

EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 10 (920) Teisipäev, 24. september 1991

Hind 27 kopikat

TÄNASES LEHES

ON LUGEDA:

- ☛ Vastse lipuga uuel liinil lk. 2
- ☛ Uued laevanimed lk. 3
- ☛ Narva: august ja september lk. 2
- ☛ Sõjalaevad teatrimuuseumis lk. 5
- ☛ ESTMA on nüüd Sadama tänaval lk. 5
- ☛ Meresõja jälgedes lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres VIII lk. 7
- ☛ MerLe XX lk. 7

12. septembril kell 5

pärastlõunal andis "Georg Otsa" kapten Ülo Kollo käskluse: "Riigilipp heisata!" Paar päeva enne seda olla "Georg Otsa" aga hoopis liputa olnud, sest kuni nailonist sinimustvalge lipp kätte saadi, olevat soomlased kippunud punalippu näpuga näitama. Kommenteerima ka.

Nailonlipp pole teadagi see, mis villane, kuigi raskesti, tõusis lipuvardasse siiski. See polnud aga ainuke muutus "Georg Otsa" välisilmes: juba on õigesti kirjutatud nimi ja korstnale maalitud uus märk, uue omaniku oma. Nimelt ütles Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas: "Oleme Eesti Vabariigi riiklik organisatsioon ja loodame lähitulevikus muutuda riiklikuks aktsiaseltsiks. Kõik meie 82 laeva muutuvad Eesti Vabariigi omandiks, rakendatakse Eesti Vabariigi ettevõtlusvorm. Loodame alustada erastamisega. Meil on praegu eriti pal-

ju koostööpakkumisi: eile oli merelaevanduses 5 välisdelegatsiooni, sealhulgas üks Lõuna-Aafrika Vabariigist; täna oli 3. Sellises pakkumiste paljuses otsustasime teha väikese vaheaja järelemõtlemiseks, et kiirustades midagi vajaliku ära ei löhuks, sest iga päev tuleb midagi uut. Huvi Eesti Merelaevanduse vastu on tunduvalt suurenenud: paljud õnnitlevad ja tunnevad huvi, aga palju on ka neid, kes pakuvad konkreetset tööd."

Transpordiminister Tiit Vähi märkis "Georg Otsa" erilist rolli Eesti lipulaevana ja eestlaste jaoks maailma avarajana: oli ju palju aastaid see ainuke võimalus sõita Soome ja sealtnaudu vabasse maailma. Ühtlasi kinnitas Tiit Vähi, et Moskvast on kokku lepitud: kõik, mis on Eesti piires, saab Eesti omaks; Eesti Merelaevandus on selles osas olnud küllaltki aktiivne, on alustatud lippude ja nimede vahetust. Koos Eesti riikluse uue etapiga astub uude ajajärku

Puna-

valgest

sini-

valgeks

ka Eesti merendus.

Eesti Panga esindaja Rein Usin märkis aga "Georg Otsa" kaptenite erilisi (salajasi?) teeneid hõbepokaalide kinkimisega.

Natuke on vähenenud "Georg Otsa" erilisus: on ju paljud teisedki reisilaevad sinivalged.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



Mis uudist?

Ajast, mil "Eesti Meremehe" toimetuse oma lugejad puhkama saatis, ei ole uudised olemata jäänud. Oleme neist välja valinud nii need, mis pole otseselt päevakajalised ja kannatavad sügiselgi avaldada, kui ka need, mis pakuvad tagantjärelegi huvi kui sündmuse momendi ja meeleolude fikseeringud.

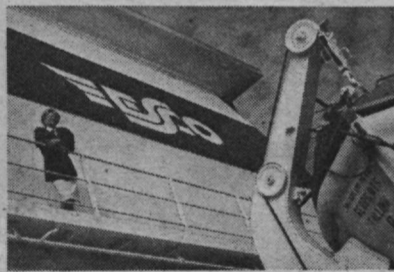
Suvelugudest on oodata vestlust Stockholmis Meremuuseumis; jutujamisi laevamudelimeistri Voldemar Kongaga; kirjeldust külaskäigust ametivenna juurde hiigelsuures "Dagens Nyheteri" toimetuses; pardakõnelusi lootsidega; vestlust Viimsi vallast; pildikesi "erastamisest" Narva-Jõesuus ja ühe merekontori avamisest Tallinnas.

Suvel on suurem reisimise aeg, seetõttu on just juulis ja augustis Eestis käinud kaugemaid külalisi: meie autor Elmar Pettai, kellega veetsime päeva Pranglil; Jako Luide Toronto meremeeste organisatsioonist; Ants Lepson Norrast, kes pidas oma lubadust naasta Eestisse purjelaeva kaptenina; viikingilaev Norrast. Oma reisidest Eestis ja kaugemal on lubanud kirjutada Eesti Meremuuseumi töötajad.

8. augustil möödus kaks aastat "Eesti Meremehe" esiknumbri ilmumisest. Endiselt ei ole toimetusel tööruume ega -vahendeid, endiselt teeme originaalmaterjale tõlkelehe koosseisuga ja endiselt tunneme süüme piinu, et me oma nabi jõu ja võimalustega ei suuda küllalt hästi lugejate ootusi täita. Siiski — üks, mida oli oodata, on aga täide läinud: ajalehe enda ja saatetekude kallinemine.

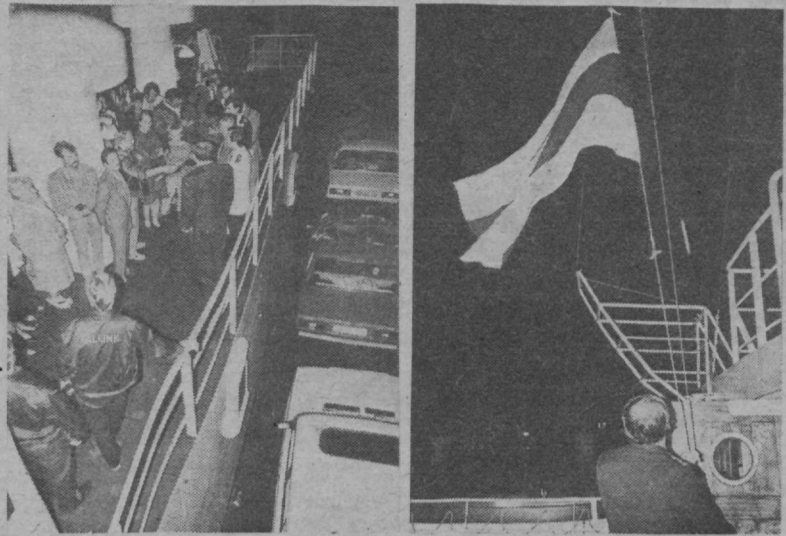
Augusti lõpus läks aeg kõigil kiiremini käima: oluliseks muutusid vahel sündmuse toimumise tunnid ja tunniveerandidki. See aeg, mis surus eesti rahva raadiote ligi, on kõigil niigi hästi meeles, seetõttu meenutame ja vahendame mõnd kuupäeva ja tundi juba iseseisvust Eestist.

Toimetuse



Kõneleb transpordiminister Tiit Vähi.





Vastse lipuga uuel liinil

31. augusti varahommikul sõitis esimene Eesti laev sinimustvalge lipu all välissadamasse.

Eelmisel õhtul kell 10, juba pimedas, algas ahtrisse Eesti Vabariigi riigilipu heiskamise tseremoonia "Transestonial". Nii hilisel tunnil seepärast, et laev oli alles Helsingist saabunud ja pidi hommikupoole ööd uuesti teele asuma, esimest korda uuele liinile Tallinn—Helsinki—Rostock—Helsinki—Tallinn. Hoolimata pimedusest ja tõisest meeleolust ümberringi, sest laeva alles lossiti, oli sündmus ise pidulik ja siidantliigutav. Samas andis "Tallinki" peadirektor Peeter Veegen improviseeritud pressikonverentsi, millel tutvustas uue liiniga avanevaid võimalusi. Ta suundus ka ise esimesele reistile.

Laupäeva varahommikul alustatud reis lõpeb kolmapäeva õhtul. Peadirektor on jäetud Saksamaale asju ajama, esimesi muljeid vastuvõttust jagab kapten Avo Piht.

Esimene välismaa ametnik on loots. Seekord juhtus nii, et laupäeva hommikul tuli meile

seesama loots, kel tänane sõit meiega oli viimane enne pensionile minekut. Juhtunud 5490 laeva, oli tal väga hea meel, et talle juhtus esimene sinimustvalge lipu all sõitev laev, ja et ta viimane sõit oli meiega. Vanal mehel olid lausa pisarad silmis, et tal õnnestus see viimaks ära näha.

Helsingis oli "Palkkihtymä Oy" omanik koos prouaga laupäeva hommikul kell kaheksa meid austamas. Käis igasuguseid külalisi: Mainos-TV, inglasi, prantslasi — igal tasapinnal leidis mõistmist, et lõpuks ometi hakkavad meilgi asjad edenema.

"Transgermania" ja "Transfinlandia" kutsusid meid raadio kaudu ise välja. Tavaliselt küll suured ja võimsad väikesed ei märka, aga seekord siiski.

Kui jõudsime Saksamaale, olid meil vastas kõik kohaliku liidumaa ja linna ajalehed, raadio ja televisioon. Kui harilikult peaks hulga raha maksma, et meie graafik lehes ära trükitaks, siis nüüd oli see meil kohe tasuta käes. Nägin ise, et õhtul oli kolmes lehes ja televisiooniprogrammis, kui-

das "Transestonia" tuli sinimustvalge lipu all kai äärde, juures oli kommentaar: näete, alles jõudsime suhted sisse seada, kui juba selle lipu all laev siin. Mis sakslasi üllatas, oli see, et oodati mingit roostes vana laeva, tuli aga korras valge laev. Pärast, kui korraldasime vastuvõtte, imestati uuesti: ennäe, justkui Euroopas — samad joogid ja samad suupisted —, midagi pole öelda.

Aga siiski, alguse asi, ega me muidugi kaupa sealt eriti tuua saanud. Esimesed kümme reisi on nagunii näitamiseks, et laev on olemas ja sõidab, alles seejärel võib loota laevaliinile kaupa. Ei aita, kui liin on paberil, sest inimene tahab ise näha, mis ja kuidas.

Siit minnes võtsime reisisajana kaasa mõned inimesed Saksamaale omi asju ajama, lootuses, et nad on meie potentsiaalsed kliendid. Niiviisi on meil paljutki liikuma lükatud.

Lõuna-Saksamaa talunikud on mõelnud, kuidas Eesti talunikke aidata, seetõttu teki- vad sellised veod, nagu praegu

Soomest: kasutatud, aga küllaltki kasutuskõlblikud põllumajandusmasinad. Loomulikult püüavad äri ajada Saksa automööjad, et saada lahti oma "Wartburgidest" ja "Trabantidest", nendega seal enam sõita ei tohi. Ühisfirmasid tekib nagu seeni pärast vihma, helistamiste ja pöördumiste põhjal võiks arvata, et huvi uue laevaliini vastu on.

Nii pingeline graafik on kindlasti väga väsitav?

Jaa, meeskonnale kindlasti. Ega ma isegi mäleta, millal sain viimati öö läbi magada. Nüüd on meil Helsingist nii palju autosid tuua, et Tallinnas kestab lossimine poole ööni.

Kui on päris torm, siis tuleb muidugi ette graafiku rikkumisi, eriti sügistormidega võib meil hilinemisi juhtuda. Täna oli Botnia lähel tuule kiirus 40 m/s.

Helsingis suhtlete soomlastega nende emakeeles, kuidas nüüd Saksamaal hakama saate?

Vaatamata Ida-Saksamaa endisele isoleeritusele oska-

vad iga valdkonna juhid inglise keelt päris hästi. Ajakirjandusega vestlesime oma väikesel improviseeritud pressikonverentsil aga tõlgi abil.

Missugune mulje jäi Rostockist?

Rostock on üks suur ehitusplats — paljut ehitatakse ümber, lammutatakse, muudetakse otstarbekamaks. Meie agendibüroos olid lühikesel ajaga "Wartburgid" vahetatud "Opelite" ja "Audide" vastu, ka büroos endas ei ole enam midagi kiviaegset, kõik on tänapäevataseme tehnika.

Tallinnas jätkub lossimist tõesti üle südaöö — ülatekk on sõiduaautosid tihedalt täis, üks uhkem kui teine. Kaptenil oli aga veel üks hea uudis kaasas: sama päeva "Ilta-Sanomat" tõi ära Eesti Vabariigi Helsingi saatkonnahoone pildi ja aadressi.

4. september

Madli Vitismann
Elmar Rauami ja
Dmitri Prantsu fotod



➔ Pidur muutus pressikonverentsiks. Vastab Peeter Veegen.



➔ Jätkub argipäev, õigemini argiöö.



Päevapildistus

Enne laupäeva,

19.—23. augustini oli ärev tööndal — pendel võnkus ühest äärest teise. Jahmatusest ja meelepahast seljasirutamise ja vabanemiseni. Esmaspäeval ja teisipäeval oli kogu reisiaevaliiklus olnud häiritud: iga kord pidi sadamajärelevalve sõjaväelaste käest küsima, kas reisijad tohivad laeva minna. Kui reisijad olid juba laevas, võis juhtuda, et laeval ei lubatud välja sõita. "Tallinki" lasti kaks ja pool tundi reidil oodata, see halvas teistegi graafiku. Esmaspäeval ootas "Georg Ots" Helsingis, "Kristina Regina" pöördus aga reisijate palvel Tallinna reidilt tagasi.

Reedel jõuti enne tööpäeva lõppu ühele poole NLKP ja Lenini kujuga Tallinnas. Suhtlemise põhimotiiv tol nädalal oli: "Kas juba kuulsite?" Raadiost kaugele minna ei võinud, sest juba paari tunniga võis elust maha jääda. Raske oli kujutada, kuidas paistab merele see aeg, kui eilne leht on lootusetult vana ja eelmise tunni raadiouudised järgmisel tunnil ümber lükatud.

Laupäev,

24. august oli rahunemise ja selginemise päev. Sel päeval saabus Stockholmist "Viirelaid", mis oli ära kogu tolle äreva nädala. Väljunud Tallinnast esmaspäeval pärast kõige halvemaid uudiseid ja jõudnud tagasi laupäeva hommikul hoopis teise õhkkonda, oldi siiski piirkonnas, kus raadio räägib ja televiisor pilti näitab. Kapten Viktor Kala, kas saite kõigest õigel ajal teada?

"Soome ja Rootsi TV-d näitasid küllalt hästi kõike, mis Moskvas ja Tallinnas toimus. Soome TV näitas sõjaväge Tartu maanteel ja teletorni vallutamist; kuuldus venekeelseid kõnelusi, kui torni juurde kogunenud rahvas sõjaväelasi hurjutas.

Raadiobülletääni meile ei tulnudki. Vabariigi väljakuulutamise kuulsime kolmapäeva hommikul, kuid see paistis jäävat Moskvas toimuva varju. Mis tundega keegi neid teateid vastu võttis, ei oska öelda, kuid suhtlemine meeskonnaliikmete vahel on kogu reisi vältel olnud täiesti korrektne."

Samal päeval valmistuti pikale teele asuma "Maksim Litvinov". Kaptenil on tegemist värskelt komplekteeritud meeskonnaga, keda ta ei tunneta. Öiedki juba käes — tuleb lahendada mehaanikute põhjustatud naftareostuse juhtumid.

Kapten Voldemar Liidmets, kust te merel olles üldse oma informatsiooni saate?

"Eks raadiobülletäänidest ja raadiost. Peale meie laevanduse raadiobülletääni saame ka teiste merelaevanduste ja kalurite omi. Peale Moskva raadiojaamade kuuleme ka Vabaduse Raadiot. Moskva suhteliselt objektiivsed välisilmale määratud saated kostavad ka hästi. Aga oleneb ju sellest, kus rajoonis parajasti oled — mida kuulda on. Seda siis antakse kajutisse."

Kas meestel on ka isiklikud raadiod kaasas? Või jäädakse rahule sellega, mida radist pakub?

"On küll kaasas. Aga ega valida suurt pole, ega needki aparaadid suurt rohkem midagi püüa. Nii et info on ikka lünklik.

Telepilti muidugi ei saa, ainult sadamas. Salongis on

televiisor ja video."

Satelliitantenni ei ole?

"Neid pole vist üheski laevas. See on võrdlemisi kallid löbu. Oleks veel, et seisad paigal, aga laev ju liigub. Suurtes välislaevades neid muidugi on.

Sadamais saame ka ajalehti, nii et mingi pilt ikka kujuneb."

Kas eelbeldust järeldub, et Eesti Merelaevanduse raadiobülletään peaks sisaldama eelkõige Eesti uudiseid? Neid ju kusagilt mujalt ei saa?

"Jah, seda muidugi. Aga eks ta annab neid ka. Erinevate seisukohtade saamine ei teeks muidugi paha."

Te lähete praegu reisile ja saabute tagasi mitme kuu pärast. Mida te ootate selle aja peale, kui tagasi tulete?

"Ma arvan, et selle ajaga midagi eriti ei muutu. Oleme iseseisvust deklareerinud. Aga kõik sõltub ju Venemaast — kas Jeltsin tahab või ei taha. Sõltub sellest, kuidas Jeltsin ja Gorbatsšov omavahel kokku lepivad."

Kõrval sildus "Ristna". Tulnud Gentist, laadluugil kolm valget sõiduautot. Vastas naisel-lapsed ja piirivalveohvit-

ser. Seletas, et piirivalve valvavat juba tsaariajast piiri riigi ümber, tehtagu riigis mida tahes. Värvitakse tulbad teist värvi ja nemed valvavad edasi seda, kes palka maksab. Esmaspäeval, 19. augustil polevat ärevust Tallinna reidil põhjustanud nemed, vaid need seal, ja näitas käega kuhugi Paljassaare poole.

Oma majapidamist ülevaatajast tuli "Estline-Eesti" peadirektor Harri Enula. Võib vist kaasa tunda, sest kindlasti pelutas ebakindlalt olukord rootslasi koju jääma. Kuidas läheb?

"Pahasti. Valitsus arvab kahjusid kokku, meie andsime oma kahjusummana üles 18,6 miljonit Rootsi krooni. See on nende pilettide hind, mis olid broneeritud, kuid nüüd ära öeldi."

"Nord Estoniale" ruttas välisminister Lennart Meri, Islandilt Eestile tunnustust tooma. Mida ütleksite meremeestele, kes täna ära sõidavad ja alles paari kuu pärast naasevad?

"Õelge neile, et nad lähevad vabast Eestist ja tulevad tagasi veel vabamasse Eestisse."

(Järg lk. 8)

Merelaevanduse laevadele kodumaised nimed

Eesti Merelaevanduse ülema 9. septembri käskkirjaga muudab ära enamiku sellele ettevõttele kuuluvate laevade vöörpärasid nimed.

TOIVO NINNAS, miks mõne laeva nime ei muudetud?

"Povenets"-tüüpi laevad on väga vanad, neil on jäänud sõita veel aasta-kaks. Neil värvitakse nimi uuesti, ladina tähestikus, ja nad lõpetavad oma sõidud sama nime all — laeva nime muutmise on peale muu tüli ka küllaltki kulu-

kas. Muutsime 45 nime, seegi on küllalt palju. Muide, saarlased tahtsid, et meil oleks "Saaremaa"-nimeline laev, aga seda me enam panna ei saanud — kaluritel on sellenimeline laev olemas.

Meresõidumeti vanemereinspektor UNO LAUR, teie olite tegev uute nimede leidmisel. Millest lähtuti?

Uute nimede hulgas on palju Eesti kohanimi. Valiti lühemad ja kõlavamad. Kasutada saame vaid neid, mis hõivatud pole — paljud ilusad ko-

hanimed on kalalaevadel juba kasutusel.

Puistlastilaevad said kõik "Kristjan Palusalu" eeskujul kuulsate Eesti sportlaste nimed.

"Kapten Voolensile" ja "Mehaanik Krullile" lisandusid "Pootsman Kibus" ja "Kapten Konga". Kõige rohkem rõõmustan viimase nime üle, Johannes Konga oli väga tore mees.

Missuguseid ettepanekuid veel oli?

Pakkusin ka seeriat kõlali-

selt ühesuguste nimedega, kõik näiteks A-tähega. See ettepanek ei läinud läbi, kõik muu küll.

Kuidas see nimevahetus praktiliselt käima hakkab?

See on ühitatud lipuvahetusega. Kõigepealt tuleb laevad ühest registrist teise üle kanda. Aga see teine, Eesti oma, pole veel valmis, selleks on omad rahvusvahelised eeskirjad: hulk nõudeid täita, pabereid korda ajada.

Nõnda siis võib meie lehe sabas, rubriigis "Neile, kes

ootavad..." veel mõnda aega seniseid laevanimi kohata. Küll laevad järk-järgult, kodusadamasse saabudes ka uued nimed külge saavad. Nii et asjast huvitatuil on mõtet täna trükitav ülevaatic nimede muutmise tabel alal hoida.

Küsimusi esitasid Mari Vamba ja Madli Vitismann

Praegused nimed

"IVAN BABUŠKIN"
"70-LETJE OKTJABRJA"

"VIKTOR BAKAJEV"
"KRISTJAN PALUSALU"
"VIKTOR KINGISSEPP"
"SKULPTOR MATVEJEV"

"NIKOLAI JANSON"
"BORISS BUVIN"
"NIKOLAI VILKOV"
"TIMUR FRUNZE"
"ALEKSANDR OSSIPOV"
"LENINSKAJA GVARDIJA"
"ALEKSANDRA ARTJUHINA"
"ANDREI ANDREJEV"
"MAKSIM LITVINOV"
"PJOTR KRASSIKOV"
"VASSILI ŠELGUNOV"
"JOSSIF DUBROVINSKI"
"NIKOLAI ŠVERNIK"
"JOHANNES LAURISTIN"
"JAAN ANVELT"
"OLGA VARENTSOVA"
"IVAN RUSSAKOV"
"PAVEL DAUGE"
"MIKHAIL KEDROV"
"IVAN BELOSTOTSKI"
"ALEKSANDR VINOKUROV"

Uued nimed

"ELMAR KIVISTIK"
"ALEKSANDER ABERG"
"PAUL KERES"

"GUSTAV SULE"
"ALEKSANDER KOLMPERE"
"HAAPSALU"
"VILJANDI"
"RAKVERE"
"NARVA"
"VALGA"
"ANTSLA"
"KEILA"
"KUNDA"
"KADRINA"
"PALDISKI"
"LOKSA"
"MAHTRA"
"SOMPA"
"KEHRA"
"AEGVIIDU"
"KUIVASTU"
"KUUSALU"
"RIDALA"
"RAKKE"
"VALKLA"
"TAMSALU"

Praegused nimed

"VERA LEBEDEVA"
"IVAN POKROVSKI"
"VILJANÕ"
"GRUMANT"
"GULBENE"
"KOHTLA"
"KÕPU"
"PAIDE"
"POVENETS"
"RISTNA"
"HELTERMAA"
"SEGEŽA"
"OSVALD TUUL"
"HUDOŽNIK NESTEROV"
"IVAN RABTŠINSKI"
"ARNOLD SOMMERLING"
"HUDOŽNIK PIMENOV"
"HUDOŽNIK KORIN"
"JURI KLEMENTJEV"
"KAPTEN VOOLENS"
"MEHAANIK KRULL"
"JUNÕI PARTIZAN"
"KESSULAI"
"VIIRELAI"
"MANILAI"
"SUURLAI"
"HEINLAI"
"VASSILI KUTŠER"

Uued nimed

"PIHTLA"
"ORJAKU"

"NAISSAAR"
"VAINDLO"
"KASSARI"
"MUHU"
"ABRUKA"
"VILSANDI"
"KAPTEN KONGA"

"POOTSMAN KIBUS"

"VIINISTU"

Praegused nimed

"FRITZIS GAILIS"
"GLEB SEDIN"
"FRITZIS ROZIN"
"AUGUST KULBERG"
"AMBLA"
"ANDJALFELD"
"AEGNA"
"KABONA"
"MOHNI"
"RAPLA"
"SEMJON ROŠAL"
"TERIBERKA"
"VIRTU"
"KARL KRUSTEIN"
"OSMUSSAAR"
"OTEPÄÄ"
"TAHKUNA"
"GEORG OTS"
"TEHUMARDI"
"KOGUVA"
"VOHILAI"
"HARILAI"
"AHELAI"
"SÕPRUS"
"KÖRGELAI"
"VORMSI"
"HIUMAA"

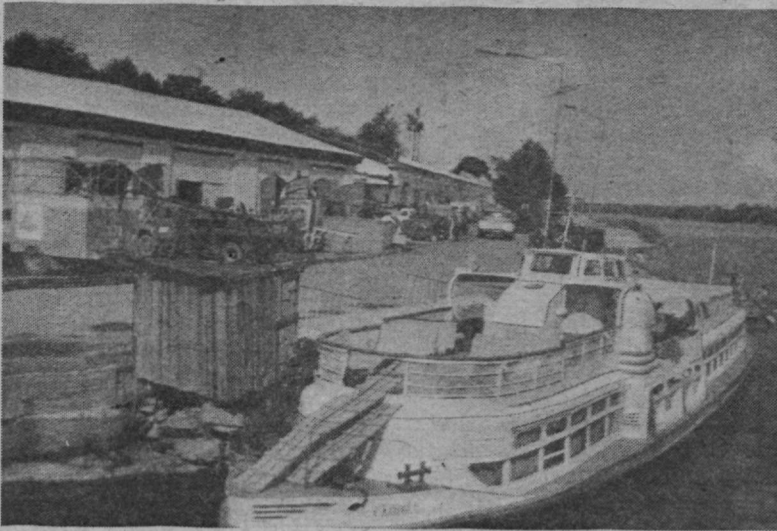
Uued nimed

"KOLGA"
"PURTSE"
"VOOST"
"PAKRI"

"RAUGI"

"SUURUPT"

Praegune Narva sadam allpool silda.



Narva: august ja september

Ei ole just palju neid, kes usuksid, et Narvas oli ülalpool silda sadam, praeguseks on elektrijaam Narva jõe umbe ajanud. Üks sadam on Kulgul, sealt sai juba mullu sinimustvalge lehvikes sõita üle Narva veehoidla Slantsõsse ja Vasknarva. Tänavu suvel käisid laevad Pimeiaa müüri alt Narva-Jõesuusse. Üks, Tartust pärit "Lydia Koidula", sinimustvalge lipu all, teine, Tallinnast pärit "Pelgurand", heleroosaks pleekinud lipuga. Nii nad Narva-Jõesuu "reisisadamaks" kõrvuti seisidki.

Vahe selles, et "Lydia Koidula", sisevete laev, nina merele ei pistnud, sõitis vaid mööda Narva ja Rosona jõe. Rosona, mida harva kaardilt leida, on Narva lisajõgi Eesti Vabariigi selles osas, mis majanduspiiri taha jääb, militaarobjektide ja suvilatage maalilistel kallastel.

Augustis oli Narva-Jõesuus rahvast palju, kuigi vähem kui varasematel suvedel. Jalutajad uudistasid kaubanduskeskuses reklaamplakatitega kirjutatud putkat, mis, kuigi vaid kolm tundi päevas avatud, meelitas laevasõitulede nii süüa- kui sinnapoole Narva-Jõesuud. Lubati ka baari ja videosalongi. Niisuguse luksuse jaoks ei tundunudki piletihind — täiskasvanuult 6 ja lastelt 3 rubla, ülearu kohutav.

Seistes kail, hinnaline pilet pihus, oleks küll suuremat õdusust oodanud. Tallinliku nimega "Pelgurand" nägi välja kui mitte just lohakas, siis vähemalt köledavõitu. Suurepärase ilm kutsus aga kõiki sõitjaid nina päikese poole seadma ja merelt avanevaid vaateid nautima.

Baar? Oli niisugune asutus, üllatavalt rikkaliku jookide valikuga ning kommertshinnaga "Leegi" sigarettidega. (Ei olnud küll märgata, et see meeskonnaliikmete oma talonginorm võinuks olla.) Aga ega keegi ilusa ilmaga baaris istuda mallelanudki, sealt alt ei olnud midagi näha. Videosalongi nime kandis nähtavasti tumm videomagnetofooni baarileti kõrval.

Tagasi jõesuht, ja järgmisel täistunnil uuele reisile. Teadjad kohalikud mehed jõudsid ahe reisi vaheajal ja piletitraha raiskamata baaris oma siseostud sooritada.

Roolikambris vastavad küsi-

jale vanemtüürimees Vladimir Vorobjov ja vanemmehaanik Vladimir Kalasnikov.

Möödunud aastal polnud teie firmat veel olemas.

Jah, alles selle aasta aprillis tõime laeva Tallinnast ära.

Kas see on mahakantud

Turismi- ja ekskursioonifirma "Lootus" on meile niioelda sponsoriks. See on väikeettevõtte. Kui läbi põleme, eks nad siis aitavad. Kütuse ja palga teenime igatahes välja.

Ja saame rohkem kui riigipalgal teeniksime.

Kui palju teil meremehi on?

Kapten, vanemmehaanik, vanemabi, teine mehaanik ja madrus.

Aga need noored poisid, kes paistavad hoolega ametis olevat?

Nemad on meil abiks. Me maksame neile ja nemad töötavad rõõmuga. Selle asemel, et päevad läbi tänaval jölkuda.

Nii et kui merekooli lähivad, on praktika juba ole-

mas?

Noh, trappi trepiga igatahes segi ei aja.

Kuidas teil sadamakohaga on?

Selle eest maksma ei pea. Meil on oma pontoonid, nii et sama hästi kui erakai.



"Pelgurand" teel Narva-Jõesuust Narva.

alus?

Ei, see oli täiesti töötav, aga neid on seal palju ja nad pole rentaablid.

Aga teil on see ju kasutusel vaid mõned kuud aastas — kas see tuleb rentaabli?

Jah, meil on leping sellega töötamiseks poolest maist poole septembrini. Aga eks rentaablus oleneb ilmast ja turismi seisust. Turismiga on siin praegu kehvasti. Kõik on nii kallid. Vanasti tuldi Eestisse kaupa ostma, see võimalus on ka nüüd kadunud, nii neid turiste praegu vähe ongi. Aga kui asjad meil siin Eestimaal kenasti edasi arenevad, tuleb ka üha rohkem turiste.

Kas laev oli enam-vähem korras, kui selle üle võtsite? Või tuli palju remonti teha?

Erilist remonti pole teinud. Vahel mõni toru muidugi ütleb üles või juhtub veel midagi, siis teeme õõsel korda.

Tööd on iseenesest palju. Tegutseme kolmteist tundi ööpäevas. Sinnapoole sõidame umbes viiskümmend minutit, Narvas jääb vahel ainult viis minutit, et ühed inimesed maha ja teised peale saaksid. Ja lähemegi jälle. Allavoolu käib asi kiiremini — nelikümmend või nelikümmend viis minutit.

Kas finantsiliselt tulete omadega välja?

reerida liinibussiga. On suur vahe, kas istuda laevalael päikese käes ja vaadata tihedat süsta- ja paadiliiklust, või seista palava ilmaga täiskülutud bussis ühel jalal ja näha kaaskannataja selga. Aega kulub umbes ühepalju. Süinkohal märkisid mehed enesekriitiliselt, et laeva puhul on jätnud soovida liikluse regulaarsus: kui on olnud vähe sõitjaid, on nad sõidu ära jätnud. Kui aga inimene tuleb bussipeatuse asemel sadamakalle, peab ta teadma, et jõuab õigel ajal õigesse kohta.

Kas meeskonnal pole olnud kavatsust laeva ära osta? Võiks ju, aga "need seal Tallinnas ei ole nõus müüma". Kui-

Sillalt tulijat võtab vastu kiri "Eesti Vabariik" ja toll. Jaanilinna kindlus on aga oma punalipu langetanud, sealpool on ilmselt kõhklus — Ivangorodi linnavalitsuse hoonel lehvib nüüd Vene rahvuslipp.

Punalipu lehvikes sõidab mööda PTS-0050, millest meie ajalehes aasta tagasi juttu oli: käis Tallinna kaudu Soome vahel. Osahinguga "Virurand" ka lapüügi osakonna direktori ajutine kt. Harald Tomula, kas kalamehed ei vahetagi veel lippe?

"Pole lippe, ja seadus ka muutmata. Kui saame liputunnistused, siis vahetame. Meil siin tehakse igasugust agitatsiooni, püüan seepeale

võrd renti tuleb maksta aga ainult 15. septembrini, on otustatud ajaks, mil laev ka ääres seisab, soojustada baar ja panna see raha teenima. Kuni leidub januseid, õnnestub vast seegi ettevõtte.

Septembris lehvib "Pelgurand"

asjaolusid selgitada. Praegu aga vaikivad, eks nad pea hakkama end viisakalt üleval pidama.

Meie ruumes paikneb ühe aktsiaseltsi õmblustöökoda, tellin neilt lavsaanist lipud, et paremini vastu peaksid. Igal laeval peab olema korraga kaks lippu, et valget valgeks pesta saaks — lipp on laeva ja riigi au. Vajame ka Läti, Leedu ja Vene lippe, meie laevad käivad ju nende sadamais.

Kuidas läheb PTS-0050-1 tänavu?

"Kehvasti, kliente ei ole. Nad tulid just remondist, varem käisid Rootsi vahet ja isegi Taani väinades. Aga eks see ole ka vaid näpuotsatäie vaaluuta teenimine."

Narva ajalehekioskis soovib müüja järgmisel hommikul pärast Eesti Vabariigi tunnustamist N. Liidu poolt häid pühi ja seletab küsiva kulmukergituse peale: "Teper mõ budjem ot Moskvõ daleko-daleko." Mõnisaada meetrit kesklinna poole on aga elumaja sellel seinal, mis paistab Narva linnaroomatukogu aknasse, sirna, kus on peavarju leidnud Narva Eesti Selts, meetrite tähtedega pulverisaatorist lastud värvikiri "Narva — russkim!"

Räämas ja maitsetut Ivangorodist võib ju kord veel Jaanilinn saada, aga sellest Ivangorodi noormehest, kes eestlaste omavahelisse vestlusele jöhkvalt sekkub: "Govorite porusski!" küll Eesti Vabariigi kodanikku ei tahaks.

Madli Vitismann

nal" sinimustvalge lipp, poisid ja nende õpetajad on koolis, mehaanik ja baarimees aga ametis. Reisijatesalongis on tühjade kastide võrnad. Kalkoht on prii, baariruum samuti, ja nii sõltub kogu sissetulek sellest, mida ja mis hinnaga õnnestub hankida.

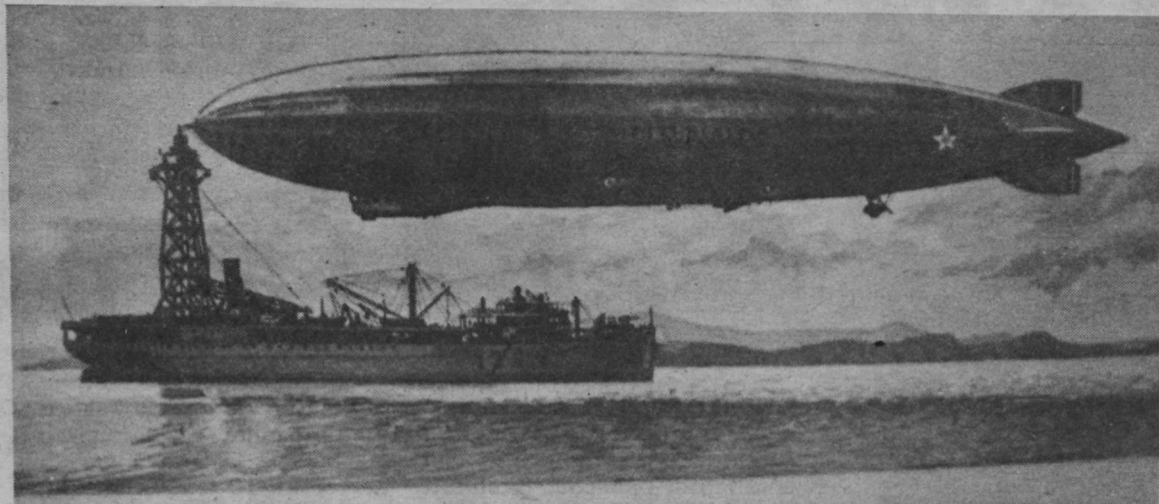
Endiselt on alles vähkkasvaja siirded Narva jõe läänekaldal: Leningradi "Tralfloti" filiaal kuulutab kõigile, kes jõel sõidavad: "Slava truženikam morja!" Suured muutused on toimunud aga Narvas, Hermannil kindluses lehvib jälle, nagu mullu suvelgi, sinimustvalge.

Sillamäe: eestimaalased kaitsevad end teiste eestimaalaste eest.



Sõjalaevad teatrimuuseumis

Praegu on kõik võimalik, nii ka pealkirjas öeldu. Tõsi, laevad pole päris ega isegi mitte mudelid. Kes Teatri- ja Muusikamuuseumi kolmandal korrusel asuvasse ekspositsioonisaalidesse suundub, näeb treppi mööda ülespoole astudes ka trepi kõrvale ligi kolmekümnele stendile seatud kenasid värvilisi sõjalaevade joonistusi. Piltidel on niihästi Foiniikia dieer 7. sajandist e.m.a. kui Rooma ja Kreeka triemid 1. sajandist e.m.a., niihästi Vahemere galeass kui galeer 16.—17. sajandist, nii normannilaev ehk neff kui karakk. Kolumbuse "Santa Maria" olevat muide tõenäoliselt just seda viimast sorti olnud. Ka fregatt "Pallada" ja soomuslaev "Russalka" väljanägemise saab teatrimuuseumis ära vaadata. Veel on hulgaliselt Saksa, Inglise, Jaapani ja USA lahingulaevu, mitmesuguseid aatomiristlejaid ja -allveelaevu, lennukikandjaid ja raketialveelaevu. Tõsi, piltide paigutuses ei taba loogilist



D.Prantsu fotol on pilt õhulaeva- ja vesilennukite emalaevast.

järjestust, ei rühmitu nad eriti ei laeva päritoluaja, ei -maa, ei tüübi järgi. Kogu lugu lõpeb igatahes inimtorpeedode piltidega. Üks on itaallaste "Maiale" 1940. aastast, teine sakslaste töö aastast 1944, nimeks "Neger".

Väljapaneku algusest saab

teada, et selle nimi on "Sõjalaevade arengulugu antiikajast tänapäevani" ja et pildid on tegelikult selle aasta 13. augustil manalatele läinud Väino Tõnissoni illustratsioonid Mati Öuna raamatule "Sõjalaevad", mis kümme aastat kirjastuses seisnuna

nüüd lõplikult tagasi anti. Meresõjaajaloolane Mati Öun töötab Teatri- ja Muusikamuuseumis, on seal direktor. Eks sellest see teatri- ja sõjakunsti vähemalt pealtnäha rahulik koosseksiteerimine Mürivahe tänavas. Muide, mõlemad nimetatud on Eesti

Vabariigi praeguse kirjastuspoliitika ees täiesti võrdsed. Nagu Mati Öunale tema sõjalaevad, nii on ka teatriajaloolastele samahästi kui kõik nende kirjastuses seisnud käsikirjad tagasi antud. Et ilmu tagu neid suhteliselt väikesetiraažilisi ja niisäis justkui elitaarseid raamatuid kes tahes ja kus tahes. Aga see nii kõrvalepõikeks.

Sõjalaevade pildinäitus jääb lahti oktoobrikuuni, kuni Eesti kõigi aegade ühe suurema näitlejanna Liina Reimanni sajanda sünniaastapäeva näitus selle välja vahetab. Neile, kes nüüd sõjalaevade pärast paksude müüridega Mürivahe 12 asuvasse majja siseneb, soovitaks väga, kord juba kolmandal korrusel asuvate inimtorpeedodeni kõndinult, ka muuseumi oma ekspositsioonisaalidesse sisse astuda. Seal on palju väga huvitavaid eri aegade muusikariistu ja imepäraseid mängutoose näha.

Mari Vamba

Eesti Mereagentuur on nüüd Sadama tänaval

Neliteist kuud pärast loomist kolis Eesti Mereagentuur seesugusele asutusele tõeliselt sobivasse paika — Sadama tänavale, majja number 17. 25. juulil paluti uusi kenasti heledaks remonditud tööruume vaatama asutuste ja firmade esindajad, kellega seni head koostööd tehtud.

Peadirektor Tanel Nurmetalo esines riigi- ja merekeeles väikese piduliku kõnega, mis kohemaid ka vene keelde ümber pandi. Ta ütles, et nüüdseks on Eesti Mereagentuur beebikingadest kindlalt väljas ja suudab ka kõige nõudlikumat laevaomanikku või eksportijat-importijat teenindada.

Koosseis on viielt töötajalt kahekümne neljale suurenenud, Pärnus filiaal asutatud ja Saaremaal allagent paika pandud. Ollakse valmis teenindama kõiki sadamapunkte.

Agendiosakond tegeleb nii välis- kui N.Liidu laevadega. Teine oluline töösuund on ekspediitoriosakonna käes. Kolmas osakond on alustanud maakleriteenuste pakumist. Neljas on ekspressteenistus: kirjad ja väikepakid toimetatakse lennuteid mööda maailma igasse punkti. Viieandaks töösuunaks on Tallinna kui transiitsadama vahendamine. Näiteks Moskva firma "Credotrans" on Eesti Mereagentuuri abiga juba üle 12 tuhande tonni kaupa Iraani saatnud. Loomisel on ka liiniosakond.

Meie eesmärk pole monopolism, ütles peadirektor, vaid uue põlvkonna shipping-meeste üleskasvatamine. Ta tänas linnavalitsust, kes aitas firmal õiges kohas õiged ruumid saada. Ka meenutas ta hea sõnaga Uussadamat ja Pärnu sadamat, samuti piirivalvet ja tolli. Erilise tänu osaliseks said firmad "Estline-Eesti" ja "Kristina Cruises", kes algusest peale ei kõhelnud Eesti Mereagentuuri teeneid kasutamast. Kõige peamise tänu aga ütles härra Nurmetalo oma töötajatele, kes senistes peaaegu keldringimustes on oluliselt aidanud firmat üles ehitada.

Sooje sõnu pererahva aadressil kõlas väikeste kingituste üleandmisel "Estline'i", "Kristina" ja Saaremaa esindajatelt.

"Kristina Cruises'i" üks omanikest hr. Partonen: On tore, et eraäri siin Soome lahe kaldal areneb. Võtan mütsi

maha selle töö ees, mis tehtud firma käivitamisel. Mul on hea meel, et uskusime kohe tema võimalusi.

"Estline-Eesti" asedirektor hr. Vaher: Ma ei ole ise meremees ja otse ESTMA-ga suurt tegelenud polegi ning sellepärast ei tea ehk ütelda, kas ja milles see näiteks "Inflotist" halvem või parem on. Aga monopolism on üldse paha asi, konkurents on igatahes tarvilik. Väieldamatult on tegemist noore ja korraliku arenemisvõimelise firmaga, mis suudab olla rahvusvahelisel tasemel.

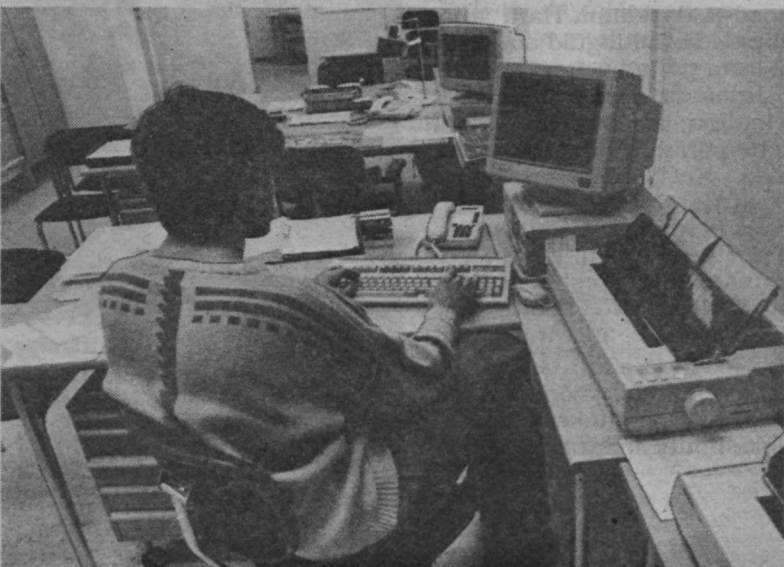
Väike ringkäik mööda kahel pool päris pikka koridori paiknevat bürooruume näitas meeldivalt otstarbekaid, enamjaolt arutitiga tööpaiku, palju valgust (kuhu võimalik ja lubatud, sinna raiuti aknaid juurde!), väikest jututuba nende klientide tarvis, kes eelistavad agentuuris kokku saada ning... kööki. Selle firma rahval polevat igapäisele väljas lõunastamisele aega raisata, teadustas härra peadirektor. Mis veeniski lõplikult

ajakirjanikku, et firmal on tulevikku. Nüüdseks on Eesti Vabariigi väljakuulutamise märgatavalt suurendanud välisfirmade huvi Eesti Mereagentuuri vastu.

Mari Vamba
Dmitri Prantsu fotod



Avarust ja aparate paistab jätkuvalt.



Firmal on ka oma köök ja autopark.





➔ Sellel fotol on 1941. aasta retkest osavõtnud.



➔ Pärja panemas on kaptenid Karl Leemet ja Rein Raudsalu.
➔ Seletusi jagab Vladimir Koppelman (paremal).



28. augustil 1941 oli laevadele Tallinna reidil kogunenud tuhandeid inimesi, kes lootsid sõja jalust pääseda. Ekslikult arvasid nad laevale jõudnult, et oht on möödas ja nad eluga pääsnud.

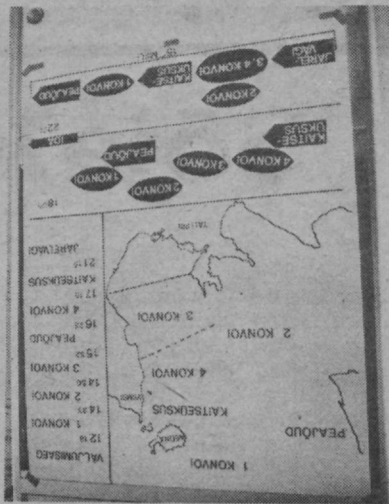
28. augustil 1991 võimaldas aktsiaselts "Helta" tol saatuslikul päeval pääsnul, merendusringkondade esindajail ja ajakirjanikel sõita "Sinilinnul" Juminda neeme kohale hukkunute mälestuseks pärji vette laskma.

Üritust juhtinud "Suure Tõllu" kapten **Olaf Vaarmaa** nimetas tol ajal toimunut maailma suurimaks meremerkatastroofiks, millest aga avalikkusele seni vähe teada. Retkest osavõtjale esinesid lühiettekannetega Eesti Meremuuseumi teadurid **Tõnu Kask** ja **Vladimir Koppelman** (temalt on retke eel ilmunud artiklid 29. ja 31. juuli ning 27. augusti "Õhtulehes") ning **Mati Õun** Akadeemilisest Sõjaajaloo Seltsist.

Oli juttu sellest, et osa Eesti Merelaevanduse laevu võeti transpordilaevadena sõjalaevastiku käsutusse, teine osa jäi küll merelaevanduse käsutusse, kuid evakuatsiooniks — veeti varandusi Leningradi. Sakslased aga, kes jõudsid 7. augustil Kunda juures mereni, alustasid 9. augustil Juminda miinivälja loomist. Kuid ettevalmistusi taganemiseks tol ajal teha ei tohtinud.

Kui siis lõpuks taganema

Mere- sõja jälgedes



asuti, asus laevadele kokku u. 23 000 inimest — eraisikuid, sõjaväelasi ja vange. Arvatakse, et u. 10 000 inimest jäi maha.

Kuigi täpseid andmeid ei ole, arvatakse evakueerimise käigus hukkunute arvuks u. 10 000, veest välja tõmmatud olevat u. 12 000. Need inimesed määras hukkamisele ühelt poolt punavägede hoolimatus, teiselt poolt Saksa väejuhatuse julmus. Sõjalaevad jäid aga terveks, sest kaitsesid vaid iseennast või teineteist, mitte aga transpordilaevu.

Sõjaajaloolased tegelevad nüüd tolle aja dokumentide põhjal juhtunu väljaselgitamisega. **Vladimir Koppelman** tõi hulga näiteid N. ajaloo "juturaamatuis" leiduvaist faktimoonutustest või suisa valedest:

— "Kasahstan", mis justkui jäi terveks ja oli N. ajaloolaste tööde põhjal väga kangelaslik, aeti tegelikult karile.

— Purjekas "Hiiturand", tühi ja pooluppunud, sadamast korjatud meeskonnaga, tehti kapten August Kulbergi juhtimisel ruttu korda ja jõudis kohale. Hästi ettevalmistatud "Hiiusaar" aga uppus, tema lipp pandi "Hiituranale" ja kanti ette õnnelikust kohalejõudmisest. Jms.

Eks siit leia ka põhjusi, miks koostöö N. Liidu tärmide ja pagunitega sõjaajaloolastega hästi ei klapi. Ühe "koostööpakkumise" suutis vastne Eesti Vabariik tagasi lükata: nimelt tahtsid seda kurba päeva Tallinnas tähistada Baltiiskist saabuv õppelaev "Smolnõi" koos raketilaevaga ja ida poolt lähtuv okeanograafiaalav "Ivan Krusenstern" koos õppekaatritega. Need kaks rühma kavandasid Tallinnas suuri miitinguid, kuid Eesti Vabariigi valitsus ei lubanud võõrriigi sõjalaevu oma territoriaalvettele sanktsioneerimata visiitidele ja nood jäid pidama Hara lahte, et pidada miitinguid omavahel ja lasta pärjad vette.

Juminda neeme kohal lasti leinalipu all seisvalt laevalt vette pärjad tolle retke veteranide, Eesti Merelaevanduse, Eesti Meremeeste Liidu Tallinna ja Pärnu seksioonide, Eesti Veeteede Ameti, Eesti Meremuuseumi ja Eestimaa Kommunistliku Partei poolt.

Lahkunuile anti au, tõsteti lipp masti ja asuti tagasiteele. Kohalolnuil oli rõõm kuulda, et juba trükitakse laevade jaoks liputunnistusi ning tun-

nistuse nr. 1 saab ainuke säilinud Eesti Vabariigi laev, jäämurdja "Suur Tõll".

Retke lõpuks pakkus ühislõuna Eestimaa Kommunistlik Partei. Teel "valgesse majja" oli põhjust meenutada, millal ja mis asjaoludel oli kellegi siia varem asja; kel aga polnud, oli see tänuväärne võimalus sissepoole vaadata. Veterane tervitama tulnud Enn-Arno Sillari lausus: täna võime juba loota, et niisugused katastroofid enam ei kordu. Loodame!

28. august

Retkel käisid
Madli Vitismann ja
Dmitri Prants



Pärjad jäid vette, elu läheb aga edasi. Kapten **Olaf Vaarmaa** on jälle arutamist: tema laev saab liputunnistuse nr. 1.



Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941—44



Margit Broock, üks "Wilhelm Gustloffilt" pääsenuist.

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

Allveelaevad- mehhundid

Margit Broock, üks "Gustloffit" ellujäänuid, jutustas ka Rootsi TV saates oma õudsest elamusest laeva hukkumisel. Ta oli koos emaga sellel laeval. Pärast torpedeerimist vene allveelaevalt, kui kolm torpeedot tabas laeva, murdus see keskelt pooleks ja vesi voolas laeva eluruumidesse. Tekkis üldine paanika ja laev kaldus küljeli. Ema rebiti tema kätest lahti ja ta ei näinud teda enam. Tal endal õnnestus ujuda päästapaadini ja sellest kinni haarata. Kõik liikmed kangesid jääkülmas vees. Kui päästelaev jõudis kohale ja teised laevaredelit mööda

laevale läksid, jäi tema üksi kangestunud päästapaadi servast kinni hoidma — ta ei suutnud end liigutada. Üks meremees laevalt ronis alla paati, rebis ta paadi-servast lahti ja viis laevale.

Hommikul jõudis avariikohale teine laev, et otsida ellujäänuid. Leiti ainult üks päästapaat surnukskülmunud inimestega. Aga paadikeulast leiti tekkidesse mä-

hitud inik, kes oli küll näost siniseks külmunud, kuid siiski elus. Varajasel hommikuturnil teatas laevaraadio: "Imik Gustloff päästetud". Kelle laps see oli, jäi teadmata.

Paar nädalat hiljem torpedeeris sama allveelaev sama kohas saksa reisilaeva "Steuben" (14 660 brt), kusjuures surmasaanute arv ulatus üle 3000. Päästeti

vaid 300 inimest. "Steubeni" pardal oli 2000 haavatut, 30 arsti, 320 meditsiiniõde ja 1000 sõjapõgenikku.

Ulatusel teine katastroof Läänemeres oli moodsa m/s "Goya" hävitamine 16. aprillil 1945 vene allveelaeva L-3 poolt, mille komandöriks oli Konvalov. "Goya" sai keskele kaks torpeedotabamust, murdus pooleks

ja vajus nelja minuti jooksul vee alla. Hukkus üle 6000 inimese, päästa-suudeti vaid 183. Pardal oli 1500 sõdurit, 385 haavatut ja 4500 sõjapõgenikku. Nende kolme laeva hävitamisega allveelaevade-merehunnide poolt hukkus ligemalt 17 000 inimest, mis on suurim katastroof meresõdade ajaloo, nendib lõpuks Per-Olof Ekman.

Ka Rootsi, kuigi neutraalne riik, ei pääsenud allveelaeva rünnakuist. 23. novembril 1944 väljus keskööl s/s "Hansa" Nynäshamnist kaubalasti ja 64 reisijaga pardal, sihtsadamaks Visby Gotlandil. Laevameeskond koosnes 22 isikust. 24. novembri hommikul enne kella 6 sai "Hansa" tundmatult allveelaevalt tabamuse, kusjuures laev vajus kiiresti ja 84 inimest uppus, ainult 2 isikut päästeti hiljem miinitraaler "Land-sorti" poolt. "Hansal" puudus eskort. Alles hilisemad andmed tõendavad, et sama piirkonnas tegutses vene allveelaev K-51 (komandör Drozdov), mis arvatavasti eksitusest uputas Rootsi kui neutraalse riigi kaubalaeva positsioonil 58°02'N—18°10'E, s.o. Gotlandi lähedal.

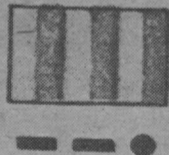
(Järgneb)



Kui Tallinn vabastati nõukogude okupatsioonist augustis 1941, õnnestus Venemaale viimiseid pääseda 480 poliitvangil, enamasti surmamõistetud, kes olid paigutatud mootorpurjeka "Jaen Teär" pardale. Laev osutus liikumisvõimetuks. Hiljem sooritas sama laev korduvalt reise põgenikega Rootsi. Laev anti Rootsi valitsuse poolt välja N. Liidule koos teiste põgenikulaevade ja paatidega.

MERLE

G
Golf



Gams, Voldemar (8.V 1920 Južnaja Ližljandka k, Primorje krai), eesti päritolu kalalaevastiku kapten, sotsialistliku töö kangeline (1963). Sündis Emmaste v-st pärit vanemate pojana, tööd alustas 1936 kalurikolhoosis "Novõi Mir" kalurina purjepaadil. Teenis 1940-45 Nõuk. armees, võttes osa sõjast Jaapani vastu. Töötas a-st 1946 taas kalurikolhoosi "Novõi Mir" kalapüügilaevadel (kaptenina a-st 1948), 1965-80 "Novõi Miri" laevastiku kaptenina. Siirdus 1983 pensionile. Teda on autasustatud 2 Lenini ordeniga (1957 ja 1963), millega ta on enim kõrgeimat riiklikku tunnustust pälvinud eesti meremees väljaspool Eestit (Nõuk. Liidus).

garantii, ka tagatis, (kolmanda isiku (org-i) — garanti (pank, kindlustusselts, P&I klubi jt.) väljastatav dokument, millega kindlustatakse laevakokkupõrgetest, sada-

marajatiste vigastamistest, merevedudest jt. tulenevate kahjude hüvitamine. G. väljastatakse kahjukannatanu nõudel reeglina kohe pärast kahjude tekkimist, kahju tekitanud laeva omaniku palvel ja kulul. Keeldumisel võidakse kahju tekitanud laev arestida. Laevakokkupõrgete puhul võivad g-d nõuda mõlemad pooled. Hrl. fikseeritakse g-s peale üldandmete ka vaidluse lahendamise koht ja viis (merearbitraaz, kohus, omavahelised läbirääkimised) ja kahjusid korvav summa. Kuna vaidluse lahendamisele võib kuluda aastaid, tagab g. kahjude kiirema korvamise ning on seetõttu üldkasutatav.

Gdanski Kesk-meremuuseum, ekspositsioon avati 1962.a. Gdanski sadama vanas laohoones. Aastast 1981 paikneb ekspositsioon ka uues hoones Mottawa jõe kaldapealsel. Muuseumis on me-

rebioloogia ja kalapüügi; sadamate arengu; laevaehituse, meresõidu ja merekaubanduse; meresõjanduse; mereuuri-mise, -kultuuri ja -hariduse ning teaduse populariseerimise osk-ad, raamatukogu ning mudeli ja restaureerimise töökojad. Tegeldakse ka allveearheoloogiaga, milleks on oma uurimislaev. Filiaalid: Tuletornide muuseum Rozewcs, Velepäästemuuseum Lebas ja kalandusmuuseum Helas.

Gdynia, sadam Poolas Gdanski lahe läänekaldal; muulidest ja lainemurdjatest ümbritsetud tehissadam rajati 1924—32 iidse kaluriküla kohale. Oli sõjaeelse Poola ainuke kauba- ja reisisadam, mis II maailmasõjas tugevasti purustati. Sadama kaidel (kogupikkus 10 km, süg. nende ääres 12 m) on kivise lastimiseks 2 linttransportööri (kummagi võimsus 10 000 t ööpäe-

vas), elevaator, külmhoone, konteineriterminal ja merevaksal. Veosekäive 1983.a. 18 mln.t. Üle poole käibest moodustavad kivisüsi ja koks, kolmandiku segalastid ja konteinerikaubad. Sadamas kalapüügikeskus. G-s asub kolme kuivdokiga laeva- ja kalatehas. Sadam on valdavalt jäävaba.

geograafilised koordinaadid, geographic(al) value, maapealse, nii seisva kui liikuva punkti (nt. laeva) asukohta määravad koordinaadid. **Geograafiline laius** on kahetahuline nurk ekvaatori tasandi ja mingit kindlat punkti läbiva loodjoone vahel, seda moodetakse meridiaani kaarega ekvaatorist põhja või lõuna suunas (põhjalaius — N, lõunalaius — S) kuni punkti paralleelini. **Geograafiline pikkus** tasandi ja mingi kindla punkti meridiaani tasandi vahel. Seda nurka moodetakse ekvaatori kaarega Greenwichi meridiaanist ida või lääne poole (idapikkus — E, länepikkus — W) 0 kuni 180° ehk 0—12^h või sfäärilise nurgaga pooluse juures Greenwichi meridiaani ja antud

punkti meridiaani vahel. **geoid** (-kr ge 'maa' + eidos 'kuju, välimus'), geomeetriline keha, mille kuju kõige täpsmini vastab Maa tõelisele kujule. G-i pind on kõikjal risti loodjoonega ning ühtib maailmamere häirimata keskm. veepinnaga. Maa massi ebaühtlase paiknemise tõttu on g-l suhteliselt keerukas kuju, mistõttu kartograafiliste jt. arvutuste puhul asendatakse g. sama suure ruumalaga maaellipsoidiga (NSV Liidus Krassovski ehk referentsellipsoidiga, mille pikem pooltelg on 6378,2 km ja lühem pooltelg 6356,8 km). Laevajuhtimises loetakse Maad maaellipsoidiga võrdse pindalaga keraks, mille raadius on 6371,1 km.

Germanischer Lloyd, Saksa klassifikatsioonühing, asut. 1876 Hamburgis (nimi on võetud Lloyd's Register of Shipping eeskujul). G.L-i järelevalve all olid ka paljud eestlaste 1918—40 ehit. purjelaevad. 1950 asutati Zeuthenis (SDV) G.L-st välja kasvanud uus klassifikatsioonühing — DDR-Schiffs-Revison und Klassifikation.

(Algus 3. lk.)

Pärast laupäeva,

esmaspäeval, 26. augustil algas uus tööaeg. Nüüd oli tarvis hakata kavandatud muutusi ellu viima. Juba reedel olid laevandus ja raudtee Eesti omaks kuulutatud, aga... "Eesti Vabariigi Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi" eelnõu on ülemnõukogu tööplaanis alles novembris, selle taga seisavad teised seadused, pole laevaregistri põhikirja. Meremehed aga ootavad.

Ja nii tehtigi juristidega konsulteerides kompromiss soovitu ja võimaliku vahel. Kui enne lõunat olid kõneks lipud, korstnamärgid ja laevanimede šrift, siis pärastlõunal jõuti otsuseni lippude kohta. Kell 15 kirjutas Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas alla telefonogrammi, mis edastati parvlaevade kaptenitele. Selles on öeldud:

"...seoses sellega, et Eesti Vabariigi valitsus tühistas ENSV Rahvakomissaride Nõukogu otsuse 1940.a. septembrist, millega laevandus anti N.Liidu alluvusse, teen Teile ettepaneku asendada ahtrilipp Eesti Vabariigi riigilipuga."

Kell 16.45 kirjutas Toivo Ninnas alla radiogrammi, mis saadeti kõigile kaugsõidulaevadele. Selles teatati:

"Kuni laevade ümberregistreerimiseni Eesti Vabariigi loodavasse registrisse teen Teile ettepaneku heisata fokkmasti Eesti Vabariigi riigilipp."

Niiviisi tehaksegi ajalugu. Ajalukku lootis vist end jäädvustada seegi kapten, kes vastuseks tolle radiogrammi teatas, et tema juhtida oleval laeval küll sinimustvalget lippu ei heisata.

Korstnamärgid ja laevanimede korrastamine võeti ette veidi hiljem. 31. augustil heisati sinimustvalge ahtrilipp aga esimesel kaugsõidulaeval.

Madli Vitismann

Ühest vanast merekarust

Kogu meie uuema mereajaloo kestel on ainult üks meremees, keda võiksime kõrvutada Kihnu Jõnniga. See on Pärnu mees Kristjan Jürnas. Tema vääriks küll Pärnu Jõnni aunime.

Juba poisikesepõlves läks ta kodus isaga riidu, jooksis ära ja sõitis hulk aega välislaevadel madrusena. Alles Esimese maailmasõja ajal muretses ta Murmanskis endale väikese purjeka ja hakkas Barentsi meres kala püüdma. 1919. aastal ta aga tüdines kalapüügist ja tuli koos ühe teise eesti meremehiga samal laeval ümber Skandinaavia koju Pärnusse. Reis oli keeruline ja raske, sest kumbki meestest ei tundnud täit laevajuhtimise kunsti. Ent siiski ei jõudnud mehed mitte Tokiosse ega San Franciscosse, vaid täiesti õigesse kohta — oma vana kodulinna sadamasse.

Pärnus ostis Jürnas endale väikese kahemastilise rannapurjeka ja asus sellega randadest põletispuid Tallinna vedama. Kuid ta igatses suuremat laeva ja hakkas Pärnu lähedal mereannas ehitama purjelaeva "Delfiin". Laev läks maksma 30 000 krooni. Et algkapital oli olemas, ostis Jürnas eelmisi laevu maha müües veel "Signe", "Uranuse", siis "Maria", "Atlase" ja "Gunni".

Purjelaevade aeg hakkas ümber saama, aurulaevad hakkasid neid välja tõrjuma. Kuulnud, et Ameerikas müüakse häid suuri purjelaevu nüüd väga odava hinnaga, käis Jürnas 1934. aastal seal neid vaatamas. Samal aastal sõitis ta koos kapten V.Talfeldiga uuesti sinna, et osta üks vaadatud laevadest ja see Euroopasse tuua. Kaasa võttis ta vaid ühe madruse, kes polnud veel merd sõitnud. Kanada piiri lähedalt Boothbay sadamast osteti 1639 registertoni suurune neljamastiline purjelaev, mis ristiti "Mihkliks". Sattunud lähedalasuvas Eastporti sadamas veel ühele sobivale ja odavale laevale, ostis ta ka selle. See oli 1142 registertoni ja sai nimeks "Jaan".

Nüüd oli Pärnu "Jõnnil" purjelaev "Mihkel" ja purjelaev "Jaan" ning soov need laevad kodumaale tuua. See oli aga raske küsimus, sest laevade ületamiseks polnud rohkem inimesi kui kolm. Seepärast tuli meeskonnad moodustada ameeriklastest. Jürnas tellis mehed New Yorgist. Nad tulid kohale, vaatasid laevad üle ja reisisihist kuuldes ütlesid *good bye* ning sõitsid oma metropoli tagasi. Viimaks siiski suudeti meeskonnad leida. "Mihklile" tulid kuus meest ja naiskõkk, "Jaanile" kaheksa meest.

"Jaan" juhtis üle ookeani kapten Talfeld, "Mihkel" sõitis vana Jürnase ülemjuhatusel. Tüürimeest ei olnud kummalgi. Enne väljasõitu oli Jürnas siiski kapten Talfeldilt päikese lõunakõrguse järgi laevakoha laiuse arutamise ära õppinud. Selle oskuse ja logi najal juhtis ta "Mihkli" õnnelikult üle ookeani. 35 päeva järel jõudis "Jaan" Kopenhaageni reidile, kuhu kaheksa tundi hiljem saabus ka Jürnas oma "Mihkliga".

Hiljem sõitnud Pärnu "Jõnn" oma "Mihkliga" Läänemerele.

Ajakirjanduse andmete järgi kokku pannud Harald Tammik



Eesti Kalurite Koondise poolt Stockholmis väljaantava ajakirja süvenumber algab Viimsi 750. aastapäevale pühendatud luuletusega, autor Elmar Pettai. Sama autor reklaamib ka juulikuise Viimsi päevi ja toob selle kandi kalapüügiga seoses ära pika lõigu omaaegse Tallinna turu kirjeldust Artur Adsonilt. Mitmel leheküljel kirjeldab oma sünnikohta Viimsit Upsalas elav omaaegne Eesti Vabariigi kalapüügi kontrolör Arnold Säinas.

Kirjutises "Päikeseloojangu eel" meenutab Altranna Sass üht lõhepüüki ja tugeva tormi kätte jäämist Nootka lahes, "kõige tähtsusetumas kohas viimases maailma lõpus", ta-

gasivaatega 18. sajandile, mil see kant oli Põhja-Ameerika Vaikse ookeani rannikul elutsevate saarmaste kui jahiobjekti tõttu hispaanlaste ja inglaste võitlustandriks.

Elmar Pettai vahendab veel lühiaartiklis Stockholmis ülikooli dotsendi Lars Westini nõuandeid kalureile, kaasa aitamaks tursamarja viljastamisele. Sellele loole järgnevad Johannes Arti kirjeldus omaaegsest linnu- ja kalapüügireisist Malusi saarele ning Gustav Vilbaste kirjeldus Aksi saarest umbes 1922. aastast. Rannakülades peamiselt Gotlandilt toodud käiakividest vestab Eralt Art. Artiklis "Kus on kalapaatide motoriseerimise piir?" asub Harald Aksberg mõttevahetusse "Eesti Kalanduses" 1990. aasta 11. numbris sõna võtnud Uno Borkmanniga.

Veel on huvilistel võimalik lugeda Eesti Kalurite Koondise 1990. aasta majandusaruannet. Jätkub Arved Lutsu artikli ümbertrükk TRÜ Toimetistest 1939. aasta põllumajandusloenduse kalandusse puutuvate materjalide kohta. "Eesti Kalanduse" käesoleva aasta 1. numbrist on võetud lugu angerjapüümisest *bottengarnist*.

Ajakiri toob ära ka Rudolf Schmuuli lühieluloo ja tervitused selle kalandustegelase 70. sünnipäeva puhul.

Ajalehe ja postikulude kallinemise tõttu palume saata rahakaardiga

2 rubla

II poolaasta tellimiskulude katteks aadressil

200101 Tallinn, Estonia pst. 3/5,

Eesti Merelaevandus.

Ühtlasi palume rahakaardi lõigendile märkida, et see on "Eesti Meremehe" tellimistasu.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 23. septembril (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Jeddah's
 "70-LETJE OKTJABRJA" — teel Houstonist Leningradi
 "VIKTOR BAKAJEV" — teel Tilburyst Lõuna-Koreasse
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel New Orleans'ist Egiptusesse
 "VIKTOR KINGISEPP" — teel Iskenderunist Ceutasse
 "SKULPTOR MATVEJEV" — teel Oslos
 "NIKOLAI JANSON" — teel Antwerpenis
 "BORISS BUVIN" — Algiers'is
 "NIKOLAI VILKOV" — teel Rotterdamis
 "TIMUR FRUNZE" — Tripolis
 "ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Istanbulis
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Rouenist Nouakchotti
 "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Norrköpingist Jeddah'sse
 "ANDREI ANDREJEV" — teel Nouakchottist Pointe-Noire'i
 "MAKSIM LITVINOV" — Doualas
 "UNITRADER" — Antwerpenis
 "VASSILI ŠELGUNOV" — teel Doualast Avonmouthi

"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Genovas
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Vitorias
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Tallinnast Klaipedasse
 "JAAN ANVELT" — teel Lagosel
 "OLGA VARENTSOVA" — teel Rootsi põhjaosast Suessi kanalisse
 "IVAN RUSSAKOV" — teel Tallinnas
 "PAVEL DAUGE" — teel Conakryst Santosesse
 "MIHHAEL KEDROV" — teel Ravennas
 "IVAN BELOSTOTSKI" — teel Tallinnas
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — teel teel Gladstone'ist Paranaguasse
 "VERA LEBEDEVA" — teel Akabas
 "IVAN POKROVSKI" — teel Batast Las Palmasesse
 "VILJANO" — teel Luandas
 "GRUMANT" — teel Tallinnas
 "GULBENE" — teel Aveiros
 "KOHTLA" — teel Triestes
 "KÖPU" — teel ei kuulu enam Eesti Merelaevandusele; uus nimi "SWAN"
 "PAIDE" — teel Kaliningradis
 "POVENETS" — teel Tallinnast Antwerpeni
 "RISTNA" — teel remondis Tallinnas

"HELTERMAA" — teel Napolist Ijitišovskisse
 "SEGEŽA" — teel Faros
 "OSVALD TUUL" — teel Tallinnas
 "HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Avilés's
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Raahest Ravennasse
 "ARNOLD SOMMERLING" — teel Bremenis
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Raahes
 "HUDOŽNIK KORIN" — teel remondis Loksal
 "JURI KLEMENTJEV" — teel Sarpborgis
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Århusis
 "MEHAANIK KRULL" — teel Ceutast Tallinna
 "JUNOI PARTIZAN" — teel remondis Loksal
 "KESSULAI" — teel remondis Amsterdamis
 "VIIRELAI" — teel Tallinnas
 "MANILAI" — teel remondis Bremenis
 "SUURLAI" — teel Kopenhavnist Helsingis
 "HEINLAI" — teel Helisnkist Århusi

"VASSILI KUTŠER" — teel Amsterdamist Sarpborgi
 "FRITZIS-GAILIS" — teel remondis Tallinnas
 "GLEB SEDIN" — teel Rotterdamis
 "FRITZIS ROZIN" — teel Amsterdamist Sarpborgi
 "AUGUST KULBERG" — teel Ventspilsist Moerdijki
 "AMBLA" — teel Sarpborgis
 "ANDJALFELD" — teel Selzaetes
 "AEGNA" — teel Hullis
 "KABONA" — teel Leningradis
 "MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinna
 "RAPLA" — teel remondis Loksal
 "SEMJON ROŠAL" — teel Sunderlandis
 "TERIBERKA" — teel Leningradist Creeksesse
 "VIRTU" — teel Ventspilsis
 "KARL KRÜSTEIN" — teel remondis Loksal
 "OSMUSSAAR" — teel Moerdijkis
 "OTEPÄÄ" — teel Brunsbüttelis
 "TAHKUNA" — teel Rotterdamist Ventspilsi
 "ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnas

Asutanud Eesti Merelaevandus EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
 Ofsettrükk
 Tellimuse nr. 3950
 Tiraaž 1500

Tegevtoimetaja
 MADLI VITISMANN