tallinna-teenikonna jaoks veidi õhukeseks

hõõrunud. Kuigi-kuigi: "Vana-Juhan valetab, ei selle tervis üles ütle!" Nii kõlas üks jõuline hõige üle saali, kui ses seoses kellegi teenistuskaaslase nime nimetati. Ja tõesti, aastatele vapralt vastu pannud mehi oli kohaletulnute hulgas küllaga, kuuldus, et vanim neist seekord koguni 92 aastat vana. Eraldi nimetati Adolf Vahterit, kes Vabadussõja aegu "landesveeril Riia linna ära võtnud".

Lühidalt kõneles ka meresõjaajaloolane M. Öun. Seejärel tuli pikemalt kõne alla "Orzeli", tolle kurikuulsa poolakate allveelaeva põgenemislugu. Sel kohal tekkis kõnelda tahtjast juba järjekord ja jutt läks nõnda aktiivseks, et ajakirjanik ei suutnud kõiki värvikaid detaile sugugi enam fikseerida. Sestap ei hakka siinkohal tolle õo sündmuste käiku kirjeldama, küllap kõigi teadjate mälestused muuseumis ilusti kirja saavad ja eks need siis ehk ka publitseeritakse. Kui nüüd kogu juttu natuke suvaliselt tõlgendada, siis Bernhard Lille sõnul on tema ühe oma kaasteenijaga ("Borka? Siin ta on!") igatahes need mehed, kes õieti selle "Orzeli" minema lasksid... Keegi teab veel üheda, et "Manna Karla oli "Suurupi" peal valves, tema laskis ikka paugu ka!" Aga siis tuleb see kena teema pooleli jätta, sest kella kaheks on end auväärt veteranide jutule palunud Merekolledži direktor Arne Lõokene ja piirikaitsea-

meti direktori asetäitja Enn Karits (siiski mitte Andrus Öövel ise, nagu ETA materjalid teatavad).

Asi on selles, et härra Lõokene on oma koolis lubanud ju Eesti Vabariigi merepiiri kaitsjaid koolitama hakata, ja nõnda tuldi nüüd selle tegevusega omal ajal kokku puutunud mehi otsima, et neilt head nõu kuulda saada. Piirikaitsejate õppeprogrammi kokkupanija, kolledži õppejõud Andres Ehrenbusch ütles, et vaja oleks nii neid mehi, kes otse oma teadmisi noortele edasi annaksid kui ka neid, kes lihtsalt mälestused kirja paneks. "Tehnika on muutunud, aga hing maksab ka midagi!" nagu märgib Arne Lõokene. Saalist kõlab terve mõte: "Kas ei peaks ikka oma piir ja oma meri ka olema?" Aga härra Karits annab ülevaate Remnikul majanduspiiri valvajate õpetamisel tehtust ja ütles, et tingimata on vaja varem valmis olla, kui asi ise käes. Ka ei tahaks merepiirile minna nii, nagu majanduspiirile mindi. Meri vajab eriteadmisi, sealhulgas isegi sõnavara. Saalist kostab: "Aga kas laevu ka on?" Selgub, et juunis tahetakse Peipsile suunduda, sellest peab saama merepiiri õppepolügoon. Saalist kõlab: "Mis te arvate, millal tuleb see päev, kui merele saab minna?" Ega otsest vastust järgne küll. Härra Sammet märgib, et endisi Peipsi divisjoni mehi on igatahes kohal. Andres Eh-

renbusch annab oma telefoninumbrid. "Jõudu ja tervist, muu on kõik ostatev," kostab saalist teema lõpetuseks.

Ja siis tuleb vaheaeg. "Noh, ülemusele ka kätt!" pakub keegi. Märkmikud on väljas, nii mõnigi seni teadmata aadress ja telefoninumber saab kirja pandud. Muide, suitsetajaid on ülimalt vähe. Üks noor mees ajab kellegi jälgi, kes tundis 1929. aastal surnud mereväes teeninud sugulast. Keskealine naine otsib vanema põlvkonna mehi, kes ta onu mäletaks. Muide, kogu istumise aja on saalist vahetevahel kostnud sõbralik, ent järjekindel naishääli: "Tasa, mehed!" ja millegi pärast on tundunud, et hääle omanik kuulub endastmõistetavalt siia, nende meeste hulka. Aga see jääbki selgitamata, sest juba kutsutakse ametlikku juttu jätkama. Kuidagi ei saa mehi kokku, laevakell heliseb veel ja veel. Tulemusena on seltskond siiski kokku kuivanud, ei tea kas põhjuseks väsimus või mõnel siiski ka pettumus, et ühtki vana semu ei leidunud.

Otsustatakse, et muidugi peab jälle kokku tulema. Soovitatav oleks augusti esimene pool, kui aiatöödes on vaheaeg! Vaat! Siis, mis tegelikus elus tähtis! Kokkusaamise esimeses osas kõlas ka mõte, et igal juhul peaks kokku saama eesti mereväe aastapäeval novembris. "Ja siis juba meremeeste moodi!" kõlas heakskiitvate naeruhääle

saatel. Millest asjassepühendamatu aru sai, et see igatahes mitte k o o s o l e k u saalis ja kuiva suuga ei pea juhtuma. Natuke vaieldakse selle üle, kuidas end nimetada — Eesti Mereväelaste Liit või hoopis Kogu. Viimase pooldajad paistavad peale jäävat. Valitakse ka kõigi omaaegsete mereväe tegevusliikide esindajast koosnev juhatus, kes edaspidist tegevust korraldaks.

Selle teadmisega hakataksegi laiali minema. Rühm siin, teine seal aetakse veel juttu. Minu ees istub kahe "Sulevi" mehe juurde kolmas, mõne aja pärast läheneb korraldajakohustest priiks saanud Bernhard Lill.

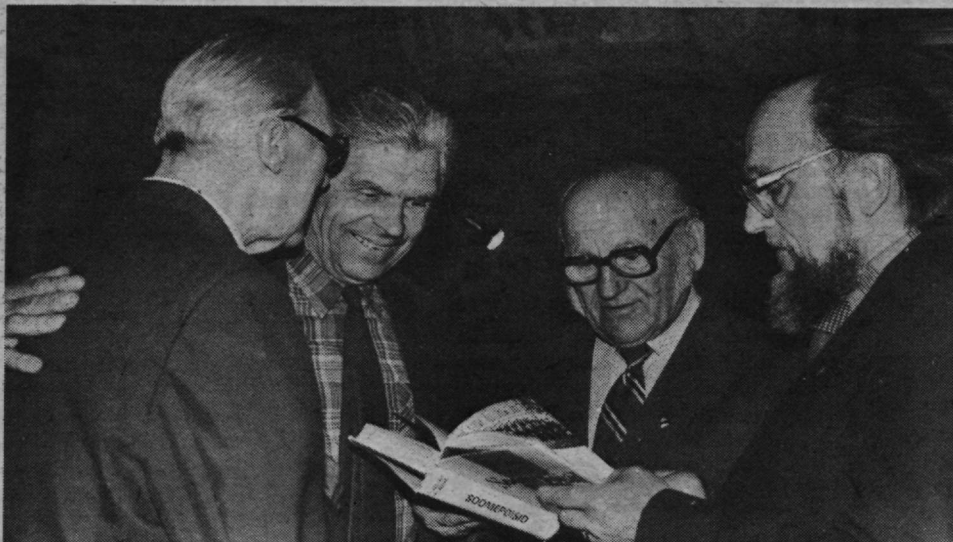
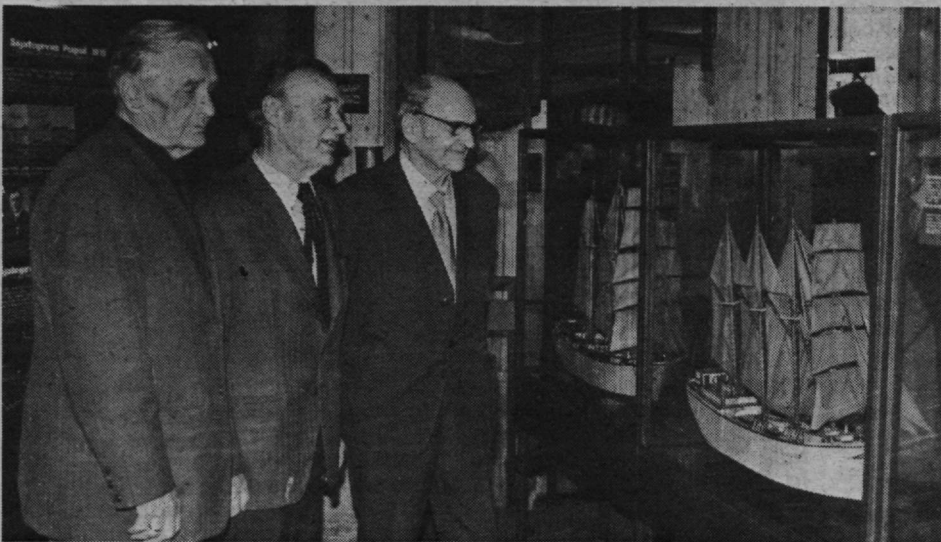
— mütsime seal veel maa-pähkleid, ei jäänudki vahele!
— kuulsin, kui sulle raadios õnne sooviti, siis sain teada...
— 40. kevadel saime lahti, sügisel abiellusin, tema on sealt Väana külast...

— natuke loomi on ka...
— enne sõjaväe olin pagar, sõjaväes olin koka. Kuidas ükskord jäin teeveega vahele: läbi klaasi paistis, et hall — said aru, et pole keema aetud...

— ah Roelas? Roela ka siis päris merelinn?

Muuseumisaalis oli järsku vaikne ja õdus. Asjaosalised, ärge pahandage selle pealtkuulamise pärast.

Mari Vamba
Faivi Kljutsõiku fotod



Õnnetus esimesel jõulupühahal

Elteave. Eesti Merelaevanduse laev "Povenets" viibis detsembri lõpus Inglismaal Heyshamis. 25. detsembril 1990 leiti laeva kõrvalt veest madrus Villu Kukk. Pärast politseijuurdlust kohapeal järgnes ametkondlik juurdlus. Eesti Merelaevanduses moodustati selleks komisjon, millesse kuulusid ametiühingu, tööohutustalituse ja sotsioloogiaosakonna esindajad ning juhenduskapten Igor Gnezdilov, temalt pärinebki põhiteave.

Kui laev Kaliningradi jõudis, sõideti sinna kohale. Öösel tutvuti hotellis dokumentidega, hommikul tuldi laeva tagasi, räägiti eranditult kõigi inimestega ja püüti enesele täpselt selgeks teha, mismoodi kõik juhtuda võis.

Inglaste korraldatud politseiuuri-

mise tulemus oli, et Villu Kukk uppus. Ka meie komisjon nägi ainsa tõenäolise põhjusena õnnetust.

Igor Gnezdilov rääkis, et Villu Kukk oli hommikul kella neljast kaheksani vahis. Nad olid kai lõpus, seal laevad tavaliselt ei seisa. Oli väga kõva tuul ja sadas. Tõusu ja mõõna tõttu tõusis ja vajus laev 6 m ulatuses üles-alla, nii et aeg-ajalt pidi otsi sisse võtma ja järele andma. Kui teine mees tuli teda välja vahetama, läks Kukk ahtri poole. Sel ajal oli parras kaiga ühel kõrgusel. Oli libe. Villul olid jalas kirsasaapad, seljas lambanahkne kasukas, rihm ka veel peal. Jõuti järeldusele, et tuul võis tal mütsi peast viia, ta kummardas kai poole, libises, võõratud kasukas töötas tuule käes nagu puri...

Kukel oli koos ühe teise eesti mehega kombeks peale 8.30 lõppevat hommikusööki kohvi juua. Et teda ei tulnud, läks too teine teda otsima, aga ei leidnud kajutist. Kõniti vahimadrusel, hakkasid koos otsima.

Jõudsid järeldusele, et laeval teda ei ole. Siis räägiti II tüürimehega... Kell oli 9. Umbes kell 9.30 nägi üks mees ahtri pool kai ja laeva vahel midagi ujumas. Kui mees laeva tõsteti, oli ta surnud. Tuli politsei, arstid tuvastasid uppumise.

Igor Gnezdilov lisas, et kõige järge on selge, et ta oli hea madrus, väga hea. Nüüd oleks kindlasti juba III tüürimees olnud. Oli õppinud Tallinna Merekoolis. Kukk oli ilmselt väga vastutustundlik noor mees, tegi kõik täpselt nii nagu peab. Kui ta sel korral poleks teinud... Kui temaga õnnetus juhtus — kas ta ei saanud hütuda, kas ta ehmatas? Ta oli ka hea ujuja, kuid arvatavasti kasukas takistas. Lisaks: ühed inimesed on looduse poolt osavad, teised kohmakad. Mõned jutud tema varasema töö-elu kohta viitavad, et tema kuulus teise liiki.

Inglise politsei sõnul — ja see oli ka nende lehtedes — juhtus samal päeval samas linnas niisugune lugu,

et tuul puhus ühelt jõesillalt inimese minema. Teda ei leitudki. See muidugi kinnitab meie versiooni Villu Kuke hukkumise asjaolude kohta.

Inimelu on kordumatu. Aga elu on

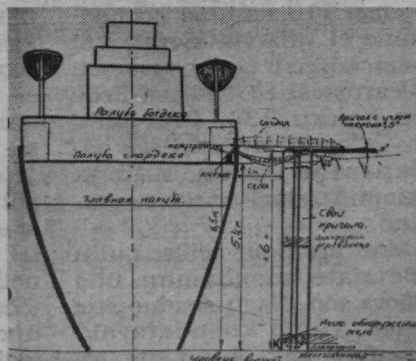
pordiprokuratuur. Ametkondliku juurduse materjale uurides jõuti järeldusele, et tegu on õnnetusjuhtumiga ning kriminaalaja ei algatud.

Juuresoleval skeemil on näha, kust Villu Kukk leiti. Ülejäänus on paraku tegemist vaid tõenäosusega.

Eesti Merelaevandus maksab laevanduse nõukogu 22. veebruari 1990. a. otsuse alusel hukkunud meremehe omastele ühekordset toetust. Tõsi, niisuguselt toetusel võetakse tulumaksu, ja toetuse kehtestamise ajal maksis raha rohkem.

Õnnetus leidis vastukaja ka Inglismaal, hukkunu perekonnale pakkus oma abi John C. Altham firmast "Mrs. Altham & Sons".

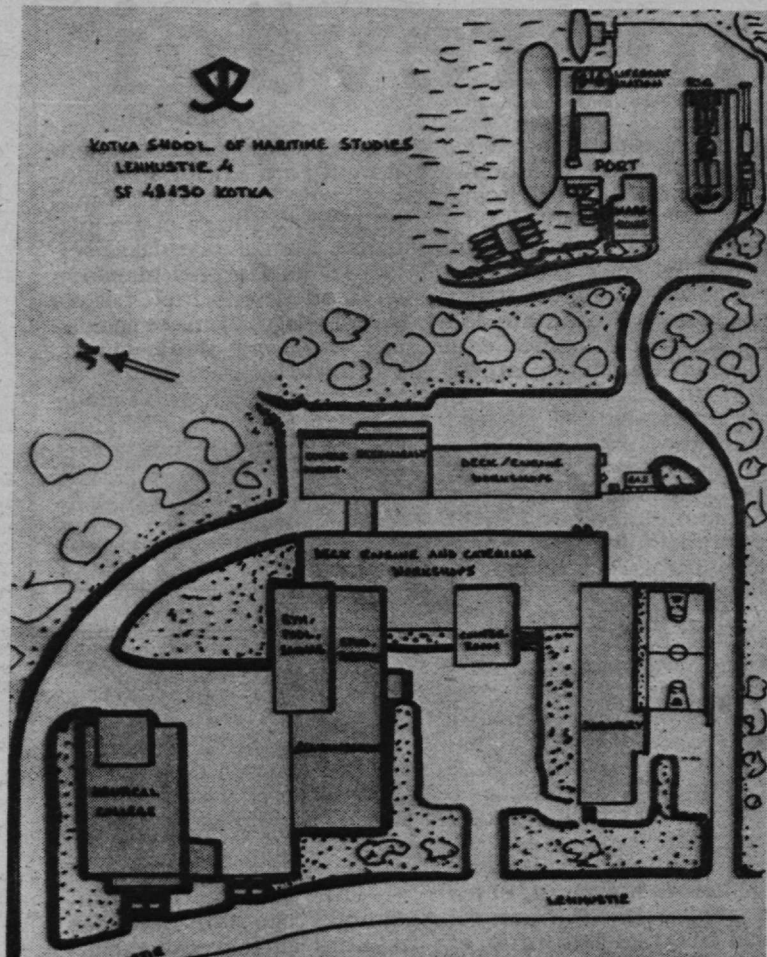
Teabe kogunud
Madli Vitismann



elu, kahjuks ei saa kõiki õnnetusi vältida. Kapten Gnezdilovi järeldus on, et tuleks kõigile laevadele sobivam tööriietus saada: soojad kombinisoonid ja jalatsid, millega libisemisoht oleks minimaalne.

Järeleteave. Juhtunut on uurinud järgmisena trans-

Kotkas on sadam kooli territooriumil



Aprilli keskel käis Eesti Merehariduskeskusega tutvumas Kotka merekooli juht JORMA LAAKSO. Et tutvumine oli vastastikune, on siinkohal kirjas enam seda, mida hr. Laakso oma koolist rääkis. Peab märkima, et ta mõistis hästi Tallinna ja Kotka merekoolide (ja mitte ainult koolide) põhilist erinevust: neil on inimtöö kallis ja masinad odavad, meil vastupidi. Kui seda teesi meeles pidada, siis on üsna hästi mõistetav, miks Kotkas on kõik just nii, nagu hr. Laakso kirjeldas.

Kotkas on kolm ühe taseme ametikooli: tehnika-, metsa- ja merekoolid. Nüüd plaanitakse need ühendada, et hoida kokku juhtimiskulusid:

luua ühine kopeerimiskeskus, infotalitus, laboratooriumid, vähendada juhtiv- ja teeninduspersonalit.

Merekoolis on 240 õpilast ja u. 300 kursust. Asub mere ääres, sadam treeninglaevade "Katarina" ja "Hannibali" on kooli territooriumil. Meremehe väljaõpetamine maksab 2,5–3 korda rohkem kui tehnikakoolis koolitamine. Kool on eelarveline, sest riik on huvitatud, et koolitus oleks järjepidev ja hea ning seda ei või muuta firmadest sõltuvaks. Seevastu kursuste eest maksavad firmad otse koolile. Kotka koolil on vajalik baas mitmesuguste IMO nõuetele vastavate erikursuste korraldamiseks: töö tankeeril või gaasilaeval, päästepaadi ja -parve käsitlemine jms.

Mereharidusest Kotkas

Muide, ka "Tallinki" meeskond valmistati ette Kotkas, sest reisilaeval peab igaüks oskama päästevahenditega ümber käia.

Kotka merekool on ainus, kus koolitatakse Soome sadamatele spetsialiste, kõik Soome sadamaülemad on selle kooli vilistlased. Õppimist alustatakse kõigile ühest aastast põhikursusest, sellele järgneb kaheaastane erialakursus. Üks Kotka ametikoolide ühendamise põhjus on seegi, et anda õpuriile muidki võimalusi peale meretöö, eriti kui selgub, et see talle mingil põhjusel ei sobi. Ta saab sertifikaadid selle kohta, et on kuulanud näiteks inseneriteadusi ning oskab töötada mehhanismidega. Ühine põhikursus võimaldab eriala vahetada mitte otsust alustades, vaid külgsuunas liikudes.

Soome merekoolid konkureerivad omavahel õpilaste pärast. Võidab see, kel on pakkuda paremaid tingimusi ning paremini edenevad need erialad, millel on parem õppebaas. See sunnib kooli jälgima ka seda, kuidas laevad arenevad. Kui tuleb midagi uut, on võimalik õpetajad mööda maailma laiali seda õppima saata. Näiteks uude seadme võib õpetaja selgeks saada ka laevatehases. Siiski kasutatakse kõiki võimalusi seminaridel ja konverentsidel käimiseks, et saada uusi teadmisi, koju kaasa materjali ning luua isiklikke kontakte, mis võimaldavad hiljemgi spetsialistidel üksteist konsulteerida. Kooli eelarvesse on õpetajate täienduskoolituse kulud sisse plaanitud. Õpetaja enesetäiendusega kirjanduse abil ei saa piirduda, sest raamatuteadmised on alati mõnevõrra vananenud. Õpetajate koolitusele kuulub peale merehariduse veel aastane õpe-

tajaettevalmistus, kuid seda võimaldatakse vaid neile, kel aastaid vähem kui 35.

Õppureid Kotkas seni jätkub, kuid ei saa öelda, et mereharidust oleks Soomes praegu eriti populaarne. Romanika on selle juurest suure osas kadunud, sest maailma on võimalik niigi kaunis noorelt näha, on ju mitmeid noorte (soodustustega) turismivõimalusi. Kotka merekoolis õpivad ka tütarlapsed, praegu on neid ühes tüürimeesteklassis noormeestega ühepalju. On märganud, et nad on vahis tähelepanelikumad ja täpsemad, musklijõudu selles töös tänapäeval aga ei vajata.

Kotka merekooli tehniline varustatus on ajakohane, ehk nagu hr. Laakso ütles, on odavam osta uus arvuti kui vana parandada (NB! — ka parandamine nõuab inimtööd). Samuti toimitakse laevadel — vana lappimisega ei tegelda, kui midagi läheb rikki, asendatakse see tagavaraploki. Nii lõpetati 1988. aastal raadiospetsialistide ettevalmistamine, sest neid merel enam ei vajata.

Meie merehariduskeskuse kohta arvas hr. Laakso, et maja on suurepärane, sellest saaks tore merekoolihoone, kuid mehhanismid on "vähä" vanad. Merehariduse korraldus peab olema oma tehtud, teisi kopeerida ei tarvitse, kuid peab muidugi teadma, mida mujal tehakse. On vaja, et mereharidus oleks igal pool ühel tasemel ja võimaldaks töötada kus tahes. Eriti oluline on seejuures ühtne pääste-ettevalmistus, hädasignaaliide tundmine ja keeleoskus. Meremehe põhikoolitus ei sõltu mingist laevastiku tasemest ega tohi sõltuda kompanii hetkevajadustest ja võimalustest, vaid peab tagama kindla taseme, millega võib mujalgi hakka-ma saada. Mingi kindla mehhanismi või laevatüübi õpetamiseks võib firma tellida kursuse oma töötajale. Loomulikult on aga vaja arvestada kodumaise laevastiku olevikku ja lähitulevikku.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

Jorma Laakso, Toomas Saul, Tarmo Kõuts ja Eugen Olle



MERI, MEHED, RANNAD...

... ja nendega seonduvad rohked probleemid on peat- nekaks kahele äsjaavalminud filmile "Saa vabaks Eesti meri" ja "Randlased". Linasteoste autor on tuntud merefilmide tegija Toivo Kusmin. Esimese stsenaariumi on kirjutanud Bruno Pao, teise Jaak Sammet. Operaator ja helioperaator on mõlemal filmil samad: vastavalt Hendrik Karu ja Henn Eller. Diktoriteksi loeb oma paljutuntud ilusa ja mehise häälega Tõnu Mikiver, kes "Randlaste" alguskaadrites ka ekraanil sobilikke luuleridu esitamas. See loob meeleolu ja tekitab mitmeid assotsiatsioone, mis tõsiste ja õnnestunud kunstiteoste iseloomulikud. Ja õnnestunud need mõlemad filmid on. "Saa vabaks Eesti meri" sisaldab rohkesti infot Eesti mereas- janduse ajaloo 1920-nda- test aastatest kuni tänapäevani. Autor ei ole põlarnud vae- va otsida ohtralt väga huvita- vaid ja kõnekaid tõsielu filmi- kaadreid minevikust, lasta rääkida paljudel mereasja- tundjatel. Linasteoste peamõtte võiks kokku võtta järgnevalt: eestlased on juba ammu- st aega olnud merelembesed, merele avatud ning pidanud merd heaks ühendusteeks teiste rahvastega. Nõukogude okupandil on seda suhtumist põhjalikult muutnud, eestla- sed peaaegu merelt minema ajanud ja teinud merest rah- vaste lahutaja. On aeg vana-

dele headele traditsioonidele toetudes meri Eesti laevade ja meestega taas täita. Mõistagi mahub 50-minutilise filmi sisse palju muudki meelikõitvat ning mõtlemapanevat, mis ikka ilusti ja osavasti peamõtte teenistusse rakendatud.

"Randlaste" idee on põhimõtteliselt sama. Rannad, mis va- rem kalu ja kalureid täis olid, on tänaseks valdavalt tühjaks jäänud. Süüdi ikka pool sa- jandit vohanud tarbijalik, loo- dus- ja inimvaenulik ellusuht-umine. Siingi kinnitavad autori mõtteid kõnekad pildid minevikust ja olevikust. Erine- vast suhtumisest rannarahva ellu räägivad filmis mehed, kes sõn- ja sealpool lahte ran- nakaluri ametile truuks jää- nud.

Mõlemad filmid on emotsio- naalsed ja sisaldavad palju eestlaste eneseteadvust tõst- vat ning tulevikulootust toeta- vat teavet.

Linasteoste "Saa vabaks Ees- ti meri" ja "Randlased" läbi- vaatus toimis 25. aprillil Ki- nomajas. Vaatama oli kogune- nud rahvast nii filmikunsti kui ka meresõidu alalt. Sissejuha- tavad ja lõpusõnad ütles Toi- vo Kusmin, kellele daamid kinkisid sünnimuse puhul lilli. Varsti jõuavad mõlemad fil- mid kinoekraanile. Head vaa- tamist!

Reet Mürk

Koondamine ikkagi tuleb

Pärast peaaegu aasta kest- nud kõhklusi, katseid asjast kuidagi valutumalt välja tulla ja olukorda parandada, kirju- tas Eesti Merelaevanduse ülem 4. aprillil alla käskkirja- le Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu arvulise vä- hendamise kohta. 3. aprillil kirjutati alla ka laevanduse ülearustest töötajatest, keda on kokku 230. Praegune koondamine on vaid see hä- dapärane samm, milleta enam kuidagi edasi ei saa- nud.

Mõistagi ei ole sellise hulga töötajate koondamine ühe päeva töö. Nagu seadus ette näeb, tuleb koondatavaid hoiatada kaks kuud ette. Nii on neil aega mõelda, ja kui meie kaldatalitustes on vabu kohti, siis endale sealt tööd leida. Arvestama peab sedagi, et ega elu paigal seisa, inime- sed lähevad töölt ära ka omal soovil. Nii et kui loomulik kaadri voolavus suureneb, võib päris koondatute arv olla väiksem. Ettenähtud suuru-

taja A. Kumištšev.

"Küllap kõik saavad aru, et sellest sammust polnud pää- su. Me pidime selle astuma, ehkki ei tahtnud, sest parata- matult puudutab see ju inime- ste eluplaane ja pereproble- leeme. 110 inimese koonda- mine ei vabasta laevandust veel kõigist ujuvkoosseisu ülearustest töötajatest, keda on kokku 230. Praegune koondamine on vaid see hä- dapärane samm, milleta enam kuidagi edasi ei saa- nud.

Mõistagi ei ole sellise hulga töötajate koondamine ühe päeva töö. Nagu seadus ette näeb, tuleb koondatavaid hoiatada kaks kuud ette. Nii on neil aega mõelda, ja kui meie kaldatalitustes on vabu kohti, siis endale sealt tööd leida. Arvestama peab sedagi, et ega elu paigal seisa, inime- sed lähevad töölt ära ka omal soovil. Nii et kui loomulik kaadri voolavus suureneb, võib päris koondatute arv olla väiksem. Ettenähtud suuru-

seni peaks ujuvkoosseis jõudma ehk sügiseks või ise- gi uueks aastaks. Olukorra on raskemaks teinud veel see, et pole väljavaateid uusi lae- vu saada, laevastik vananeb. Merelaevanduse Ministeeriu- mist ei ole selle kohta midagi kuulda. Aga ilma merelaevas- tikuta ju riik ka olla ei saa, nii et midagi tuleb siin laevade muretsemiseks ikka ette võ- ta.

Kellel siis on kõige rohkem põhjust karta musta nimekir- ja sattumist? Eks ikka alalis- tel töödistsipliini rikkujatel, neil, kes ei taha korralikult tööd teha ja käivad seepärast ühest laevast teise. Vastavalt töökoodeksile on koondamise puhul töölejäamise eelisõigus neil, kel kõrgem kvalifikat- sioon ja tööviljakus. Ma rõhu- tan: nimelt tööviljakust saab igal konkreetsel otsustamisel põhikriteeriumiks."

Artur Gusseinov

"Morjak Estonii" 1991, nr. 16

EESTI AJALOOLISTE LAEVADE FOND

"Suur Tõll" ehitati tsaari-Venemaa tellimisel töötamiseks Läänemerele ja nimi anti laevale Romanovite dünastia rajaja auks "Tsaar Mihhail Fjodorovitš", kodusadamaks sai Tallinn (Revel).

1917. a. tegi laev läbi esimese nimemuutuse ning revolutsiooni poolele üeläinud Volöonia polgu järgi nimetati "Volönetsiks". 1918. a. langes laev sõjasaagina Soome valdusesse ning nimeks sai "Väinämöinen".

1920. a. Tartu rahulepingust tulenevalt ning seoses sellega, et laeva kodusadamaks oli algselt Tallinn, kuulus laev kolmepoolse (Eesti, Venemaa, Soome) kokkuleppe alusel üleandmisele Eesti Vabariigile. Üleandmine toimus 1922. a. ja laev sai nimeks "Suur Tõll".

Jäämuraja hakkas tööle Eesti Mercasjanduse Peavalitsuse (hiljem Eesti Veeteede Talitus) alluvuses, olles selle suurim laev. 1941. a. augustisündmuste käigus sattus "Suur Tõll" Kroonlinna, kus ta kohe anti NSV Liidu sõjalaevastiku käsutusse ja nimetati taas "Volönetsiks", kodusadamaks jäi Kroonlinn. "Volönetsi" nime all ning sõjalaevastiku abilaevana oli ta tegev kuni 1988. a. maini.

Vastavalt Eesti NSV Ministrite Nõukogu taotlusele anti laev sama aasta oktoobris üle Eesti Riiklikule Meremuuseumile kui unikaalne rahvusvahelise tähtsusega tehnikamälestis. Alates 21. novembrist 1988 kannab jäämuraja taas "Suure Tõllu" nime.

Eesti Riiklik Meremuuseum on endale võtnud tänuväärse ülesande taastada "Suur Tõll"

sellisel kujul, nagu ta oli aastatel 1924—1926.

Laeva kui mälestise eksponeerimise esmatingimuseks on tema restaureerimine vastavalt rahvusvaheliselt üldtunnustatud ICOM-i seisukohtadele.

Eesti Riikliku Meremuuseumi poolt koostatud restaureerimise kontseptsioon näeb ette laeva eksponeerimist sõidukorras jäämurajana, kusjuures laeval luuakse võimalus korraldada konverentse, loenguid, seminare ning teisi meretemaatilisi üritusi. Ehitusajalt samuti Esimese maailmasõja eelseid, ent nii suuruselt kui võimsuselt tunduvat muuseumilaevadena eksponeeritud Helsingis ja Stockholmis.

Taastamiskontseptsiooni oluliseks tingimuseks ongi tema kasutuselevõtmine meresõidukõlbliku laevana, sest ainult nii on võimalik teda eksponeerida tõelise vaatamisväärsusena Läänemere sadamates. Restaureerimisel tuleb arvestada asjaolu, et hilisemal eksponeerimisel omavad erilist tähtsust just ajaloolised interjöörid nii kaptenisillas kui laevapere eluruumides, sest nad väärtustavad laeva kui terviklikku mälestist. Tulevikus kuuluvad eksponeerimisele võõri masinad, laatsaret, pootsmani kajut, laeva puusepa tööruum, juhtkonna kajutid, madruste kajut ja kambüüs.

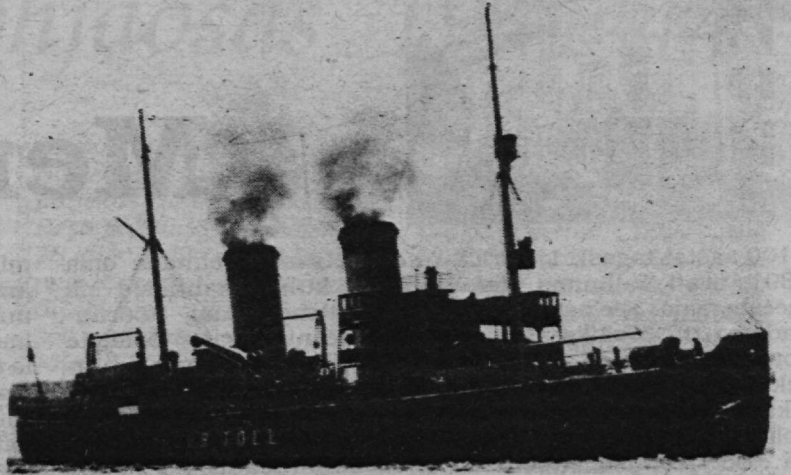
Laeva kui terviku ajalugu tutvustav ekspositsioon tuleb võõri, nelja kajuti baasil. Külalastajad saavad tulevikus tutvuda peateki kesk- ja võõriosaga, ahtripoolne laevaosa jääb laevapere ja teenindava

personali tarbeks. Taastamisele kuuluvad laeva tekiehitised, aga ka mastid, poomid, päästepaadid koos taavetitega, puutekk, laadruumi komings, messi ja kambüüsi keilutid, sõesahatide komingsid (kuni 1952. a. oli söekütetel), reeling kogu laeva ulatuses jne.

Kõrvuti "Suure Tõlluga" vajavad kohest taastamist ka kunagine õppelaev "Vega" ja ajaloolise laeva jäänused Saaremaal Maasilinnas.

Kuna laeva sõidukorras hoidmine võimaldab ainult osaliselt eksploatatsioonikulusid katta ning juba enne seda tuleb teha suuri kapitalimahutusi, asusid meremuuseumi direktor Ants Pärna ja "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa otsima võimalusi rahaliste vahendite kogumiseks. Nende initsiatiiviga ühines rida merendusettevõteteid: Eesti Merelaevandus, Eesti Kalatööstus, Kalandusliit jt. Kõrvale ei jäänud ka Veeteede Ameti kui "Suure Tõllu" kunagise valdaja tööde jätkaja ning ettevõtmise tulemuseks oli 6. märtsil k.a. toimunud Eesti Ajalooliste Laevade Fondi asutava toimkonna koosolek, kus mõte pälvis heakskiidu ning realiseerus fondi asutamisenä.

Ajalooliste laevade fondi eesmärgiks on rahaliste vahendite kogumine ja kasutamine ajalooliste laevade taastamiseks ja kaitseks. Fondi tulud moodustuksid ettevõtete, asutuste, organisatsioonide vabatahtlikest eraldistest ja üksikisikute annetustest, sihtotstarbega korjandustest, fondi poolt korraldatud või tema kasuks läbiviidud näitusmüükidest, loteriidest,



"Suur Tõll" – 2 tekiga jäämuraja
2417,06 brt
pikkus 74,42 m laius 17,47 m
max süvis 7,55 m DW 1500 t
ehitatud 1914. a. Stettinis
laevaehitustehas Vulcan Schiff- & Maschinenbauwerke A. G.

kontsertidest, loomingulistest õhtutest ja muudest üritustest. Tänapäeva tingimustes oleks loomulik, et fond tegeleks ettevõtlusega, ja see võimalus on fondi põhikirjas olemas.

Fondi põhikiri sätestab, et rahalisi vahendeid kasutatakse ajalooliste laevade ainelise baasi arendamiseks, rahvusvaheliseks koostööks restaureerimise alal, taastamistööga tegeleva kaadri väljaõppeks. Põhikiri näeb ette võimaluse, et fondi vahendeid võib vajaduse korral jaotada sihtkapitalideks, mis moodustatakse konkreetse ajaloolise laeva kui mälestise kaitseks ja taastamiseks. Sihtotstarbelise eraldise kasutamist võib fondi nõukogu arutada ainult selle eraldise teinud ettevõtte esindaja kohalolekul nõukogus. Fond tegeleb ilma kindla liikmeskonnata, on avatud kõigile ettevõtetele, asutustele ja organisatsioonidele ning üksikisikutele, kellel on head tahet toetada ajalooliste laevade taastamist.

Asutav toimkond valis fondi nõukogu esimeheks riigiministri asetäitja Enn Bekkeri, aseesimeesteks kultuuriministri asetäitja Voldemar Prometi ja allakirjutanu.

Kasutades ära meie merendusala ajalehe pakutud võimaluse tutvustada merendushuvilistele "Suure Tõllu" taastamise kontseptsiooni ning vastloodud fondi põhimõtteid, pöördun fondi nõukogu nimel kõigi lugejate poole üleskutsega toetada seda üritust nii nõu kui jõuga, loomulikult on teretulnud ka rahalised annetused.

Lootes Teile mõistvale suhtumisele lisan meremuuseumi arveldusarve, millele võib annetuse suunata, kuni pole veel avatud fondi iseseisev arve, nr. 2345381 Tööstuse-Ehituse Kommertsipanga Keskpangas Tallinnas, märkiga "Ajalooliste laevade fond".

EV Riikliku Veeteede Ameti juriidilise talituse juhataja
Jüri Nuut
Eesti Meremuuseumi foto

Eesti Meremeeste Ametiühingu põhikirja projektist

Eelmises lehenumbris avaldasime initsiatiivgrupi poolt meremeestele arutamiseks esitatud uue võimaliku ametiühingu programmi projekti. Täna pakume väljavõtteid selle kena lühendnimega (EMA = Eesti Meremeeste Ametiühing) organisatsiooni põhikirja projektist.

Põhikirjas on 11 peatükki ja kokku 48 punkti. Kirjas on üldsätted, tegevuse põhisuunad, suhted teiste ametiühingute ja organisatsioonidega, ametiühingu liikmeskond, liikmete õigused ja kohustused, struktuur ja juhtorganid, otsuste vastuvõtmine, valimised, juriidilised õigused, vahendid ja vara ning tegevuse lõpetamine. Et programm andis tegelikult ka põhikirja sisust olulise ma teada, piirdume mõne ehk huvipakkuvama punkti äratoomisega.

p. 3. EMA tegutseb Eesti Vabariigi konstitutsiooni, ametiühingute seaduse ja teiste Eesti Vabariigi seaduste alusel.

p. 7. Eesti Meremeeste Ametiühingu liikmeks võivad olla:

— Eesti laevaühistute (kompaniide) meremehed;

— Eestiga sidemed säilitanud, ehkki väljaspool Eesti Vabariiki asuvad meremehed;

— endised meremehed, kes tervislikel põhjustel on olnud sunnitud laevastikust lahku-

ma, juhul kui nad ei tööta laevastikus administratiivtööd (alates allüksuse ülema ametikohast);

— endised meremehed, kes on vanaduspensionil ja kelle tegevmeremehe staaž on vähemalt 10 aastat;

Märkus. 10-aastase staaži hulka ei arvata töötamist kapteni I abina.

p. 10. Ametiühingu liikmeks astumiseks kirjutatakse isiklikult avaldus. Selles märgitakse tingimata, et avaldaja usaldab EMA-le oma õiguste kaitse laevaühistute ees, sealhulgas ka enda nimel kollektiivlepingute sõlmimise.

p. 11. EMA liikmetel on õigus:

(sealhulgas ka — toimetuse märkus) olla teiste ametiühingute liige.

p. 15. EMA Nõukogu koosneb esimehest, tema asetäitjatest ja liikmetest. Nõukogu liikmeteks on kõigi laevade kõik ametiühingurühmade esimehed.

p. 16. EMA Nõukogu esimees ja tema asetäitjad valitakse kaheks aastaks (mitte üle kahe tähtaja järjest) kõigi EMA liikmete otsesel ja salajasel hääletamisel. Esimees ja asetäitjad on erialasest tööst

täielikult või osaliselt vabastatud EMA palgised töötajad.

p. 18. EMA Nõukogu istungid peavad toimuma iga nädala kindlal päeval ja kellajal (välja arvatud erandjuhud), et tagada võimalikult suurem nõukogu liikmeskonna osavõtt.

p. 20. EMA konverents on kontrolliv ja nõuandev organ. Tema otsustel on soovitatav iseloom ja need kinnitatakse EMA liikmete üldhääletusega.

p. 27. Eriti tähtsad EMA otsused võetakse vastu selle liikmete üldhääletusel.

p. 30. Otsus loetakse vastu võetuks, kui selle poolt hääletab üle 50% EMA registreeritud liikmetest.

p. 31. Muudatuste tegemine EMA põhikirjas ja programmis, kollektiivlepingute kinnitamine ja tühistamine,

streigi alustamine, ametiühingu tegevuse alustamine või lõpetamine otsustatakse kahe kolmandikuga registreeritud liikmete häälest.

p. 40. Sisseastumismaks on juhtivkoosseisu kuuluja puhul 25 rbl., teistel 15 rbl. pluss ühe päeva tasu valuutas.

p. 41. Liikmemakse tasutakse kord kuus 1% ulatuses töötasust rublades pluss üks kord aastas ühe tööpäeva tasu valuutas.

p. 42. Sisseastumismaksumust ja liikmemaksumust valuutas vabastatakse töötud ja pensionärid. Liikmemaksumust valuutas vabastatakse ka need ametiühingu liikmed, kes aasta jooksul on valuutar saanud tasu vähem kui viiekümne ööpäeva eest.



"Meremeeste Kodu" ja Meremeestekodu

100 aastat tagasi, 1. aprillil 1891. avati Tallinnas Meremeeste maja. See asus Vana-Sadama tn. 3 väikeses ühekoruselises majas, mis tänaseks pole säilinud. Maja avati kaptenite Svensoni ja Gronholmi initsiatiivil ning Tallinna Börsikomitee toetusel. Õõbimiskohti oli majas vähe. Enam edu leidsid aga rändraamatukogud, mida aastail 1913—1914 laevadele saadeti. Kavatsi ehitada uus suurem maja. Sellele tõmbas kriipsu peale alanud Esimene maailmasõda.

1921. aasta 7. novembril kutsus Laevasõidu ja Merekaubanduse Edendamise Selts "Laevandus" kokku suurema nõupidamise, kus arutati läbi ja võeti vastu ühingu "Meremeeste Kodu" põhikirj. Selles öeldi, et "Meremeeste Kodu" on ühisus, mis asutatakse selleks, et ühiselt hoolitseda meremeeste ja kalameeste vaimlise arendamise ja kultuuriliste nõuete rahuldamise eest, usu, rahvuse ja kodakondsuse peale vaatamata. Oma otsarbele vastavalt tahtis "Meremeeste Kodu" olla keskkohaks kõigile ühiskondlikele asutustele ja ettevõtetele ja isikutele, kes meri- ehk kalaasjandusest nii ehk teisiti huvitatud. Ühendades ja koondades nende tegevust, milleks a) asutab meremeeste maju Tallinnas ja mujal Eesti Vabariigi piirides, et võimaldada meremeestele ja kalameestele korterit ja ülespidamist võimalikult odava hinnaga; b) asutab ja võimalust mooda koondab sarnasest ühismajas teisi mere- ja kalaasjandust edendavaid asutusi ja ettevõtteid, nii kui merekoole, mere- ja kalaasjanduse kursuseid, erimuseumiseid, raamatukogusid, lugemise tubasid, eri-ajakirjade toimetusi, eri-seltside koosolekute ruumiseid, alkohoolita söögisaale jne.; d) korraldab populaarteaduslisi ettelugemisi, kirjanduse ja muusika õhtuid, spordi harjutusi ja muid ühiseid koosviibimisi, vastavalt oma sihtidele.

Oma eesmärkide elluviimi-

seks otsustati ehitada oma maja, kuhu mahuksid nii numbritoad, saal, tööruumid, teenindavate töötajate korterid, söögiruumid ja ruumid merekoolile. Koheselt asuti selleks koguma raha. Seda saadi ka "Sadamamaksude tariifi seaduse" § 15 järgi, mis ütles, et "Maks Meremeeste Kodu heaks võetakse kahe marga suuruses iga netto registertoni pealt, ainult esimeses vabariigi sadamas ühe ja sellesama kalendriaasta jooksul ainult üks kord".

Ühingu asutamiskoosolek toimus alles 16. oktoobril 1922. Seal valiti ka juhatus, mille esimeheks sai kapten A. Gustavson. 1924. aastal vahetas viimase välja J. Klaar.

Maja projekti valmistas arhitekt Rosenbaum. Ehitustöödega alustati 1924. aasta 6. septembril. Ehitamine toimus aga suurte raskustega, kuna ei jätkunud raha ja mitu korda ähvardas pankrotti minek. Siiski valmis hooned 1925. aasta lõpul, kuigi üksikud täiendused ja parandused tehti veel järgmisel aastal. 1925. aasta 1. septembril valiti ühingu "Meremeeste Kodu" maja majavanemaks kapten H. Põhl, kes suri 1930. aasta 22. jaanuaril.

Maja numbritubade üürnikelt nõuti vaikset ja karsket elu. Olgu selle tunnistuseks loik sisekorra eeskirjadest: "Õigus "Meremeeste Kodu" maja kasutada on igal meremehel, kellel Eestis elamine lubatud, usu, rahvuse ja kodakondsuse peale vaatamata. Tasu korteri eest makstakse ööpäeva, nädala või kuu aja eest ette. Pärast kella 22 on keelatud laulmine, vilistamine ja üldse maja rahu rikkumine. "Meremeeste Kodu" majas on keelatud:

1. Joovastavaid jooke kaasa tuua ja joobnuna ilmuda.
 2. Põrandale sülitada.
 3. Seintesse naelu lüüa.
 4. Hasartmänge mängida.
- "Meremeeste Kodus" võib eritasu eest vanni saada."

Ühingu "Meremeeste Kodu" maja avati pidulikult 1926. aasta 21. veebruaril. Esimesel tööaastal oli sissetulek 2,6

miljonit marka ehk 260 000 krooni. See aga ei leevendanud rasket olukorda, sest puhastulu oli väga väike. Maksta tuli veel ehituskulusid ning tasuda panga laenu. Tuli võtta veel isegi laenu kolm miljonit marka. Tulud vähenesid veel 1928. aasta keskel, mil võeti ära tonnaazimaks, mis hakkas nüüd minema sel aastal loodud riiklikule Meremeestekodule.

Maja ehituseks oli saadud raha 25 993 467 marka, sealhulgas laenu 14,6 miljonit. Ehitajatele jäadi aga võlgu veel viis miljonit.

Suutmata tasuda võlgu, pakkus ühingu maja riigile. See aga ei võtnud seda pakumist vastu. Võlgade kustutamiseks tehti kõik võimalik, kuid päästa seda ei õnnestunud. Maja läks oksjonil Pika-laenu Pangale.

Kuna ühingu maja, praegune Mereklubi, oli lainud võlgade katteks, likvideeriti ka ühingu 1930. aasta 2. juulil.

Kaks aastat, 1928—1930, töötasid Eestis paralleelselt ühingu "Meremeeste Kodu" ja riiklik organisatsioon Meremeestekodu. Seadus selle loomise kohta ilmus "Riigi Teatajas" 1928. aasta 14. veebruaril. Riikliku Meremeestekodu ülesandeks oli

1. registreerida kaubalaevadel teenivaid Eesti meremehi ja pidada nende teenistusekirju;
2. toimetada meremeeste peale- ja mahamunsterdamist ja täita sellega ühenduses olevaid ülesandeid;
3. anda teateid meremeeste kohta ametiasutustele, laeva-peremeestele ja laevajuhtidele;
4. valitseda sellekohaseid erikapitale ja fonde, samuti igasuguseid sissetulnud summasid, eriti maksudest, kui ka muid varandusi;
5. muretseda meremeestele peavarju sadamates ning anda abi ja toetust neile kui ka nende leskedele ja vaestlastele;
6. asutada raamatukogusid lugemislaudadega, korraldada kursusi, loenguid jne.;
7. toimetada vahetalitust meremeeste palkamisel, eriti

abiks olla meremeestele kohaotsimisel;

8. täita muid meremeestekodu mõttega kokkukõlas olevaid ülesandeid.

Meremeestekodu seadus oli pikk ja põhjalik, sisaldades 93 punkti.

Tegevust alustati ühingu "Meremeeste Kodu" üüritud ruumides kolme palgalise töötajaga. Majavanemaks valiti kapten F. Wichmann. 1938. aastal oli Meremeestekodul juba 7 palgalist töötajat.

Eespool loetletud ülesannete täitmine oli ülejõu käiv ülesanne. Nii teostati meremeeste registreerimist peale Tallinna veel Narva-Jõesuus, Kundas, Loksas, Paldiskis, Haapsalus, Käinas, Kuresaares, Pärnus ja Tartus. Selle töö praktiline tulemus oli aga väike. Kõiki meremehi lihtsalt ei suudetud arvele võtta.

Meeste munsterdamist laevadele tehti kõigis eespool mainitud punktides, kusjuures üle poolte neist tehti Tallinnas. Aastas munsterdati umbes 5000 meest.

Meremeeste kaitse alal tuli peamiselt lahendada teenistustüüsiid. Põhiliseks tüüsiid põhjuseks olid lahkarvamused ületundide maksimisele.

Meremeestekodu teostas ka vahetalitust meremeeste kohaotsimisel. See oli aga üsna deklaratiivne, kuna mingit kindlat tagatist ei saadud anda. Näiteks 1938. aastal oli registreeritud 1324 kohaotsijat, kellest tööd sai vaid 256 Meremeestekodu kaudu. 303 leidsid ise koha. Ülejäänud jäid edasi ootele. Nagu väitis Meremeestekodu vanem F. Wichmann, oli kogu häda selles, et kohti oli vähe ja mehi palju. Laevaomanikud võtsid tööle mehi otse kait, enamasti algajaid ja muidugi odava palga eest. See polnud ju keelatud.

Meremeeste hoolekande alal anti igal aastal 40 kuni 50 inimesele toetust. Seda anti ka meremeeste leskedele ja lastele ning merekoolide õpilastele. Samuti anti töötava meremeestele laenu. Meremeestekodul oli 38 voodikoh-

ta, kus aastas peatus üle tuhande meremehe.

Kultuurilise tegevuse alal tasub märkida eriti raamatukogu ja rändraamatukogude (neid oli 25) tegevust. Peale ühingu "Meremeeste Kodu" likvideerimist tuli selle Naisseksioon üle Meremeestekodu juurde kultuurihoolekande toimkonnana. Algselt osales selle töös 22, lõpuks aga 68 naist. Toimkond ei saanud raha Meremeestekodult, vaid hankis seda ise annetuste, loteriide, peoõhtute jne. kaudu. Nende poolt anti toetust puudust kannatavale, organiseeriti tasuta lõunaid töötule, ning tasuta õdmaja kodutule. Samuti korraldati jõuluõhtuid, igasuguseid ühisüritusi jne.

Meremeestekodu sai tulu tonnaazimaksust, mille äravõtmise ühingu "Meremeeste Kodu" viiski viimase pankrotti, ning palgamaksust. Esimest võeti igalt nettotonnilt kõigilt Eesti sadamaist väljasõitvaid laevadelt. Palgamaksu võeti iga merdsõitva meremehe palgast 1%. Lisatulu saadi annetustest, toetustest ja numbritubade üürist.

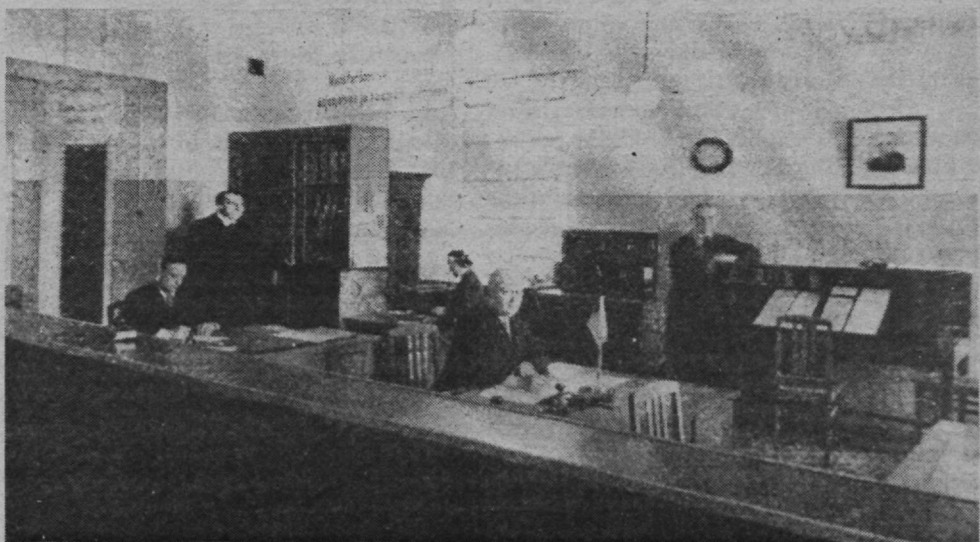
Meremeestekodu likvideeriti 1940. aastal. Tema ametlikud funktsioonid läksid üle Eesti Merelaevandusele, sotsiaalse iseloomuga ülesanded ametiühingule, kultuuriline töö aga Mereklubile. Tööbõrs kui selline likvideeriti.

Sellises lühikeses artiklis ei saa anda täit ja ammendavat ülevaadet nende kahe ühtse sisuga ja üksteisele järgnenud asutuse tegevusest. Kuid loodan, et seegi aitab selgitada nende olemust, nende tegevust ja töö iseloomu. Eesti Meremuuseumis on koostatud mõlema asutuse tegevuse kohta üksikasjalik uurimus. Iga asjast huvitatut võib sellega tutvuda.

Eesti Meremuuseumi direktor, Eesti Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna
Fotod
Eesti Meremuuseumi fotokogust

➔ Ühel pool barjääri ametnikud

➔ ja teisel pool meremehed



Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

Juminda miiniväljad kujunesid "Soome lahe Dunkerque'iks"

Tallinnast evakueerimise lõppfaasiks oli koostatud neli kaubalaevade konvoit ja kolm sõjalaevade gruppi. 150-le laevale oli mahutatud 23 000 sõdurit ja 66 000 tonni mitmesugust kaupa. Kuid Soome lahel, Juminda neeme kohal toimus evakuatsioonilaevastiku kohutav tragöödia miiniväljadel. Need sündmused on millegipärast aga jäänud "kuulsamate" lahinguväljade varju, kuigi Juminda surmaohvrite arv oli vähemalt 6000.

Kella 18 ajal jõudsid esimesed laevad I. konvoist Juminda lähiste, samal ajal jõudsid neile järele ka peajõud. Sõideti otseteed miinidele, s/s "Ella" vappus plahvatustest, täitus veega ja enne, kui keegi jõudis suuremat reageerida, vajus laev põhja. Kui miiniväljad miinide ankrutros

se läbi löiksid, tõusid pinna-le õudsed mustad kerad, mis lainetuses kõikusid üles-alla. Alles siis taibati laevadel, millise kohutava "supi" sisse oli satunud. Nüüd tuli veel kuus Saksa pommituslennukit tüübist Ju-88 ja ründas "Kirovit". Tugeva kaitsetule tõttu aga rünnak

äpardus. Veidi aja pärast olid lennukid uue pommilaadungiga tagasi ja seekord atakeeriti kaitsetuid kaubalaevu. Läti jäälõhkuja "Krisjanis Valdemars" sai täistabamuse ja läks põhja. "Vironial" puhkes tuli ja laev vajus lekkides küljeli. Päästma tõttasid "Alev" ja "Saturn", kuid aktsioon ebaõnnestus, sest "Vironia" sattus veel miinile. Sama juhtus päästjatega ja kõik kolm laeva vajusid sügavusse. Sellest konvoist ei jõudnud sihtsadamasse ühtki laeva.

Juminda patareid

Juminda neemele paigutatud Saksa rannapatareid avasid laevadele tule, kuid suure kauguse tõttu tabamusi ei olnud. Üks Soome valvelaev, VMV-17 torpedeeris öösel

mootorkuunari "Atta", mis tuli Naissaarelt laskemoonaga ja purjekas lendas tükkideks. Eesti puksitrid "Paldiski" ja I-18 lahkusid konvoist ja põgenesid Soome — et seda teosta da, oldi sunnitud 32 venelase l relvad ära võtma.

Kell 20.30 sattus triüminile allveelaev S-5 ja hukkus, veidi hiljem tabas sama saatus hävitajaid "Gordot" ja "Jakov Sverdlov". Kell 21.40 kerkis juhtlaeva "Minsk" võõr miini plahvatuse tagajärjel ja laev hakkas lekkima. Abistama ruttas "Skorõi", kuid sõitis miinile ja hukkus. Nüüd andis admiral Pantelejev käsu ankurdada, sest pimeduses triivivad miinid olid ohtlikud.

Julm süüdistus

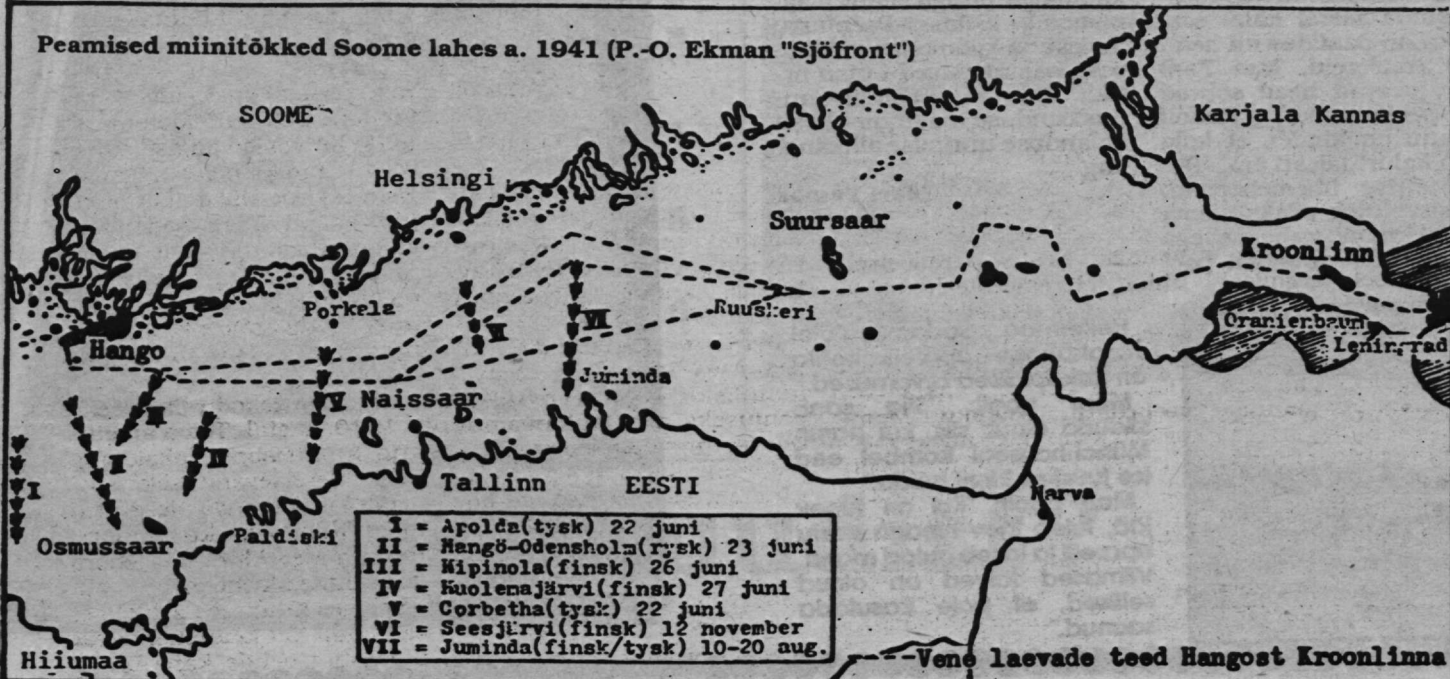
Ankrusse jäid ka allesjää

nud kaubalaevad. Hukkunud olid "Everita", "Naissaar", "Ergonautis", "Skrunda", "Luga", "Lake Lucerne", "Tobol", "Balakas", "Kumari" ja "Ausma" tuhandete inimestega pardal. Ellujäänud viibisid parvedel või hoidsid kinni mõnest uputatud laeva vrakiosast. Järellaevastik hävitati täielikult. Kõigepealt hukkusid miinidel "Sneg" ja "Tsiklon" kell 22. Pitsut hiljem läks miinile juhtlaev "Kalinin", mida aga suudeti tihendada sedavõrd, et seisti vee peal veel tund aega, kusjuures haavatud admiral Rall päästeti.

Veel hiljem sõitsid miinidele "Artem" ja "Volodarski". Viimasel olid surmasaanute hulgas ka Johannes Lauristin ja N. Liidu saadik Tallinnas Botškarjov. Korvett "Burja" ja mootorlaevad olid ainsad, mis sellest konvoist jõudsid Kroonlinna.

29. augusti koidikul hüvati ankrud, et jätkata kannatus- teed Suursaare suunas. Saksa sööstpommitajad ründasid ja uputasid "Leningrad-Sovet" ja "Vtoraja Pjatiletki". "Serp i Molot", "Ivan Papanin" ja "Saule" olid vigastatud ja toimetati Suursaare randa. Nüüd, kui raskem osa teekon- nast oli seljataga, nähti taeva- laotises esmakordselt ka uue lennukeid. Suursaarelt väljusid päästelaev "Meteor" ja traallaevad, et abistada merehädalisi ja vigastatud vähemaid laevu. Nädala jook- sul päästeti merest kindlasti tuhandeid inimesi.

(järgneb)



MERLE

F

Foxtrot

G

Golf

XVII

fumigatsioon, fumigation, näriliste ("deratisatsioon), kahjurputukate ja haiguste- kitajate pisikute tõrje laeva- ruumides (peam. laadruumi- des) ning sadamaladudes gaasi, auru või suitsuna toi- mivate pestitsiididega. Hrl. kasut. f-i lastide desinfitsee- rimiseks, kui on avastatud kahjureid. F. koos järgneva tuulutamisega kestab vähe- malt 24 tundi. F-i ajaks hrl. eemaldatakse inimesed laev- valt.

gaasitanker, laev vedelgaa- si veoks. Olenevalt veetava gaasi liigist (tööstuslik, loo- duslik) ja selle veeldamise vii- sist on g-d erisuguse ehituse ja seadmestikuga. Erisulami- test (nt. invarist) valmistatud silindrilised, kera- või pris- makujulised lastitankid on varustatud külmutussead- metega. Laevakere tankide vaheline ruum täidetakse jõuseadme heitgaasidest eraldatava inertse gaasiga ("inertgaasisüsteem"). Kehti- vad kõrgendatud tehn. ja ohutusnõuded. Nüüdisajal (seisuga 1. VII 86) tegutseb

meredel üle 700 g-i (kogukan- devõime üle 10 milj. t), NSV Liidus 11 g-t (kogukandevõi- me 201 519 t). Suurimate g- te dedveit on kuni 70 000 t, kiirus 16—20 sõlme.

"Gahlnbäck, Carl F.," laev- vakontor ja ekspordiaari Tal- linnas, selle asutas C. F. Gahlnbäck (1812—92) 1837. Ettevõtte õitseng algas 1920. a-te lõpus, mil sel oli 6 kau- balaeva ning u. 30 töötajaga ekspordikontor. Tollal juhti- sid firmat C. E. Gahlnbäck (1868—1958) (üldjuhtimine) ja tema pojad G. Gahlnbäck (laevandus) ning E. Gahn- bäck (eksporditegevus, pms. või ja munade hulgimüük). 1930. a-il sai firma laialdaselt tuntuks ja tunnustatuks. See õhutas tegevust laiendama ka nt. lennunduse alale (asu- tati "Eesti Avio", 1936). Pärast baltisakslaste ümberasusta- mist Saksamaale firma Tal- linnas likvideeriti (1940), kuid väikesemahulise (2 laev- vaga) maakleri- ja reederi- kontorina töötas lühikest aega Danzigis (Gdanskis), 1942 toodi see G. Gahlnbäck

juhtimisel taas Tallinna, kuid sõjategevuse tõttu likvideeriti lõplikult 1944.

galvanöör, laeva- või ranna- suurtükkide ja meremiinide elektriseadmete hooldaja tsaari-Venemaa ja Eesti Va- bariigi laevastikus.

gardemariin, (pr garde- ma- rine "merekaardivägi"), nime- tus Vene laevastikus, mis anti meresõjakoolide vane- mate kursuste kasvandikele, kes läksid merepraktikale.

gong (malai), Kagu-Aasia rahvaste taldrikukujuline metallist muusikariist, mis nuiaga löömisel annab oma- pärase tooniga kestva heli, mille kõrgus oleneb g-i läbi- moodsust. Londoni 1929. a. rahvusv. konventsiooni ko- haselt, olenevalt laeva pikk- sest, kasut. laevadel g-i heli- signaalide andmiseks udus ("udusignaalid). Samuti kasut. laevadel g-i ka kutseks lõunale ja õhtusõõgile.

grokk, veega segatud rumm, mida 1740—1970 anti iga päev Briti sõjalaevastiku

meremeestele (pms. külme- tushaiguste vältimiseks). Laiemas tähenduses magus tee, millele on lisatud rummi, konjakit või piiritust. Nime- tus on tulnud briti admiral M. Vernoni (1684—1757) hüüdnimest "Vana Grog" (lüh. "Grog"). Siit on tuletatud ka poksitermin g r o g i (ingl groggy).

grunton, 1. mitmekordsest presendist lint või pehme ümbrisega terastross pääste- paadi või valvapaadi kinnita- miseks paaditaavetite kiil- plokkidele või paaditeki äär- de. Ühes otsas on g-l talrep pingutamiseks ja teises "so- ringuhaak kiireks lahtiand- miseks paadi vettelaskmisel. Paat kinnitatakse kahe g-ga. — 2. ka k r u n t t a u, laeva kiilhaalimisel selle kiilu alt lä- biviidud tross või kett laeva eemalhooldmiseks sadama- kaist.

Gustavson, August (19. XII 1894 Mahu — 26. XII 1941 Ussolje laager Uuralites), ees- ti merendustegelane ja mere- väeohvitser. Opinguid alus-

tas Käsmu merekoolis, kuid lõpetas Narva merekooli (1914, kaugsõidu kapteni ek- samid sooritas Riias samal aastal), lisaks lõpetas Kroon- linnas mereväelõpne (1915) ja Helsingis navigatsioonih- vitseride kursused (1916). I maailmasõjas oli navigatsioonihvitser traaleridivisjonis ja ohvitser hävitajal (miini- ristlajal) "Novik"; Vabadussõ- jas suurtükilaevadel "Lembit" (õpperoodu ülem) ja "Meeme" (komandör). Oli 1918—1919 õpetaja Käsmu, seejärel Tal- linnas merekoolis — hiljem selle inspektor ja a-st 1940 dir. Osales juhtivalt mitmes merendus- ja töölisorg-s (sh. Rahvusv. Kaubalaevaohvit- seride Liidus jm.) ning esin- das Eesti meremehe ja au- id rahvusv. nõupidamistel. Oli a-st 1920 ajakirja "Laevandus" toimetaja ning toimetas "Eesti Entsüklopeedias" me- rendusrubriiki. On kirjuta- nud mitmeid merendusala- seid õpikuid ja käsirmt-id, ar- tikleid mereõiguse kohta, uurimusi merehariduse aja- loost jm. Vabadusristi kava- ler.

Eesti
Kalur 1991
2

EESTI KALURITE KOONDIS

"Eesti Kaluri"
kevadnumber

Stockholmis Eesti Kalurite Koondive väljaandel ilmuvast ajakirja tãnavane teine number sisaldab mõndagi huvitavat.

Hãid mõtteid on avaartiklis pealkirja all "Muhu Ruudi Õpetussõnad" saare kalurile". Muhu Ruudi on Rudolf Schmuul, kes tõotanud nã Saaremaal kui pãrast 1943. aastal Rootsi suundumist kalanduskonsulendina. Nãud kãlastas ta kodusaart ja Tallinna, kus kohtus meie kalandustegelastega. Nagu sisesejuhatuses oeldud, arvas ta, et ka Eestis "tuleks rohkem arendada kalandusala isetegevuse suunas, mida ei juhiks kõrged bürokraadid oma "keelan-kãsen" dekreediga.

Rannakalurid võiksid kahekesi või nelja-viekesi kampa lãua, osta kolhoosilt pãugi-vahendid ning hakata omaette kala pãudma. Neil võiks olla ka oma õhing, mis majandusaju korraldab".

Edasi arutleb Rudolf Schmuul niimoodi: "Eesti riik on vãike ning kalureid vãhe. Normaalse olukorras oleks ministeerium liist. Aga mulle tundub, et õleminekuajal on siiski parem, kui õks tubli kalandusminister kaitses valitsuses kalanduse huve. Kalandusameti juhil jãab sellest õks võimuaste puudu, sest amet alluks kas põllumajandus- või keskkonnakaitse ministeeriumile. Nendel ministritel on aga oma spetsiifilised probleemid alati esiplaanil."

Edasi tutvustab Muhu Ruudi Rootsi kalandusametit, kõneleb riigi poolt kalureile võimaldatavast laenust, kalurite kutse- ja majandusõhingu- test, sadamaist, kalakaitsest ja Lãänemere kaladest. Ta vãidab, et "kaluril peavad olema sama mugavad ja inimvããrsed tãõtingimused nagu teistelgi. Kalur peab sadamas kala õra andma ja rahumeeli koju naise juurde minema". Ta õtleb, et Rootsis on enamasti "kahe- ja õhemeheettevõtted. Tãnapãeval võib tãesti õksinda merel kãia, sest tehnika on paatides nã hea". Suuri traalereid, kus 7-9 meest, peavad head sõbrad või perekonnad. Rudolf Schmuul on kindel, et kala toidab kaluri tãiesti õra. "9-10 meetrise õhemehepaadi aastasissetulek peaks olema 300 000 krooni, kahe mehega tuleb teenida vãhemalt pool

miljonit. Muuseas, 4000 kalurit pãub praegu merest rohkem kala, kui 25 000 omal ajal."

Eesti kalanduse tuleviku kohta arvab Rudolf Schmuul, et Eestis on olnud ikka rannapãuk see kõige peamine, aga nãud kãiakse hoopis Atlandil. Rannapãugi edendamiseks peab aga mere puh-taks saama. Tutvunud kolhoosi isemajandamise alustega, arvas ta, et tohib soovitada: "mõelge enne kolm korda, kui selle kãiku lasete. Teatud osad on projektis head, kuid muutusi tuleb teha juhatuse ja isemajandavate õksuste suhetesse. Praegu jãab mulje, et juhatust on see peremees, kes kõike asju juhhib ja korraldab."

Huvitavad on Vãlis-Eesti kalanduse asjatundjate vastused kãsimustele Eesti rannakõlade tuleviku asjus.

Veel on ajakirjas lugeda Malte Lundi artikkel "Kalapãugiist Hiiumaal iseseisvuse ajal", 1936. aastast pãrit arhiivimaterjal juhtnõõriga kaptenitele Islandi sõiduks, Helmi Aksbergi mãlestusi pulmadest Aksi saarel 1937. aastal, Harald Aksbergi mãlestusi elust samal saarel, Eesti Kalurite Koondive viimase aja tegevusest, lesta ja kammelja pãugiõkelust Lãänemerele, Selma Paemurru mãlestusi kodukõlas viibimisest, samuti Arved Lutsu artikli "1939. aasta põllumajandusloenduse materjalid Eesti kalanduse uurimise allikana" jãrg.

Mari Vamba

Helfermaa sadam. Fotol vasakpoolse aparelli kohta on kãksipõised arvamused.

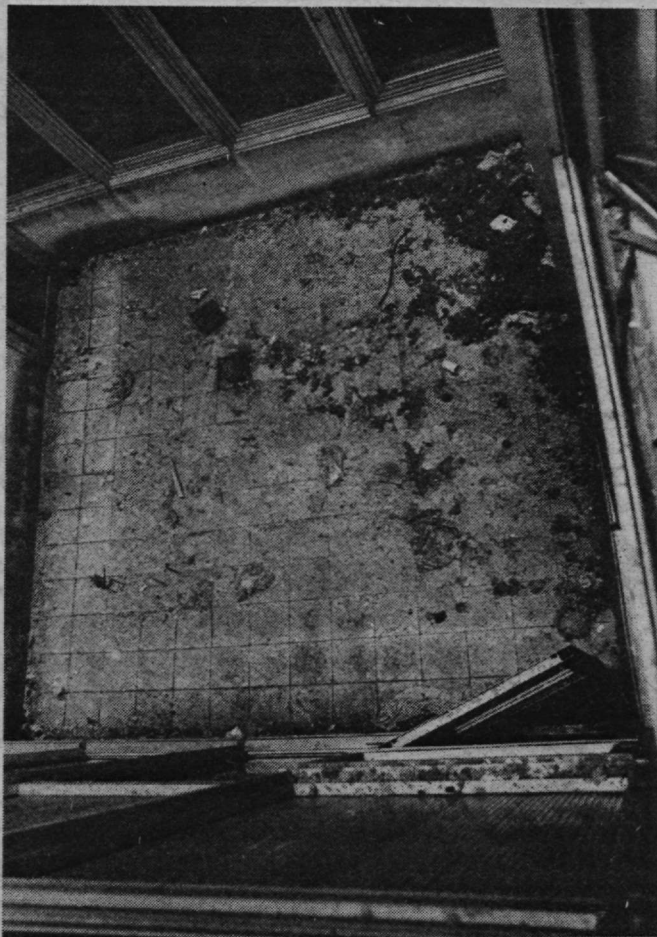
Mere poolt: "Siia saab sõiduda ainult siis, kui parun Mõnchhauseni kombel end ise juustest kinni hoida."

Maa poolt: "Kui on tugev jãõ, tuleb laev ninaga vastu aparelli ja laseb autod maha. Viimased talved on olnud sellised, et pole kasutada saanud."



Hoolega jããdvustavad ajalugu Eesti Merelaevanduse õhis-kondlikud organisatsioonid. Stendil on nãha, kuidas ELKNÕ kongressi kõnetõolis seisab Mihhail Gorbatõov ja presidiumis istub Karl Vaino. Samm paremale, ja võib nãha, kuidas sõilitakse mãlestust viimastest laupãevakust. Ja kelligi seisab.

Dmitri Prantsu fotod



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 6. mai (peadispetõeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUõKIN" — Leningradis
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Baie Comeau'st Tallinna
"VIKTOR BAKAJEV" — Leningradis
"KRISTJAN PALUSALU" — Leningradis
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Beaumontist Leningradis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Leningradis
"NIKOLAI JANSON" — Doveris
"BORISS BUVIN" — teel Bomast Abidjani
"NIKOLAI VILKOV" — Leixoes'is
"TIMUR FRUNZE" — teel Antwerpenist Limassoli
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Larnacas
"LENINSKAJA GWARDJA" — teel Vitoriasst San Francisco de Sõli
"ALEKSANDRA ARTJUHINA" — teel Bandjulist Tallinna
"ANDREI ANDREJEV" — teel Temmast Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — teel Antwerpenist Bandjuli
"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas
"VASSILI SELGUNOV" —

Abidjanis
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Tallinnas
"NIKOLAI õVERNIK" — Tallinnas
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Recife'st Marina di Carrarasse
"JAAN ANVELT" — teel Abidjanist Tallinna
"OLGA VARENTSOVA" — Algiers'is
"IVAN RUSSAKOV" — Dakaris
"PAVEL DAUGE" — teel Pointe Noire'ist Leixoes'i
"MIHHAIL KEDROV" — Trabzonis
"IVAN BELOSTOTSKI" — Abidjanis
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Haminas
"VERA LEBEDEVA" — Lagoses
"IVAN POKROVSKI" — teel Norrkõpingist Kotkasse
"VILJANO" — teel Kaliningradist Birkenheadi
"GRUMANT" — Iljitsõvskis
"GULBENE" — remondis Loksali
"KOHTLA" — Tallinnas
"KõPU" — Tallinnas
"PAIDE" — remondis Loksali

"POVENETS" — Rijekas
"RISTNA" — Iljitsõvskis
"HELTERMAA" — teel Calais'st Tallinna
"SEGEõA" — Bremenis
"OSVALD TUUL" — teel Ceutast Koperi
"HUDOõNIK NESTEROV" — Tallinnas
"IVAN RABTõINSKI" — teel Tallinnast Haminasse
"ARNOLD SOMMERLING" — Tallinnas
"HUDOõNIK PIMENOV" — Tallinnas
"HUDOõNIK KORIN" — teel Toulonist Rotterdami
"JURI KLEMENTJEV" — teel Tallinnast Antwerpeni
"KAPTEN VOOLENS" — Århusis
"MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna
"JUNõI PARTIZAN" — Tallinnas
"KESSULAID" — Århusis
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAID" — Rotterdami
"SUURLAID" — teel Århusist Helsingisse

"HEINLAID" — Helsingis
"VASSILI KUTõõER" — Tallinnas
"FRITZIS GAILIS" — Leningradis
"GLEB SEDIN" — Kaliningradis
"FRITZIS ROZIN" — Rotterdami
"AUGUST KULBERG" — Leningradis
"AMBLA" — Sunderlandis
"ANDJAFELD" — teel Ellesmere-Portist Lãänemerele
"AEGNA" — Tallinnas
"KABONA" — teel Dordrechtist Tallinna
"MOHNI" — teel Creekseast Lãänemerele
"RAPLA" — remondis Loksali
"SEMJON ROõAL" — Tallinnas
"TERIBERKA" — teel Tallinnast Ventspõli
"VIRTõU" — teel Ventspõlist Moerdijki
"KARL KRUSTEIN" — remondis Loksali
"OSMUSSAAR" — Tallinnas
"OTEPAA" — remondis Loksali
"TAHKUNA" — teel Bremenist Ventspõli
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Neile, kes ootavad...

Asutunud
Eesti
Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipãeviti

TOIMETUSE POSTIAADDRESS:
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse
trükikoda
Ofsettrõkk
Tellimuse nr. 1950
Tiraaz 1500

Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN