



# Näitus Ahvenamaalt



Kalurite purjekad



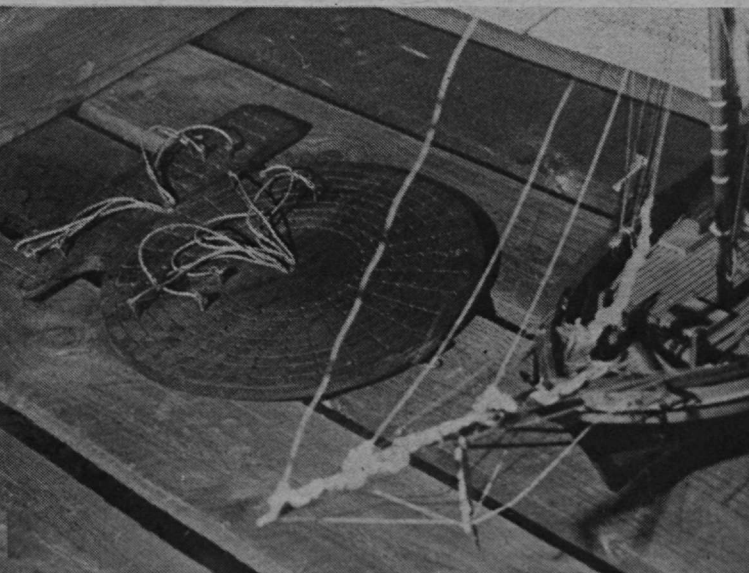
Purjekas aastast 1900



Nn. talupojapurjetamine

Kaluriküla Ahvenamaal

Pinnkompass



25. juulil avati Eesti Meremuuseumis uus näitus. Meie meremuuseumi näitus allveearheoloogiast, mis oli enne Raahes ja Hankos, on nüüd Ahvenamaal. Muuseumi laev "Mare" tõi näituse Hankost Ahvenamaale, seal pandi see üles, võeti kaasa Maarianhamina Meremuuseumi näitus ning kaks meest: muuseumi direktor Göte Sundberg ja kunstnik Henry Forssell. Kuidas sõit läks?



Göte Sundberg:

Maarianhaminast Tallinna tulemiseks kulus 24 tundi ja 10 minutit. Ilm oli ilus, tuult ei olnud ja kui oligi, siis ainult pärituul. Mind küll halb ilm ei hirmutaks, olen endine kaugsõidukapten.

Missugused on Tallinnamuljed?

Olin Tallinnas esimest korda 4 aastat tagasi, nüüd siis teist korda. Tallinn meeldib mulle väga, eriti vanalinn, mis meenutab Visbyt. On tore kuulda, et kogu vanalinn on kaitse all ja näha, et käivad restaureerimistööd. Ka meremuuseum meeldib mulle, see näitab merendusajalugu küllalt põhjalikult ja ekspositsioonis on palju materjali.

Missugune on teie muuseum?

Meie muuseum on spetsialiseerunud purjelaevanduse ajaloo näitamisele, sest me olime kogu maailmas viimased, kel oli nii suur purjelaev-

vastik. Veel 1935. aastal oli Gustav Erikssonil 15 suurt purjelaeva, üks neist "Pommern", mis on Maarianhaminas muuseumi kõrval vaadata. Tol ajal oli mujal maailmas kokku vaid 6-7 suurt purjekat, meil aga 15. See oli loomulik allikas muuseumi rajamiseks. 30ndate aastate algul arvasid kaptenid, et kui meil on kõike nii palju alles, siis miks mitte seda säilitada tuleviku inimestele näitamiseks. Sellest sai tõeline ühendustüli talupoegade rannapurjetamise ja nüüdislaevanduse vahel. Kõik, mis meil muuseumis on, on seotud purjetamise ajaloo ja näitusega. Kuid nüüd me otsustasime chitada uue muuseumihoone. Seal hakkab meil olema kaks korda rohkem ruumi, saame oma ekspositsiooni laiendada ja rohkem näidata tänapäeva merendust, muuhulgas ka mereharidust, tuleornide teenistust ja lootsijaamade tegevust. Samal ajal näitame uuematki ajalugu, sh. ka "Viking Line'i" reisipraame.

Meil on hea meel, et Eestist on meil allveearheoloogia näitus, sest just see meil endil puudub, selles mõttes olete meist palju eespool. Me oleme küll palju vrakke arvele võtnud, seepärast on eriti huvitav vaadata, kuidas teie olete allveearheoloogiat arendanud.

Millest koostasite Tallinna toodud näituse?

Meie näitus seletab Ahvenamaa merenduse arengut alates ajast, kui 6000 aastat tagasi tulid esimesed inimesed Ahvenamaale, kuni tänapäeva moodsate kaubalaevade ja reisipraamideni.

Näitus koosneb kolmest osast: kalanduse ajalugu, rannasõit ja kaugpurjetamine, kui juba ookeanidel käidi. Need teemad on kujundatud kolme paadisillana, mille peal on esemed ning külgedel fotod ja tekstid.

Talupojad turustasid oma kala ülejäägid lähimail turgudel: Stockholmis, Helsingis ja Tallinnas. Edaspidi arenes ka kaubandus, paljud talupojad

liitusid. Asutati laevaselts, kus laevad kuulusid paljudele osanikele. Peale talupoegade oli neis preestrid, rätsepaid ja muudegi elukutsete esindajaid – nii mõjutas laevandus kogu Ahvenamaa ühiskonda. Näiteks chitati 70 aasta jooksul (1850-1920) Ahvenamaal ligi 300 laeva.

Olete eesti Meremuuseumis varem käinud, kas kujutasite täpselt ette, kuidas näitus hakkab välja nägema?



Henry Forssell:

Ma külastasin seda muuseumi kaks aastat tagasi, kuid olin siin nii lühikest aega, et korralikku ülevaadet ei saanud. Näitust kujundasid lähtusin eelkõige plaanidest, mis Eestist saadeti.

Meie maade vahel olid väga tihedad sidemed mitusada aastat tagasi, just sel ajal, kui see torn chitati. See näitus ei oleks nii hea kuskil moodsas majas, vaid sobib just siia vanasse suurtükitorni.

Kas olete kokku lugenud, kui palju näitusi on teil tulnud kujundada?

Kokku lugenud ei ole, kuid olen selle tööga tegelnud nüüd juba 20 aastat. Minu tööde hulgas on Helsinki Meremuuseumi ekspositsioon ja saarestikumuseum Bernäs ning palju näitusi. Nende hulgas ka "Mere-Soome", mis oli Rootsis ja Inglismaal.

Jääb lisada, et Ahvenamaa näitus on avatud paar kuud ning viiakse seejärel Saaremaale, Poidesse ja Tartusse.

Madli Vitismann

Fotod: H. Mosolainen





gu poole kirjaga, milles teeb ettepaneku avada hulk vabariigi sadamaid välislaevadele ja Nõukogude välissõidulaevadele. Küsimus lahendati positiivselt - välja arvatud Veere ja Rohuküla. Tõenäoliselt ilmutatakse vastav informatsioon massiteabevahendeis nende punktide tööle hakkamise kohta, kui neis on tehtud vajalikud ümberkorraldused.

**Kui kiiresti piirivalve saab reageerida soovile mõnd välislaeva mujal kui rahvusvahelises sadamas vastu võtta?**

See on piirivalvevägede teenistusliku valmisoleku küsimus. Ent kõige selle juures eksisteerivad rahvusvahelised õigusaktid, mis kohustavad välislaevade kapteneid vaid kindlaksmääratud sadamatesse sisse sõitma. Muidu-

**Kas piirivalvevägedes on naisi? Millega nad tegelevad?**

Naisi on nii vabal kokkulep- pel palgatud tööliste ja teenistujate seas kui ka sõjaväelasi. Viimased tegelevad pärast vastava ettevalmistuse läbitemist passikontrolliga, samuti tehniliste töötajatena.

**Missuguseid ebaseaduslikke riigipiiri ületamise juhtumeid on olnud (kui on olnud) Tallinna Kaubasadama ja Uussadama territooriumil?**

Eesti territooriumil pole rahvusvahelistes piiripunktides ebaseaduslikke riigipiiri ületamise juhtumeid olnud. Kuid niisugusi katseid on nii tänavu kui ka varemalt tehtud. Tänavu on selliseid katseid olnud nii Uussadamas kui ka Reisisadamas. Ent piirivalvurid on tollioriiganite, ko-

## Vastused "Eesti Meremehe" küsimustele

**Tänavu on avatud kolm uut reisilaevaliini. "Tallink" ja "Sinilind" käivad iga päev Helsinki vahet. Stockholm ja Tallinna ühendab hiljuti sõitma hakanud "Nord Estonia". Neli korda nädalas väljub Uussadamast Helsinkisse autopraam "Transestonia". Kuidas piirivalvurid selle järsult suurenenud reisijatehulgaga hakkama saavad? Kuidas kasvanud töömahtu kompenseeritakse?**

Jah, tõepoolest, nimetatud rahvusvahelised reisilaevaliinid on tänavu avatud ja aktiivselt tegutsema hakanud.

Vastavalt riigipiiri ületavate reisijate ja autode hulga on suurenenud ka Tallinna piiripunkti piirivalvurite töökoormus. Seoses sellega on Punalipulise Balti piirivalveringkonna ja Tallinna piiripunkti juhtkonnad võtnud mõningaid organisatsioonilisi meetmeid, mis võimaldavad lubatud töökoormuse raames õigeaegselt ja kvaliteetselt piirikontrolli teostada. Kõik nende laevaliinide teenuseid kasutanud reisijad on võinud selles ise veenduda.

**Kuid on ka raskusi. Need oleksid järgmised.**

Nende laevaliinide tarvis ei ole rahvusvahelisele standardile vastavaid läbilaskepunkte piiri- ja tollikontrolli teostamiseks.

Näiteks seal, kus "Tallink" ja "Georg Ots" silduvad, pole üldse kontrollimiseks vajaliku platsi, pole ka valgustust. "Nord Estonia" tarvis ehitus alles käib, ajutistes ruumides aga on tolli ja piirivalve tulemuslikuks tööks minimaalsed võimalused. Ja reisijaile pole mingeid teenuseid. Seetõttu peavad piirivalvurid tihti kuulma teenimatuid etteheiteid. Samasugune lugu on Uussadamas, kus puuduvad nii teenistusruumid inimeste tarvis kui ka vastav plats autode kontrollimiseks. Kuid

piiripunktide ehitamine ja sisseseadmine on ju Eesti Ministrite Nõukogu ja nende kohalike võimuorganite kohustus, kelle territooriumil rahvusvahelised sadamad asuvad.

Kasvanud töömahtu kompenseeritakse piirivalvekontrolli tehnoloogia täiustamise ning piirivalvevõimude kasutuses olevate jõudude ja vahenditega manööverdumise teel. Kui peetakse silmas materiaalsel kompenseerimisel, siis seda ei ole.

Usutavasti on asjakohane veel järgmist öelda. Täites inimeste, transpordivahendite ja laadungite läbilaskmise ülesandeid, võtavad piirivalvurid aktiivselt osa Eesti majanduslike, poliitiliste ja kultuuriliste sidemete arendamisest välisnaabritega. Meie piirivalvurid moodustavad aga kollektiivi, kellel on ka sotsiaal-olmelisi probleeme.

Üks neist on elamispinna küsimus. Seda teades pole Eesti Ministrite Nõukogu ega Tallinna Linna volikogu ometi viimase kahe aasta jooksul meile ainsatki ruutmeetrit elamispinna eraldanud. Piirivalvurite seas kutsub seesugune suhtumine vastuseks nende omakasupüüdmatule tööle esile arusaamatuse ja nõrdimuse.

**Kuidas piirivalvurid suhtuvad mitme maakonna omavalitsuse soovi väikesadamad rahvusvaheliseks muuta? Missugused raskused sellega seoses üles kerkivad?**

Piirivalvurid suhtuvad kohalike võimude soovi mõistvalt. Kuid niisuguste küsimuste lahendamiseks on NSV Liidu Ministrite Nõukogu kaudu oma kindel kord. Käesoleva aasta märtsis pöördus Eesti NSV valitsus NSV Liidu Ministrite Nõuko-

gi tuleb ka erandeid ette: ilmastikutingimused, loodusõnnetused, laeva tehniline olukord, laeval olivate tervis. Niisugustel juhtudel on kaas-aegsete sidevahendite abil võimalik kompetentsete organite kaudu küsimus operatiivselt lahendada.

**Üks naljamees on väitnud, et kui tema firma üüriks piirivalvureilt kasvõi kolm meetrit riigipiiri, siis suudaks ta oma firma jõududega tarviliku läbilaskerežiimi kindlustada. Kas see oleks võimalik? Miks ei oleks?**

Soovitage ajalehes sellele naljamehele valida teine naljatamise teema, sest piirivalvevägede teenistus riigipiiride kaitsel on reglementeeritud NSV Liidu seadusega "NSV Liidu riigipiirist" ning nõuab spetsiaalseid teadmisi, ettevalmistust ja praktilisi kogemusi.

haliku elanikkonna ja laevameeste kõige aktiivsemal kaasaabil isikud, kes on ebaseaduslikult riigipiiri ületada püüdnud, õigeaegselt avastanud ja kinni võtnud.

**Kui õigustatud on võimaliku mitmeparteilisuse korral poliitorganite olemasolu piirivalvevägedes?**

Poliitorganid ei tegutse nii relvajõududes kui piirivalvevägedes mitte selle pärast, et meie maal on üheparteisüsteem. Nende tegevuse põhisfäär on kõigi kategooriate sõjaväelaste kasvatamine ja õpetamine. Seepärast ei anna reaalne mitmeparteilisus meie maal põhjust poliitorganite tegevust piirivalvevägedes kahtlust alla seada.

**Juri Sokolov,**  
Tallinna piiripunkti ülem  
**Juri Vöpov,**  
poliitkala asetäitja



Dmitri Prantsu varasem ja nüüdne foto Reisisadamast

• MEREHARIDUS EESTIS •

• MEREHARIDUS EESTIS •



## Kakskümmend kaheksa eesti meremeest

Neile noortele meestele, kes grupipildil näha, oli möödunud kuu kolmeteistkümnese reede muide, üks tähtis päev. Äsja ütles Tallinna Merekooli juhtkond neile lõpuaktusel kõik, mis seni veel ütlemata, surus kätt ja ulatas laevajuhi diplomid. Üks neist kahekümne kaheksast, Madis Lepik, kes on meie teisel pildil, oli koos ema ja pr. Aime Urmiga, kelle juures ta kooli ajal Tallinnas elas, juba minekul. Kõik kolm arvasid, et selles koolis oli mõtet käia küll — ehkki seni veel on paljud asjad seal ajast-arust. Aga sel pidulikul päeval ei hakanud me ei teda ega teisigi vastseid täieõiguslikke eesti meremehi rohkem tülitama, et mis, kuidas ja mispärast, vaid läksime nädal hiljem kooli uue juhi **TARMO KÕUTSI** jutule.

**Kuidas see juhtus, et kõik need kakskümmend kaheksa on eesti poisid?**

Eks ilmselt neli aastat tagasi sai nad laevajuhtimise erialale vastu võetud.

**Kuhu nad tööle lähevad? Kas kõik saavad laevasilda?**

Kõik määrati Eesti Merelae-

vandusse. Aga kui paljud kohe tüürimeestena sõitma hakkavad, seda ei tea praegu öelda. See selgub tööle määramise käigus. Kaadriosakonnas juhtub ju tihti, et olukord muutub: oleneb, kuidas laevad sisse tulevad, kui palju on meeskonda vaja, kas keegi jääb haigeks või muidu meilt ära läheb.

Leningradi Kõrgemasse Merekooli astumisega on niimoodi, et eesti poistest seekord keegi sinna ei saa, sest nad ei teinud üksamit ära.

**Missugust nimelt?**

Matemaatikat. Tahtjaid oli seitse poissi. Poisid räägivad niimoodi, et nad ise ei suhtunud sellesse küllalt tõsiselt.

**Kõik seitse?**

Jaa. Aga muidu läksid meil minejate sisseastumiseksamid väga edukalt — teiste merekoolide poistega võrreldes. Lätist sai 85 soovijast viis sisse, Leningradist 92 soovijast 2, aga meie 25 pürgijast sai sisse kümme. Kurb, aga tõsi, et eesti poisse nende hulgas ei olnud. Kõigil oli üks õpetaja, üks programm. Olid spetsiaalsed ettevalmistuskursused, sest matemaatika lõppes

neil praktiliselt esimese kursusega. Aga nad lihtsalt ei vaevanud ennast sellega.

**Kas viit aastat õppimist peale teie kooli on vaja?**

Mina arvan, et peale meie kooli ei oleks üldse vaja... Aga see on ainult minu arvamus, kahjuks. Kuid ma loodan, et tulevikus see ikkagi niimoodi hakkab olema. Sest kui me arvestame meie kõrgema hariduse tulevast arengut — alates sellest aastast tuleb kõrghariduse ümberkorraldamine —, siis ma arvan, et juba tulevast aastast me saame oma kooli kvaliteeti tõsta. Tõstmine tuleb muidugi juba sellelgi aastal, ja üsna tugevalt. Alates inglise keelest, õppeprogrammidest ja õppejõududest.

**Jah, kuulukse, et teil on õpetajate poole peal pereheitmist?**

Selleks on mitmeid põhjusi. Peamine vast see, et vana moodi enam õpetada ei saa — juba sellegi pärast, et eesti poiste tuleb anda haridus ikka eesti keeles. Teine põhjus: õppeprogrammid, mis meil on aastaid olnud kuidagi kinni külmutatud, said

nüüd tugevasti läbi tolmutatud, liigne välja visatud ja erialaaineid tugevdatud. Kogu programm sai viidud IME nõudmistega vastavusse. Ikka tõsiselt, mitte fiktiivselt. Ka oli aastakümnetega kogunenud kollektiiv, kellest kõik vast ei suuda enam ajaga sammu pidada. Seoses kõige sellega tuligi meil siin mõningaid muutusi.

Oli veel üks põhjus: meie anti üle mõne laevanduse osakonna senised funktsioonid; õppekombinaat, treeninglaev ja raadiolokatsiooni treeningseade tulid ka meie katuse alla. Sellega muutus meie tegevuse profiil tunduvalt ja rohkem on vaja õpetajaks professionaalseid meremehi. Nende küsimuste lahendamiseks oleme kaks viimast kuud tegelnud.

**Kas uus õpetajaskond on nüüd selles mõttes professionaalne?**

Arvan, et on, ehkki sada protsenti just öelda ei oska. Abiks on muidugi meie oma teenekad kaptenid: Roland Leit, Eduard Hunt, Rein Raudsalu. Jah, on meremehi, kes on nõus meid aitama. On

aateinimesi. Sama võib ka mehaanikute kohta öelda. Ka laevanduse juhtkonnas on meie probleemid leidnud küllaltki palju arusaamist. Seda nii majanduslikust kui moraalsest küljest. Näiteks saime laevanduse töökollektiivi nõukogult toiduraha jaoks toetust. Varem oli päevane toiduraha üks rubla rüükkümmend kopikat, nüüd siis kaks rubla ja üks kopikas. See on tuntav abi, ja abi lubatakse ka edaspidi.

Saime loa teha viieteistkümmene-inimeselised õpperühmad, mis on väga tähtis — suur vahe, kas tegemist viieteistkümmene või kolmekümne inimesega. Tänavu võtsime vastu kuuskümmend poissi neljas rühmas.

Meie nädalaprogramm on väga tihe ja näiteks täppisteadusi on meil vaja väga pingeliselt omandada. Nii halbade algteadmistega poistest peame tegema ikkagi rahvusvahelise kategooria meremehe. Sest see üldkoolide baas, millega poisid tulevad, on lihtsalt madal.

**Aga sisseastumiseksamid on teil ju ka?**

Sisseastumiseks ei näita poisi võimeid. Kui tal puudub õppimisharjumus ja harjumus ise end töötama sundida, tundide viisi töötama, siis me ei tee temaga midagi ära. Ja paraku on see puudu 80% poistest. Meil on üldse neli poissi ühele kohale, aga eesti rühma on see vahetult praktiliselt üks ühele. Nii et kes eksami ära teevad, saavad ka sisse.

**Ent kas on kohustuslik ka kõik välja lasta?**

Me ei lasegi kõiki välja. Sellel aastal, minu siiatulekuga on poiste väljalangemise protsent suurenenud kahekordseks.

**Nii et uus luud...**

Luud on olnud karm. Kui niimoodi edasi läheb, siis ma usun, et meilt tulevad välja tõesti ainult õiged mehed. Ballastist saime praegu lahti. See ei olnud eriti lihtne, aga nii me tegime.

**Merelaevanduse kaadri-osakonnas kurdeti, et 200 praktikandi ringis on vaja laevadele ära paigutada. Kas need on kõik teie poisid?**

Mitte kõik, aga suures osas küll. Eestist pärit poisse õpib ju ka kõrgemas merekoolis ja on loomulik, et nad siin oma praktika läbi teevad. Eks merelaevandus on ka huvitatud, et poisid laeva tulles oleksid ikka tõesti juba omad inimesed. Pole ju mõtet poisse koolitada näiteks Lõuna-Aafrikas ja pärast lasta sõitma Põhja-Jäämerele. Nad peaksid ikka kohalikes tingimustes harjunud olema ja neid tingimusi endale hästi ette kujutama.

Meil on omal praktikaosakond ja üks asedirektor tegeleb selle asjaga. Arvan, et saame hakkama.

Kõigile, kes laeva lähevad, kinnitatakse kindlad juhendajad. Need on tavaliselt vanemkomandörid: vanemtüürimehed, teised mehaanikud, vanemmehaanikud või kaptenid. Nad saavad õpetamise eest ka palgalisa ja on siis muidugi kohustatud poistega tõesti ka praktiliselt tegelema. Olen ise seda tööd teinud, kui kaptenina sõitsin. Sellest laeval poistega jändamisest on mul siin praegu palju kasu. Poiste psühholoogia on mulle nüüd küllaltki arusaadav.

**Missugused on praktika tulemused?**

Pidevalt on kuskil keegi praktilikal. Kui viimasest grupipraktikast rääkida, siis saime "Professor Štsegolevi" kaptenilt oma poiste eest kiita — nende hea ettevalmistuse, distsipliini ja meresõiduoskuste eest. Seda muidugi teiste koolide poistega võrreldes, kõik on ju suhteline. Aga see näitab, et too grupp laevajuhte, kes seal oli, näitas üles just neid omadusi, mida me siin neil püüame arendada.

Meil pole enam oma õppe-laeva. Ilmselt me selle ikka muretseme, mitte küll suurel kursesel käivad poisid hüdrograafialaevade peal tutvumas, neid kasutatakse lihtsamatel töödel. Mere maik saab suhu. Ka tutvuvad nad Tallinna mõlema sadama ja laevadega, mis seal sees. Käivad treeninglaevas "Arzamass" ja teevad seal läbi ka tuleristsed. Arvan, et esimene praktika oli küllalt sisukas. Aga eks sügis näita.

**Mis kiitusega lõpetanud**

**laevajuhtidest saab?**

Punase diplomiga lõpetas neli poissi. Kokkulepe on, et nemad küll saavad silda, st. tüürimeesteks.

**Mida õppekombinaadiga ühendamine on teie koolile toonud?**

Esialgul ei midagi peale, ütlemele, ülearuste sekelduste ja peavalu. Aga tulevikus on plaan hõlmata mitte ainult poiste väljakoolitamine, vaid ka nende täiendkoolitamine, nende meisterlikkuse tõstmine kuni kõige kõrgema astmeni — vanemmehaaniku ja kaptenini. Õppekombinaat on seni olnud paralleelselt tegutsev ühik ja laevanduse juhtkonnal pole mõtet neid probleeme mitmesse lahtrisse jagada. On parem ja kergem, kui kõik need probleemid on ühe mütsi all. Õppekombinaadiga on seotud küllaltki suured plaanid. Sealne inglise keele kabinet näiteks on väga kõrgetasemeliste õppejõududega. Usun, et selle kabineti kogemusi saaks kasutada kogu Eesti jaoks — kõrgema astme spetsialistide, näiteks kaubandusesindajate koolitamiseks jne.

**Kuidas te selle peale vaatate, kui mereharidus kogu meie haridussüsteemiga kokku läheb, näiteks Haridusministeeriumi alla?**

Olen nüüd meie haridussüsteemiga lähemalt tutvunud. Näen rõõmuga, et see muutub just sinnapoole, mille nimel ma olin nõus siia merekooli tulema. Praegune haridussüsteem muidugi ei rõõmusta, mina olen oma ideedega sellest ammu ees. Aga seal minnakse ka reorganiseerimise poole ja siis on meeldiv koostööd teha.

Arvan küll, et mereharidus peab olema mingil määral autonoomne. Meresõit on valdkond, mis muutub väga kiiresti, areneb dünaamiliselt ja sellele koolile esitatavad nõudmised muutuvad samuti.

