



Eesti Merelaevanduse ajaleht

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

# EESTI MEREMEES

Nr. 11 (901) Teisipäev, 19. juuni 1990

Hind 10 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ **Pardakõnelusi "Transestonial"** lk.2
- ☛ **Paar tundi Helsingis** lk.3
- ☛ **Kuidas veel merele pääseb?** lk.4
- ☛ **Ohvrikstoomine II** lk.5
- ☛ **Tramm Soome lahel** lk.6
- ☛ **MerLe I** lk.7



### Maailma suurim autopraam

Brutoruumi (55 489) ja sõidukimahutavuse (13 tekil 6600 kohta) poolest maailma suurim autopraam "Jinsei Maru" asus esimesele reisile 5. mail Bremerhaveni Põhjasadamast. See Imbaris Oshima laevatehases valminud Tokio Nippon Yusen Kaisha Laevaühingu uusehitis lossis sadamas 2047 "Subarut", "Mitsubishit" ja "Suzukit" Nagoyast ning võttis USA jaoks pardale 1200 BMW-d ja "Mercedest". "Jinsei Maru" on 198,60 m pikk, 32,20 m lai ja saavutab oma ajamivõimsusega 11 120 kW kiiruseks 19,2 sõlme.

"Täglicher Hafenbericht" 11. mai 1990

## EESTI - ROOTSI



## SILLAD



Taasavatava Tallinn — Stockholm laevaliini puhul on huvitav heita pilk tagasi minevikku ning vaadelda kahe maa merealaseid simeid aegade jooksul.

Eesti - Rootsi merealased sidemed on üle tuhande aasta vanused. 3.-4. sajandist on teada skandinaaviapärase matusekoht Valklas, Põhja-Eesti mererannal. 600. aasta paiku toimunud sündmustest pajatab meile aga Ynglinga-saaga järgmist: "Östeni poeg Ingvar... oli vägev sõjamees ja oli sagedasti väljas oma sõjalaevadel, sest enne seda rüüstasid Svea riiki palju mõlemad, nii taanlased kui idateede mehed... Ühel suvel viis ta oma väed välja ja sõitis Eestimaale."

Seega toimusid meresõidud üle Läänemere mõlemale poole. "Henriku Liivimaa kroonikas" (Tallinn 1982) on 1219. aastal juttu Virumaa ühest vanemast Tabelin'ist, kes oli enne seda ristitud Ojamaal-Gotlandil. Sidemed selle saarega ja eriti Visby'ga olid sellal tihedad. Samas kroonikas on aastal 1203. esmakordselt mainitud Visbyt kirjallikus allikas. Kirjeldatakse ka eestlaste laevade viibimist sadamas. On teada, et Taani

kuningas Valdemar I 1171. aastal hävitas kindlustatud kaubapunkti Ölandi saarel, mis kuulus eestlastele. Ja Sigtuna hävitamine. Senini on vaieldav küsimus - kas eestlased osalesid Sigtuna hävitamises või mitte? On olemas mõlemad arvamused. Tallinnas, 13. sajandil loodud laevasõiduga tegeleva Püha Ihu gildi skraas (põhikirjas) on lause, mis vihjab ka simeetele Rootsiga, aga nimelt: "Mees, kes leiab teise armetuna Rootsi skäärilt või abivajava merehädalise, peab teda aitama ja oma laeva võtma."

Eriti tihe ülemereliiklus Eesti ja Rootsi sadamate vahel toimus peale 1561. aastat, mil Eesti järk-järgult läks Rootsi valdusse. 17. sajandist on teada näiteks, et Tallinna kaupmehel Ebert Mülleril uppus 1676. aastal Stockholmi mineva laevaga 50 säilitist mahutav laev koos meeskonna ja kaubaga. Huvitav on ka see, et 1360. aastast teadaoleval mündrike vennaskonnal Tallinnas on analoogia vaid Visbyst.

Rootsi valitsuse ning Tallinna vahel 1624. aastal sõlmitud tollirendileping aastaiks 1623-1629 andis Tallinnale valitseva seisundi laevasõidu

korraldamiseks Soome lahel. Tallinnale antud privileege kinnitati 1646. ja 1660. aastail.

Keskaegse meresõidu ajaloos on huvitavaks leheküljeks veel Eesti ja Rootsi vaheline ülemerepostiühendus, mida peeti aastail 1638 - 1710 liinil Tallinn-Porkkala-Turu-Ahvenamaa-Stockholm ning aastail 1647-1799 ka liinil Tallinn-Stockholm. Postiühenduse parrandamiseks rakendati isegi vastavad laevad. 1687. a. valmis postilaev "Fluggaren I". See oli 17,7 m pikk, 4,7 m lai ning 2,6 m süvisega. Peale kapten Gerdt Gertsoni kuulusid meeskonda veel tüürimees, kaks madrust ja laevapoiss. 1688. a. sooritas laev 12 reisi Stockholm. Laev sõitis 1690. aastani. 1700. aastal kasutati postijahti "Wrangel" ning sajandi algusaastail lähemat aega kaht postijahti "Lilla Hopet" ja "Sjöpostiljon". Peale Eesti alade allutamist 1710. aastal Vene tsaaririigi koosseisu Eesti ja Rootsi vaheline laevasõit mõnevõrra küll vähenes, kuid mitte oluliselt. Pidevad laevaliinid Rootsi ja Eesti sadamate vahel tekkisid aga alles Eesti Vabariigi ajal, 1919. aastal.

1920. aastal alustas tööd laevaliini Tallinn-Stockholm, millel sõitis reisiaurik "Kalevipoeg" (540,93 brt, ehitatud 1892.a.). 1935. aastal sõitis sel liinil ka reisiaurik "Vasa" (523,58 brt, ehitatud 1871.a.); 1936. aastast reisiaurik "Estonia" (1155,41 brt, ehit. 1910.a.) ning 1939. aastast reisiaurik "Vironia" (2026,06 brt, ehit. 1906.a.)

1937. aastal rakendati reisiaurik "Kalevipoeg" tööle liinil Pärnu - Kuivastu - Stockholm. Reisisid toimusid 31. maist 22. augustini üks kord nädalas. Sel aastal sõitis liinil Pärnu - Stockholm ka reisiaurik "Ruhno" (498 brt, ehit. 1886.a.). Üks kord nädalas 1938. aastal rakendati "Ruhno" tööle liinil Tallinn - Visby - Kopenhaagen, ajavahemikus 14. maist aasta lõpuni.

Tallinna - Stockholmi ja Pärnu - Stockholmi reisilaevaliinid töötasid 1940. aastani.

#### Kaubavedu kolmekümnendail aastail Tallinn - Stockholm

Aasta	laev	reisijaid	kaupa(tn)
1930	"Kalevipoeg"	3602	8611
1931	"Kalevipoeg"	2034	8719
1932	"Kalevipoeg"	1035	5295
1933	"Kalevipoeg"	1513	1881
1934	"Kalevipoeg"	3047	2212
1935	"Kalevipoeg", "Vasa"	6230	7217
1936	"Kalevipoeg", "Estonia", talvel "Vasa"	11 215	7766
1937	"Estonia", "Vasa"	11 400	15 000
1938	"Estonia", "Vasa"	13 571	15 587
1939	"Estonia", "Vironia"	Andmed puuduvad	
1940	"Estonia", "Vironia"	Andmed puuduvad	

1940. aastast kuni käesoleva ajani mingit reisijatevedu Eesti ja Rootsi vahel ei toimunud, kui mitte arvestada põgenike laevade Rootsi 1944. aasta hilissügisel. Neil aastail toimus vaid kauba vedu Tallinna ja Rootsi sadamate vahel. Eesti teised sadamad olid suletud välislaevadele.

Tahaks loota, et Eesti sadamate avamine ning taasavatav Tallinn - Stockholmi laevaliini loovad eeldused ka reisijateveoks teistest Eesti sadamatest Rootsi sadamasse.

Ants Pärna



## Pardakõnelusi

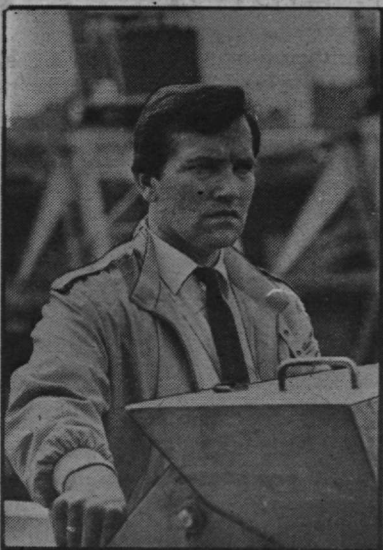
Pärast uskumatuid ponnistusi, millest eraldi juttu tuleb, võime siiski piirivalvurist lõpuks mööda astuda ja laevast sammu kaugusel seista. Eestisse ei tule uusi laevu kuigi sageli, sellest ka meie uudishimu. Kui fotomehel väljaspoolt üks klõps tehtud, on piirivalvur varmas keelama, seetõttu jätame muu pildistamise Helsingisse ja pirdume vaatamisega.

Seestpoolt paistab laev suuremgi kui väljast: petliku mulje jätab hämar autotekk, kust liftid tarbe korral autosid üles- ja allapoole võivad sõidutada. Värske värv trepil tunnistuseks, et miski pole siin lõplik. Ja valdava mulje, mis meile jäi, on juba sõnastanud "Tallinki" peadirektor Peeter Veegen: "Näeb oma aastate kohta hea välja." Laaditakse peale võõramaiste kirjadega busse ja kõikvõimalikke sõidu- ja veoautosid. Bussid nihkuvad edasi millimeeterhaaval: tehtud sõiduks headel teedel, ei suuda nad hüpata kaitl aperele.

On ka reisijate pool, mõeldud eeskätt bussi- ja veoautojuhtidele. Väikesed kajutid, söögituba ja lahke perenaine kõigi eest hoolt kandmas. Soovikohast keelekastetki pakutakse, kuid valuuta eest - oleme ju üle piiri. See-eest sõodetakse reisimeeste kõht ülesõidu ajal täis.

Keskhoonnikul asume teele.

Kui laev on avamerel, saab kapten aega küsimustele vastata. "Transestonia" tähendus on "transport läbi Eesti". Täna reisiril aga lifte vaja ei läinud. Miks?



"Transestonia" kapten Avo Piht:

"Meil peab tekkima stabiilne klientuur. Praegu hakkab Eestimaal kõik alles tekkima. nii suhted Soomega kui ka firmadel omavahel. Ega igal Eesti era-, kooperatiiv-, ühis- või muul ettevõttel peagi tingimata Soomes partner olema. On neidki, kes näiteks kolmekesi vajavad üksteise toodangut ja vaid ühel neist

on vajadus Soome firma või selle kaudu mõne välisfirma järele. Selline klientuur on meil veel üles leidmata, nad ei tea veel õieti isegi oma kauba mahtu, pangavõimalusi või transpordivajadust, kõik see on alles arenemas.

Olen näinud Ginea Bissaud ja endist Gambiat, Eesti on neistki maha jäänud. Edasi aitab siin vaba ettevõtlus, mis vajab loomulikult transporti, ei saa ju areneda oma sees nagu Albaania. Seejuures peavad tekkima suuremad ja enam arenenud välissidemed, eeskätt Skandinaaviaga. Selles näengi "Transestonia" perspektiivi. "Tallinki" siinpoolne kapital on riiklike, peamiselt üleliiduliste ettevõtete oma, võib-olla ka see fondikapital peab muutuma. Kuid transpordita arengut olla ei saa, see on vist kõigile selge."

Mida arvate oma laevast? "Nagu näeme, sõidavad siin läheduses ringi valged "Silja Line'd" ja ilusad punased "Viking Line'd". Meil tuleb aga endale aru anda, et me ei küüni veel Gambiani. Mitte selles pole asi, et selle või mõne teise laeva kapten ei saa "viikingil" sõiduga hakka. Saab küll, see pole tema kui professionaali jaoks raske. Meil on küllalt haritud meremehi, kes võiksid sellisama "viikingiga" sõita samal edukalt kui selle praegune

meeskond. Meil Eestis tekkisid teistlaadi raskused: meil pole varustust, meil pole värvi, ja mõne aja pärast muutuks ilus puhas "viiking" kurnis laiguliseks "viikingiks". Mitte seetõttu, et oleme saamatud või ei taha, aga meil pole lihtsalt võimalik niisugust laeva ülal pidada. Seepärast leian, et see on samm edasi, et "Transestonia" on praegu Eestimaal olemas. Mitte seetõttu, et ma ei tahaks paremat. Tahan muidugi, aga iga algus on raske ja me ei saa praegu endale lubada paremat.

Ühelgi firmal ei ole praegu võimalik osta endale kohe täiesti uut ja hästi varustatud laeva. Meil pole ju uuritud turukonjunkturi: palju on Eestis firmasid, kel vaja kaupa vedada; palju soomlased meilt vedusid telliksid, et "Via Balticat" kasutada. Kas on teada, mis on kuskilt Kesk-Soomest tulnud veoautojuhil kasulik: panna oma auto Lübecki praamile, et Euroopas ilma eriliste formaalsusteta autojuhile mugavas ja firmale kasulikus ümbruses sõita, või läbida metsik Ida, seda me koos Läti, Leedu, Valgevene ja Poolaga ju oleme. Kas see tasub end või ei, seda peaksid näitama arvud. Muidugi on nii "Tallinkil" kui ka teistel ettevõtetel elementaarsed arvestused, aga selles ei piisa. Kui "Tallink"

oleks suure laenu eest ostnud uuema laeva, oleks ta võib-olla mõni aeg hiljem leidnud, et vedades nädalas paarikümment veoautot ei teeni kulusidki tasa. Seetõttu on ro-ro-tüüpi "Transestonia" praegu küllalt hea rahuldama Eesti veovajadusi."

\* \* \*

Pärast paaritunnist peatust Helsingis laevale tulnud, avastasime, et kohal, kuhu tulles olime toetanud, hakkab juba kuivama värske värv. Kolmandat aastakümnet merd sõitev **pootsman August Kalk:**

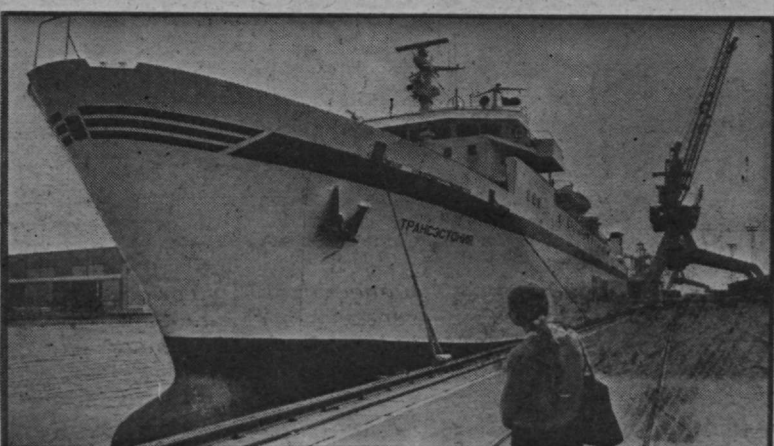
"Vana alus, teha on siin palju. 10,5 tundi on meil tööpäev, aga vahel läheb ka rohkem, laev on vaja korda teha."

**Kapten Avo Piht:** "Mehed on oma ametiülesannete kõrgusel, nii oskuste kui arusaamad ja keeleoskuse poolest. Iga töö, mis meri mehel nõuab, saab tehtud. Meeskonna võimeis ma ei kahtle."

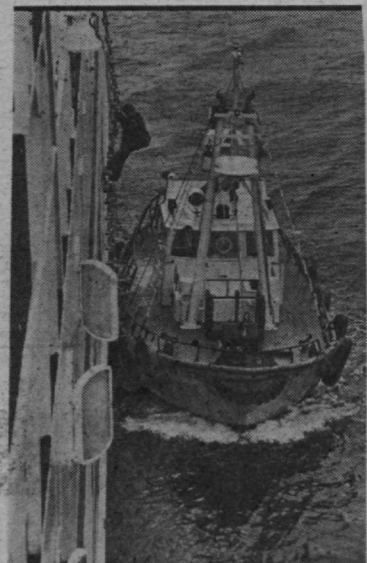
Meeskonna komplekteerimine on alati väga raske ja vastutusrikas ettevõtmine. Praegu töö käib, seismajäänud laevast sai sõitev laev, vajalikud remondid hakkavad mööda saama. Iga päev



Tallinnas



Helsingis



Soome lootsikaatril on nina ja suu



Kaptenisillal

on üks sõlm jälle kindlalt läbi vaadatud ja rohkem tarkust konkreetse laeva kohta juurde tulnud.

Reeder valib alati endale kapteni ja edasine oleneb juba ettevõtmise suurusest. Kui on sada laeva, siis on selleks loodud vastav struktuur, "Tallink" ei saa aga üht inimest kaadriosakonnaks panna, seetõttu muretsesime kaadri Eesti Merelaevanduse abiga. Minu ülesanne oli leida vanemehaanik ja vanemtüürimees, nendega koos valisime oskajad mehed, kes otsustasid oma tulusamad liinid maha jätta ja tahtsid meile tööle tulla.

Meie saime eesti keeles hakama, kas kõik on eestlased?

"Ei, aga iga meeskonnaliige, kes oma töös suhtleb kliendiga, peab valdama keelt. Enamasti on tegemist soomlastega, seetõttu on soome keele oskus enesestmõistetav. Masinameestel, kel keeleoskus nii oluline pole, oli tähtsaim soov ja kompetentsus."

Kas te ise olete töötanud ainult merelaevanduses?

"Jah. Olen puhastverd hiidlane, minu põlvkonna poisid, kes Hiiuimaalt pärit, küll enamasti kaugsõitu ei pääsenud. Merd sõidan kuueteistkümnendat aastat, kapteniks sain 1984. aastal. Sespeale sõitsin Lääne-Euroopa-Vahemere liinil, seejärel "Georg Otsal". Kui Eesti Merelaevandusse tulid suured viljaveolaevad, sõitsin paar aastat Ameerika vahet. Nüüd siis jälle üle Soome lahe."

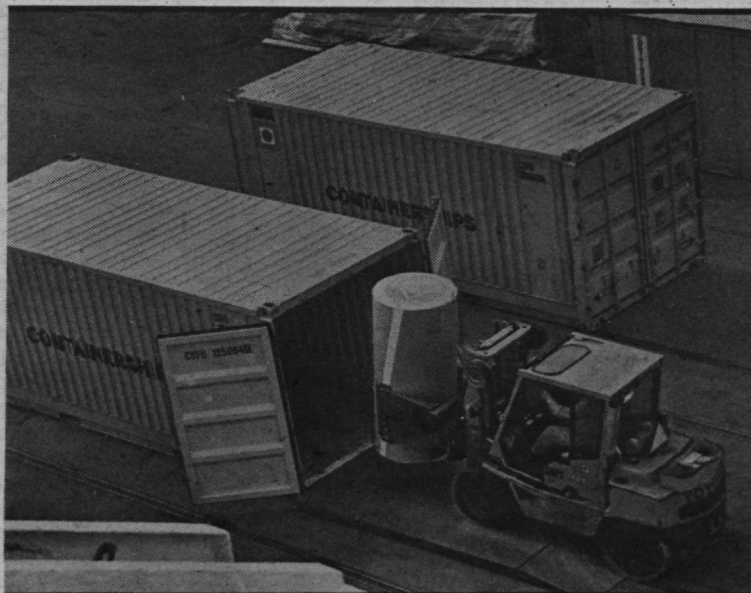
Õhtu on käes. Täna teist korda tuleb kaptenil laev täpselt kai äärde paigutada. "Üks koma viiskümmend kaks veel," hõikab tüürimees. See viimane number on muidugi vähikute rabamiseks, aga poole meetri võrra küll eksida ei tohi. Reisijad viivad aega tolliangaaris, osa meeskonda läheb koju, teised jäävad tööle. Homme on jälle reis.

4. juuni

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod



Kolleeg APNist Edgar Luts: "Sõit oli üle ootuste rahulik ja hea, graafikust peeti kinni. Meil ei ole praegu muidugi valuutat küllalt kiire ja manööverdusvõimelise laeva ostmiseks. See võimalus aga sobib hästi, kui on vaja koos autoga kiiresti sõita sinna või tagasi."



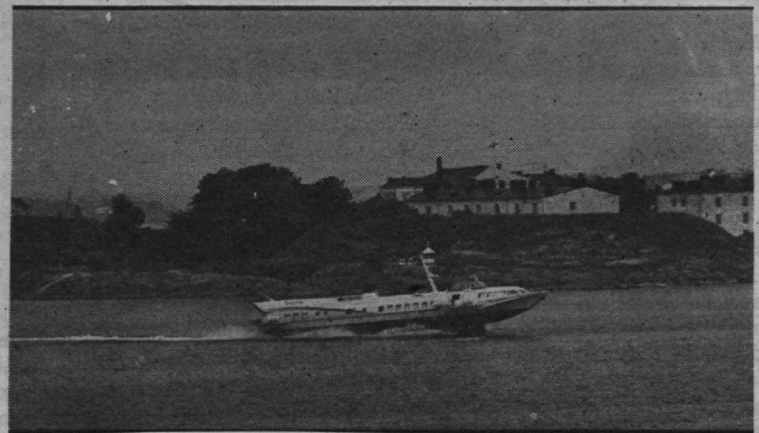
Neid vilkaid askeldajaid nägime Helsingis

## Reisikirj

# Paar tundi Helsingis



Need laevad sõitsid Tallinna poole



### VÄLISMAAL

Mida me seal siis tegime?

Jõudnud Helsingi Lääneseadamasse, vaatasime, kuidas ühed bussid laeva "kõhust" välja roomasid ja teised päevavalgusest sinna sukeldusid. Jälgisime vilkaid "Toyota" väiketõstukeid, mis, ühel küünel külje peal, teisel all, rulle ja kaste sadamahoonest konteinereisse tassisid. Tegime pilte.

Seejärel sõitsime Lounasadamasse, et sealsetest laevadest pilti teha, kuni aeg on. Püüdsime autoaknast muljeid ahnida. Hämmastusime mereäärsetest tänavanimedest. Küs on Tallinnas Meremehe, Paadimehe, Kapteni või Laevasilla tänav, Junga tänavast rääkimata?

Aega oli jäänud kaks tundi. Valisime sobivaid pildistamiskohti ärasõitvate laevade jaoks, vaatasime ühtepuhku kella ja hakkasime Kauppatori poole jalutama, et meelde tuletada, millised banaanid välja näevad. Sinna me ei jõudnudki, sest... Ennä! "Aegviidu", kodusadam Tallinn.

"Tere, me oleme meremeeste ajalehest."

"Kapten Jaak Unnuk."

"Kelle laev, mis asjus Helsingis?"

"Laev kuulub ETKVL-i Kaubandusliku Inventari Tehasele, oleme siin purjetajaid julgustamas. Helsingi-Tallinna regatist võtab osa üle 60 jahi, neist üle 20 Eestist."

Lahke perenaine ei luba laevast kohvi joomata lahkuda. Ütle siis veel, et eestlane välismaal suguvenda tunda ei taha. Kõrvalt laevast tuleb välja aastates soomlane ja usufleb, kumb parem on, Eesti- või Soomemaa. Kuulnud, et meile Eestimaa ikka armsam on, teatab ta, et tulebki seda paari päeva pärast kaema. Ikka oma laevukesega, pida-vat poolteist tundi kuluma.

Ongi aeg täis. Jõuame veel paar pilti teha lahkuvast "Tallinkist" ja märgata laevatekil nutvat naist. On see vaid ära-reisi kurbus?

Kürestki autosse ja tagasi Lääneseadama poole. Teel jõuame autoaknast silmata saginat Kirpputoril ja üht laeva, mida enne majaks olime pidanud. Olevat Karübi mere lõbusõitudeks.

(järg lk. 8)



Külalishakke väike laev

### AVANTÜÜR

Tagasi kodus, ei oska meie ettevõtmist muu sõnaga nimetada. Ühe tähendusena on selle prantsuse algupära sõna kohta "Võõrsõnade leksikonis" kirjas: ilma reaalse eeldusteta ettevõetud, tõenäoliselt nurjumisele määratud asi.

Saanud teada, et "Tallinkil" on uus laev, tahtsime loomulikult seda näha. Mitte üksnes uudishimust, vaid ikka selleks, et lugejailegi näidata. Kui selgus, et selleks tuleb hankida hulk kõvu pabereid, millela piirivalvest mööda ei saa, sest laev käib iga päev välismaal, tekkis meil parem mõte. Milleks piirduda sadamas seisva laevaga, kui on võimalik ühe päevaga reisil ära käia ja laeva töötamas näha. Meremeeste lehe korrespondentide endastmõistetav soov, kiire sellega pealegi, et järgmisel lehenumbriks jõuda.

Mis võiks olla lihtsam, kui pääseda Tallinna sadamas seisvale Nõukogude lipu all sõitvale laevale? Aga ei, selleks on vaja mitmeid käike ja sabas ootamisi. Kellele läks seejuures tarvis silmade ja juuste värvi ning perekonnaliikmete elulugusid, jäigi selgusetuks.

Varustanud end ka väljasõiduviisaga ning konsulteerinud piirivalvuga, jäime ootama võimalust kapteniga täpselt kokku leppida. See võimalus saabus reedel südaöö paiku. Kapteni kõrval seisnud piirivalvur aga teatas: kui järgmisel hommikul veel üht kanget paberit toodud ei ole, ei sõida kuhugi. Teadagi, laupäev... Uuele ringile. Pool tundi enne määratud aega lõpuks kohale jõudnud ja paberid esitanud, kuulsin vaid: "Ei mina taha nende eest vastutada." Muidugi, mine avantüüriste tea, järsku panevadki ilma loata jala Helsingi sadamakaile. Viisakalt naeratades anti pass tagasi ja soovitati muretseda Soome viisa, kui aga soovime Tallinna sadamas laeva vaadata, siis veel üks kange paber.

Sestpeale muutuski meie ettevõtmise avantüüriks. Sest Soome konsulaadi järjekordest näitas hirmu- ja õuduslugusid hiljutine "Vaatevinkelgi". Veetnud kolm tundi püstijalu Soome Vabariigi territooriumil Tallinnas, kadus meil üldse tahtmine veeta kolme tundi tõelises Soome Vabariigis.

Kokku võttis meie avantüür poolteist nädalat. Kuid kahju tunnet raisatud aja pärast levendas see, et kohtusime paljude uskumatult kenade ja abivalmis inimestega. Aitäh neile kõigile! Kahjuks kohtasime küll mõnd, kelle viisaka naeratuse taga kumas kartus: mine tea, mida nad seal ikkagi teevad.

# • MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •

## Kuidas veel merele pääseb?

Tallinna Merekooli ja Tallinna Merekolledži kõrval (millest oli juttu meie lehe varasemates numbrites) on selleks veel kaks võimalust – ja needki mõlemad Tallinnas.

**Kutsekeskkool nr 1** ehk "Karu Akadeemia" on mereerialasid õpetanud 1957. a alates. Praegu võivad 9. kl lõpetanud valida väikelaevajuhi-püügimeistri (väikelaevadeks loetakse alla 300 brutoregistertonni mahutavusega, alla 40 m pikkusi aluseid), laevaelektriku, külmutuseadmete masinisti ja tehnoloogiliste seadmete seadistaja ameti vahel.

Kool asutati Karu tänavasse endisesse Juudi Gümnaasiumisse 1941. a., kui Riigi Tööstuskool jagati kaheks: Raudteekooliks, mis jäi Tehnika tänavasse, ja 1. Tööstuskooliks. Algul õpetati siin mitmesuguseid metallitöid, pärast 1950. aastat, kui õppebaasiks said meretehased, ka laevaehituse ja -remondi ametid. Hiljem lisandusid meresõiduelukutsed: laevajuht, mehaanik, motorist, raadiooperaator. 1960. aastate lõpul vahetus mitu mereeriala ning lisandus ka trükkijate ja köitjate ametikoolitus. Nüüd on plaanis kooli number asendada sisule vastava nimega – Tallinna Mere- ja Polügraafikool.

Asedirektor Vambola Halliku sõnul oli õppida soovijaid varem tunduvalt rohkem, vastuvõtul tuli korraldada konkursse ja katsetöid. Praegu aga, mil kõrgkool jälle sõjaväest päästab, pürgib rohkem noormehi tavakeskkooli, kutsekooli satuvad väga nõrgad õpilased – ligi kolmandik kipub enne õpingute lõppu välja kukkuma. Ka töölesuunamisega on olnud raskusi: praegune tööturg on võrdlemisi täis, kalalaevastiku juhtkond eelistab aga venekeelseid töötajaid. Elektrikud ja masinamehed saavad küll ka kuival maal hakkama, aga on's vaja maamehe ameti mereeriala kaudu õppida!?

Vambola Hallik on ise aastaid töötanud kalalaevade tüürimehe ja kaptenina, nii on tal meie kalalaevastiku olukorrast piil selge. Praeguse kalavarude vähenemise ja majandustsoonide ümberjaotamise tõttu tuleb meremehi koondama hakata, paraku mõjub see internatsionaalses koondises "Eesti

Kalatööstus" eeskätt eesti laevnikele halvasti. "Karu Akadeemia" on aga alati olnud eestikeelne kool. Siinsed õppejõud on koostanud mitu vajalikku õpikut, kõigile mereainetele neid siiski ei jätku. Ikka tuleb õpilastel tundides konsepte kirjutada, mis aga olemasolevat õpilaskonda arvestades eriti libedalt ei lähe.

Mõni aasta tagasi saadi Kirovi-nim kalurikolhoosi kaudu koolile õppebaas – traaleriks kohandatud kalatranspordilaev "Marina". Paraku ei julgenud tolaeagse Kutsehariduskomitee juhtkond laevale sõiduluba anda – kardeti vist üle piiri putkamist. Sadamas seisva laeva "vuntsimine" ja meeskonnale palga maksmine käis koolile üle jõu ning alus tuli ära anda. Praegu töötab "Marina" mereuringutel, laevajuhihakatistel pole aga ikka oma veesõidukit.

**Tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" Tallinna Merekool** asub "Sõpruse" kino kõrval Vana-Posti tänavas. Pole palju eestlasi, kes selle maja uksest sisse on astunud, sest siin on seni õpetus olnud pea ainult venekeelne.

Kool asutati neisse ruumidesse pärast kalatööstuse juhtkonna kolimist Paljassaarde 1970. aastal. 25st õppejõust on merekoolis eestlasi vaid kaks – kooli ülema asetäitja, juristi haridusega Vello Pöder ja püügitehnika õppemeister Vaino Alas. Esimesega neist saangi jutule, ülem Vladimir Zaitsevil oli parajasti töösasu ajada nii Tallinna kui ka Riia linna peal. Seega peegeldab tänane lugu vaid kooli "rahvusvähemuse" seisukohti.

Kala-merekoolis (kasutan siin tinglikku nimetust, ametlikku lohet ei tahaks igal pool korrata) saab meremeheameti lühima ajaga – umbes aasta jooksul. Kursusi alustatakse ja lõpetatakse igal ajal, et "Eesti Kalatööstus" saaks oma tööjõule pidevalt täiendust ja vahetust. Sõjaväe läbiteinud noormehed võivad õppida kalalaeva madruseks, motoristiks, külmutusmasinistiks, laevaelektrikuks ja katlamasinistiks. Pärast 6–7 kuud teooriakursust, merepraktikat ja selle aruande kaitsmist antakse kiirelt küpsetatud meremehel põhierialal I klassi ja siduserialal II klassi diplom.

Võrreldes teistega on kala-merekool igal aastal tunduvalt enam laevamehi välja lasknud – varem võeti aastas



vastu 700–800 õppurit, 1988. a – 600. Täna on vastuvõttu tugevasti piiratud. Linna volikogu ei luba enam väljastpoolt Eestit tulijaid ajutiseltki Tallinna sisse kirjutada ja ega meil nii palju meremehi polegi kuhugi panna. "Eesti Kalatööstus" suudab aastas tööd pakkuda 210 meremehel, osa kursante läheb kalurikolhoosidesse ja iseseisvaise kalakombinaatidesse, kel omal püügi- ja transpordilaevastik. Nii võetakse 1990. a õppima vaid 300 noort.

Varasemal aastal oli enamik õppureid pärit kaugelt Venemaalt – näiteks Kaug-Idas ei ole üldse selle tasandi merekooli asutatud ning suure riigi tobeda kaardipoliitika tõttu anti rongidele-lennukitele inimeste veol tublisti tööd. Nii on kala-merekool toimunud nagu muudki üleliidulised ettevõtted-asutused: tooraine (õppurid) mujalt, toodang (meremehed) mujale, toitmine-katmine kohapealse rahva mure. Nüüd tuleb koolil ennast koormale tõmmata – kui õpilasi vähem, peab õppejõudegi koondama. Väheneb ka aineiline tulu. Aastas kulutatakse ühe kursandi peale 1200 rbl, mida oli võimalik firmadelt, kes noormehel tööd võtsid, välja nõuda ning kooli materiaalbaasi täiustada.

Eelmisel sügisel võeti vastu esimene eestlastest õpperühm, aga emakeelset õpetust saadakse vaid üldainetes – mereõiguse alustes, tollieeskirjades, inglise keeles, ökonoomikas, käitumises välismaal(!). Eks senigi ole teiste seas eesti koolipoisse kala-merekoolis vene keeles õppinud, nende arvu on aga raske määrata – arvatavasti alla kümnendiku.

Aastase kursuse lõpetanud laevnikud, kes hiljem otsustavad tüürimehe või kapteni aukraadi taotleda, võivad oma haridust täiendada Merekolledžis või Kaliningradi Kõrgemas Kalatööstuslikus Merekoolis – ka kaugõppes. Kui algettevalmistus ja merepraktika juba seljataga, on soovid, võimalused ja sihid selgemad.

Vana-Posti tänav merekooli tulevik on hetkel ähmane. "Eesti Kalatööstus" kavatses luua oma õppekeskuse, mis haaraks praeguse

rohkem neid praegu vaateväljas pole. 1945.–1990. aastani eksisteeris ka Pärnu Merekool, see aga tuli laevameeste "üleloodangu" tõttu sulgeda.

Merehariduse mured on kõikides koolides üsna ühesugused: eestikeelsete õpikute ja õppejõudude puudus, eesti mereterminoloogia korrastamatus, kummitama hakkav meremeeste tööpuudus, koolituse ülemäärane kontsentreeritus Tallinna ning koolide nõrk koostöö. Probleemiks võib kujuneda seegi, kui tulevikus



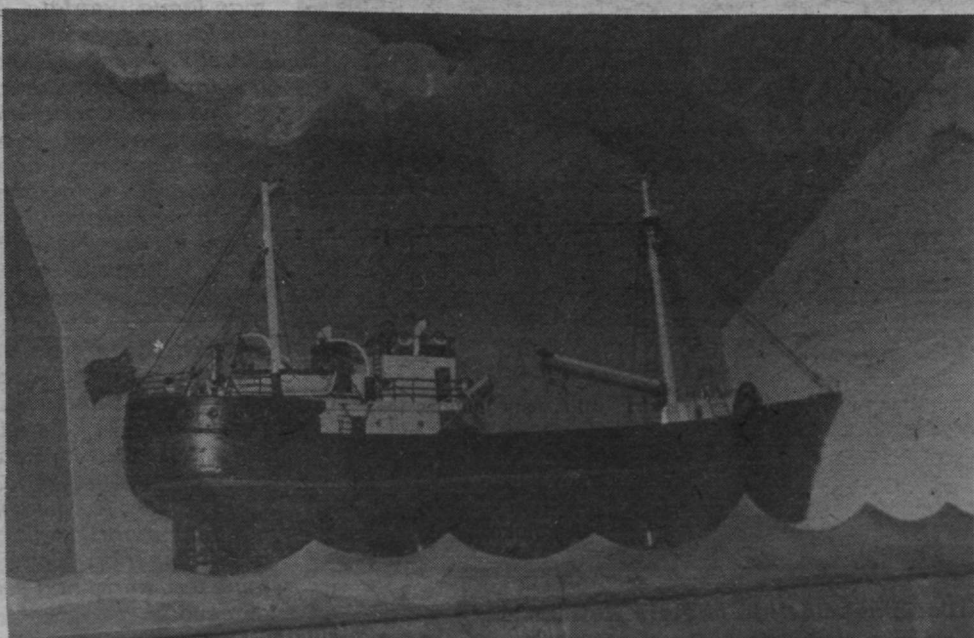
täiendusõppekombinaadi, õppelaevad "Krusensterni" ja "Koralli" ning võimalik, et ka praeguse merekooli. Kuidas aga kujuneb lähemas tulevikus koostöö kogu merehariduse andmisel Eestis, on raske ennustada.

Võibki käikudele merekoolidesse sedapuhku joone alla tõmmata –

hakkavad õigusjärgsed pärijad tagasi nõudma Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi, Saksa Gümnaasiumi ja Juudi Gümnaasiumi koolimaju...

TIIT RUMMO

"Õpetajate Leht", 9. juuni 1990





**TALLINNA MEREKOOLI PURJESEKTSIOON ALUSTAS UUESTI TÖÖD**  
Pärast pikka vaheaga alustas tänava uuesti tööd Tallinna Merekooli purjesektsioon. Tõuke hakata koolis jälle purjetamisega tegelema andis algatusgrupp, kuhu kuulusid Alvar Unuks, Veli Pilden, Marko Mõtlik ja Maksim Solodovnikov. Mitu kuud tegelesid nad jahi "Vaim" restaureerimisega. Kes teab, kuidas merekooli poiste purjetamishooaeg muidu alanud oleks, kui koo-

li poleks tulnud uus direktor Tarmo Kõuts. Tema toetas väga jahtklubi muutmist kohaks, kus noormehed vaba aega veedavad, jahte remondivad ja võistlusteks valmistuvad. 9. ja 10. mail võttis "Vaim" osa selle aasta esimestest võistlustest, *International match-race*'ist, kus võistles tuntud sportlasi. Hoolimata sellest, et meie tulemused polnud nii head kui kaasvõistlejail, jäi meeskond rahule. Peamine on ju teoks saanud: jahtklubi hakkas

tööle. Ja küllap aja jooksul ka võistlustulemused paranevad. **Maksim Solodovnikov Gennadi Kalašnikovi fotod** Merekooli poiste purjetamisest on veel järgmist lisada. 9. juunil sai Tallinna Merekooli jahtklubi jaht "Virgo" "Kalevi" karikavõistlustel üldarvestuses teise koha. Nii "Vaimu" kui "Virgo" meeskonnad valmistuvad praegu juuni lõpul algavateks rahvusvahelisteks võistlusteks *Gotland Rund*. Edasi minnakse Helsinki ja Kotka etappidele.

## Šotimaa merelaevastiku ametlikud esindajad külastasid Tallinna Merekooli.

15. mail külastasid Tallinna Merekooli Šotimaa merelaevastiku ametlikud esindajad. Merekoolis käisid *Denholm Shipping Services Limited* direktor John R. Murphy, *Denholm Ship Management (U.K.)* mäenedžer Bruce W. Lucas, Inglise-Nõukogude Laevaühingu Londoni-direktor V. Vassiljev, Eesti Kaptenite Klubi president I. Gnezdilov, Eesti Merelaevanduse tehnilise talituse ülem V. Kolesnikov ja kaadriülem I. Bobrovski. Külalised viibisid Tallinna Merekooli õppeklassides ja arvutuskeskuses, tutvusid kooli materiaali-tehnilise baasiga. Tallinna Merekooli ülema Tarmo Kõutsi ja Šotimaa külaliste kõneluses puudutati laevastikukaadri ühise ettevalmistamise küsimusi ja poolte omavaheliste kontaktide tugevdamist.



# • MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •

## Ohvrikstoomine

(Algus "Eesti Meremees" nr.10)  
Nagu igasugune idee, nõuab ka eksimusteta meresõidu idee elluviimist. Ning seda tehakse nii, et mõeldakse välja keelde ja reglementeeritakse nii see, mida annab reglementeerida, kui ka see, mida ei anna. Keelav juhtimisviis laevastikus ühtib stüüdistava õigusmõistmisega. See surub avariide probleemi primitiivsesse skeemi, kus põhjuste ja asjaolude paljususe asendab üksainus põhjus, ja see on normdokumentides esitatud nõudmiste rikkumine. Sealjuures pole mitte keegi kunagi seda küsimust uurinud. Avari korral pole aga stüüdlase leidmisega mingeid raskusi. Näide on otse käeulatuses. Mootorlaeval "Priamurje" toimunud tulekahjus osutus stüüdlaseks reisija, kes oli kasutanud elektrikeetjat. Pole see esimene ega teine laev, mis tekkannust on põlema läinud. Probleemi lahendust pole vaja kaugelt otsida. Kogu tsiviliseeritud maailma kasutab tuleohutuid termoreleega keetjaid. Selle asemel, et meie laevad nendega varustada või lubada kasutada vastavaid odavaid kodumaiseid tooteid, keelab mereministeerium kasutada igasuguseid elektrisoojendusriistu. Pärast "Priamurje" põlengut saavutas võitlus "inimfaktoriga teejoomise asjus" ülima astme. On kästus välja töötada tehniliste abinõude kompleks, vältimaks üldse võimalust olmeelektririistu kasutada. Laeval võib olla kuni sada seinakontakti, seepärast jooksid elektrijaustu ja mõõdunud sajandi ühendamisotsused liiva. Aga see teeb muidugi ainult meremeestele muret. Sest järjekordse tulekahju korral otsitakse patuoinas just nende seast välja. Vigade väljajuurimise vaimustuses pole me kahjuks veel välja arvestanud, kui palju läheb riigile maksuma juhtivtöötajate eksimatus.

Keelustamine võib olla väga mitmekesine. Laevastikus on see sellepärast eriti ohtlik, et tavalistes mere-sõidutingimustes võetakse otsustamisõigus neilt inimestelt, kes on ööpäev läbi vahis, st. neilt, kes peavad ohutuse tagama. Inimene, kes on harjunud mitte tegutsema, pole aga äärmuslikes olukordades võimeline otsustama. Määrustik ei luba kapteni abil ei kurssi muuta ega avamerel üksikut laevast mööda sõita. See operatsioon ei nõua aga niivõrd kõrgemat haridust kui keskmist taibu-kust. Kuid laevadel, kus määrustiku täht-tähelt järgitakse, võib kõrgharidusega meesterahvas aastakümneid lühikestes pükstes poisikesse rollis olla. Kapteni vahiabilt isikliku vastutuse võtmine on mõistlikult ühele isikule allumise põhimõttest teinud laeva aimujuhtimise põhimõtte. Sel kembel kujundatud mitmetegutsemise stereotüüp hakkab end ilmutama äärmuslikes olukordades, kus mõjub kas siis nii nagu "Mihhail Lermontovi" puhul või nagu "Admiral Nahhimovi" puhul – viimasel tegutses segadusse sattununa nii, et see viis kokkupõrkeni. Meie laevastiku õnn ja ühtlasi õnnetus on, et paljud kaptenid ei järgi täht-tähelt määrustikku ja jätavad abidele mõistliku iseseisvuse. Õnn sellepärast, et vaatamata Nõukogude kaptenite töö äärmiselt ebasoodsale psühholoogilis-moraalsele foonile pole meie laevastiku suhteline avariikindluse tase arenenud mereriikide omast hullem. Häda sellepärast, et see saavutatakse närvide ülekoormuse arvel, samuti sellepärast, et nii luuakse seaduste määruste rikkumise pretsendid. Määrustik, mida asja huvides igal sammul rikutakse, on pigem pidur kui määrustik. Kapten Markov lahkus sillast olukorras, mis polnud ei keeruline ega ohtlik. Niisugune olukord oleks võinud tekkida ka mujal kui Thsemessi lahes siis, kui kapten magab. Täiesti kõrvalisele inimesele oleks piisanud pooltunnisest instrueerimisest,

et ta selles olukorras oleks osanud kokkupõrget vältida. "Admiral Nahhimovi" kapteni abi Tšudnovski oli 22 aastat sillal olnud! Ma ei taha sellega hukkunud meremehe mälestust mustata. Jutt ei ole stüüst, vaid meie hädast. Inimese hädast, keda on terve tööelu jooksul lühikeseks kaelarihma otsas hoitud, kui samm paremale või samm vasemale on eba-meeldivusi tähendanud. Jutt on selle inimese õnnetusest, kes oleks pidanud katastroofi vältima ja kes oli selleks võimeline, kuid – ei suutnud ja maksis selle eest oma eluga. Uuriija B. Uvarov esines veel enne kohut ajakirjas "Sotsialistitšeskaja Zakonnost" (nr. 12, 1987), kus nimetas enesekindlalt stüüdlased ja kokkupõrke põhjuse. Fakt ise paneb pehmelts öeldes imestama: stüüdistus esitatakse enne kohut ja veel niisuguse nimega ajakirjas. Ent praegu tsiteerin teda teisel põhjusel. Hinna-teise abi Tšudnovski tegevust, rõhutab uurija, et "Admiral Nahhimovi" mõningane vasakule suundumine tõigi laeva kokkupõrke kohale" ning et see polnud niisugune, "et teine laev oleks manöövririt märganud ning omakorda võtnud ohutust tagavad abinõud tarvitusele". Tähen-dab, kokkupõrke saladus on avastatud? Kuid mida teeb kohus? Tšudnovski hukkumise tõttu tema kohtuasi lõpetatakse. Kohus vaid konstaterib tema üleastumisi, seega siis ei näe neis otseseost kokkupõrkega. Loomulikult tekib küsimus: kas mitte hukkunu süü ei jagatud kahe ellujäänu vahel ära? Või siis on see alluva vastutamatu põhimõtte jaatamine? Kuid selle "vastutamatu" kätte antakse ju kaheksaks tunniks tuhandete inimeste elu. Kui kapten saab näiteks südameataki, kas siis hakkame reisijaid uputama? Kas tohib riskiga seotud elukutse puhul tekitada inimeste asemel "kravikesi"? Et sulletud ringist välja pääseda, tuleb see ring lõhkuda. Kui kujunenud suhted

tekitavad avariisid, siis tuleb neid muuta, mitte aga lootä inimeste müütilise eksimatuse peale. Reisijail pole ju vaja garantiid, et kapten stüüdi mõistetakse, vaid et neile garanteeritakse elu. Loed kohtuotsust ja tunnend todasama otstarbekuse raudset sammu. Ühiskondliku ja ametliku arvamuse rahuldamiseks oli otstarbekas kaptenid stüüdi mõista. Ning teha seda karmilt. Otsides kaptenile stüüks sobivaid paragrahve, ei tuvastanud juurdlus ega kohus tragöödia tõelisi põhjuseid. Et "Titanicu" hukkumise saladuse jälile jõuda, sukelduti ookeani põhja. Meie peitsime saladuskatte alla tragöödia, mis juhtus meie päevil ja millele võrdset pole meie laevastikus olnud. Ent kui ametkond hoiab oma saladusi ja juurdlus ning kohus ei püüa neid saladusi avastada, siis kus on garantiid, et juba homne mõnes teises lahes ei juhtu samadel põhjustel uut, kolleegi saatust määravat tragöödiat? Ent juurdlusel on ju trump – stüüdistatavad tunnistasid täielikult oma süü. "Tkatšenko ja Markovi auks peab ütlema, et nad tunnistasid end isiklikult stüüdiolivaiks enamiku laevajuhtimise eeskirja punktide rikkumises, mis viiski kokkupõrkeni," kirjutab B. Uvarov. Ühes kokkupõrkes on võimatu laevajuhtimise eeskirjade kõiki punkte rikkuda. Selge, et kaptenid nõustusid kõigi stüüdistustega moraalse murdmise ja selle tõttu, et ei uskunud nende tegevuse objektiivse hindamise võimalusse. Mis see neile maksma läks, on hästi teada. Iseloomulik on, et ka NSV Liidu peaprokuröri asetäitja O. Soroka peab kaptenite eneste ülestunnistusi esmatähtsaks. Ta kirjutab vastuses Eesti kaptenite nõudmisele Markovi ja Tkatšenko kohtuasi uuesti läbi vaadata: "Teie põhjendusega, et nad pole otse stüüdlased inimeste surmas, mis leidis aset kahe laeva kokkupõrkel, samuti sellega, et nad on saavutanud ülemaärast suurt karistust, pole võimalik nõustuda. Kohtuistungil tunnistasid Markov ja Tkatšenko end stüüdi mere-transpordi ohutu liikumise reeglite

rikkumises..." Ülestunnistus on tõestuste kuninganna. Eks ole tuttav postulaat? Süüpingis istusid tragöödiast vapustatud normaalsed inimesed. Kas nad oleksid saanud end milles tahes stüüdi tunnistamata jätta, kui arvesse võtta, mis olukord kohutsaalis valitses? "Jah, olen stüüdi... Laske mind maha!... Ainult ärge nad (viide saali) ...ärge nad needku mu lapsi. Nemand pole milleski stüüdi!..." Siinkohal patsutas Tkatšenko end peoga pealaele, et hukkunute emade needust väärata. Öeldakse, et on niisugune uskumus. Ta kõigutas end ja patsutas pealaele." (N. Tšerkas, "Viimane reis", "Junost", 1987,9). Mida sai kapten Tkatšenko eitada, milles end stüüdi tunnistamata jätta? Kaptenite protsess näitas täie selgusega, et meie õigusteadvus pole sellest kurvast ajast kuigi kaugale arenenud, mil iga lavastatud protsessiga kaasnes ajakirjanduse poolt üleskõetud üldrahvalik vihalaine. Kirgede ülespuhumine enne kohut avaldatud materjalide abil, kusjuures kohtumenetluse puhul polnud mingisugust avalikustamist, võimaldas rahva arvamuse suunata vajaliku rööpassse. Kaptenite tehti alatute kurjategijate koondkujud, ja see ei saanud tõe selgitamiseks kaasa aidata. Miks peab laevaõnnetus, kui sellega ka kaasnes inimeste hukkumine, põhjustama kolleegi ohvrikstoomise? On's tõsiselt võimalik arvata, et hirmutamise aitab haigust ravida, mitte aga ei sunni seda sügavale organismi sisse peitu, ei too järgmist katastroofi lähemale? Bürokratiiale ohvreid tuues – olgu vaikesid või entusiasmi üles näidates – ohverdame me iseenda, oma tuleviku ja oma laste tuleviku. Kui me ei taha, et meie lapsed ja lapselapsd peaksid jälle kokku puutuma uute Vitebski või Kuropatõ sündmustega, siis peame me juba praegu seisma selle eest, et tõde oleks ülempi otstarbekus. Oleks ülempi kolleegi arvamus, ülempi saladus.

A. Bogdan  
"Dalnevostotšnõi Morjak"



# Tramm Soome lahel

31. mail kutsus aktsiaselts "Helta" ajakirjanikud "Sinilinnu" pardale, tutvustati laeva, meeskonda ja firma tegevust.

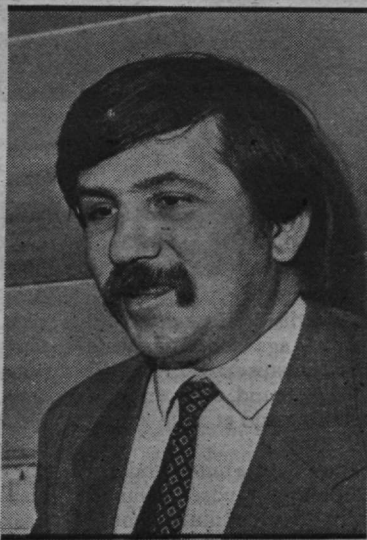


**Aktsiaseltsi peadirektor Aleksander Belousov:**

Endise mereväelaseks olen tihti kohtunud Eesti Merelaevanduse meremeestega. Turismi arengut ja vabariigi võimalusi kaaludes tulime mõttele luua kiire reisilaevastik. "Georg Otsal" on muidugi suurepärase meeskond ja head traditsioonid, laev vastab nüüdisnõuetele, kuid aeg – see on määrav mitte üksnes äris, vaid vajutanud pitseri kogu meie elulaadile. Siit tekkis mõttekaaslaste rühma idee otsida "Kometa" tüüpi laevu ja luua enne Teist maailmasõda tegutsenud laevaaktsiaseltside eeskujul aktsiaselts. See võimaldab otsida häid töötajaid, taotlema täpsust ja rentaablust ning tagada teenindustase. Laevad, neid on meil kolm, hankisime Läti Merelaevandusest. Läti Merelaevandus püüdis kaheksa aastat tagasi luua liini Riia-Tallinn-Helsinki, nüüd aga müüsid nad need laevad meile.

Meie aktsiaseltsi liikmed on Eesti Kultuurifond, kalurikolhoos "Majak", kooperatiiv "Fookus", "Estimpeks" ja Eesti Merelaevanduse väikeettevõtte "Marser". Siiani ei usu paljud, et me löime 4' kuuga firma, remontisime laevad, töötasime välja oma programmid ja sõiduplaani ning kooskõlastasime, kus vaja. Läbisime küll vist tuhat kabinetti. Juhindusime sellest, et teenida valuutat meie vabariigile, kes praegu elab üle mitut rasket etappi ja seda väga vajab.

Ühtlasi püüame praegu, vaba ettevõtluse ja merenduse iseseisvuse taastamise aegu, taaselustada Eesti laevastiku vanu häid traditsioone. Loodame, et "Helta" vimpel suudab meie vabariiki välissadamais väärikalt esindada ning et välituristid ei tunneks teravat piiri oma ja meie teenindustaseme vahel.



**"Helta" kommertsdirektor Neeme Vellend:**

Meie idee on orienteeruda ärimehel, kel on kiire. Hommikul istub ta laeva, on peaaegu tööpäeva alguses kohal, pärast tööd istub tagasi sõitvale laevale ning on õhtuks kodus. Siis on ta kokku hoidnud "Palace'is" õõbimise tasu ning hulga aega, tal on täistööpäev seljataga, arvata- vasti on ta sellega väga rahul. Ka meie ärimestele peaks graafik sobima, sest Soomes jõuab poole päevagagi palju korda ajada. Me ei ole orienteerunud ainult valuuta teenimisele, 20% kohti on müümiseks Nõukogude rubla eest. Kui reisile on jäänud vabu kohti, siis müüme rublade eest rohkemgi.

**Ilma Soome-poolse aktsionäri te aga hakkama ei saa?**

Meie Soome-poolne aktsionär "Center Clean Oy" on osanik vaid 15%-ga, kuid üksi oleks meil raske. Tegu on ju ikkagi riikidevahelise liiniga. Tema paigaldas ligi pool miljonit marka laeva siseviimistlusse ja tagab Soome poolt kõik vajalikud kontaktid ning teeninduse. Kontaktide laad nõuab, et oleks Lääne partner. Selleta hakkama saada takistab kogemuste ja isiklike sidemete puudumine. Äri maailmas on need aga väga

tähtsad. Läänes rohkemgi kui meil.

**Kultuurifondi esimees Kalle Liiv:**

Me loodame, et inimeste soov Tallinnas või Helsingis käia on palju suurem, kui "Georg Ots" või "Tallink" rahuldada suudavad. Kui vaja, paneme teisegi laeva samale liinile.

Meie laeval on lubatud kurseerida 15. maist 1. oktoobrini, kuid see ei ole ainult ilusa ilma laev. Suvel võib laev küll iga päev Helsinki vahet käia, sest niisugust tormi, millega välja sõita ei saa, on 2-3 päeva, aga siis ei käi teisedki reisilaevad. Meie jaoks ei tohi lainekõrgus ületada 2m. Päästevestid on iga tooli all, on ka 25-kohalised päästeperved. Laevaruumis on 3 sektsiooni, kui neist 2 on vett täis, siis laev veel ei upu.

Meie sadamakoht on Reisisadama 12A kai, "Georg Otsa" nina ees; Helsingis Lõunasadama 4. kai. Seal on meil oma koht, kus kai tehti madalamaks, et reisija saaks laeva tiiva pealt maale astuda. Ükski teine laev sealt ei käi, nii saame teha lisareise ja käia nagu tõsine tramm.



**"Helta" direktori abi Tiina Lina:**

Meie kuulutuse peale "Õhtulehes" tuli kokku 60 neidu, neile korraldasime kursused. Üleeile oli eksam, selle alusel valisime välja need, kes on meil täna esimest päeva töö. Meil on 20 inimest kahes vahetuses, korraga on laevas 5 meremeest ja 5 teenindajat. Oleme saanud endale kaadrit valida, sest me maksame ka head palka: palgamäärad määrab juhatus.

Meremeestest on ühes vahetuses laevas kapten, mehhanik, tüürimees-kapteni abi reisijate alal ja kaks madrust-motoristi; kõik on varem sõitnud suurtel laevadel kaugsõidus. Meeskonda teenindab enne iga reisi arst.

sutamiseks lubatud. See oli mul üldse esimene laev kujundada. Soomes hakkasin nägema loodud võimalusi, tekkis tegutsemisind. Päeval meestega laevas, õhtul jooniseid tehes. Minu jaoks oli see väga huvitav, olen ise 80% rahul.



**Meditsiiniteenistuse ülem Irina Morgunova:**

Inimesel ei pruugi olla kliinilisi haigusnähte, kuid tema silmade järgi saab otsustada, milline organ on haigestumas ning alustada profülaktilist ravi. See on meditsiini tulevikusuund – profülaktiline diagnostika. Veel on nii võimalik jälgida, kas organism on stressiseisundis või mitte. Kui meie meeskond hakkab suure koormusega tööle, peab jälgima, kas nad on end üle pingutanud või saavad hakkama, sest organism reageerib ühele ja samale koormusele erinevalt. Ka seda saab jälgida silmade järgi.

**Kalle Liiv:**

Mulle tundub, et me leidisime oma niši, mis hakkab täituma reisijatega, sest tal on oma spetsiifika. Me ei ole konkurendid ei "Georg Otsale" ega "Tallinkile", nemand meile ka mitte. Helsinki ja Tallinna vahel on praegu nii palju ärimehi käimas, kellele aeg on kallim kui miski muu, nii et konkureerime pigem "Finnairiga".

**Disainer Kalev Öunapuu:**

Peamine, mille pärast laev läks remonti Soome, oli materjalide kättesaadavus. See, mille peale siin oleks kulunud pool aastat, sai seal korda kuu ajaga. Ka seal oli valik selle võrra piiratud, et kõik materjalid peavad olema tule- ja veekindlad ning merel ka-

**Kapten Vladimir Rubanik:**

Kapten on siin laevas nagu roolimadrus või pigem nagu lendur – kogu aeg roolis. Minult küsiti, kas olen amatöör-autojuht: jaatava vastuse peale oli edasine palju kergem. Meeskond on meil kogunud. Soovijaid oli palju, kuid eelistasime neid, kes algusest peale uskusid meie ideesse.

Kuulume ohutuse jälgimise rahvusvahelisse süsteemi, seetõttu jälgivad meid Tallinna ja Helsinki sadam ning osutavad vajalikku abi. See annab meile garantii, et kuulume üldisse meresõiduohutuse ja inimeste ohutuse süsteemi.

**See on siis näide sellest, et spetsialiseeritud teenust on lihtsam osta kui ise teha?**

Jah, sest nii teeb kogu maailm: teenust on lihtsam osta kui ise teha, palju lihtsam ja odavam.

**Kui teie laeval on nii oluline iga eseme kaal ja mõõtmed, kas peate siis iga uue aparadi paigaldamisel või teenuse kavandamisel mõtlema, kas tasub?**

Jah, sest kui laev on üle koormatud, ta tiibadele ei tõuse, jääb lihtsalt ujuma. Praegu on meil kogu vajalik aparatuur olemas, meie väike radar katab kogu Soome lahe, raadiojaamad võimaldavad saada ühenduse kõigiga, kellega vaja. Kuid see kõik on eelmise põlvkonna oma, see-



Põhjamaine laev lõuna-  
maise lipu all

(algus lk. 3)

## TAGASITEEL

Mida me täna nägime?

Helsinki sadamaväravaist väljuvat ja tiibadele tõusvat "Sinilindu", üht "laidu", millest mööda sõitsime ja üht "Viking Line'i", mis meist mööda sõitis. Mitmesuguseid kaubalaevu, ühel neist põhjamaine nimi

➔ Neid me nägime ka

lõunamaa mugavuslipu all. Mitmesuguseid paate, jahte ja väikelaevu, mis Helsinki sadamais ringi sõelusid, peal lõbusalt suvistepühi nautivad inimesed.

Vahetame muljeid, nagu õel-dakse.

**MV:** Te olite viimati Helsingis 1939. aastal. Missugune tunnus teile Helsinki nüüd?

**DP:** Ernekõike tuli mul meelde, mida ma tol ajal nägin. Ega Helsinki kesklinn olegi sellest ajast peale suurt muutunud. Seal, kus meie "Aegna" tol ajal randus, oli suur turg, see on vist praegugi alles?

**MV:** On, aga sinnani me ei jõudnud.

**DP:** Lahkudes Tallinnast ja sattudes Helsingisse tunneta-te, et olete jälle Euroopas. Mind pani praegu imestama see, et kuigi räägitakse, Helsingis olevat tänavail tihti purjus inimesi, ei näinud ma täna ühtki. Tol ajal oli Soome sõtta väga lihtne. Viru tänavas endise kino "Bi-Ba-Bo" vastas oli väike kontor. Te läksite sinna, täitsite ühe väikese kaardi 7-8 küsimusega, üks eksemplar

Läksite reisisadamasse, ostsite pileti ning kolme ja poole tunniga olite Helsingis. "Tallinnast" umbes poole väiksem "Aegna" käis kolm korda nädalas. Ainuke, millest toll huvitus: et ei toodaks ülearu puuvilja. Meil Eesti Vabariigis oli puuvili tol ajal kallid, meigi emaga tööme rosinaid ja bannaane.

**MV:** Kapten, te käite iga päev Helsingis, mida teie arvate?

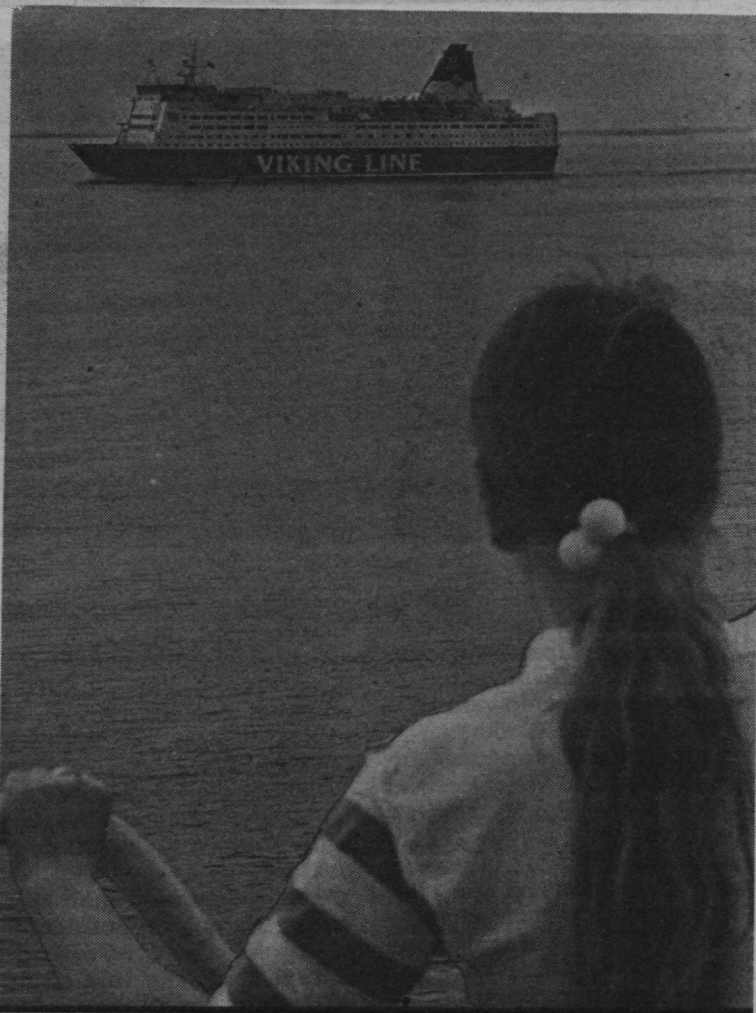
**Kapten:** Alati on mingi soe tunne, nagu ikka tuttavasse kohta tulles. On raske jääda ükskõikseks koha suhtes, kuhu oled jätnud kokku mitu aastat oma elust.

Peatselt jõuamegi tagasi koju. Meil on kaasas muljed, nende vastu toll huvi ei tunne, kirjutamata lood ja ilmutamata filmid. Oleme väsinud. Avantüür on läbi.

**MV:** Kas läheme teinekordki?

**DP:** Kindlasti!

Helsingis käisid  
Madli Vitismann  
ja Dmitri Prants



➔ Unistuste valge laev



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 18. juuni (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — New Orleansis  
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Amsterdamist New Orleansi  
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Beaumontist Tallinna  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Beaumontist Tallinna  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Savonast Leningradi  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Klaipedas  
"NIKOLAI JANSON" — teel Fredericiast Luandasse  
"BORISS BUVIN" — Marielis  
"NIKOLAI VILKOV" — teel Tallinnast Fredericiasse  
"TIMUR FRUNZE" — Tallinnas  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Conacryst Tallinna  
"LENINSKAJA GVARDIJA" — teel Amsterdamis  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Bissaus  
"ANDREI ANDREJEV" — teel Amsterdamis  
"MAKSIM LITVINOV" — remondis Szczecinis  
"PJOTR KRASSIKOV" — Abidjanis  
"VASSILI SELGUNOV" — teel

Bandjulist Lagosesse  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Londonis  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Rotterdamis  
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Tallinnas  
"JAAN ANVELT" — Luandas  
"OLGA VARENTOVA" — teel Freetownis  
"IVAN RUSSAKOV" — teel Amsterdamis  
"PAVEL DAUGE" — Abidjanis  
"MIHAIL KEDROV" — teel Libreville'ist San Pedrosse  
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Tallinnast Lisboasse  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Tallinnas  
"VERA LEBEDEV" — teel Conakryst Calais'sse  
"IVAN POKROVSKI" — teel Norrköpingist Džiddasse  
"VILJANO" — Luleås  
"GRUMANT" — Hopas  
"GULBENE" — Gabesis  
"KOHTLA" — Tartusis  
"KÖPU" — Iljitsjevskis  
"PAIDE" — Marina di Carraras

"POVENETS" — Tallinnas  
"RISTNA" — teel Kaliningradist Grangemouthi  
"HELTERMAA" — remondis Loksal  
"SEGEŽA" — Tallinnas  
"OSVALD TUUL" — Riias  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Gdyniast Riiga  
"IVAN RABŠINSKI" — remondis Amsterdamis  
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Norrköpingis  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Leningradist Ellesmere-Porti  
"HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas  
"JURI KLEMENTJEV" — Tallinnas  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Drammenisse  
"MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna  
"JUNOI PARTIZAN" — teel Antwerpenist Leningradi  
"KESSULAID" — teel Helsingist Århusi  
"VIIRELAID" — Tallinnas  
"MANILAID" — teel Københavnist Helsingis  
"SUURLAID" — teel Leningradist Fecampi

"HEINLAID" — Helsingis  
"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas  
"FRITZIS GAILIS" — teel Pärnust Gruvonisse  
"GLEB SEDIN" — teel Antwerpenist Tallinna  
"FRITZIS ROZIN" — teel Pärnust Lübeckisse  
"AUGUST KULBERG" — Tallinnas  
"AMBLA" — Tallinnas  
"ANDJALFELD" — teel Ventspilsist Moerdijkil  
"AEGNA" — teel Leningradist Horsensis  
"KABONA" — Greakeris  
"MOHNI" — teel Greakerist Tallinna  
"RAPLA" — teel Leningradist Gravesendi  
"SEMJON ROŠAL" — Riias  
"TERIBERKA" — remondis Loksal  
"VIRTUSU" — remondis Loksal  
"KARL KRUSTEIN" — Sölvesborgis  
"OSMUSSAAR" — teel Tallinnast Dordrecht  
"OTEPAÄ" — teel Ventspilsist Hulli  
"TAHKUNA" — Brusselis  
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

## Neile, kes ootavad...

Ajaleht ilmub  
teisipäeviti

TOIMETUSE ADRRESS:  
200010 Tallinn, Uus-Sadama 14  
Telefonid:  
43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda  
Ofsettrükk  
Maht 2 trükipoognat  
Tellimuse nr. 2716  
Tiraaz 3500

Toimetaja  
ROLAND TRUBETSKOI  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN