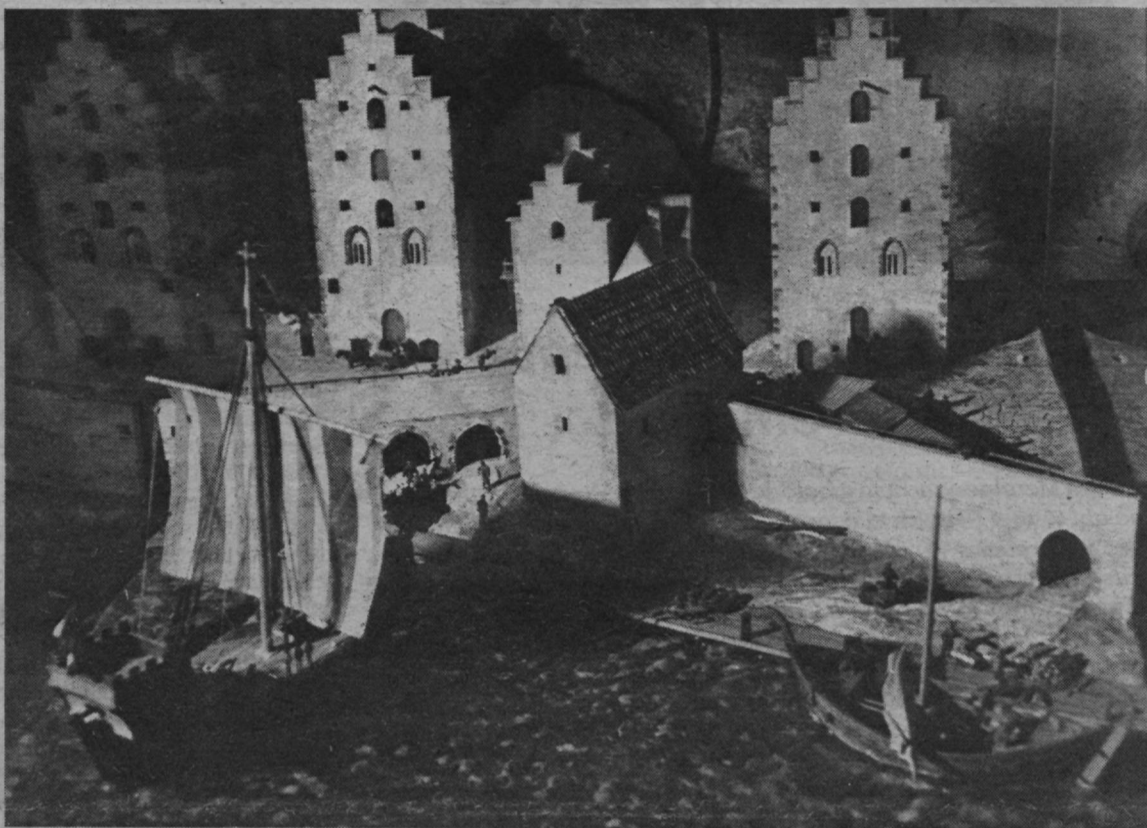


TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

☛ Merevendlus	lk.2
☛ ESTMA	lk.2
☛ Me toetame teid alati	lk.3
☛ Tallinna Merekolledž	lk.4
☛ Ühest vaprast Saaremaa neiust	lk.5
☛ Pardakõnelusi ja kaldakommentaare III	lk.6 lk.7



Kõik mõjutused on tulnud üle mere Gotlandi näitus Meremuuseumis

9. mai, tööpäev

Meremuuseumi alüümsel kor-
rusel on paras segadik: käs-
tid, kruvid, köts ja neli inimest
selle kõige sees mingi metoo-
diliselt järjekindlusega askel-
damas. Kõige rohkem kõida-
vad tähelepanu võõraste
käed: neid jälgides saab aimu
tööjõu hinnast – nüüvõrd otstar-
bekas ja käepärane on kõik,
nii kokkupandavad vitriinid,
pakkematerjalid kui ka töö-
riistad. Rootslased seavad
näitust üles. Eesti Meremuu-
seum on oma ekspeditsiooni-

laevaga "Mare" viinud näituse
meremaalidest Gotlandile
ning toonud sealt asemele
Gotlandi Ajaloomuuseumi
näituse. Vahetuse initsiaator
on olnud Gotlandi Ajaloomu-
useumi (Gotlands Fornsal) di-
rektor **Sven-Olof Lindquist**.
Kontaktid said alguse eelmi-
se aasta maikuus, kui tutvusi-
me Gotlandi külalistega
Eesti Meremuuseumist. Leid-
sime, et oleks tore näituse va-
hetada, loodame, et sellest
vahetusest saab alguse mida-
gi veelgi paremat.

Kuidas läks meresõit?

Laevajuht oli äärmiselt osav
Vello Mäss. Saime kõvasti
tormi, lained olid suured ja
see ei olnud kerge, kuid tema
ei lasknud meil mõelda selle-
le, et sõitu võiks karta, veet-
sime kenasti aega.

Kuidas arvate, kas teie näitusele tuleb palju külas- tajaid?

Täpselt ei tea, aga näiteks
täna, kui näitust üles pani-
me, käis siit läbi 20 üliõpilast
Göteborgist. Nad on nädala-
sel reisil Eestis ja tulevad veel
tingimata meie näitust vaata-

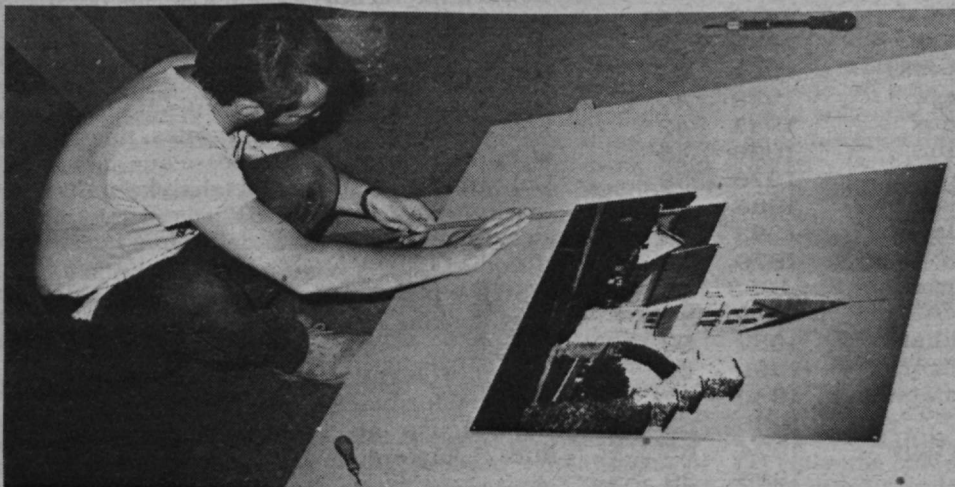
ma. Tervel tänasel päeval on
olnud teie muuseumis nii
palju külastajaid, arvatavasti
seetõttu, et on vaba päev. (Te-
gelikult oli sama palju kui igal
muulgi puhkepäeval.)

Loodan, et tullakse ja vaad-
datakse, et see süvendab aja-
loolisi sidemeid Gotlandi ja
Eesti vahel. Need sidemed on
ju sajandeid olnud väga tihe-
dad, eriti Katariina II ajast
Teise maailmasõjani. Eestla-
sed müüsid oma kaupu, ka
teravilja, ning ostsid käiakive
ja muudki. Paljud neist jäid
sinna elama, Gotlandi inime-

sed kutsusid neid "öslar" –
inimesed Öselilt (Saare-
maalt). Aga loomulikult käi-
sid eestlased palju ka Stock-
holmis, eriti kahe maailmasõ-
ja vahel.

Aga Eesti Meremuuseumi näitusele Gotlandil?

Olen kindel, et inimesed on
huvitatud, sest Gotlandil on
palju neid, kes huvituvad lae-
vadest, laevaehitusest ja üld-
se merendusest. Meil on
meremeeste gild, kõik selle
liikmed tulevad kindlasti teie
näitusele ja ka kõik muud
(järg lk. 8)



Merevendlus



Appi jõudsid Eesti meremehed

Eesti Merelaevanduse mootorlaeva "Fritzis Rozin" kapteni teine abi Sergei Peljuhhi ei osanud vahti tulles hingeski aimata, et see nü ärevaks kujuneb. Oli üsna vaikne ilm. Taevas sõudis täiskuu. Laev eemaldus Norra sadamast Drammenist, kust võeti peale tuhat tonni paberit Tallinna viimiseks. Hoovus Skageraki väinas oli küllaltki tugev, see mõjustas laeva kiirust, mis oli langenud 6,5 sõlmeni.

Seepärast ei üllatanud vahisoliijat põrmugi, kui veidi aja pärast hakkas Drammeni poolt paistma laevasiluett. Oldi ju kainis elava liiklusega meretrassil. Sergei Peljuhhi tegi ettevaatlikuks muu: tagant tuleb laev võis gabariitide järgi otsustades arendada märgatavalt suuremat kiirust kui väike mootorlaev "Fritzis Rozin", aga ta liikus miskipärast aeglaselt. Ka raadiost, kus kõlasid peamiselt norrakeelsed jutuaJamised, kostus ärevaid noote.

Varsti suurendas nähtaval olev alus (see osutus Taani reisi-laevaks "Scandinavian Star") mõningal määral kiirust ja jõudis "Fritzis Rozinile" ohtlikult lähedale. See sundis Sergei Peljuhhi vajalikke manöövreid sooritama. Kui laevad taas teineteisest mõne miili kaugusele eemaldusid, kõlas eetris SOS-signaal.

Samal ajal (kell oli umbes 3.30) võoras laev pöördus ning sai selgesti nähtavaks temast tõusev suits. Hädasignaali võtsid vastu veel kolm läheduses olevat laeva. Kõik neli pöördusid ümber ja kiirustasid põlevale kaaslasele appi. "Fritzis Rozin" jõudis kohale juba poole tunni pärast. Eesti mootorlaeva kapteni Dmitri Makarov ütles: "Meile avanes üsna jube pilt. Seltsimekoruseliste maja meenutavast hiigelpraamist löid tuleleegid juba välja."

Bakli ettevaatav "Fritzis Rozini" kapteni kolmas abi Indrek Haavel märkas prožektorivalguses vilksatamas inimesi tuubil täis luupi. Keegi seesolijaist andis sealt lambiga signaale. Varsti laskus päästema "Fritzis Rozini" elektromehaanik V. Poluektov. Ta leidis eest täiesti abitud inimesed, keda tuli sõna tõsisel mõttes kätel mootorlaeva pardale kanda. V. Poluektovit abistas selle juures üks reisijatest. Pardal võtsid neid vastu vanemmotorist, madrus Alimantas Linge ja motoristid, madrused Aleksandr Fetissoov ja Oleg Petuhhov. Kogu päästetegevust juhtis kapteni vanemabi Igor Guk.

Kuigi "Fritzis Rozinil" on kokku üldse kaheksa kajulit, õnnesus kannatanud kiiresti ära paigutada. Paljud neist olid šokiseisundis, kõik mõistagi kiiruga rõvastunud, kellel seljas õösärk, kellel üll üksnes tekk, mitmed paljajalu. Õhusooja oli väljas aga ainult kaks kraadi. Külmast lödisevatele ja ehmunud inimestele anti juua kuuma teed ja kohvi ning soojad rüüded. Viiekümne ühest merehädalisest, kes Eesti mootorlaevale sattusid, tundis vaid üks end väga halvasti. Ta oli ilmselt liiga palju suitsu sisse hinganud. Kõige noorem hädalistest oli kahekuune, kõige vanem 70-aastane. Päästetute hulgas oli rohkesti väiksemaid ja suuremaid kooliõpilasi, kes tegid praamil koolivaheaja lõbusõitu.

Hommikul tuli "Fritzis Rozini" pardale loots, kes juhtis Eesti laeva lähimasse Rootsi sadamasse.

S. Trizno
Autori foto

Pildil: Kapteni vanemabi Igor Guk ja elektromehaanik Valeri Poluektov.

ESTMA

mis see on?

ESTMA peadirektor Tanel Nurmetalo:

Meil on nimesid igaks otsustamiseks: sagedamini läheb tarvis nimekuju "Estonian Maritime Agency Ltd.", aga ka a/o "Estonskoje morskoje agentstvo". Aktsiaselts "Eesti Mereagentuur" on uus agendifirma, mis sai 4. mail välismajandustegevusloa. ESTMA on lühend, mis sobib mitmes keeles.

Kus teie firma paikneb?

Nagu tavaks, mere ääres. Aadress on Merepeustee 20, see on linnahalli merepoolne külg. Seal alustame 21. mail. Seoses sellise teenusega vajalikkusega ja meie vajadusega teenindust laiendada loodame edaspidi saada linnavalitsuselt ruumid, mis paremini vastavad meie vajadustele.

Millega hakkab teie firma tegelema?

Meil on laialdased volitused välismajandustegevuseks.

Esialgne tegevussuund piirdub välis- ja Eesti laevade agenteerimisega ning peamiselt Eesti ekspordi- ja impordifirmade kaupade ekspediteerimisega.

Agendifirma on organisatsioon, kes on määratud laevaomaniku poolt kaitsma tema huve ja organiseerima kõike, mida laeval kaldalt vaja. Tuleb kinni panna kai-koht, korraldada lossimine-

laadimine, tellida õigeks ajaks loots. On vaja teatada neile, kes on sellest laevast huvitatud, näiteks piirivalvele ja tollile, et nad oleksid õigel ajal kohal. Esimesena astub laeva agent koos karantiinarstiga. Enne ärasõitu vajab laev sageli kütust, vett ja toiduaineid, vahel soovitakse teatri-, varietee-, rongi- või lennukipileteid, on vaja hotellihohti vms. Agendifirma arveldab kõigi firmadega, kelle teenuseid ta on laevale tellinud.

Kes on aktsiaseltsi osanikud?

Meie põhikirja järgi ei kuulu see avaldamisele, kuid võin öelda, et firma tegevus teenib Tallinna ja kogu Eestimaa huve.

Kas see on senise agendifirma "Inflot" reorganiseerimine?

Ei, meie firma on loodud "Infloti" kõrvale. Seoses turismiliikluse suure kasvuga Eestis ei halva see "Infloti" tööd, vaid võimaldab parandada teeninduskultuuri ja annab mõlemale agendifirmale normaalse koormuse.

Agendifirmas on vaja tunda merendust ja osata keeli, kas olete leidnud pädevad töötajad?

Mind rõõmustab, et paljud muid keeli rääkivad härrad saavad aru senistest organi-

satsioonipuudustest ja on välja pakkunud häid ideid. Tuleb välja, et nad töötavad heameelega Eestimaa eduks ja hüvanguks, nähes siin oma tulevikku ja tööd koos eesti rahvaga. Neist koosnebki meie väike meeskond, pädevad töötajad on meil esialgseteks vajadusteks olemas. Hiljaegu saatsime kaks töötajat Rootsi kogemusi omandama. Kuid peame ette nägema agendifirma edaspidist arengut, meil peaks paari aasta pärast olema 30-35 inimest. Agenteerimine kui eriala on Eestis jäänud unarusse, seepärast on meile teretulnud noormehed, kes valdavad hästi vähemalt inglise, vene ja eesti keelt. Organiseerime neile väljaõppe oma agendifirmas. Maavalitsused saavad soovitada meile noormehe, kes soovivad laevu agenteerida väikesadamais, ka neile korraldame väljaõppe. Hiljuti õpetasime välja agendid Saaremaal, kuid vajame allagente näiteks Pärnus, Hiiuemaal ja muiski sadamais.

Huvitav, kas mõne aja pärast jõuame niikaugemale, et agendifirmad võistlevad laevade pärast, kiites kaptenitele oma teenuste headust ja hinna kehvust?

Nii see ju peakski olema.

Liina Velland

Informatsiooni järelemõtlemiseks ehk surmavalt ohtlik elukutse

Alustuseks pakun statistikat, mida olen kogunud 1973. aastast alates. Asja sisu on kõige paremini arusaadav tabelina.

	aasta	vanus
Konstantin Agafonov	1979	42
Aleksandr Anosov	1985	60
Juri Aleksandrov	1988	54
Vladislav Bogdanov	1978	52
Anatoli Blagoveštšenski	1983	48
Mihhail Golikov	1985	51
Vladimir Gorkovenko	1989	57
Peter Gaidelis	1984	63
Nikolai Gussev	1976	45
Vladimir Gussev	1989	48
Ivan Gontšarevski	1982	58
Vladimir Derega	1989	40
Anatoli Davõdov	1983	42
Georgi Borodin	1986	45
Ivan Didenko	1976	58
Valentin Jerošenko	1986	57
Sergei Jermolajev	1983	49
Mark Žuravski	1979	70
Aleksandr Darmodjehhin	1988	45
Vadim Žogin	1989	40
Aleksandr Zahharov	1982	59
Boriss Katsnelson	1989	49
Stanislav Kaznatšjev	1980	37
Ivan Konga	1986	52
Anatoli Kuznetsov	1974	65
Ülo Liiv	1986	39

Viktor Miško	1977	51
Viktor Motšalov	1986	50
Jevgeni Sokolov	1983	61
Viktor Savinov	1988	49
Iman Smirnov	1988	60
Viktor Tselikov	1980	52
Valeri Tšmihhov	1984	47
Eduard Jakobson	1973	48

Niisiis, 1974. aastast alates on surnud 34 kaptenit. Nende keskmine vanus oli kõigest 52 aastat. Pensionäre oli nende seas viis. Kaheksa kaptenit suri laevadel. Surma põhjused on muidugi üpris erinevad. Kuid statistika näitab, et ei kaldal ega laevadel ela kaptenid pensionieani. Siit järeldus: kapteni sooduspensionini on tungivalt, eluliselt vajalik hakata andma 55. eluaastast alates, tingimusel, et ta on 25 aastat ujuvkoosseisus töötanud. Ent kui kapten suudab ja tahab kuni 60-aastaseks saamiseni töötada, siis ei tohi ükski agar ülemus teda vallandada.

Toodud tabelis võib vanuste reas olla väikesi vigu – pluss-miinus kaks või kolm aastat, kuid keskmine vanus ei muutu sellest kuigi palju.

Huvitav oleks võrrelda vanemehhaanikute ja esimeste abidega. Kes oskaks nende kohta samasuguse tabeli teha? Olen ette veendunud, et kaptenitele ei jõua keegi järele.

V. Vanin

Ma sattusin sellele nõupidamisele juhulikult: kuulsin raadioteadet selle toimumise kohta. Kogunes paarikümne inimest. Nad esindasid uusi, alles tähtsaid ametiühinguid: taksojuhtide, bus-sijuhtide, trükitöölise, ekskursioonijuhtide jt. organisatsioonide. Eestis ennustatakse tänava juba umbes neljakümne sõltumatu ametiühingu teket. Ilmselt ühinevad need eri kohtades tekkinud organisatsioonid aegamööda elukutsete järgi ja neist saavad vabariiklikud ametiliidud. Näiteks võib tuua Tartu veoautojuhtide kohaliku ametiühinguorganisatsiooni.

Uude ametiühingusse kuulub 500 inimest. Tartus ja Tartu rajoonis on 3000 veoautojuhti, kes töötavad paljudes erinevates ettevõtetes ja järelikult kuuluvad ka erinevatesse vanadesse ametiühingutesse. Nüüd ühinesid veoautojuhid esmakordselt oma tegevusalala, mitte aga töökoha järgi. Ühesõnaga, moodustasid tõelise ametialase ühingu. See ametiühing juba töötab. Põhitöö teevad ära kolm inimest (üks neist on jurist), kellele makstakse palka. Põhikirja järgi kuulub selleks 30% liikmemaksudest. Praegu on palk 200 rubla, ja seepärast on juhid väga huvitatud liikmekonna kasvust. Ja veel üks iseloomustav üksikas: uue ametiühingu liikmed pole veel oma vanadest organisatsioonidest välja astunud, ametiühingu liikmemaksu maksavad nad mõlemas kohas.

Ent tuleme nüüd nõupidamise juurde tagasi.

Albert Danielson

Tõenäoliselt peaks alustama sellest, et nõupidamine toimus eesti keeles, mina olin ainuke, kes keelt ei osanud. Ent kohe leiti mulle vabatahtlik tõlk.

Nõupidamist juhtis Tartu treial Albert Danielson. See oli meeldiv üllatus. Albertiga oleme me ammu tuttavad. Ükskord me arutasime temaga terve öhtu ja pool ööd taksihüti, missugused peavad tulema uued ametiühingud. Albert tegeleb selle küsimusega juba üle kümne aasta. Arvan, et suurelt jaolt just tänu tema energiale on tekkinud kõik need uued ametiühingud, kelle esindajad seekord nõu pidasid.

Albert kõneles veendunult ja tarmukalt nagu alati. Ta rääkis hindade kiire tõusu ohust. Rääkis sellest, et ei tohi tööandjatel lubada lahendada oma probleeme töövõtjate arvel. Sõltumatute ametiühingute loomist on tingimata vaja kiirendada, vaid nemad on see jõud, mis suudab tegelikult palgatöölisi kaitsta. Ütles, et on vaja saavutada streigiseaduse ja kollektiivlepingute seaduste vastuvõtmine – need on vabariigi Ülemnõukogu Presiidiumi pidama jäänud...

Temaga oldi kas nõus või mitte päris nõus – talle vaieldi vastu, et ei maksa kiirustada, las elu läheb oma rada. Varem või hiljem jõutakse sõltumatute ametiühingute loomise vajaduse mõistmisele.

Albert oli vihane ja vaidles teravalt vastu, öeldes, et tööandjad on Eestis loonud juba kümnekond oma koondist: Töökollektiivide Ühendnõukogu, Töökollektiivide

Liit, Väikeettevõtjate Assotsiatsioon jne. Ja ei ole ühtki tegelikku jõudu, kes neile töövõtjate poole pealt suudaksid vastu seista.

Missuguses suunas ametlik liider asja ajab?

Nõupidamisest võttis osa ka praeguste ametlike ametiühingute liider Siim Kallas. Nimelt võttis osa, mitte ei juhtinud. Istus seal mõni aeg, kuulas, mis räägitakse, võttis ka ise sõna, siis vabandas, et on tegemist ja läks ära.

Millest Siim Kallas siis rääkis?

Sellest, et Eesti ametiühingud on sügavas kriisis. Sellest, et paljud ametiühinguorganisatsioonid on laka-

neid juhivad vanad funktsionäärid. Kuid isegi mitte see ei ole peamine. Peaasi on, et nad ei saa oma liikmeid kaitsta: neisse kuuluvad kõik juhid eesotsas ministrite ja direktoritega (tööandjad) ning samuti kõik ülejäänud, kes on tööle palgatud (töövõtjad). Üldiselt öeldakse, et meid kõiki on tööle võtnud riik. Kuid tegelikult tuleb välja, et administratsioon on peremehe osas.

Ma oleksingi võib-olla kõige selle kohta Siim Kallase arvamust küsinud, kuid ma teadsin, et mu seltsimehi huvitavad peamiselt teistsugused asjad. Nende küsimused on uute – vabade ja sõltumatute ametiühingute esindajatele.

Transpordiministeerium. Seetõttu me peaksime oma tegevust kooskõlastama.

Mis siin muud öelda, kui et kommentaarid on liigsed.

Jääb lisada, et nõupidamine võttis vastu pöördumise kõigi palgatööd tegevate Eestimaa elanike poole. Seda pole siin mõtet tervikuna ära tuua. Enamik selle teesidest on niikuinii minu artiklis kõneks. Tsiteerin vaid selle dokumendi lõpuosa.

"Kutsume kõiki Eestimaa töötajaid, meie esindajaid, ametiühingute XX kongressi delegaate, lahendamajärgmine küsimus.

Mitte hiljemaks kui käesoleva aasta 1. juuliks lõpetada

koondada üht ja sama ametit pidavaid inimesi. Kaks treialit töötavad ühes ja samas ettevõttes ning kuuluvad ühte ja samasse ametiühingusse. Pärast tööd läheb üks neist kommunistide, teine aga ERSP koosolekule. Või siis üks läheb näiteks kirikusse ja teine mošesse. Keelega on sama lugu. See ei tohi taksituseks olla. Võtame või tänase juhtumi. Sa ei oska eesti keelt ning sulle leiti tõlk. Võib-olla polnud ta just väga kõrge kvalifikatsiooniga. Me oleme juba kokku leppinud, et kui meie koosolekule tuleb üle viie inimese, kes eesti keelt ei oska, siis tellime tõlgi."

Aga kuidas on lood kodakondsusega?

"Paljudes maades kuuluvad peale selle riigi enda kodanike ametiühingutesse ka välismaalased, kel on pikaajaline tööleping sel maal. Ametiühingud on huvitatud, et välisõõlised ei lööks tööhindeid alla."

Mulle ei saanud tõlkest päris täpselt selgeks, mida sa rääkisid rahvusvahelistest organisatsioonidest.

"Üks meie ülesandeid on astuda Euroopa Ametiühingute Konföderatsiooni. Seepärast peavad Eesti Ametiühingute loomise põhimõtted olema samad mis teistes maades. Näiteks teie ametiühingus on praegu meremehed ja juhtivtöötajad koos. Seetõttu ei hakka ükski Lääne ametiühinguorganisatsioon teiega koostööd tegema. Või veel üks näide. Taksojuhid registreerisid end mitte ametiühingu, vaid Taksojuhtide Liiduna. Selle üheainsa sõna pärast tekib kohe probleeme.

Euroopa ametiühingud tahavad koostööd teha neile enesetele analoogiliste organisatsioonidega, mitte mingite liitude või ühendustega."

Nüüd luuakse Ametiühingute Arenduskeskust. Mis ülesanded sel on?

"Sellest saab algatuskeskuse osa. Kui te hakkate meremeeste ametiühingut looma, saate sealt vajalikku, sealhulgas ka juriidilist konsultatsiooni. Võite sealt saada välismaiste ametiühingute tegevust tutvustavaid materjale. Teil aidatakse juriidiliselt pädevalt vormistada oma põhikirja ja programm. Ma hakkan ka ise selle keskuse töös aktiivselt osalema ja kordan nüüd sulle sõnu, mis sa täna juba kuulnud oled: "Me toetame teid alati!"

Ajalehes "Morjak Estonii" nr. 9 vaatlesime me Eesti meremeeste sõltumatu ametiühingu loomise üht võimaliku varianti, nr. 13 ("Eesti Meremehes" nr. 8) tutvustame Leedu Meremeeste Liiduga; meil on Eesti sõltumatute ametiühingute toetus. Ja nüüd täiskäik edasi! On aeg tegutsema hakata.

Minu meelest on meie sõltumatu ametiühingu loomise ettevalmistustöödeks tarvis 40-50 aktivisti. Siis on kindel, et neli-viis inimest meie hulgast on alati Tallinnas.

Kõigi nende jaoks, kes tahavad Eesti meremeeste sõltumatu ametiühingu loomisest osa võtta, kordan aadressi: Tallinn 10, postkast 511, Igor Mufel. Ärge unustage oma aadressi ja telefoninumbrit kirja panemast. Kui ma ka sõidus olen, vastatakse teile ikkagi.

Igor Mufel

Me toetame teid alati

Eesti sõltumatute ametiühingute esindajate nõupidamiselt

nud liikmemakse maksmast ja seega sisuliselt likvideerunud. On loodud algatuskeskus, mis tegeleb Eesti ametiühingute omavahelise koostöö ja vastastikuste suhete uute põhimõtete väljatöötamisega. Siim Kallas ütles, et kui selle algatuskeskuse ümber koonduks kasvõi kümne tuhande liikmega aktiivsete ametiühinguorganisatsioonide rühm, oleks see üleüldise lagunemise taustal võimas jõud, millega tööandjad ei saaks arvestamata jätta.

Kuhu see algatuskeskus meid viib? Kas see jääb vaid koordineerivaks organiks või muutub juhtorganiks? Ega ometi lihtsalt sildivahetus toimu?

Nimelt just sildivahetusega tahab hakata tegelema eelseisv ametiühingute kongress. Seal tuleb kõne alla Eesti Ametiühingute Kesklit. Kuid mille poolest see senisest vabariiklikust nõukogust erineva hakkab? Uue liidu põhikirja projektis on hulk häid sõnu sõltumatu ametiühinguliikumise ning ametiühingute iseseisvuse ja isetegevuslikkuse kohta. Ent kus need ametiühingud on? Kesklit hakkab ühendama vanu struktuure, millel pole isegi õigust end ametialasteks ühinguteks nimetada. Erinevalt Tartu veoautojuhtide ametiühingust on need harukondlikud organisatsioonid. Peale selle tegutsevad nad vanade põhikirjade järgi.

"Provokatsiooniline" küsimus

Ma palusin nõupidamise lõpul sõna ja esitasin kohalviibijatele mõnes mõttes "provokatsioonilise" küsimuse. Ma teadsin, mis vastab Albert Danielson, kes on kindlalt ametialase ühinemise pooll, kus mingeid rahvuslikke piiranguid ei saa olla. Kuid ma tahtsin kuulda, mis teised ütlevad.

Ma pakkusin välja järgmise olukorra. Eestimaa meremeeste sõltumatu ametiühing, mis tegutseb ametiühingute seaduse raames ja seega taotleb seaduslikul teel oma seaduslike nõudmistest täitmist, satub Eesti Vabariigi valitsusega konfliktiks. Ütleme, et näiteks seoses töökohade põhjendamatu vähendamisega. Siit küsimus: kas sõltumatud ametiühingud, mis koosnevad peamiselt eestlastest, toetavad meid, enamikus mitte-eestlasi? Vastus oli selge ja ühetähenduslik: "Jah, me toetame teid alati." Pärast nõupidamise lõppu tuli minu juurde taksojuhtide liidu esimees Kuuno Ruul ja pakkus oma abi Eesti meremeeste ametiühingu loomisel. Taksojuhtidel on ses asjas suured kogemused: nad tegelesid kaks aastat oma ametiühingu eluõiguse tõestamisega. Kuuno Ruul arvas, et võiksime pidevalt kontaktis olla. Ilmselt me jääme ühe ministri alla, see on

ametiühingute struktuuri reformimine. Struktuur peab tuginema tööpoolest sõltumatutele, iseseisvatele ametiühingutele, mis võimaldab paljudel praegustel ametiühingute funktsionääridel tagasi pöörduda oma erialatööle.

Lugupeetud eestimaalased, sõltumatu ja iseseisev Eesti vajab meid kõiki."

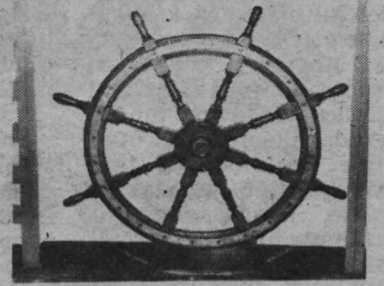
Nii et oma "provokatsioonilise" küsimusele sain ma ammendava vastuse. Kuid mõned küsimused mul siiski veel olid. Need esitasin Albert Danielsonile öhtul teda Tartu bussi peale saates.

Mõned küsimused Albert Danielsonile

Kuu aega tagasi kohtusin Leedu Meremeeste Liidu esimehena. Praegu on nende liidu üsna vähe rahvast, kuid tulevikus peaks see hakkama ühendama kõiki Leedu meremehi ja täitma ametiühingutele omaseid ülesandeid. Kuid üks asi tekitab minus nende puhul segadust. Seal on olemas keelebarjäär. Kõik liidu liikmed peavad oskama leedu keelt. Peale selle on põhikirjas ka öeldud, et liit ühendab vabariigi kodanikke... "See ei ole enam ametiühing!" vastas Danielson ägedalt, nagu tal kombeks. "Rahvusliku, religioosse või ideoloogilise tunnuse järgi ühinemine võib olla mingite organisatsioonide puhul ehk võimalik, ametiühingute puhul see võimalik ei ole. Nende ülesanne on

• MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS

Tallinna Merekolledž



- Merekool ja Kilukool
- Punalipulised probleemid
- Kas koos või eraldi?

Tallinna merekoolide nimedega on aeg-ajalt ikka segadust olnud – neist ei loe välja, keda ja mida seal õieti õpetatakse. Või on meremees ikka meremees, mis seal vahet?

Meie ametkonnakeskses majandamises on ikka vahe küll. Praegune Merekolledž kuulub kalatööstuse ülemuste alla, järelikult õpetatakse siin ka ametimehi, kes tegelevad kalapüügi ja -töötlemisega. 1945.–1964. a oli õppeasutuse nimi Tallinna Merekalanduse Tehnikum, edaspidi Tallinna Kalatööstuslik Merekool ning möödunud aastast sai ta oma praeguse nime. Rahvasuus kutsutud ka Kilukooliks.

Merekolledži rektor **Arne Löökene** on Tallinna Merekooli lõpetanud 1963. a, sõitnud 10 aastat merd kaubalaevade tüürimehena, juhtinud "Peipsi Kaluri" kolhoosi, töötanud EKP Keskkomitee aparaadiski. Kooli asus ta tööle üle 10 aasta tagasi, ülema ametikohal aga on 1985. aastast.

Aastaid on siin majas õpetatud laevajuhte, laevamehaanikuid, raadiooperaatoreid, püügtehnikuid, kalasaaduste tehnoloogid. Uusim eriala on mereõigus (*marine law and management* inglise keeles, täpsemat eestikeelset vastet pole sellele veel kohandatud), lisanduvad ka laevade külmutusmehaanika ja elektromehaanika erialad.

Kui varem võeti õppima nii põhi- kui ka keskharidusega, siis nüüd vaid keskooli lõpetanud ja sõjaväest läbi käinud noormehi. Sisseastumiseksamiteks on kõigile kirjand ja inglise keel, kolmandaks aga olenevalt

erialast kas matemaatika, keemia või ühiskonnaõpetus. Võrdse suurusega eesti- ja venekeelsetesse õpperühmadesse on eraldi konkurss. Igale erialale mahub õppima aastas 20 noort,

üleproduktioon ja seepärast püütakse välja valida (kuidas see õnnestub, on iseasi) kõige kutsekindlaimad noori. Lepingu alusel võidakse õppima võtta ka noori väljastpoolt Eestit, aga tin-

alles kavatakse. Niisiis – aasta koolis, teine madruse või motoristina merel; kaks aastat koolis tüürimeheks või mehaanikuks õppimist, aasta merel; kaks aastat kaptenikoolis ja alles pärast sellele järgnevat kaheaastast tüürimehetööd võib saada kaptenilitsentsi. Tehnoloogidel, püügitehnikutel ja merejuristidel on õpingud veidi teisest rütmiga.

Raadiooperaatori eriala sureb ilmselt õige pea välja. Viimasel ajal minnakse kogu maailmas üle ultralühilaine satelliitsidele, mida on niisama lihtne pidada kui telefonikõnet. Seega kaob vajadus morsepiikjutajast vahendaja järele, sideaparatuur asub otse kaptenisillal.

Selle aasta algusest toodi kool üleliidulisest oma vabariigi alluvusse – tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" finantseerida. Keeleprobleem on siin sama, mis Tallinna Merekooliski – pole eestikeelseid õpikuid ja napib eestimeelseid õpetajaid. 50st õppejõust on 15 siiski eestlased. Segab ka poliitiline pingeline oluline osa venekeelsest õppejõududest toetab interliikumist. Nii oldi vastu merekooli ületoomisele Eesti alluvusse, levitatakse mitmesuguseid proklamatsioone, nõukogude võimu märgiks ripub kooliõue lipuvarvas punane lipp. Toetatakse ka nõudmist anda Luise tänava koolimaja (see on muuseas endine Saksa Gümnaasiumi hooned) avatavale vene gümnaasiumile. Mida venekeelsed mereõppejõud ise peale hakkavad, kui oma koolimaja ära annavad?!

Merekolledžil on head side-med Kotka merekooliga. Sügisel pääsevad 9 poissi mõneks nädalaks Soome – õppelaevale "Katarina" merd sõitma ning arvutitel navigatsiooni harjutama. Kaks meie merekooli juba lõpetanud poissi aga saadetakse Kotkasse kaheaastasele kursusele tingimusele, et nad toovad

pärast kolledžile oma korralikult kirjutatud konspektid. Nii saavad meie õppejõud "luurata", kuidas soomlaste mereõpetus tegelikult käib. Kaks õppurit ise saavad edukal lõpetamisel Soomest rahvusvahelised laevajuhtlitsentsid ning garanteeritud tüürimehekohad meie laevadele.

Tallinna Merekolledžis on nüüd kasutusel uus, kooli nimel enam sobiv vormirõivastus. Vene madrusemundrit asendab soliidne kolledži embleemidega sinine pintsak.

Nagu tehnikaõppeasutustes ikka, on siin põnevaid õpperuume palju – lokaatorite, kajaloodide, laevamasinate, raadioseadmetega. Ainult venekeelsed sildid nii õppenditel kui ka klassiustel on liialt domineerivad. Kui kakskeelne kool, siis peaksid sildidki kahes keeles olema! Rektor pöörab külalise tähelepanu hoopis arvutiklassile, mis pidavat olema Eestis võimsaima tehnikaga. Esimesel pilgul küll midagi erilist ei märka, aparaadid puhta kodumaised. Saladus on aga selles, et siit viivad juhtmed üle tänava Statistika Peavalitsuse hoonesse. 85 000 rbl eest aastas on viimase arvutite kasutamine ja oma arvutite täishooldus tagatud. Kui nüüd kunagi tahetaks kolledži koos teise merekooliga Lasnamäe uutesse hoonetesse paigutada, oleks kahju loobuda praegustest kindlastest sideliinidest. Uued tuleksid ju tunduvat pike-mad, meie liinide kvaliteet on aga teada...

Põhimõtteliselt oleks õige küll Tallinna merekoolid ühendada, arutleb Arne Löökene, aga eks kahe ametkonna – merelaevanduse ja kalatööstuse – vahel tuleb veel õiendamist. Võiks ühe katuse alla võtta ka kalatööstuse madrustekooli ja kkk nr 1 mereerialad, aga siingi on omad probleemid. Neist tuleb loodetavasti edaspidi veel juttu. Eraldi madrustekool oleks siiski vaja-



Arne Löökene

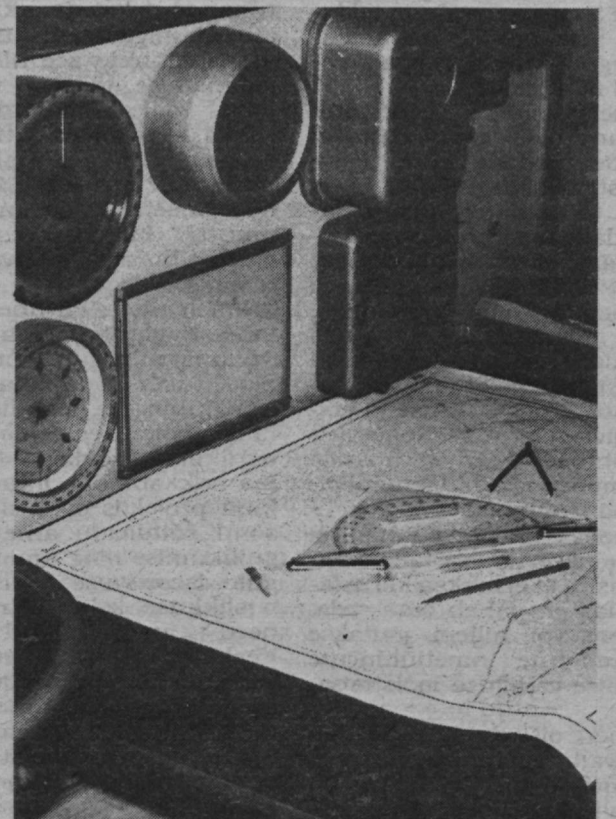
aga vastu võetakse ainult Eesti Kalatööstuse või Eesti Kalurikolhooside Liidu suunamiskirjaga, nii et päris omapead trügima minna ei tasu. Eestis kipub praegu olema meremeeste

gimatu tagasisaatmisega neid suunanud ettevõttesse.

Kuna tulevased õppurid on kõik kroonus käinud, saab juba praegu rakendada astmelist õpet, mida Tallinna Merekoolis



Mustvalged ja värvilised kajaloodid



Laevajuhtimise kabinet



Kalapuhastusliin

lik. Kui poiss asub teadlikult õp-
pima töölistikutset, on kõik kor-
ras, ta teab oma kohta. Tüüri-
meheks saada üritanust, kes
läbi kõrbe, ei saa ka head
madrust – "madalamas" ametis
on ta pettunud.

Ja veel – õpilasi on kooli vaja
võtta tingimata sisseastumise-
samitega. Kui liiga lihtsalt on
sisse saadud, ei peeta ka eri-
alast lugu. Rektor Lõokesel on
kogemus: prooviks eksamiteta
vastu võetud õpperühm jooksis
pea täielikult laiali – kasu ei min-
git.

Aprillis Merekolledži majas
peetud Eesti Meremeeste Liidu
volikogu koosoleku teema oligi
mereharidus. Kohal olid kõigi
merekoolide ja mereametkonda-
de esindajad. Haridusministeer-
iumi esindas Ilmar Rute. Ena-
mik sõnavõtnuist pooldas mere-
koolide andmist Haridusministeer-
iumi metoodilise juhendamise
alla ja nende koondamist
üheks hästi varustatud õppe-
asutuseks. Eesti on nii väike, et
priiskamist ei või endale lubada.
Kui merekool teha näiteks TTÜ
filiaaliks (varem õpetati TPis ka
laevaehitust ja laevade jõusead-
meid), siis võiks laheneda õppu-
rite sõjaväest vabastamine.
Tehnikaülikoolis oleks sobiv

õpetada laevaehituse kõrval ka
sadamamajandust ning karto-
graafiat, mis on kõik Eestile vajalikud erialad.

Volikogul oli juttu ka endise
Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi
hoonest, mis Tallinna Mere-
kooli käes. Tuli välja, et mere-
laevandus ennast võlglasteks ei
pea – ülevõetud koolihoone
asemele ehitati linnale Koidu tä-
navas asuv 26. keskkool. Vä-
hem informeeritud lugejale peab
vist selgitama, et nimetatud on
vene õppekeele kool. Pärast
sõda tegi sõjalaevastiku ehitus-
väeosa endise Lenderi gümnaasiumi
hoonele tubli remondi ning
sellest ajast paikneb majas Tal-
linna 6. keskkool – juhtumisi sa-
muti venekeelne...

Lõpetuseks veel mõni sõna
kalalaevastiku meeste palka-
dest. Need käivad kaubalaevastiku
omadest kõrgelt üle, aga
töögi on tunduvalt raskem. Kui
kala tuleb, ei pea kapteni pal-
jaks tööürpi selga ajada ja käsi
külge panna. Madrus saab aast-
tas keskmiselt 5000, kapten üle
10 000 rbl, kolmandik sellest
veel valuutas lisaks. Õleks aga
kala!

TIIT RUMMO
"Õpetajate Leht", 5. mai 1990

Vana ja uus koolivorm



MEREHARIDUS EESTIS

Selleks korraks on Pärnu
Merekool taas tegevuse
lõpetanud. Mitte esma-
kordselt, sest mäletatavasti
oli seal niisugune õppeasutus
juba 15. oktoobrist 1919 kuni
ametlikult sügiseni 1921, tegelikult
siiski kevadeni 1922.

Hiljutise merekooli jaoks oli
antud tore maja. Kas aga tea-
takse midagi hoone ajaloost?
Keslinnas asus alates
möödunud sajandi keskpaigast
Heinrich Pulsi õlletehas, omal ajal
küllalt tuntud kaugemalgi. Tookord
oli hilisem merekooli koht veel tühi. Al-

les suvel 1881 kinnitas linna-
valitsus suure tellishoone
projekti. Maja ühte otsa nähti
ette läbi korruste ulatuv linna-
nasekuivati, sellele lisaks
keldrisse aurukatel, I korrusele
linnaseleotusruum kahe
suure paagiga ja II korrusele
linnasekasvatuosakond.

Katel soojendas õhku, mis
kerkis läbi torude, lõõride ja
seinaõõnte massiivse madala
telliskorstna kaudu taevalaotus-
susse.

Ehitamine läks tänapäevaga
võrreldes tohutult ruttu: juba
talve hakul koostati akt val-
mimise kohta. Hoone bussi-

Telefoni- jutt

Hiljuti oli ajalehtedes luge-
da firma "Estline" reklaami.
Kas nüüd võib juba Stockholmi
sõiduks laevapileteid
osta?

Aktsiaseltsi "Estline-Eesti" turismidirektor Heldur Vaher:

*Osta praegu veel ei saa, meil
pole piletid veel käes, kuid tel-
lida saab. Pileti broneerimiseks
võib pöörduda Tallinnas
aadressil Narva mnt. 4, tuba
415 või helistada telefonil
44 46 43, mai lõpul saab pile-
tid ka välja osta.*

Kui palju laevareis maksab?
*Tekipilet maksab 70 rubla,
kajutipilet vastavalt reisi-
soovile: koht neljakohalises
kajutis 95 rubla, üksi lukska-
jutis 425 rubla, muud võimalused
on siis selles vahemikus.*

Missugusteks päevadeks
võib sõidu plaanida?

*Tallinnast hakkab "Nord Estonia"
väljuma teisipäeva, neljapäeva
ja pühapäeva õhtul, Stockholmist
esmaspäeva, kolmapäeva ja reede õhtul.*

Millal on esimene reis?
*Stockholmist väljub laev esimeste
reisijatega 18. juunil ja Tallinnast
19. juunil.*

Teil on juba välja kirjutatud
kutsed uue sadamahoone
avamisele, kuid maipühade
paiku oli tulevase hoone
kohal vaid kraave näha. Kolme-
korruselise sadamahoone
valmimine pooleteise kuuga
oleks ju süisa ime. Kas te
usute, et see saab õigeaks
ajaks valmis?

Ega hästi ei usu!

Helistas
Madli Vitismann

Ühest vaprast Saaremaa neiust

1936. aastal läbis ajakirjandust omalaadne teade: "Eesti meremeeste pere on saanud ühe liikme võrra rikkamaks – neil on nüüd ka esimene naine, kel on kaubalaevastiku motoristi diplom. Selleks vapraks naiseks on preili Aleksandra Laas, 1932. aastal Osmussaare all uppunud Saaremaa meremehe ja tuukri tütar."

Selgus, et tragi naismotorist polnud teps mitte moealp tüdruk, kes läks välja sensatsioonile, vaid elukutseline meremees, kes aastaid sõitnud aurikatel ja purjekatel lihtsa madrusena. Polnud ju varem Eesti laevadel seda nähtud, et tüdruk ajab jalga mehe püksid, et tüdruk tuleb laeval toime kõige, mis tavaliselt meeste kohane...

Kaheksateistkümne aastaselt kaotas Aleksandra oma isa, kelle marutorm viis mootorpurjekalt "Parlon" Osmussaare all merre. Tüdrukule jäi päranduseks vaid isa hõbekell ja 69 senti, mis hukkuu taskust leiti. Emast oli surm tütre lahutanud juba kümneaastaselt. 3–5-aastaselt reisis väike Aleksandra koos isaga maailmameredel, rändas läbi kõik Euroopa sadamalinnad ja külastas koguni Aafrikat.

1934. aastal lõpetas Aleksandra Kaarli gümnaasiumi humanitaarharu. Seejärel läks ta madruseks aurikule "Eestirand", millel tegi kaasa laineid löönud heeringapüügi Islandil. Hiljem sõitis ta aurikul "Nemrac" ja mootorpurjekal "Niit". A. Laas tegi läbi kõik madruse astmed tekipoisist alates kuni vanemmadruseeni. Madrusepalgast kõrval pandud rahaga ostis ta 1936. aastal kahemastilise 30-tonnise kaljase. Ta ristis selle oma hüüdnime järgi "Mihkliks". Alusega tehti sõite peamiselt Eesti vetes, kuid tõmmati mereklaariks ka otsad Rootsi. Õige tihti külastas kahemastilise kaljas Pidula lahte Saaremaal, et laadida metsamaterjali Tallinna viimiseks.

Kui algkooli kolmandas klassis küsitud, millise elukutse keegi õpilastest valib, vastanud Aleksandra, et tema hakkab kapteniks. Pärast saanud noomida, et mis nalja ta räägib: laevakapteniks sobivad üksnes mehed. Tüdruk jäi oma soovile truuks ja näitas, et selle vastutusriikka ametiga tulevad toime ka naised.

Oma mälestustes kirjutas see naisviiking: "Esimesed meremehe püksid kinkisid mulle Osmussaare majakaülemaga sugulased Tallinnas. Keedupoti taga istumine mulle pole kunagi meeldinud. Suvel oma purjekal parema meelega olin ikka roolis. Kaptenina on mul laevas kaasas vanem aastates härra kapten Toomingas, kes siis minu asemel särstab praepanni. Kolmanda liikmena on mul alusel tekipoiss. Masti ma ronin ise, sinna ma mehi ei lase. Samuti korstna pesemine on minu töö. Laeval kurameerimist ma ei poolda. See segaks õppimist ja ettevalmistamist kapteni kutsele. Kui vaja aga sõita õige seltsilise abielusadamasse, siis ei ütle ma sellest ära – kui see peab nii olema!"

Madrus Mihkel alias preili Aleksandra Laas oli meremeeste ringkondades laialt tuntud, seda isegi välismaal. Peale emakeele valdas ta veel inglise, vene, saksa ja soome keelt. Paberrossi Aleksandra Laas ei tõmmanud, napsist aga ära ei õelnud, kui oli vaja võtta. Pidudel-ballidel oli Aleksandra rietatud daamina, vastavad tualetid olid tal ikka laevas kaasas. Omavanustest tüdrukutest oli ta füüsiliselt tugevam, sest selle eest hoolitsesid mehine meremehe elukutse ja karastumine tuules-tormis.

Ka allkirjutanu mäletab teda kui julget ja teravmeelset naist, kes oli energiline laadimistöde juhatamisel ja kelle käske täpselt täideti. Aleksandra Laasil oli elupäästmise eest mitu Eesti Punase Risti kõrgemat autasu.

Harald Tammik

Pärnu Merekool – aga maja?



jaama poolses otsas algas tootmistegevus, merepool-
sesse kolisid sisse elanikud.
Aastal 1907 tabas ehitist
kahjutuli: turvas kuivati kat-
laruumis süttis. Leekidest
saadi jagu, ent tuleõrjajad
lahkusid liiga vara. Vastu
hommikut põleng kordus.
Seekord tehti kustutustöö
korralikult.

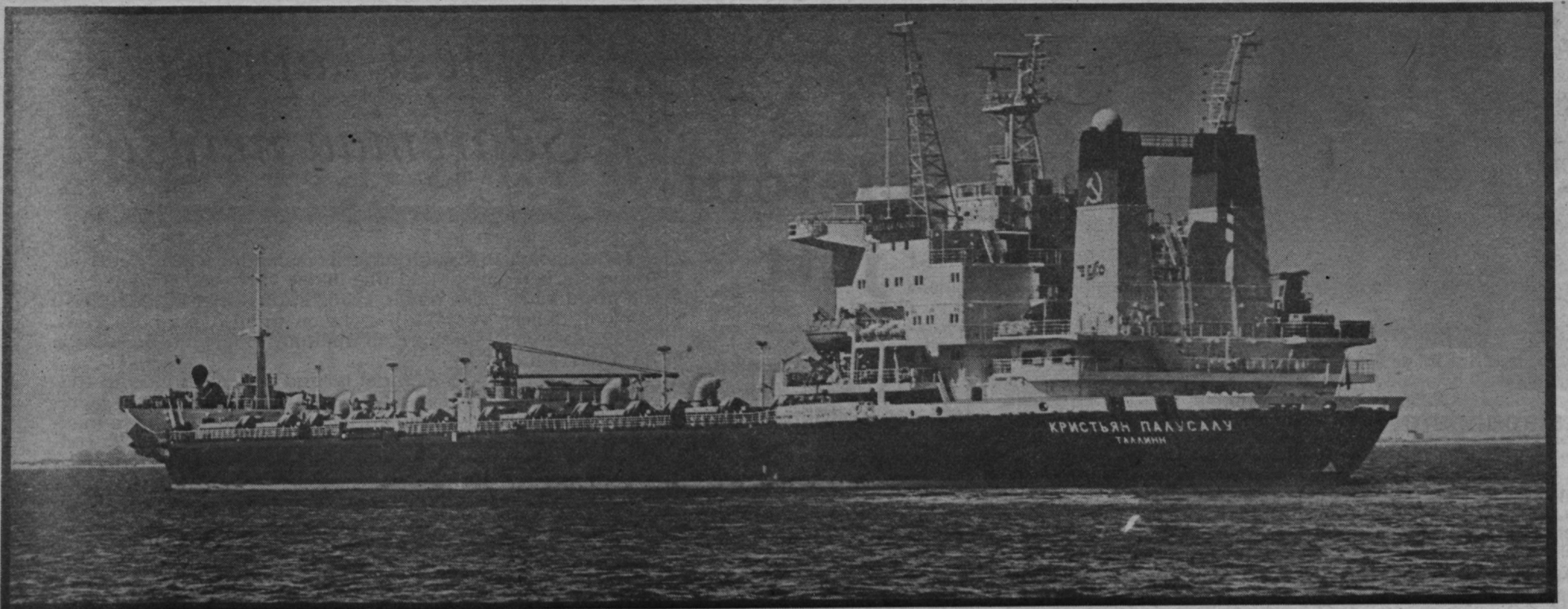
1. märtsil 1927 lõpetati õlle-
tootmine ning juriidiliselt lak-
kas Pulsi firma olemast 25.
juunil samal aastal kui töö-
tuslik ettevõtte. Küll aga jä-
tkus kaubanduslik tegevus
kuni 1941. aastani. Vaadel-

davat hoonet see enam ei
puudutanud. Viimane firma
juht oli Ernst Schwartz, kes
oli abiellunud Anna Henriette
Pulsiga. Juriidiline omanik
oli aktsiaselts "Heinrich Puls"
kuni natsionaliseerimiseni.
Käesoleva artikli jaoks on
autor kasutanud andmeid
Eesti Ajalooarhiivist (Tartus),
fondist 3569, nimistu 2, säi-
likud 2450/1, 208, 2450/2 ja
Eesti Riiklikust Arhiivist (Tal-
linnas), f. 1565, n. 1, s. 105;
f. 844, n. 1, s.44; f. R-12, n.
1, s. 3.

Heino Gustavson

Toimetusest. 1958. aastal
anti hoone Pärnu linna bilan-
sist üle Eesti Merelaevanduse
bilanssi.

Arvestades Pärnu haridus-
süsteemi ülekoormatust ja
väljendades igakülgset toetust
Pärnu linnavõimude soovile
avada endise merekooli
peahoones humanitaargümnaasium, aga samuti reaalse
perspektiivi puudumist kasu-
tada hoonet Eesti Merelaevanduse
vajadusteks, otsustas Eesti Merelaevanduse
töökollektiivi nõukogu 4. mail
1990, et **õppehoone Lõuna
20 antakse tagasi Pärnu linna-
nale.**



Pardakõnelusi

"Kristjan Palusalul"

AMEERIKAST TAGASI

Missugune ta on, see Eesti meremeeste Ameerika? Viljalaevade Ameerika nägevat meremehejutu järgi välja umbes nii: piki Mississipit on elevaatorid ja kaid, laevale teatatakse raadio teel, millise äärde neist on vaja silduda. Seejärel ratsutab (nüüdsel ajal vist küll sõidab) metsast välja kauboi, vajutab nupule ja vilil voolab lastiruumidesse. Kui need on täis, vajutab ta uuesti nupule ja ratsutab (sõidab) metsa tagasi. Ja ongi kogu Ameerika. Aga tegelikult?

"See on hoopis midagi muud kui Euroopa. Alati mõtled, kas lastakse maale või ei lastagi. Järgmine mõte on, kas linn on kaugel või ligidal. Kolmas mõte on alati: kas saab endale midagi osta või ei saa."

"Eesti meremehele on Ameerika niisugune naeratuste maa, kus ei usugi, et see võiks olla siiras. On ju võimatu nii palju naeratada. Aga inimeste peale pole seal mõeldudki, sest pole kõnniteid, on vaid autoteed."

"Kuna kohtumisi inimestega oli nii vähe, ütlesin, et mulle Ameerika ei meeldi. Ka-

nada meeldib palju rohkem. Kasvõi sellepärast, et kui käid linnas tänavail, siis oled üksik jalakäija, kõik teised on autodel. Inimesed, kes laeval käivad, need on kas laadimisega seotud või meie reisijate sugulased, on küll kõik väga südamlikud. Meid kutsus piknikule üks liiri miljonär, kes isegi teadis, misasi Eesti on."

"Tunduvalt teine kui Euroopa, natuke võõras meie jaoks. Euroopa on vanade kultuuritraditsioonidega, seal aga traditsiooni kui sellist ei olegi, kultuurid ja rahvused on kõik segi. Euroopas tunduvad inimesed enesesetõmbunud, seal on nad kõik avatumad, elu tundub olevat aktiivsem ja kiirem, vähemalt mulle paistis nii. Olin seal esimest korda, palju näha müüdi ei saa. Sadam oli väike, ka linn oli väike, sellest linnast me aga välja ei sõida."

"Laadimine käib kiiresti, ööpäeva või kahega, sel ajal on kogunenud 20 ööpäeva järjest töötanud masina juures igesuguseid töid, on vaja ka laadimist ja ballasti jälgida, seepärast rahulikult linna vaadata ja ekskursioonidel käia ei saa. Kui saabki linna, siis jooksuga ja lühikeseks ajaks, rahulikult käia ja Ameerika linna igapäevaelu jälgida ei jõua."

"Beaumontis, kus me laadime, asub sadam üsna linna keskel, vähemalt ärilinn on sealsamas. Veerand tundi jala minna ja olemegi keset linna. See on väike, umbes Tartu suurune linn. Enne sadamasse pääsemist oli vaja aga päevi oodata jõeharus, kus kord üht, kord teist külge pidi kinni kippusime jääma, konnad krooksid ümberringi. Sel ajal maale pääsemiseks muid takistusi ei olnud kui see, et transport oleks läinud liiga kalliks. Oma paati ei tohi kasutada, kaatri üürimine aga poleks olnud meile taskukohane."

Niisugune on meremeeste tutvus Ameerikaga, veidi pealiskaudne ja veidi ühekülgne, st. merekülgne. Siiski jäeti sel reisil midagi Ameerikasse maha, oli see killuke USA dust?

Kiri noorele meremehele

Kes Te seda kirja kätte ei saa, sest meie lehte saab osta ainult Eestis.

Me kohtusime Teiega 'Kristjan Palusalul' tänavu veebruaris, jätsite tugeva ja aruka noore mehe mulje. Huvitavamalt rääkisite meremehe-elust siis, kui olin diktofonil kinni klõpsanud. Tunnistan, et kasutasin mitmeid Teie repliike oma artiklis Teie laevast, need meeldisid mulle, sest iseloomustasid olukorda küll pilulikul, aga ka lühidalt ja täpselt. Meenutan neid veelkord:

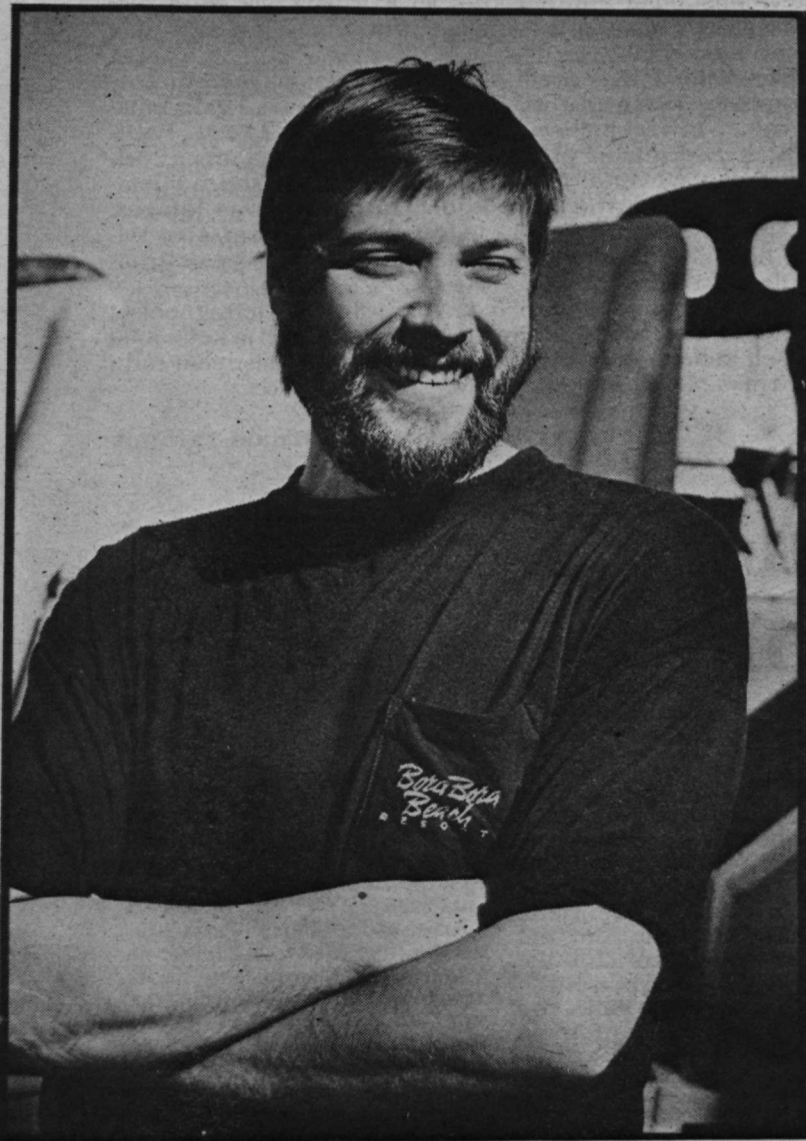
"Niisugust halastamatut suhtumist rahasse kui meil ei ole ma küll kuskil mujal näinud" – see oli laeva pikka seisuajaga de kohta. "Neil ju töötab üks ajupoolkera pidevalt nagu kompuuter, et mõelda, kuidas raha teha" tähendas jutustust erinevate riikide meremeeste palkadest ja võrdlust omaenda palgaga. "Tapa siin oma tervist ei tea mille eest" tähendas puhtimisgaasi põhjustatud hirmu, ja lõpuks, sadamasse jõudes: "Julm on näha, kuidas niisugust laeva hakatakse koppadega lossima", millest lugesin välja uhkuse oma uue suure laeva üle ja nõrdimust halvast töökorraldusest.

Enne veel, kui 'Kristjan Palusalul' Ameerikast tagasi jõudis, kuulsin, et Teid enam laevas pole. Olete loobunud 'puurubladest' ja 'neist paberilipakaist, mis

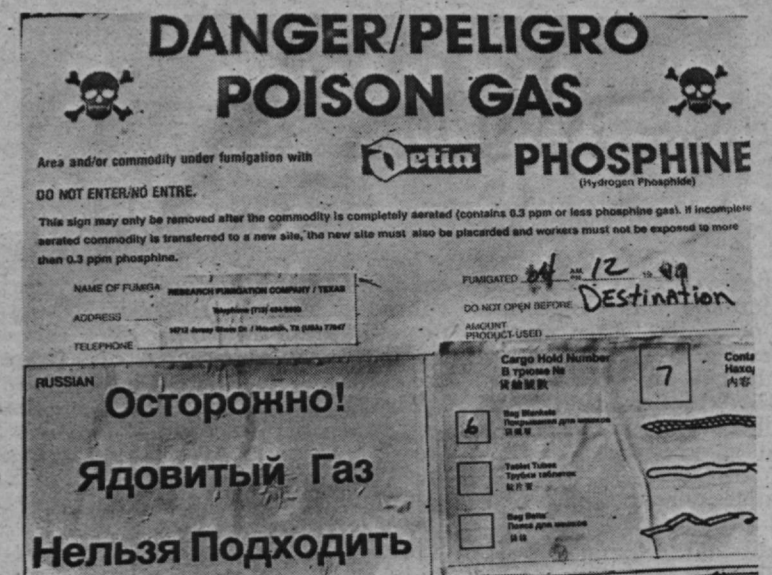
peaksid ju olema minu higi ja vaevaga teenitud dollarid' ja asunud tõeliste dollari-te maale. Loodan, et saate seal hästi hakkama.

Meenutades kõike, millest meil juttu oli, ei usu ma, et Teid meelitasid sinna üksnes dollarid. Ma ei tea sedagi, kas tekkis kavatsus lahkuda juba kodus, teel üle ookeani või alles mingil hetkel Ameerika pinnal. Ma ei tea, kuidas see kõik tegelikult välja kukkus. Keegi ei või ka enam teada, kas lahkumise motiivid olid poliitilised, majanduslikud või hingelised, aga mul on iga kord väga kahju, kui kodumaalt lahkyvad tublid noored inimesed. Teid on siingi vaja, arvan vaid, et Teil ei jätkunud kannatust oodata, kuni muutub mitte üksnes palk, vaid muugi, mis meid ümbritseb; Te ei suutnud ka jääda ükskõikseks ja ümbritsevaga leppida. Võib-olla poole aasta, aasta või pooleteise pärast oleks Teil avanenud võimalus välislaeval töötada ja saagedamini viibida ümbruses, kus kõigil on tavaliselt naeratada.

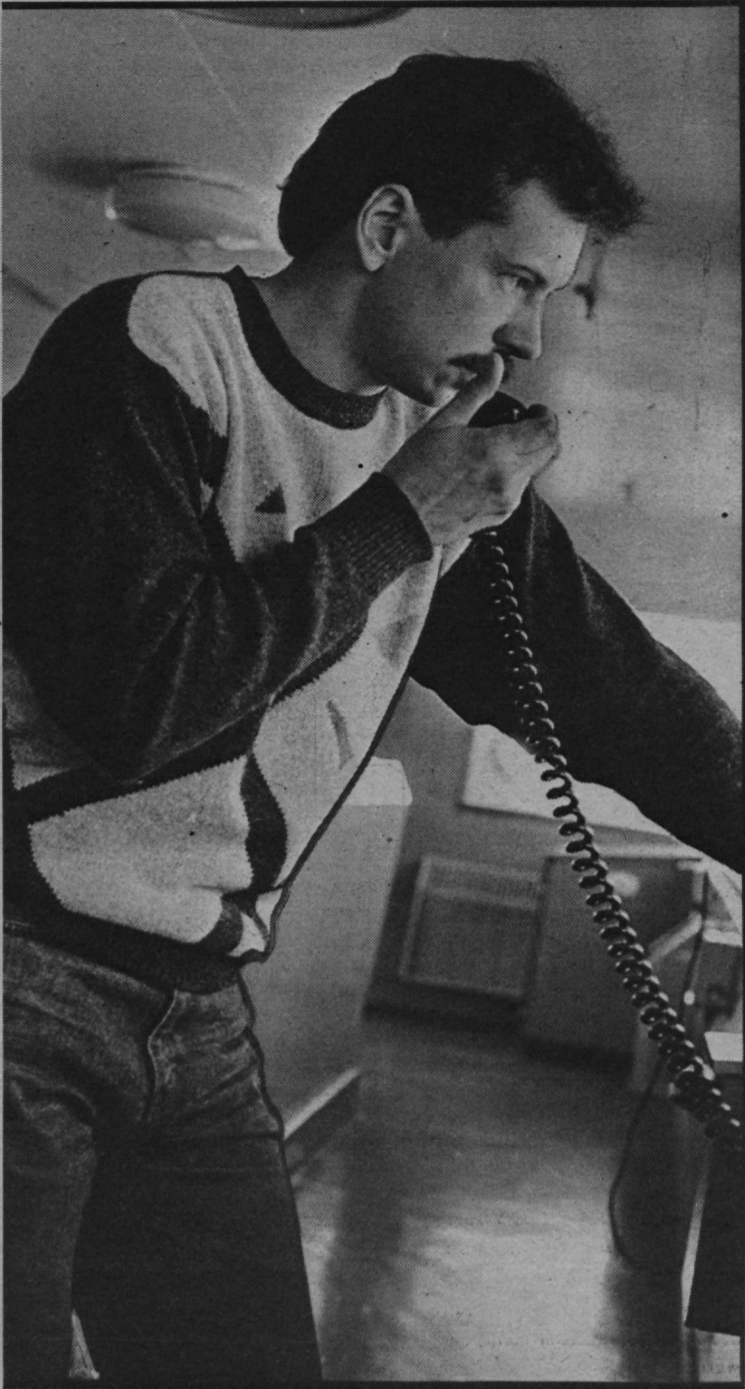
Te ei ole esimene ega, karta on, ka mitte viimane, kes otsustab mõnel teisel maal oma õnne leida. Kuid meid, kes me omas kodus elame, peab see järjekordne juhtum mõtlema panema, mida me peame selleks tegema, et tublid noored mehed ei lahkyks kodumaalt.



"Homme algab puhkus" – madrus Margus Piiron



"Ettevaatust! Mürkgaas. Ära tule!" – laevaarstid väidavad, et need sildid ei hoia meremehi kaasasõitva ohu eest.



Nüüdisaegne raadiosuhtlus

TALLINNA REIDIL

Nädalapäevad poseeris "Kristjan Palusalu" kaldalt hästi vaadeldavana Tallinna reidil. Teised olid ju kõik mai-pühiks koju tagasi tulnud ega olnud varmad kaaslaste teguviisile hinnangut andma, pigem oodati hinnangut ajakirjanikult. Vaid kapten lausus nagu vist kaptenid juba sada aastat tagasi inglismanni laevale paremat teenistust otsima läinud meremehe kohta lausisid: "Ükski kapten ei taha, et töökäed reisi jooksul laevast ära kaoks. Ma ei pea õigeks salaja minemist, ei pea õigeks üldse minemist. Kui Eestis on rasked ja keerulised ajad, ei tohi inimesed jalga lasta, tegutsejaid noori mehi on siingi vaja. Teisest küljest arvan, et igaüks otsustab oma saatuse ise, arvan, et seda ta tegigi."

Praegu ei ole teise lipu all sõitvale laevale võimalik nii minna, nagu sada aastat tagasi naaberkaia ääres seisvale inglismanni laevale, et lepid inglise kapteniga kokku, võtad oma santsukoti ja ongi kõik. Nüüd on meremeeste ametiühingud, immigratsiooni- ja mis kõik veel. Sellegipoolest pakuvad ehk huvi vastused provotseerivale küsimusele: "Kas Teil ei tulnud pähe mõtet Ameerikasse jääda?"

Üks poissmees: "Kedagi mul seal ees ei ole ootamas. Loo-

dan, et ka siin läheb edaspidi vabamaks, et saab kasvõi merelaevanduse kaudu välismaale tööle minna."

Teine poissmees: "Ma olen viimasel ajal jõudnud seisukohale, et erilist vahet ei ole, ükskõik, kus sa elad. Dollarid mind niivõrd ei ahvatle, mind huvitaks näiteks Amazonas. Küsisin Ameerikas, kas seal mõni eestlane halvasti ka elab. Öeldi, et üks on küll hästi vaene, elab üksinda onnis Amazonase ääres."

Noor pereisa: "Mul ei ole kindlustunnet, et ma seal läbi löön."

Keskealine pereisa: "Mõneks ajaks võiks ju tööle minna ja vaadata, aga jääda küll mitte. Mul ei ole iialgi sellist mõtet pähe tulnud, et ma tahaksin kusagile mujale elama jääda kui Eestisse."

Tähtsaimaks peeti seejuures inimese õigust ise otsustada. Seda arvamust jagavat mõõdsel ajal ka kaadriosa-kond: arvatakse leivalt ja seebilt maha ja ongi kõik.

KUIDAS ME PAISTAME ÜLE OOKAANI

"Kristjan Palusalu" lahkus koduvetest 23. veebruaril, tagasi jõudis 1. mail. Meenutagem, mis kõik selle aja sees on olnud! Ameerikast asus laev teele 8. aprillil, seega tulid meremehed koju kuuvarustuse Ameerika-uudistega.

Kuidas me sinna ära paistame?

Eestist olnud vähe kuulda, rohkem keerlesid kõik uudised Leedu ümber. Üleameerikalistes teleuudistes oli Leedu esikohal, Eestist aga ei ühtki juppi, Leedu varjutas kõik ära. Hoiak olnud Leedut pooldav, sest Ameerika peab end demokraatia ja vabaduse eestvõitlejaks. Meremehed arvavad, et ameeriklased ei mõtle üldinimlikke väärtusi (mida need küll sel juhul endast kujutavad?) leedu rahva arvelt võtta.

Palju meile olulist jääb aga maakera kumeruse taha ega paista nii kaugelt.

KAKS KAPTENIT

Käisime pildistamas päeval, mil "Kristjan Palusalu" meeskond seadis end puhkusele ja laeva asus vahetusmeeskond. Kõiki ametimehi oli laevas topelt, kõigil oli hirmus kiire, käis lakkamatu sebinine, seetõttu ei saanudki kõiki, keda vaja, pildile püüda. Igaüks andis midagi üle, kes vett, kes toitu, kes laadungit, kes ainult pabereid ja kes koguni terve laeva. Terve päeva

oli laevas kaks kaptenit, kõrvalseisja ei saanud arugi, kumb neist kaptenim oli. Siiski tundus, et hommikupoole "vana" kapten, õhtupoole "uus". Teades, et kahekuiise Ameerika-reisi jooksul võib paljugi muutuda, üks meeskond on aga tulnud infonäljast ja teine asub sinna teele, küsisin, kuidas on kaptenid rahul perestroika praeguse tempoga.

"Kristjan Palusalu" kapten Ilmar Veskimäe: "Majanduses ei saa paugupealt midagi muuta, aga poliitilised muutused võiksid küll kiiremad olla, rahvas ju ootab. Majanduski on takerdunud oma aja äraelanud seaduste võrku."

Vahetusmeeskonna kapten Boriss Leonov: "Perestroika on meil ainult sõnades, see on võitlus poliitilise võimu pärast. Mis puutub majandusmehhanismi, siis nii nagu oli, nii ka on. Rahva põhihuvide pärast on ju peetud miitinguid, streike ja diskussioone, et letid oleksid täis, et sotsiaalne ja kultuurisfäär muutuks paremaks, et paraneks ehitamine ja varustamine.

Mina siin kuskil midagi head ei oota."

Ei tea, kas meeskond tuleb üldse täies koosseisus tagasi? Kapten Leonov vastab täiesti tõsiselt, et tuleb.

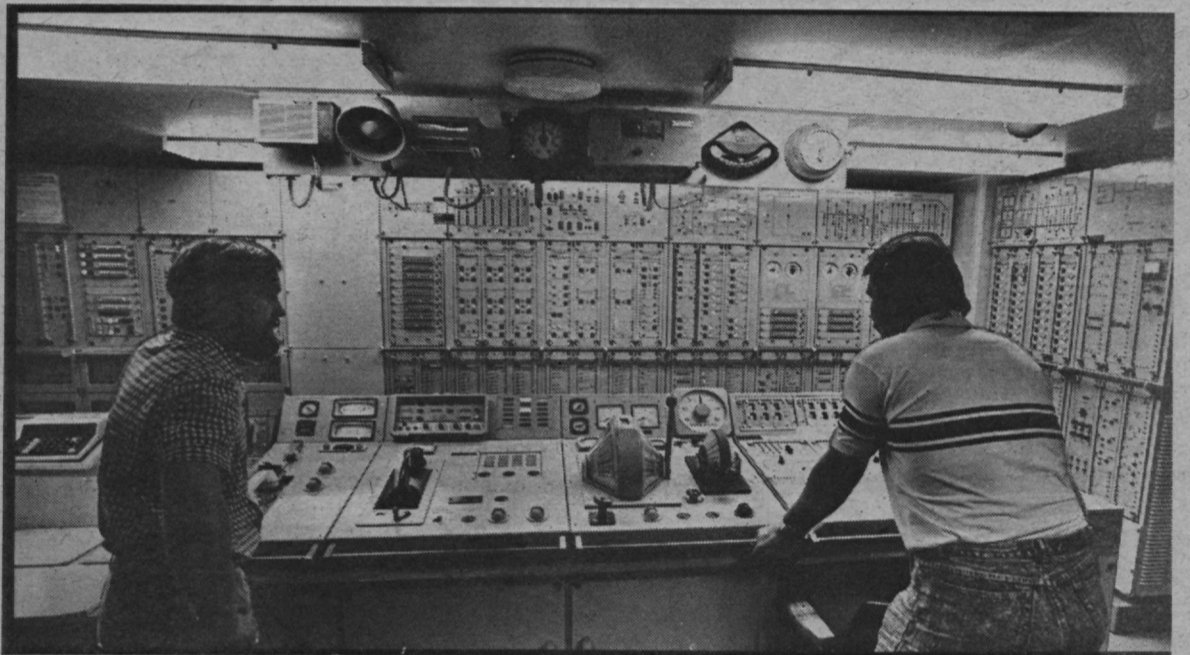
"Tunnen oma meeskonda 6-7 aastat, mõnd meeskonnaliiget juba 10 aastat, arvan, et tulevad kõik tagasi. Ja kui ka keegi ei tule, siis arvan, et see on tema enda asi. Arvan, et igal inimesel on õigus valida, kus elada. Keegi ei ole andnud kellelegi õigust otsustada teise inimese saatuse üle. Kui ta tahab seal elada, töötagu ja elagu. Muidugi peavad inimesel olema juured oma rahvas ja maas, aga kui ta leiab, et seal on parem, las jääb. Teha propagandat, et elataks siin või elataks seal, see pole praegusel ajal tõsine lähenemine."

Õhtuks lähevad meeskonnad lahku, üks sõidab üle lahe koju. Head puhkust!

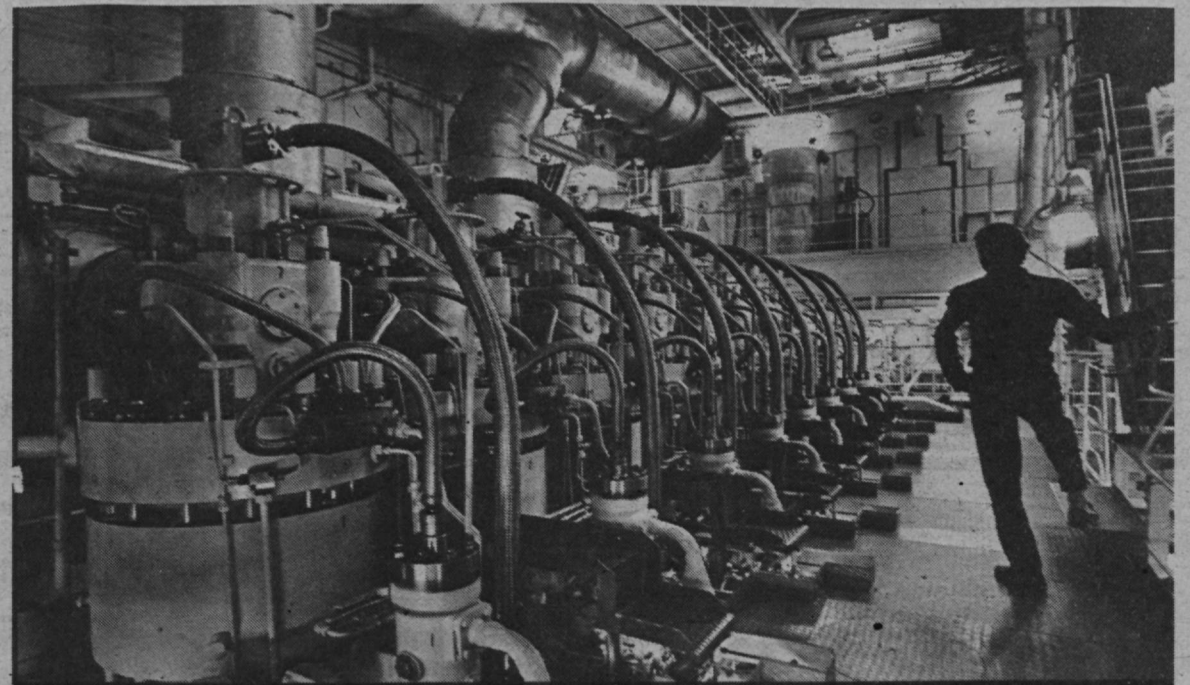
Teine jääb laeva tööle. Head reisi ja jõudu tööle!

3.-4. mai

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



Sellest puldist juhitakse mitmekorruselist masinaruumi



3 lauset kommentaariks

Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja kaadri alal Aleksandr Sergijenko:

Viimase 7 aasta jooksul, mil mina seda ametit pean, on meilt omavoliliselt välismaale lahkunud mitu meremeest. Keegi noor-mehe lahkumises süüdi ei olnud, seetõttu polegi meil vaja muud teha, kui ta töötajate nimekirjast kustutada. Kuid õigeks ma seda ei pea, seda enam, et otsime võimalusi meie meremeeste tööle saatmiseks välislaevadele, kus nad saavad tarvilikke kogemusi ja teenivad raha.

Eesti Merelaevanduse laevade eksploatatsiooni valitsuse juhataja Rein Meindok:

Kõik meie suured viijalaevad on praegu Tallinnas. Saavutasime läbirääkimiste tulemuseks, et seekord loositakse kõik Uussadamas. Alustati "Kristjan Palusalust", kuid see võitlus pole veel lõppenud.



Peetakse avakõnesid

(algus lk. 1)

meie muuseumi külalastajad. Olete teist korda Tallinnas, millised on linnamuljed?

Vanalinna majade värvimine olümpiaks oli suur viga. Selle värvi koostis ei sobi keskaegsetele majadele, see tuli neile kahjuks. Tallinnas saab olema palju restaureerimistööd, et vanalinn oleks jälle vanalinn. Uudis oli näha Eesti lippu Pika Hermannit otssas.

Gotlandi Ajaloomuuseumi asedirektor ja selle näituse koostaja Gun Westholm:

Näituse tegemine ei olnud keeruline. Siin on väga ilus ruum, pealegi ümmargune, meie näitus sobib siia ja mahub ära ka.

Näituse tegemisel oli kaks

printsipi: näidata Gotlandi ajalugu ning sidemeid Eesti ja Gotlandi vahel. Sellest lähtudes valisime esemed, arvestades ka Saaremaad, millega sidemed olid eriti tihedad.

Kuidas talusite laevasõitu?

Oli küll kole, sest olin nii merehaige. Aga samas oli see ju omamoodi põnev seiklus. Gotlandilt peabki Tallinna tulema laevaga, meie kontaktid on ju alati meritsi toimunud.

Olete Tallinnas esimest korda, missugused on esmamuljed?

Nisugused, nagu ootasin või isegi üle selle. Ma ei arvanudki, et nii palju vanu maju on alles ja et Tallinn on nii ilus. Ma arvasin, et on rohkem Visby moodi, kus on väga vanu kui ka 18. sajandist pärit maju. See oli roh-

kem, kui ma oskasin arvata.

11. mai, pidupäev

Segadikust on saanud korrasatunud atraktsioon, kadunud on kastid, kõts ja kõik muu segav, üleskääritud käistega töölistest on saanud soliidset teadurid. Avatakse näitust.

Sven-Olof Lindquist:

Nagu te teate, saab sõprus üksnes vabalt areneda, keegi ei saa seda peale sundida. Tekib ta nende vahel, kel on midagi ühist. Näitust teha on

alati uus kogemus ja ka seiklus. Seekord oli see meie jaoks tõeline seiklus: olla väikesel laeval keset ebasõbralikku tormavat merd ei ole just kerge. Kuid tundub, et ongi õige läheneda tundmatule maale väikese laevaga tormisel merel. Gotlandlased on ju alati just sel teel kohtunud inimestega üle Balti mere.

Gun Westholm:

Gotland asub peaaegu Balti mere keskel ja seepärast on

kõik mõjutused tulnud üle mere.

Külalised lendavad koju tagasi, näitus jääb meile jaanipäevani vaadata. Aga muuseumi laev suundub uue näitusega Raahesse, teine seltskond Helsingisse, veel ajab keegi reisisju, juba on oodata uusi külalisi.

Eesti Meremuuseumi kaalandsosakonna juhataja Katrin Savomägi:

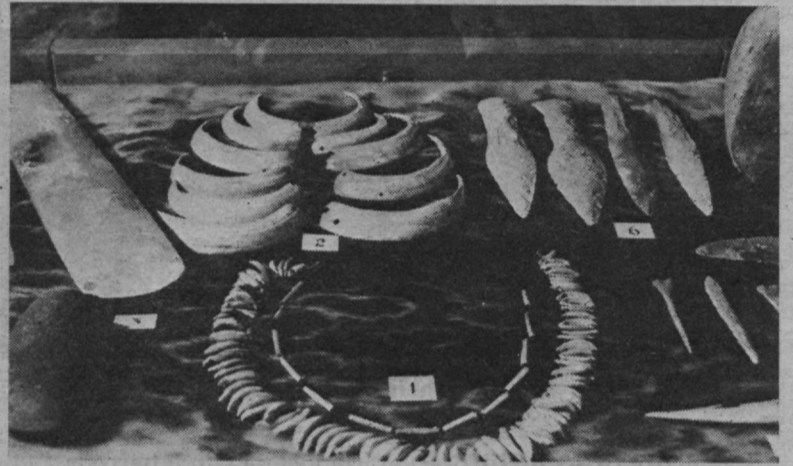
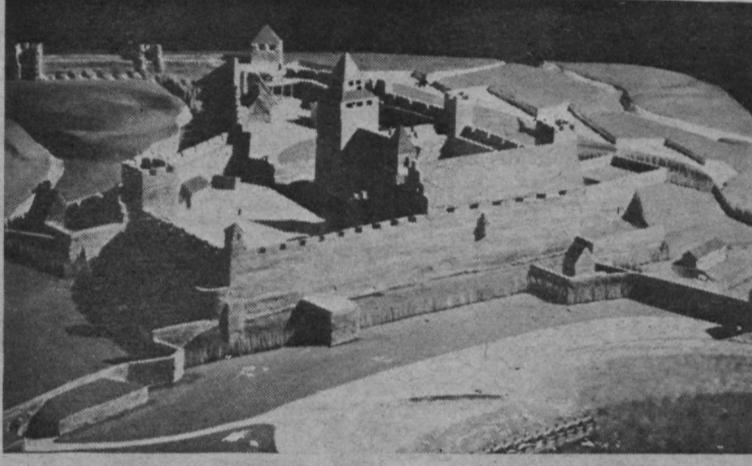
Põhjamaades on mereajalooalased kontaktid järjest tihenenud. Pole märgata mingit huvi vähenemist, pigem vastupidi – me pole võimalised nii palju külalisi vastu võtma kui soovitakse. See on ju kahepoolne töö, kusjuures meie teeme kõike ise, mis vastuvõtuks vaja.

Kõigi Põhjamaadega on meil hea kontakt, eriti küll Soome ja Rootsiga, aga ka Taani ja Norraga. Meie huvi, töö ja eesmärgid on samad – Balti mere ajalugu. Seda ei saagi ükski riik omaette uurida, me peame koostööd tegema. Samal ajal on näha, et meie mereajaloo-kontaktidest ja näitustest vahetamisest tuleb välja rohkematki, sidemeid muudiski valdkondades.



Sven-Olof Lindquist ja Gun Westholm

Näitusel käis Madli Vitismann
Fotod: H. Mosolainen



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 21. mai (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Tallinnas
"70-LETJE OKTJABRJA" — Tallinnas
"VIKTOR BAKAJEV" — Tallinnas
"KRISTJAN PALUSALU" — Tallinnas
"VIKTOR KINGISSEPP" — Klaipedas
"SKULPTOR MATVEJEV" — Klaipedas
"NIKOLAI JANSON" — Tallinnas
"BORISS BUVIN" — teel Bomast Santiago de Cubasse
"NIKOLAI VILKOV" — La Habanas
"TIMUR FRUNZE" — teel Hullist Luandas
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Las Palmasest Dualasse
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Takoradist Las Palmasesse
"ALEKSANDRAARTJUHHINA" — teel Porto Praiast Bissausse
"ANDREI ANDREJEV" — Tallinnas
"MAKSIM LITVINOV" — Tallinnas
"PJOTR KRASSIKOV" — teel Ventspilsist Casablancasse
"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Tallinnast Ventspils
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Tallinnas

"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel San Pedrost Las Palmasesse
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Dualast Tallinna
"JAAN ANVELT" — Luandas
"OLGA VARENTSCVA" — Bandjulist
"IVAN RUSSAKOV" — teel Lagosest Tallinna
"PAVEL DAUGE" — teel Bandjulist Lagosesse
"MIHHAIL KEDROV" — teel Lomest Pointe Noire'i
"IVAN BELOSTOTSKI" — Tallinnas
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Tallinnast Džiddasse
"VERA LEBEDEVA" — teel Casablancast Nouadhibousse
"IVAN POKROVSKI" — remondis Szczecinist
"VILJANÓ" — teel Iijitšovskist Havre'i
"GRUMANT" — Barcelonas
"GULBENE" — teel Tallinnast Rostocki
"KOHTLA" — Iijitšovskis
"KÖPU" — teel Kalinigradist Marina di Carrarasse
"PAIDE" — teel Gabesist La Corunasse

"POVENETS" — Rotterdams
"RISTNA" — Leningradis
"HELTERMAA" — remondis Loksal
"SEGEŽA" — Tallinnas
"OSVALD TUUL" — teel Salernost Ceutasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Ceutast Ravensasse
"IVAN RABTŠINSKI" — Tallinnas
"ARNOLD SOMMERLING" — Leningradis
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Potist Bremenisse
"HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas
"JURI KLĚMENTJEV" — teel Leningradist Creekseasse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Århusi
"MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna
"JUNOI PARTIZAN" — Kalinigradis
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — teel Ellesmere-Portist Gravesendi
"SUURLAI" — teel Birkenheadist Tallinna
"HEINLAI" — teel Københavnist

Helsingisse
"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas
"FRITZIS GAILIS" — Velsenis
"GLEB SEDIN" — Tallinnas
"FRITZIS ROZIN" — Haldenis
"AUGUST KULBERG" — Tallinnas
"AMBLA" — Tallinnas
"ANDJALFELD" — Gdynias
"AEGNA" — teel Ventspilsist Moerdijki
"KABONA" — Creekseas
"MOHNI" — Moerdijkis
"RAPLA" — teel Bremenist Rotterdami
"SEMJON ROŠAL" — teel Tallinnast Leningradi
"TERIBERKA" — teel Ventspilsist Moerdijki
"VIRTUSU" — remondis Loksal
"KARL KRUSSTEIN" — Gunnessis
"OSMUSSAAR" — teel Ventspilsist Brusselisse
"OTEPEÄÄ" — teel Brusselist Haldenisse
"TAHKUNA" — teel Ventspilsist Solvesborgi
"ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Göteborgi

Neile, kes ootavad...