Merekooli peamine puudujääk on, et kõik viimased aastakümned oli see lihtsalt üks paljudest kümnetest N. Liidu Mereministeeriumi õppeasutustest, mis valmistas ette spetsialiste abstraktselt Mereministeeriumi, mitte kindla paikkonna jaoks. Kordan veel kord, et tegelikult peab poiste ette valmistama tööks kindlates tingimustes — sõiduks Läänemeresel, sõiduks Põhjamerel jne., ning kindlat laevatüüpidel.

**Nägin teil koridorides telinguid. Kas püüate maja teha niisuguseks, nagu see kunagi Tallinna Tütarlaste Kommertsgümnaasiumilt saades oli?**

Nii suurt sihti me ei sea, seda kahjuks ei suuda, kuigi kõigest hingest tahan. Uus hoone peaks kahe-kolme aasta pärast valmis saama. Praegu teeme kõik selleks, et seni oleks siin majas võimalikult hubane ja inimsõbralik. Pingutame, et 1. septembriks oleks koolimaja värskendatud, parandatud ja vastavalt sisustatud. Pole saladus, et meie masinapark on küllalt vananenud. Laevandus tahab meid aidata.

Mis hoone tõelisele ennistamise võimalustesse puutub, siis paraku on nii, et meil pole endal ühtegi spetsialisti ehituse ega remondi alal, ei kedagi, kes kelli kätte võtaks. Ise otsime töömehi. Raskusi on ka materjalidega, isegi lae-

vandus ei suuda meid alati varustada.

**Kõik meie merekoolid kurdavad eestikeelse mere-terminoloogia ja õppevahendite puudumise üle. Nägin teie käes omaaegse merekooli direktori hr. Gustavsoni õpikut. Kas kunagi võib ilmuda ka hr. Kõutsi õpperaamat?**

Oli siin varem selline rumal traditsioon, et iga uus kooli ülem lasi välja oma merepraktika õpiku ja vahet polnud neis mingisugust. Seda ma küll teha ei taha. Eestikeelse õpperaamatute redigeerimisel tahaksin aga oma võimete kohaselt abiks olla. Ees on vanade õpikute kaasajastamine ja vene keelest tõlkimine.

**Nüüd räägitakse palju inglise keele õpetamisest. See on loomulikult vajalik, aga ega ühe võorkeele asendamine teisega veel asja muuda. Kuidas on lood eesti keele kui õppeaine kohta?**

Seda õpetame kaks aastat. Meremeestel, kes tihti peale igasuguste sündmuste keskele ja üldse igale poole satuvad, peab olema ka hea keskharidus.

See aasta on ilmselt viimane, mil meie õppeasutus meremehi põhikooli baasil ette valmistab. Kuigi selle aasta talvised ja suvised ettevalmistuskursused näitavad, et see keskkooli baas on õige nõrk. Näiteks suutis saksa keelt õppinud poistest soravalt vastata vaid viiest üks; ka inglise keelt õppinul on lünki. Vene keel läks natuke paremini. Inglise keelest tahame teha teise kodukeele. Selle peame saavutama, tulgu mis tuleb.

Kui seni on olnud peamine komistuskivi informaatika — üldkoolidel on see nende vaesuse pärast jäänud täiesti selgeks tegemata —, siis peame arvestama, et sellise üldise madala taseme juures ei saa me teha maailmaklassiga spetsialiste. Tuleb umbes nii välja, et tee veel enne merekooli erigümnaasium... Küsimus on, kas teha meie üldise vaesuse ja mahajäämuse baasil spetsialiste vaid Eesti jaoks või tahta minna oma meremeestega maailmaturule. Meie koolis on informaatika ja matemaatika tugevamaal järjel kui ühes tugevas keskkoolis, nii et keskharidusega poistel on nende ainetega meil veel tükki tegemist.

**Ühesõnaga, kui keskkooli baasil vastu hakkate võtma, siis on teil seda head keskkooliharidust veel võimalik täiendada.**

Paraku ei ole keskkooliharidus üksnes reaallained, vaid ka humanitaaria, kõik üldinimlik. Meremehel peab olema piisavalt informatsiooni, et oma maailmapilt luua ja mõista sündmusi, mille juurde ta satub. Minu jaoks on suur probleem meie poiste üldinimliku kultuuri nappus. Tekib suuri küsimärke koduse kasvatuses. Teiseks, see tänavabravuur, mis meil linnas kasvanud poistel praegu läbi kõlab... Vastuvõtul esitatavale küsimustele oli täna väga erinev reaktsioon maa- ja linnapoiste poolt.

**Kas matsi ja vurle probleem nagu Tammsaarel?**

Jah, mingis mõttes patriarhaalne maailmakäsitlus, peerkonnatraditsioonid, mis maal veel mõnel määral olemas — need mõjuvad väga

hästi lapse närvisüsteemile, tema reaktsioonile ja maailmatajule. See noor inimene, kes tuleb praegu maakohast, on palju kergemini vormitav kui üks linnapoiss. Linnapoiss on sisemiselt otsekui välja tõugatud, ta on oma ressursid peaaegu ammendanud, ta on pealtnäha aktiivne, aga närviline. Maapoissid on tagasihoidlikumad, endasse sulgunumad, aga neil on tasakaalu, tugevuse lävi palju kõrgemal.

**Kevadel teie koolist tehtud loo pealkiri oli "Meri tahab mehiste meest". Mille nimel ikkagi inimene on nõus minema niisugusele tööle, kus ta on ära lõigatud kodust, praegustes oludes praktiliselt ka informatsioonist ja samas ka sellest tapvast olimest, mis meid maa peal ümbritseb?**

See on muidugi raske küsimus. Eks iga inimene ole omamoodi. Ilmselt aastatega muutub ka suhtumine meresse. Mõni läheb raha, mõni romantikat otsima, keegi läheb mõnele probleemile lahendust leidma, osa läheb lihtsalt maailmast aru saa-

ma. Ja vahel on see kõik segamini.

**Kas on siis ikka ka neid, kes lähevad romantikat otsima?**

Kindlasti. Kui otsustada meie poiste vastuste järgi, siis umbes, jah, pooled.

**Kui te loobusite õppeplaanides aineist, mida seni tarvitati isiksuse kujundamiseks, siis millega te nüüd selle tühja koha täidate?**

See on see, mis seni on puudu olnud — mitte ainult merekoolis, vaid kõigis koolides. See on noore härrasmehe kasvatamine. Tahame luua tervikliku kasvatussüsteemi, milles kõik peab just sellele suunatud olema. Selgete piirjoontega kontseptsioon on meil kujunemas. Tähtis on õpetaja enda eeskuju. Püüame muuhulgas õpetada ka peotantse ja lauakombeid. Esteetikal, lihtsalt kultuuril, ka kunstiharrastustel on suur tähtsus. Siis, kui meie tänavused sisseastujad lõpetavad, saame otsustada, kas meie valitud suund on osutunud õigeks.

Küsis Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod

## • MEREHARIDUS EESTIS •

### Kalurite musterküla Viru rannikul

Viru rannikul asuv Eisma suur rannaküla oli omal ajal üks omapärasemaid ja kindlasti ka ainulaadsemaid kogu Eesti põhjarannikul.

Kaluritele kuulus mitu rannasõiduliini, kus sõitsid kalanojudate oma omnibussid. Peale selle oli Eisma meestel veel Rakvere turuga ühendust pidav kahekordne bussiliin: üks kauba, teine reisijate veoks. Külaelanikud turustasid ise oma saagi ja seetõttu ei teeninud vahelkauplejad selle suure rannaküla kalasaagi pealt sentigi.

Eisma kaunid majad olid ehitatud esijoones oma inimetele tarbeks. Suvitajaid võeti sinna rohkem vastutulelikuse pärast, majanduslik külg jäi nagu kõrvale. Rannas olid korralikud võrgumajad ja kalasuitsetamise ahjud. Mootorpaate leidus Eisma rannas rohkem kui üheski teises rannakülas Viru rannikumail. Veel oli üks silmatorkav nähe: Eisma rand oli täidetud ainult räimepüünistega. "Räim on ja jääb Eisma meeste sissetulekuallikaks," öeldi rannikul. "Angerjapüük võib ju olla vägagi tasuv, kuid see on ikkagi hooaja asi ning meri on angerjate suhtes vägagi tujukas. Angerjas toob rohkem tööd ja muret kui asi seda väärt. Püüame angerjat rohkem nagu muuseas. Meie sellest mereussist suuremat ei hooli!" arvasid Eisma kalurid pool sajandit tagasi.

Sirvides minevikumälestusi, võin julgelt öelda, et räimepüügis seisneski Eisma omapära. Kõikides teistes rannakülates oli räimepüük kaluritele ikkagi teataval määral vastumeelne töö, sihid seati rohkem vääriskala püügile. Eisma rahval käis aga räimepüük läbi aasta. Isegi talvel pakasega, kui meri oli alles pooleldi jääs, käisid Eisma mehed räimepüügil. Talvekuud andsid hüva sissetuleku, sest värske räime järele oli

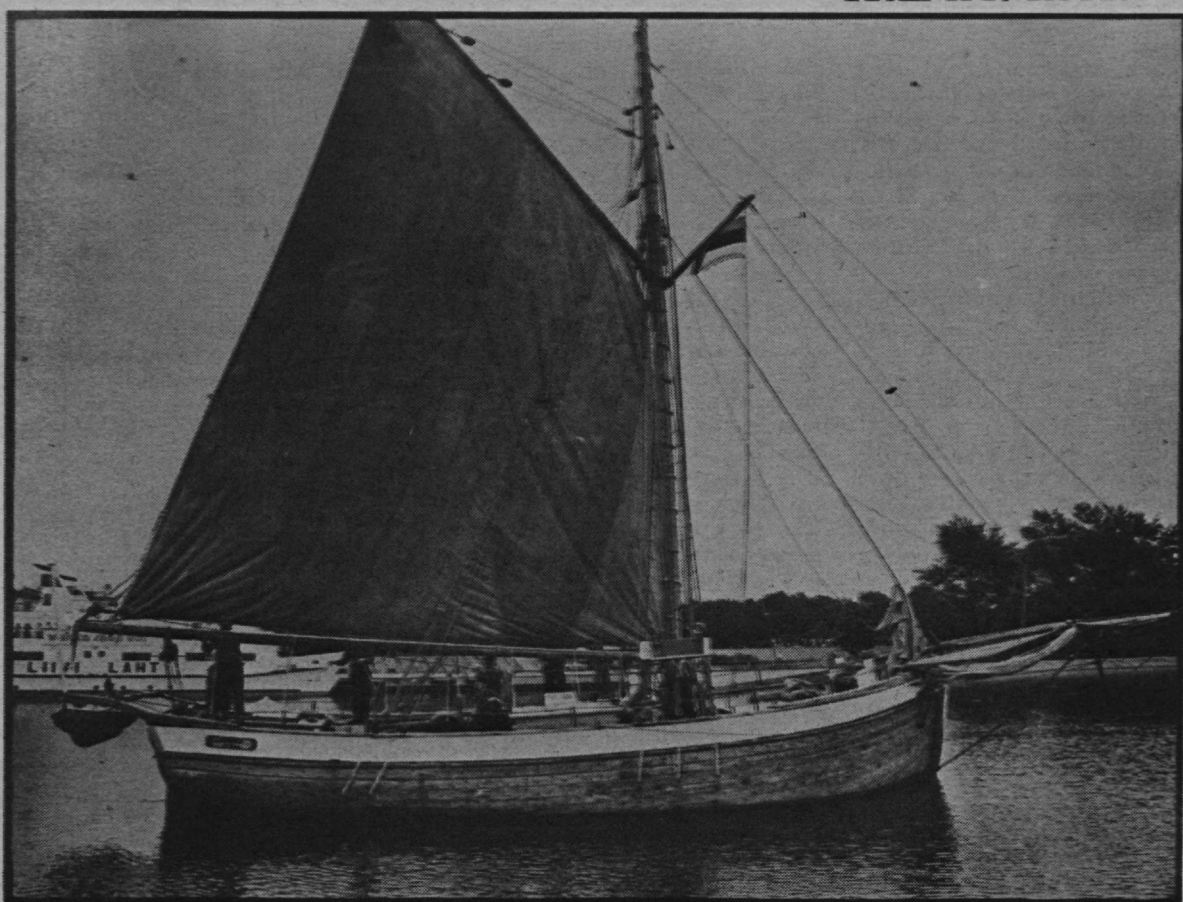
nõudmine kõikidel turgudel üle riigi ja hinnad seetõttu tavalisest kõrgemad.

Eisma suitsukala sai hoolika töö tulemusena üle Eesti-maa kuulsaks. Võisteldi Aseri ja Toolse suitsusilkudega, kuid peagi tõrjuti need võistlajad täiesti kõrvale. Eismal suitsutati kala otsekohe pärast nende merelt toomist. Suitsutamise tegelesid ainult need naised, kes selles töös aastate jooksul erilise vilumuse olid omandanud. Devütsiks oli: halba kaupa ei turustata! Vähe leidis nii energilisi naisi kui Eismal. Juba südaööl lahkusid rannast kalapaadid, kus koos meesperega sõitsid püügile ka naised. Varahommikul jõuti randa tagasi ja alustati kohe kalade puhastamist. Seda kõike tegid naised. Puhastatud kalad pakiti kastidesse ja seejärel laoti kaubaomnibussi paras kalakoorem. Mehed jäid koju puhkama, naised sõitsid Rakvere turule kalu müüma.

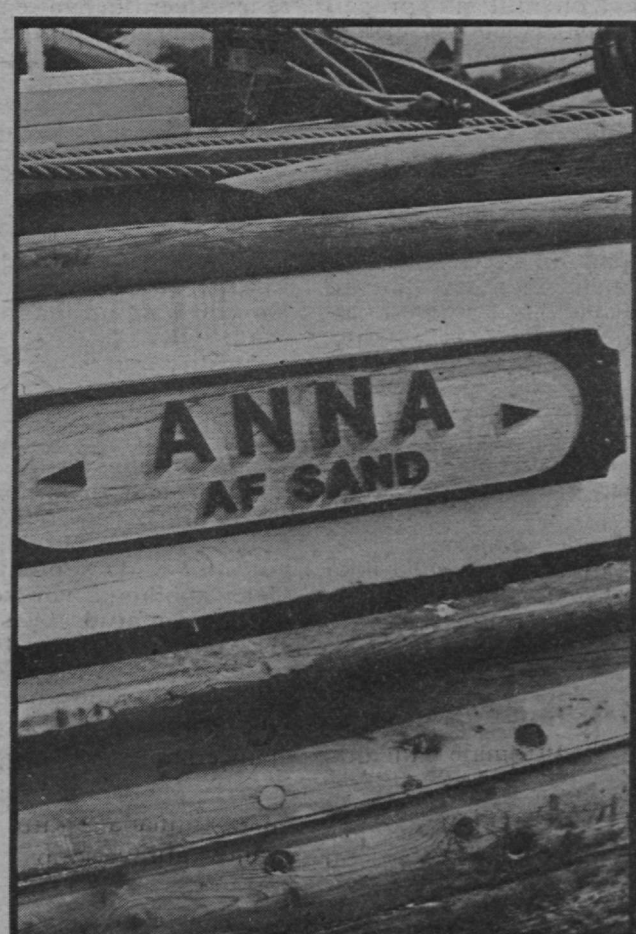
Nii käis see tegevus päevast päeva. Muretseti veel veoauto, millega sisemaale nii saaki kui kalade turustajaid veeti. Käiku rakendati ka korralik autobuss Eisma ranna ja Rakvere vahel. See autobuss ehitati oma naaberküla sepa juures. See tegi nii vägeva sõidurüüsti, mis võis võistelda pealinn Tallinna moodsate bussidega. Hiljem lasti käiku ka Rakvere—Rutja reisirajatein, mis tõi meestele kalapüügi kõrval päris ilusat lisasissetulekut.

Eisma oli omal ajal eeskujulike majade ja majapidamistega rannaküla, rikas püünistest, meresõidukeist ja tublidest kalureist. Eisma mehed ise olid uhked, et kõik oli saavutatud teistes rannades põlatud räimega.

riisaia  
Poole sajandi vana  
mineviku meenust  
Harald Tammi



"Anna" af Sand  
ja tema meeskond



# Lastis heeringas ja südames sõprus

Nii ütlesid enda ja oma laeva kohta vahva väljanägemisega norra meremehed luubilt "Anna" af Sand, mis 1. augusti keskpäeval punaseis täispurjeis end tuulele otse Tallinna olümpiakeskuse peatribüüni ette lasi tõugata. Nende alus, Euroopa üks vanemaid veel tõesti merd sõitvaid laevu, on ehitatud 1848. aastal ja kuulub nüüd Stavangeri linna meremuuseumile, kes seda mitmesugustel väärt eesmärkidel kasutab. Seekordne on ametlik hea tahte reis Balti merele, märkimaks ajaloolisi sidemeid Norra ja Baltimaade vahel. Kõigepealt käidi Poolas, siis Leedus ja Lätis. Meilt minnakse Venemaale ja siis tagasi koju. "Anna" on ehtne Ede-la-Norra kaubanduslaev. Nii-suguseid asus eelmisel sajandil kevadeti ja suviti õige palju meie poole teele, et tuua soolaheeringat ning viia siit teravilja, lina, kanepit, purje-riiet ja mida kõik veel. Toodi seegi kord Tallinna linnale kingiks tubli heeringatünniveerandik.

Vastuvõtjaid oli linnavalitsusest, "Kalevi" jahtklubist ja muidugi meie meremuuseumist, kes ju õieti selle kauni külaskäigu "peasüüdlased" ongi. Näha oli ka kultuuriministeeriumi inimesi. Muiduhuvilisi polnud just palju. Höreda tribüüni löi märgatavalt tihedamaks suure hulga nor-

rakate saabumine, keda selle reisiga seoses ühtekokku 130 inimese ringis Tallinna oleval tulnud.

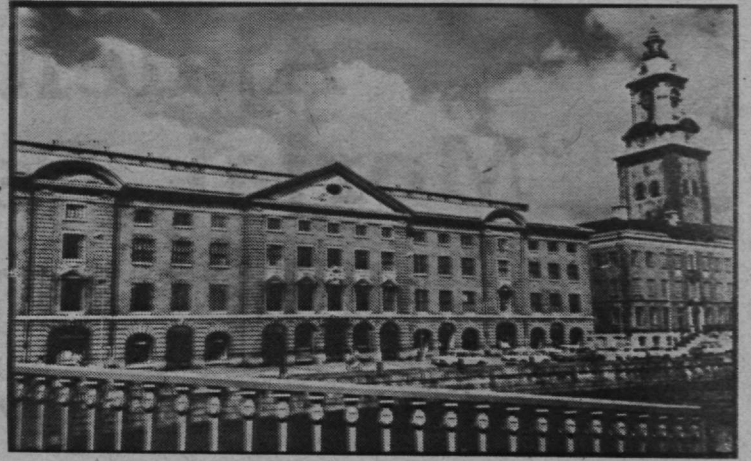
Tuhmpunaste purjede paistma hakates rullis üks valge mütsi ja fotoaparatuuriga eesti vanahärra sini-must-valge lahti, orkester hakkas mürtsuma, ja kohal nad olidki. Merekarud, vist kaheksa meest, võtsid end tribüüni ees rõõmsasti ritta. Peeti vastastikku mõned meeldivalt lühikesed kõned ja juba šampanjakorgi pauk see ametliku osa lõpetaski. Pinkidelt tõusis kümnekond puna-must-valge-rohelis rahvarõivais norralast, üks tõstis viiuli löua alla... Nende vaba ja ehtsat põhjamaist huumorit sisaldaval tantsu-laulu oli tõeliselt hea vaadata: kõik väga lähedal, väga inimlik, otse sulle... Siis oli veel natuke aega eesti laulu ja tantsu. Ja siis viisid (enamikus) habemikud norrakad meie valges kleidis aselinnapea Irina Raua ning teda saatvad isikud "Anna" juurde, aitasid galantselt laeva ja sõitsid vaikselt ning kiiresti minema. Purjeid, muide, üles tõmmata...

Valge mütsiga vanahärra keris oma lipu kokku ja pakis hoolikalt plastikaatümbri- sisse. Üks Eesti maailma-avardumise hetk oli jälle möödas.

Mari Vamba

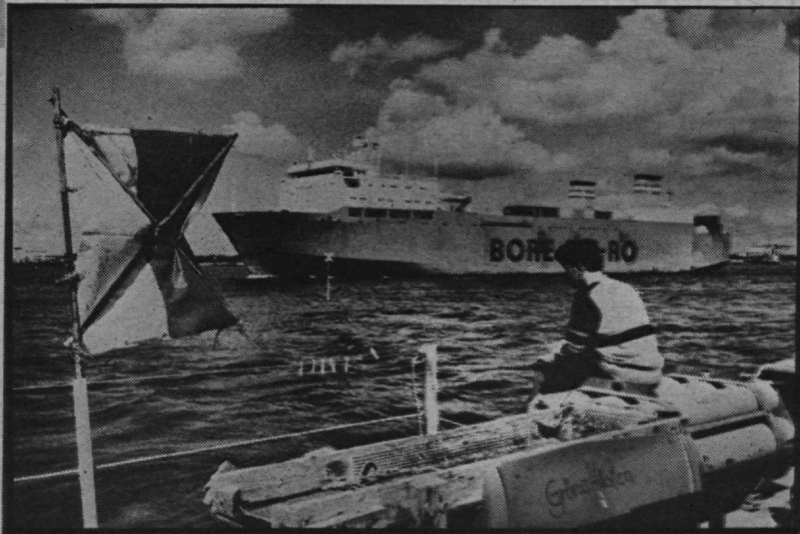


# ALLVEE- ARHEOLOOGILISEL EKSPEDITSIOONIL ROOTSIS

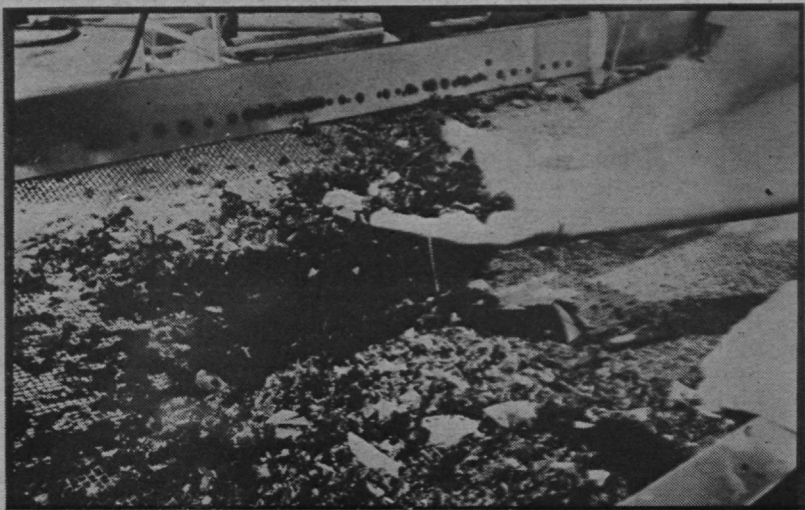


Üks kuulsamaid laevavrakke on teatavasti rootsi sõjalaev "Vasa", mis uppus 1628.a. ning tõsteti üles 1961.a. Selle aasta juuni-kuus avatud uus muuseum kuulub Stockholmi suuremate vaatamisväärsuste hulka. Kuid põnevaid laevavrakke tundub Rootsi rannikuvetes jätkuvat, sest praegugi käivad allveearheoloogilised uurimistööd mitme sellise laiemat rahvusvahelist huvi pakkuva laeva peal.

250 aastat on Göteborgi sadama lähedal merepõhjas lebanud Rootsi Ida-India kompaniile kuulunud fregatt "Götheborg". Laevast endast pole küll palju alles, kuid vrakk on tuntud eelkõige oma väärtusliku laadungi poolest. "Götheborg" ehitati 1737.a. Stockholmis. Ta oli 42 m pikkune, 3-mastiline fregatt ning võis võtta laadungit kuni 838 tonni. Aastatel 1731-1832 oli Rootsi Ida-India kompaniil 37 sellist laeva, mis regulaarselt Idamaadega kaubavahtust pidasid. Nende sõitudega pandi alus Göteborgi majanduslikule jõukusele. Võrreldes teiste Ida-India kompaniidega oli Rootsi oma küllaltki edukas. Hiinlased eelistasid rootsi hõbedat inglaste puuvillale ja hollandlaste vürtsidele. Hõbedat saadi



• Vraki asukoht on suurte laevateede vahetus läheduses. Vaatamata hoiatavale sukeldustöödele oli küllaltki kõrge, kui tohutud merehiiglased nii lähedalt möödusid.  
• Üles pumbatud prahi hulgest tuli välja sorteerida nii portselannõude küllud kui ka pipraterad.  
• Rootsi Ida-India kompanii peahoone Göteborgis, kus tänapäeval asuvad mitmed muuseumid.



Hispaaniast, kuhu Rootsi laevad töid rauda, puitu ja tõrva. "Götheborg" uppus 12. septembril 1745 Göteborgi linna lähedal pärast kaks ja pool aastat kestnud reisi Hiinasse. Kantonist oli ta saanud rohkem kui 700-tonnise laadungi. peamiselt oli see tee, hiina portselan, siid, pärlmutter ja vürtsid. Pika reisi lõpuni oli jäänud vaid 2 km, kui laev sattus veeluse kalju otsa. Meeskonna liikmed pääsesid küll eluga, kuid laev koos väärtusliku laadungiga uppus. Päästetöid püüti teha vahetult peale katastroofi, kuid tormine ilm ning mitmed muud põhjused võimaldasid välja tõsta ainult 40% laadungist.

Ligikaudu sajand hiljem, 1864. aastal üritati uuesti uppunud varandust kätte saada. Kuid tööd tuli pooleli jätta, sest päästetud laadungile olid kehtestatud suured maksud. Veidi tööd tehti ka 1906. aastal.

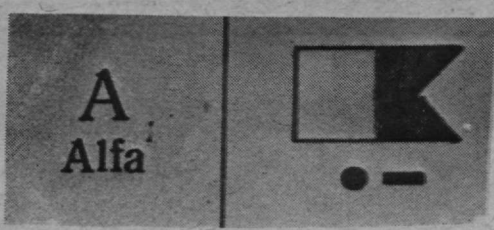
1984.a. hakkasid vrakist huvituma Rootsi Allveearheoloogia Ühingu liikmed. Tehti teaduslikke uurimistöid arhiivides ning mitmeid veeluseid uuringuid. Vrakk oli tõesti seda väärt, et alustada allveearheoloogilisi kaevamisi. 1985.a. asutati selleks vastav organisatsioon ning

saadi vajalikud load projekti alustamiseks. Tegelik töö algas 1986.a. kevadel. Sponsoriteks olid paljud kohalikud kompaniid, kes toetasid projekti nii rahaliselt kui ka vajalike seadmete ja materjali-dega.

Nüüd on allveearheoloogilised tööd käinud juba viiendat suve. Eesti Meremuuseumi osakonnajuhatajal Katrin Savomäel ja allveearheoloogia klubi "Viikar" sukeldujatel Avo Jürisel ja Kaido Peremehel oli suurepärase võimaluse osaleda "Götheborgi" selle aasta ekspeditsioonis. See oli üldse ka esimene kord, kui meie sukeldujad said osa võtta tegelikust tööprotsessist võrdsetel alustel koos teistega. Nende varasemad sukeldumised nii Soomes kui Rootsis on olnud rohkem vrakke tutvustava iseloomuga. Väga oluline oli teada saada võimalikult rohkem informatsiooni laeva kohta - kuidas ta oli ehitatud, kuidas laaditud ning kuidas inimesed elasid selle pika reisi ajal.

Ekspeditsiooni käigust võib pikemalt lugeda järgmises numbris.

**Katrin Savomägi,**  
Eesti Meremuuseumi osakonnajuhataja



**Atlantis**, müütiline saar. Esmateateid A-e kohta leidub Platoni teostes "Timaios" ja "Kritias", mille järgi saarel elas kõrge kultuuriga merd sõitev rahvas ja nende esimeseks valitsejaks oli Poseidoni vanem poeg Atlant. Saar hukkus maavärina (või vulkaanipurske) tagajärjel ja selle asukohta on otsitud pms. Vahe-merest või Atlandi ookeanist. Nüüdisajal on levinud arvamus, et A-e müüdi aluseks on Vahemere saare Thera hävimine u. 3370 a-t tagasi tulemäe plahvatuse tagajärjel. Võimalik, et Platoni jutustus A-st on lihtsalt kirjanduslik väljamõeldis ideaalsest riigist. A-e uurimine pani aluse atlantoloogiale.

**aurujõuseade,** soojusjõu-

seade, mis muundab kütuse põletamisel vabaneva soojus-energia mehaaniliseks tööks. Soojuskandjaks (töökehaks) on aurukatlais toodetav aur, mis käitab aurumasina või -turbiini. Aurumasina aurulaevad olid valdavalt 19. saj. lõpuni. Küllalt levinud olid auruturbiinist ja -masinast koosnevad kombineeritud a-med. Praegusaja suured tankerid, kiired konteiner-, puistlasti-, reisi- ja sõjalaevad on auruturbiinlaevad (nt. võib odaval ölikütteil kateldegaga supertankeri turboagregaadi võimsus ühel völlil olla kuni 100 MW). Aurulaevadel töötab auru jõul enamik laevamehhanisme ja -seadmeid. Jõumasinast (madalrõhuturbiinist) väljuv aur veeldub konden-

saatoris ja kondensaad taaskasut. katelde toiteks. A-mes toimuva ringprotsessi kasutegur (hrl. 0,35-0,50) on seda kõrgem, mida suurem osa töökehale antud soojusest muundub kasulikuks tööks. Laevadel on kasut. ka binaarse ringprotsessiga a-meid, kus rakend. kaht erisuguste termodünaamiliste omadustega töökeha (nt. elavhõbe ja vesi). Sellisel keerukal ja kallil a-mel on vaid pisut suurem termiline kasutegur kui ühe töökehaga a-mel. Auruturbiinjõuseade on diiseljõuseadme kergem, ent väiksema kasuteguri ja kütuse suurema erikuluga (jõuseadme valiku võib diisli kasuks kalutada kütusevaru väiksem mass). Vähiin kogumass on aatomijõuseadmel koos

(praktiliselt piiramatut sõidukaugust võimaldava) kütusevaruga. Aatomijõuseadmes annab auru aatomireaktor, muus osas sarnaneb ta hrl. a-mega. Vt. ka aatomilaev, aurik, aurukatel, aurumasin.

**aurukatel,** aurutootmiseseade koos teda teenindavate süsteemide (aurugeneraator-kütuse-, toitevee-, õhu- jt. süsteemid), puhurite, suitsutõmburite jm. abimehhanismide, torustike, kontroll- ja juhtaparatuuriga. Kütuse põlemisel vabanev soojus kandub leegilt ja põlemisgaasilt toruküttepindades ringlevale veele ja aurule. Aurulaeva peakatelde trumleis veest eraldunud ja seejärel ülekuumendatud aur käitab peamasina, abimehhanismid (sh. elektrigeneraatorid) jm. seadmed ning võib sõidu ajal tagada ka kütte- ja olmevajadused. Nendeks vajadusteks kasut. hrl. (ka aurulaevadel) abikatlaid. Et väikese massi kompaktsuse, meresõidu-

kindluse ja majanduslikkuse juurde saada a-a suurt auru- tootlikkust, rakend. praegu aurulaevadel pms. vedelkütusel töötavaid suure soojus- võimsuse ja kasuteguriga (kuni 0,96) veetorukatlaid (sageli sundringlusega otse-voolukatlad), mis annavad ülekuumendatud auru. Nt. toodab supertankeri "Kröm" a. auru 90 t/h rõhuga 9 MPa ja t-ga 515° C. A. on arenenud koos aurumasinaga. Esimeste aurulaevade (19. saj. algul) a-de tarindus võeti üle tollaseilt tööstuskatlailt. Need olid silinderkatlad (leek- suitsutorukatlad).

**automaatroot,** seade laeva automaatseks juhtimiseks. A. säilitab ja stabiliseerib etteantud kurssi. A. koosneb juhtpuldist, rooliajamist koos rooliga ja tagasisidesüsteemist. A. tagab kursil püsivuse kiirusel 5 ja enam sõlme või muudab kurssi vastavalt juhtpuldist saadud program- (järg lk. 8)

# Ajalehel "Morjak Estonii" on sünnipäev

## Meenutades möödunud

Kas teate, et...

...nelikümmend aastat tagasi oli selle lehe nimi "Estoni Morjak" ja ta ilmus nii vene kui eesti keeles. 50. aastate lõpul see ajaleht suleti. Kui ta uuesti ilmuma hakkas, sai toimetajaks V. Dils. Toimetuse kollektiiv, umbes kümme inimest, olid peamiselt venelased ja kõik artiklid kirjutati vene keeles valmis. Tõlgiks oli N. Rumjantseva.

Pärast järjekordset reorganiseerimist allutati meie merelaevandus Balti Merelaevandusele, meist sai Balti Merelaevanduse kuivlastilaevastiku valitsus. Vastu 1963. aastat pandi meie leht uuesti kinni. Toimetaja asetäitja J. Vorobjov hakkas parteikomitee instruktoriks. Omal algatusel toimetati raadiobülletäänid ning tegi kaastööd ajalehele "Morjak Baltiki".

1967. aasta novembris hakkas meie oma leht jälle ilmuma, algul kord nädalas, siis, alates 1968. aasta jaanuarist, kaks korda nädalas neljaküljelisena. Nimeks sai "Morjak Estonii". Lehte toimetas L. Kokk.

Lev Pihel oli tol ajal ametiühingukomitee esimees. Ta meenutab: "Me saavutasime koos merelaevanduse juhtkonna, partei- ja ametiühingukomiteega, et jälle hakati

lehte välja andma. See tähendab meremeeste jaoks ju sidet kaldaga ja võimalust omavahel suhelda. See võimaldas sotsialistliku võistluse kulgu jälgida. Nüüd on see asi soiku jäänud ja formaalseks muutunud, aga tol ajal oli sotsialistlik võistlus meremeeste seas au sees. Lehest said nad teada, kuidas nende võistlejail läheb, kuidas on lood kogu merelaevanduses.

Lehe tiraaž oli väike, välja poole Eestit polnud seda võimalik tellida ja ta ilmus vaid vene keeles. See oli pooleldi salastatud leht. Lehe võis reisile kaasa võtta vaid kapteni või tema esimese abi vastutusel. Nead pidid jälgima, et ajaleht oleks kogu aja silma all, et see kuidagi laevast välja ei satuks. Tol ajal olid paljud asjad salastatud, isegi see, mitu laeva merelaevandusel on, missuguse mahuga nad on, missuguste küsimustega tegeldakse.

Leht oli tol ajal operatiivsem kui nüüd: praegu peab selleks, et lugu lehte saada, kaks nädalat ette leheruumi kinni panema. Siis oli lihtsam.

Ja üldse: leht pole ei paremaks ega halvemaks läinud. Ta on lihtsalt teistsugune — nagu kogu elugi on teistsuguseks muutunud. Praegu on

rohkem võimalusi. See, mida me praegu trükime, poleks tol ajal läbi läinud. Hea, et ilmub erinevaid arvamusi, et on võimalik vaielda. Siis saavad lugejad aru, kes on kes.

Ma loen seda lehte huviga, kuid mul on ka märkusi. Ühed ja samad autorid kirjutavad väga sageli. Ma arvan, et mida rohkem reatöötajad kirjutaksid, seda huvitavam oleks ajaleht. Me oleme hakanud inimest unustama. Võiks kirjutada mõnest konkreetsest inimesest, motoristist või madrusest, sellest, kuidas ta on elanud ja töötanud, sellest, kuidas ta praegu töötab. Seda on kasvatustöö jaoks tarvis. Vanasti oli ajaleht administratsiooni, parteikomitee ja ametiühingu abilise kasvatusküsimustes. Me räägime, et meremehe elukutse prestiiž langeb, et laevastikus on vähe põhirahvuse esindajaid. Inimestes peab huvi tekitama. Meie lehel on selles samuti tähtis osa. On ka artikleid, mida meie väikesele lehele poleks tarvis, näiteks ümbertrükiid mujalt. Ma arvan, et "Morjak Estonii" peaks olema puht-professionaalne ajaleht. Ent muidugi, niipalju kui on lugejaid, sama palju on ka arvamusi."

Milana Perepjolkina

# MERLE

mele. Kursi püsivuse stabiilsus sõltub lainetusest.

autoveolaev, erilaev autode veoks. On kõrge parda ja võõrist ahtrini ulatuva tekiehitusega, milles samuti paiknevad laadruumid. Osa vahtekke, millel paiknevad autod, on muudetava vahtkaugusega või ajutiselt kõr-

valdatavad. Autod sisenevad vööris ja/või ahtris asuvate väravate või pardaluukide kaudu rampe mööda. Sisemiste rampide ja tõstukite abil suunatakse nad vajalikule tekile, kus kinnitatakse eriseadiste abil. Palju a-u on ehit. nii, et nad võivad vedada ka puistlasti, konteinereid, elusloomi jm.



Tavaliste paaditaavetite aeg on möödumas. Uudse konstruktsiooniga päästepaat ja selle veeskamise seade. Eksponaat ohutu meresõidu alaselts näituselt SASMEX'90 (Safety at Sea & Marine Electronics), mis toimus Londonis 24.–26. aprillini 1990.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 6. august (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Fredericias  
"70-LETJE OKTJABRJA" — Hamburgis  
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Baie Comeau'st Saudi Araabiassse  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Churchillist Tallinna  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Alexandriast Churchilli  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Ceutast Churchilli  
"NIKOLAI JANSON" — teel Tallinnast Marieli  
"BORISS BUVIN" — La Habanas  
"NIKOLAI VILKOV" — teel Tallinnast Riiga  
"TIMUR FRUNZE" — Tallinnas  
"ALEKSANDR OSSISOV" — teel Abidjanist Liverpooli  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Lagosest Conakrysse  
"ALEKSANDRA ARTJUHINA" — teel Tallinnast Dakari  
"ANDREI ANDREJEV" — remondis Szczecin  
"MAKSIM LITVINOV" — Ventpspilsis  
"PJOTR KRASSIKOV" — Grangemouthis  
"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Las

Palmasest Bordeaux'sse  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Rouenist Abidjani  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Dakarist Genti  
"JOHANNES LAURISTIN" — Warris  
"JAAN ANVELT" — teel Tallinnast Antwerpeni  
"OLGA VARENTSOVA" — teel Warrist Leningradi  
"IVAN RUSSAKOV" — Lagoses  
"PAVEL DAUGE" — teel Tallinnast Las Palmasesse  
"MIHHAIL KEDROV" — teel Las Palmasest Bandjuli  
"IVAN BELOSTOTSKI" — Luandas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Dualast Leixoesi  
"VERA LEBEVA" — Kotkas  
"IVAN POKROVSKI" — Chioggias  
"VILJANO" — Iskenderunis  
"GRUMANT" — Tallinnas  
"GULBENE" — teel Odessast Chioggiasse  
"KÖHTLA" — Kaliningradis  
"KÖPU" — teel Iskenderunist Kertši  
"PAIDE" — Riias  
"POVENETS" — teel Marina di

Carrast Ijitsovskisse  
"RISTNA" — Alexandrias  
"HELMERMAA" — remondis Loksas  
"SEGEŽA" — remondis Loksas  
"OSVALD TUUL" — teel Dernast Nikolajevisse  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Anconast Ceutasse  
"IVAN RABŠINSKI" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse  
"ARNOLD SOMMERLING" — Renis  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Sunderlandis  
"HUDOŽNIK KORIN" — Mantyluotos  
"JURI KLEMENTJEV" — teel Leningradist Tyne Docki  
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas  
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Arhusi  
"JUNOI PARTIZAN" — teel Rotterdami Leningradi  
"KESSULAID" — teel Helsingist Arhusi  
"VIIRELAID" — Tallinnas  
"MANILAID" — Gravesendis  
"SUURLAID" — teel Kobenhavist Helsingisse

"HEINLAID" — teel Arhusist Helsingisse  
"VASSILI KUTŠER" — teel Roomassaarest Kaliningradi  
"FRITZIS GAILIS" — teel Kaliningradist Calais'sse  
"GLEB SEDIN" — Norrköpingis  
"FRITZIS ROZIN" — Drammenis  
"AUGUST KULBERG" — teel Leningradist Nantes'i  
"AMBLA" — Londonis  
"ANDJALFELD" — teel Gdanskist Tallinna  
"AEGNA" — Bremenis  
"KABONA" — Leningradis  
"MOHNI" — teel Gdyniast Tallinna  
"RAPLA" — Moerdijkis  
"SEMJON ROŠAL" — Dublinis  
"TERIBERKA" — remondis Loksas  
"VIRTUSU" — remondis Loksas  
"KARL KRUSTEIN" — teel Moerdijkist Gdyniassa  
"OSMUSSAAR" — Moerdijkis  
"OTEPAÄ" — Alblasterdamis  
"TAHKUNA" — teel Venstpsilist Hulli  
"ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Kieli

## Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus

EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE AADRESS:  
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. 3471  
Tiraaž 2500

Toimetaja  
ROLAND TRUBETSKOJ  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN