

EESTI MEREMEES

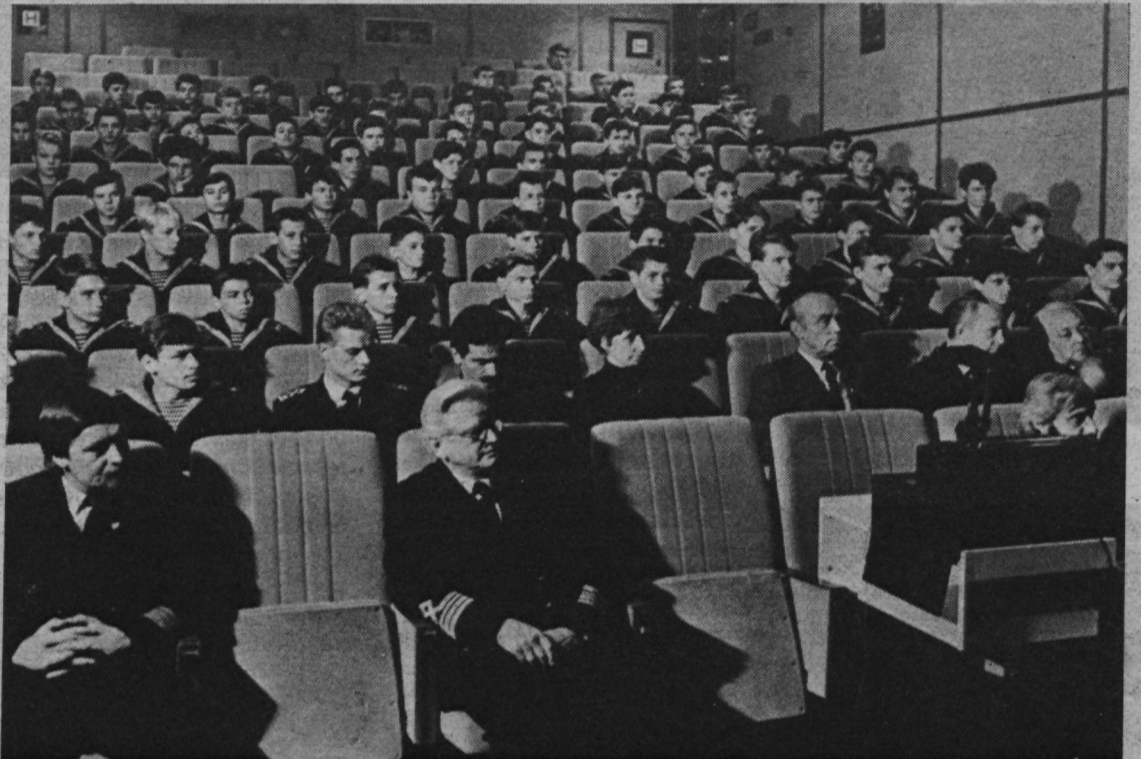
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 18 (908) Teisipäev, 13. november 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Eesti merehariduse uuendamise põhiseisukohad lk. 3
- ☛ Kuus tundi hommiku poole lk. 4
lk. 5
- ☛ Pardakõnelus "Šeksnalesil" lk. 6
- ☛ MerLe VIII lk. 7
- ☛ Laevasõit taeva äärde lk. 8



Samm alumisele astmele



Meie ajalehes oli tänavu jaanuaris pealkirja "Töotan pühalikult" all pilt Lenini ausamba juures rivistunud Tallinna Merekooli kursantidest. Nüüd pole enam Tallinna Merekooli ja kursantegi mitte. Küllap toona pildil olnud kadestasid nüüd neid, kes täie endastmõistetavusega suundusid 25. oktoobril, kooli 71. aastapäeva künnisel läbi piirivalve sinna, kuhu igaüks ei pääsegi — reisi-laevale "Georg Ots".

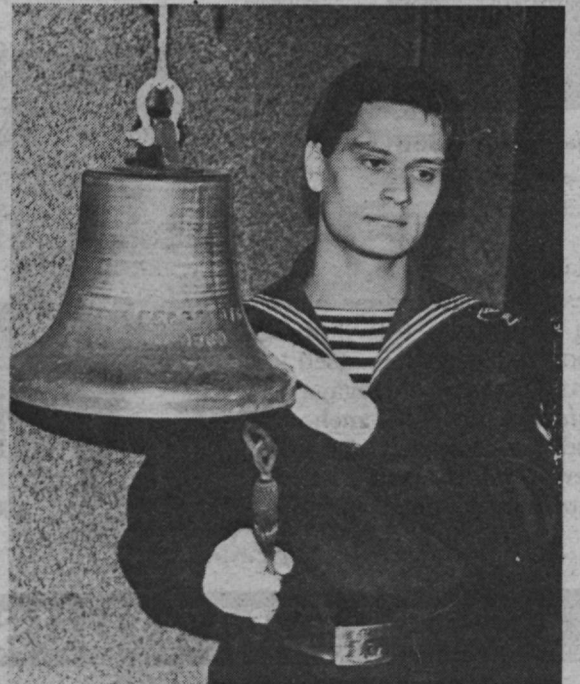
Uus asutus — Eesti Merehariduse Keskus — kujundab omi tavasid. Peremees, "Georg Otsa" kapten Valdo Heinla palus asjaosalised ja külalised kinosaali ning kadettide vastuvõtmise tseremoonia võis alata. Tõelise laevakella helid kinnitamas töotust, millega noormehed lubasid saada tublideks Eesti meremeesteks, tervitused kogunud meremeestelt. Oma lugupidamist väljendama olid tulnud Eesti Merelaevanduse ülema asetäitjad Madis Käbin ja Igor Bobrovski, Eesti Kaptenite Klubi liige Valdo Heinla ja Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Tarmo Ojamets.

Tseremoonia tähtis osa oli eelkäijate meenutamine, on ju Läänemeres hukkunud palju meremehi. "Russalka", "Linda", "Marta", "Naissaar", "Eestirand", "Ella", "Järvamaa"... Vana meretraditsiooni järgi lasti kõigi Läänemeres hukkunud meremeeste mälestuseks kaatrit Tallinna lahe vette punaste nelkidega pärg.

Kui juba laeval ollakse, tuleb seda põhjalikumalt uurida. Ajal, kui härrad külalised

(järg lk. 2)

Mina, Eesti Merehariduse Keskuse kadett, töotan olla distsiplineeritud, hoolas ja edasipüüdlik õppimises, põhjalikult omandada meremehe elukutset, jääda alati truuks meremehevendluse põhimõtetele, väärikalt kanda Eesti meremehe ja oma kodumaa kodaniku nime.



Vastseid kadette õnnitlesid



kapten Tarmo Kõuts



kapten Madis Käbin



kapten Valdo Heinla



ja vanem koolivend

(algu: lk. 1)

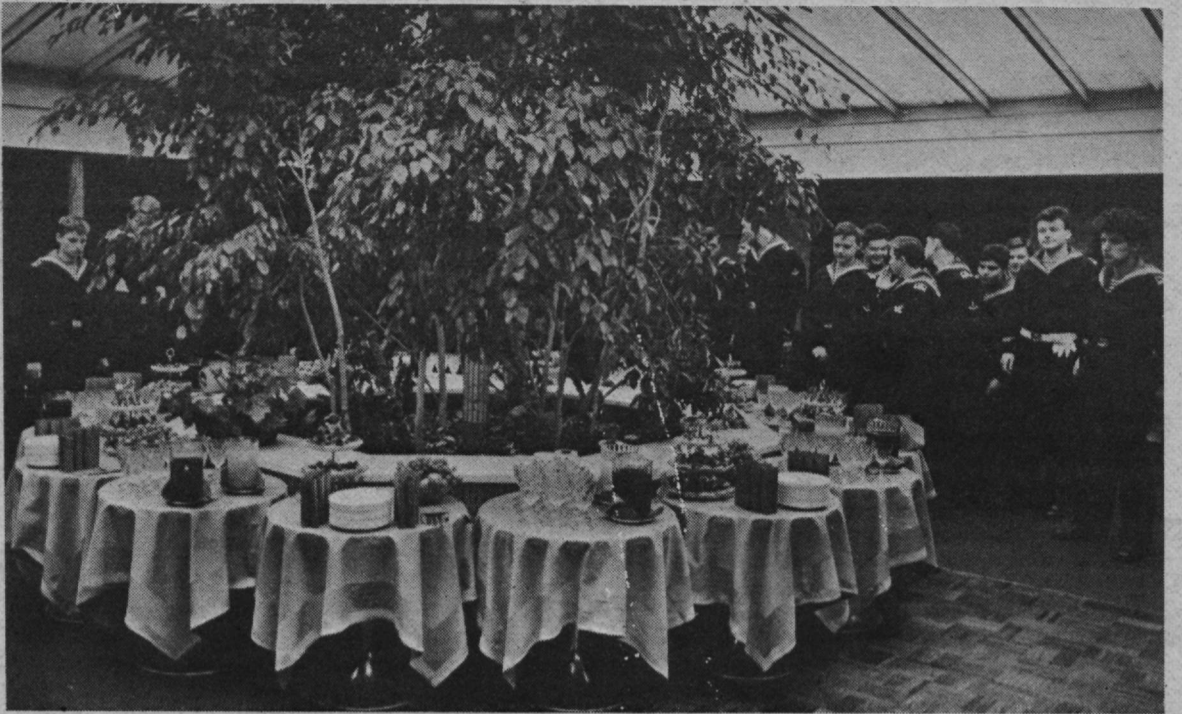
Eesti reisilaevanduse oleviku arutasid ja tulevikuprognose tegid, viidi vastsed kadetid tulevase tööpaigaga tutvuma. Tulevased mehaanikud paar korrust allapoole, laevajuhid ülespoole. Kannul kanaemana oma tibr. keste

eest hoolitsev kasvataja: "Vaadake, et te seal midagi küljest ära ei kruti!" Ei nad kruttinud, aga huvi tundsid küll. Kapteni abi reisijate alal Arvo Paeoja selgitusi võrtsitasid tähelepanekud iga seadme kohta konkreetsel laeval ja konkreetseis sõiduoludes. Tegevmeremehe sõna meenub arvatavasti siis, kui nende seadmete õppimiseni jõutud.

Kasvataja Tõnu Reindolf, Tallinna Merekooli vastne vilistlane, meenutab, et tema kooliajal seisti rivis Lenini ausamba juures, sealt marsiti Maarjamäele lilli asetama, kooli tagasi, ja oligi kõik. Kontrast on seetõttu eriti terav, et kõik on küllalt värskest meeles. Kadetid ise arvavad muidugi et laevas on mõistagi parem. Leiavad, et see päev meeldib väga, teadmata, et pidusem pool on veel ees. Noormeeste lastetuba pannakse proovile — "Georg Ots" pakub (tõsi, kooli kult). mida ta pakkuda võib. Kelnerid seerivad harjunult noorhärade vahel ja noormehed (küllap oli selles ka kasvatajate kanaematööd) saavad end noorhäradena tunda. Õpetajad lisasid selle väetepildi kommentaariks: "Kooli lõpetamise ajaks on meil tõelised rüütlid!"

Vanemad härrad meenutavad oma koolipõlve ja tõmbavad paralleele. Tallinna Merekooli vilistlane Valdo Heinla: Minul on oma õpiajast 58.—61. aastani küllaltki head mälestused. Kool oli väga heal järjel nii materiaalselt kui ka pedagoogide poolest. Meid õpetasid vanad merkulgejad Tõnisson, Peitman ja teised. Arvan, et nüüd hakkavad programmid muutuma elulähedasemaks, meie ajal oli neis palju liigset. Aga kui tahame heal tasemel spetsialiste saada, peaks meil olema üks merekool. Me pole praegu nii rikkad, samuti pole nii suurt vajadust meremeeste järele, et pidada üleval kaht kooli. Õppeained on ju samad, olgu kauba-, kala- või teaduslaeva meremees või praegune kolhoosnik. Spetsialiseerumine võiks olla hiljem.

Tallinna Kalatööstusliku



Merekooli vilistlane Tarmo Ojamets: Me olime omal ajal eelviimane eesti õpperühm ning saime ühe erialaaine — mereasjanduse — otsast lõpuni eesti keeles. Navigatsiooni, astronoomiat ja teisi erialaaineid loeti algusest peale vene keeles. Nüüd on astutud tohutu samm edasi sellega, et Eesti Merehariduse Keskus on valmis noormehi esimesest koolipäevast viimaseeni eesti keeles õpetama.

Mulle juhtus meremuuseumis käte ajalooline ülevaade Eesti Merelaevandusest, milles oli püütud analüüsida laevade munsterrolle. 40-ndail aastail olid laevaperedes valdavalt eesti nimed. Pärast sõda ilmnes tendents, et rannasõidulaevadel olid valdavalt eestlased, välissadamate vahet sõitvail aga vaid üksikud eesti nimed. Kui eestlased välissõidust välja tõrjuti ja rannasõit välja suri, siis juhtuski, et nüüdseks on põlvkond või rohkemgi vahele jäänud. Ja kui keelest kaob üks valdkond, on see juba kaotus tervele rahvuskultuurile. Nüüd on nende läbilõigatud juurte taastamine muidugi raske, pole ju nüüdisaegseid eestikeelseid õppevahendeidki.

Mida arvavad külalised Eesti Merehariduse Keskuse katsest asuda kujundama omi tavasid? Madis Käbin: See on

muidugi kordaläinud üritus, kuigi siin nähakse elu läikivat poolt. Teisema poole näitamiseks oleks võib-olla sobinud nüüdisaegne kaubalaev.

Tarmo Ojamets: See on noormeestele kindlasti huvitav ja meelde jääv päev, seda enam, kui nad varem ei ole laevas olnud. "Georg Ots" on ju praegu Eesti Merelaevanduse ilusaim laev, ja neile näidati kohe esimeseks parimat.

Peoperemees Valdo Heinla: Tänane üritus on kena ja hästi pidulik. Mäletan oma merekooliajast, kui esimest korda laevale sattusime, see oli merelaevanduse aurik "Volotšajevsk". Mul on siiani meeles see laev ja kõik, mis me seal tegime ja nägime. Tänane päev jätab kindlasti kõigile

unustamatu mulje ja nad mäletavad ka kahekümne aasta pärast, kuidas nad siin käisid ja mida siin just parasjagu tehti. See on meremeheameti ja merehariduse populariseerimiseks väga vajalik, ka tulevikus peaks nii tegema.

Arvata võib, et solidsed kaptenid meenutavad paarikümne aasta pärast omavahel kokku saades, kuidas nad karjäärireedelil esimest sammu astudes "Georg Otsal" kohvi joomas käisid. Oli tol ajal merelaevandusel üks niusugune laev.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



• MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •

EESTI MEREHARIDUSE UUENDAMISE PÕHISEISUKOHAD

Eestis on mereharidus olnud traditsiooniliselt tehnikahariduse üheks haruks. Praegu, mil Eesti Vabariigis käib haridusuuenduse protsess, peab koos tehnikahariduse uueningega kaasnema ka merehariduse korralduse uuening.

Viimase 45 aasta jooksul on mereharidus Eestis olnud ametkondlik. N. Liidus, kus iga ametkonna kaadrivajadus on suhteliselt suur, võib niisugune süsteem olla majanduslikult õigustatud. Eesti Vabariigis ei õigusta ametkondlik printsiip ennast, sest ta on seotud mitmete erialade õpetamise dubleerimisega eri ametkondadele kuuluvates õppeasutustes ja seetõttu seotud õigustamatute majanduslike kulutustega.

Aastatel, mil Eesti merekoolid valmistasiid kaadrit ette üleliidulistele ametkondadele, oli mereharidus peamiselt suunatud Eestist välja (üleliiduline vastuvõtt merekoolidesse ja nende lõpetajate üleliiduline töölesuunamine). Seega võib mõista Eesti haridussüsteemi senist soovimatust mereharidust oma süsteemi koostisosana näha, sest see oleks seotud Eesti haridussüsteemi niigi nappide rahaliste vahendite väljavooluga Eestist. Nähes ette, et Eesti Vabariigis hakkab mereharidussüsteem ette valmistama kaadrit üksnes oma vabariigi tarvis, ei tohiks mereharidussüsteemi liitumisele vabariigi haridussüsteemiga takistusi olla.

Merehariduses tuleb saavutada olukord, kus Eesti Vabariigi mereharidussüsteem suudab valmistada kaadrit ette võimalikult suurel arvul merenduse ja kalandusega seotud erialadel. Uuendatud mereharidus peab hakkama paindlikult rahuldama nõudlust merekaadri järele Eesti Vabariigis ja sealjuures sujuvalt kohanduma nõudluse muutustega neis ametkondades, kellele ta kaadrit ette valmistab.

Mereharidus peab võimaldama meremeestele erialase kvalifikatsiooni järjepidevat tõstmist täiendusõppe näol ning võimaldama vajadusel ka ümberõpet ühelt erialalt teisele, vastavalt muutustele kaadrivajaduses.

Välissidemete arenemise tingimustes peab ka merehariduse ülesehitus lähtuma nendest nõuetest, mida esitatakse meremeestele rahvusvahelises ulatuses, et saavutada Eesti merenduse ülemaailmne konkurentsivõime-

lisus.

Ülaltoodu alusel on otstarbekas võtta merehariduse arengukontseptsiooni aluseks põhiseisukohad, millest lähtudes peab mereharidus olema:

- a) ühtne,
- b) riiklik,
- c) astmeline,
- d) rahvusvaheliselt avatud,
- e) vastav rahvusvahelistele IMO (International Maritime Organization) nõuetele.

1. MEREHARIDUSE ÜHTSUS

See tähendab ametkondlikusest loobumist merehariduse korralduses ning merehariduse ülesehitamist kutsealade printsiibi alusel. Kutsealade valik peab lähtuma Eesti Vabariigi vajadusest merekaadri järele. Eesti merehariduse juhtimine on ühtne ja seda teostab Eesti Merehariduse Keskus — organ, mis ühendab kõik Eestis olevad mereõppeasutused, täiend- ja ümberõppepunktid, oppelaevastiku jne. ühtseks mereharidussüsteemiks. Ühtne mereharidussüsteem võimaldab luua ka kõrgeltkvalifitseeritud erialaõppejõudude rahvusliku kaadri.

2. MEREHARIDUSE RIIKLIKKUS

Mereharidust Eesti Vabariigis finantseerib riik. Merehariduskeskus kuulub funktsionaalselt Eesti Vabariigi Haridusministeeriumi alla. Haridusministeerium saab tellimuse merekaadri ettevalmistamiseks Eesti Vabariigi riigiorganilt (Eesti Veeteede Amet, Eesti Kalandusamet jne.), mille alusel annab vastuvõtuplaani merehariduskeskusele. Kaadritellijad tasuvad kaadri ettevalmistamise kulud vastava maksu näol riigile.

Merehariduskeskusele jääb õigus merespetsialistide ettevalmistamiseks lisaks riiklikule tellimusele veel ametkondade, firmade jne. tellimisel otselepingute alusel. Sel juhul tasuvad tellijad ettevalmistamiskulud otse merehariduskeskusele, samal ajal aga ka kindlaksmääratud ulatuses riigilõivu riigile.

3. MEREHARIDUSE ASTMELISUS

Merehariduse omandamine võib toimuda neljas astmes.

NULLASTME moodustavad noorte meremeeste klubid, milles põhikoolide ja keskkoolide õpilased saavad esimese merealase ettevalmistuse huvialaringidest osavõtu kaudu. Nullastme läbimine ei ole edasise merehariduse

omandamisel kohustuslik, kuid merekoolidesse astumisel võetakse seda arvesse teatud eelistust andva tegurina.

ESIMESE ASTME moodustavad merekoolid, mis oma sisult vastavad tehnikahariduse kontseptsioonis toodud tehnikaõppekeskusele. Merekoole võib Eesti Vabariigis olla mitu ja nad võiksid olla paigutatud merenduse ja kalandusega aktiivselt tegelevates piirkondades asuvasse sadamalinnadesse (näiteks Kuressaarde, Tallinnasse, Pärnusse, Haapsallu). Merekoolid kuuluvad Eesti Merehariduse Keskuse süsteemi, s.t. neis toimuvat õppetööd juhendab metoodiliselt Eesti Merehariduse Keskus, kuid majanduslikult on nad kohalikus alluvuses. Vastuvõtt merekoolidesse toimub põhiliselt põhihariduse baasil, kuid sinna võib astuda ka keskkooli baasil. Õpiaeg merekoolides on 1—2 aastat, olenevalt valitud erialast ja hariduslikust baasist. Merekoolis õpitakse lisaks erialaainetele ka üldhariduslike õppeaineid mahus, mis võimaldab merekooli lõpetajatel edasi õppida järgmise astme mereõppeasutustes.

TEISE ASTME mereõppeasutus on kolledži tüüpi. See on ainuke omataoline mereõppeasutus Eesti Vabariigis ja ta vastab oma sisult tehnikahariduse kontseptsioonis toodud kõrgemale tehnikakoolile. "Kolledžisse" võetakse õppima kas merekoolide või keskkooli (gümnaasiumi) baasil. Õpiaeg on 2—4 aastat, sõltuvalt erialast. Keskkooli baasil õppimaasujad teevad läbi algul merealase algväljaõppe kursuse koos pääste-, tuletõrje- ja ohutustehnikaalaste treeningutega. Seejärel lähevad nad 5 kuuks praktikantidena merele ja alustavad teoreetilist õppetööd koolis alates esimese õppeaasta teisest semestrist.

Merekoolist tulnud alustavad esimest õppeaastat üldhariduslike ainete õppimisega niisuguses mahus, mis kindlustab neile edasiseks õppimiseks vajaliku baasi. Esimese õppeaasta teist semestrit alustavad nad koos keskkooli baasil vastuvõetutega.

Kaldaerialadele õppimaasujad alustavad teoreetilist õppetööd koolis esimese õppeaasta algusest.

"Kolledži" juurde kuulub ka merehariduse kõrgem aste — vanemohvitseride klass ja kapteniklass. Kummaski

klassis toimub õppetöö 1 aasta. Vanemohvitseride klassi võivad astuda teise astme merekooli lõpetanud, kes on merel töötades tõusnud ametiredelil II tüürimehe või II mehaaniku astmeni. Laevajuhtimise eriala vanemohvitseride klassi lõpetanud võivad peale ettenähtud praktiseerimisega vanemtüürimehe ametis astuda kapteni klassi, mille lõpetamisel saadakse merehariduse kõrgeim — kapteni kvalifikatsioon.

Teise astme merekooli juures töötab ka täiendõppeosakond, mille ülesandeks on meremeeste kvalifikatsiooni tõstmine üleminekuks ametiredeli ühelt astmelt teisele või samal astmel töötamise õiguse säilitamiseks.

Ühe esimese astme merekooli juures võib samuti olla täiend- ja ümberõppeosakond töölisastme kaadri kvalifikatsiooni tõstmiseks ja vajadusel erialaseks ümberprofileerimiseks.

4. MEREHARIDUSE RAHVUSVAHELINE AVATUS

Mereharidus Eesti Vabariigis peab olema avatud nii itta kui ka läände. Eesti Vabariik võib suunata oma kodanikke õppima merehariduslikesse õppeasutustesse nii N. Liidus kui ka lääneriikides. Samuti võib Eesti Vabariigi mereõppeasutustes õpetada nii idast kui ka läänest õppimasaabu- jaid. Taoline õppimine-õpetamine toimub vastavate lepingute alusel Eesti Vabariigi Veeteede Ameti ja vastava välisriigi ameti või organisatsiooni vahel.

Eesti merekoolides võivad töötada külalislektoritena juhtivad mereerialade spetsialistid ja merekoolide õpetajad nii N. Liidust kui ka lääneriikidest. Eesti merekoolide õppejõud võivad lepingu alusel töötada ka välismaistes õppeasutustes.

5. MEREHARIDUSE VASTAVUS RAHVUSVAHELISTELE NÕUETELE

Õppeplaanid ja programmid koostatakse IMO nõuetest lähtuvalt, millega tagatakse ühtlasi Eesti Vabariigi poolt väljaantava merediplomi vastavus rahvusvahelistele nõuetele.

Eesti Merehariduse Keskus, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Veeteede Amet

Uus versioon "Admiral Nahhimovi" hukkimise kohta

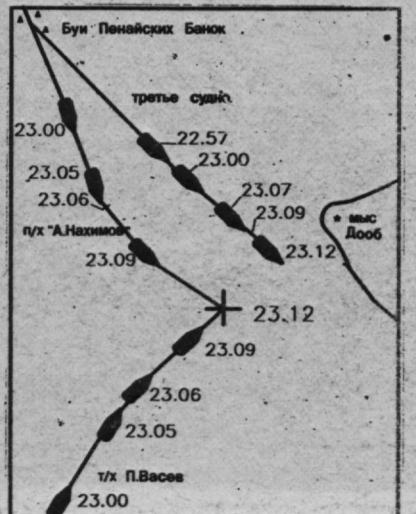
"Morskoi Ekspress" nr. 2 vahendas ajalehest "Glasnost" A. Knopi kirjutise, kus muuhulgas ka järgmine jutt:

"Täpsemalt on see esialgu vaid versioon, et kokkupõrkekoha läheduses oli veel kolmas laev, mida uurimine ei tuvastanud, kuid mis mõjutas "Pjotr Vasjovi" kaptenit V. Tkatsenokit manöövri valikul laevade lahknemise ajal. Asi on selles, et üks Odessa Merekaptenite Assotsiatsiooni liikmeid, kaugsõidukapten G. Põtkin korraldas kokkupõrke asjaolude ja põhjuste erauurimise. Töötades kohtu- ja juurdusdokumentidega ning kohtudes tolle kurva sündmuse osalistega, avastas ta vastuolusid, mis enne teda olid märkamata jäänud. Püüdes nende olemust avada, jõudis ta järeldusele, et "Pjotr Vasjovi" pardalt jälgiti raadiolokatsiooniseadmetega mingit laeva, mida peeti "Nahhimoviks", raadiokõnelusi peeti aga tõelise "Nahhimoviga". Järelikult valmistus kapten Tkatsenko lahknema laevaga X, selles lahknemises leppis aga kokku vahitüürimehega, kes asus hoopis teise laeva roolikambri. Sellest tulenevadki arvestuse vead, lubadus teine "mööda lasta", samuti Tkatsenko hämmeldus, kui varsti silmale avanev tegelik olukord ei sarnanenud üldse selle pildiga, mis paistis ekraanilt. Hulk eelnevaid kokkusaatumi tekitas ülierakordse, saatusliku ühtelangemise. Tundmatu laev liikus "Nahhimovist" eespool, viimase pardalt nähti selle tulesid. Ent kaldalt ei informeeritud kumbagi laeva kolmanda liikumisest.

Assotsiatsioon arvab, et seda versiooni on tarvis hoolikalt kontrollida. Kui see tõeks osutub, siis võib see viia laevajuhtide tegevuse ümbermõtestamisele. See, et reaalne laev X omal ajal ei huvitanud kohut ega juurduse läbiviijaid ning et ta on praegugi tuvastamata, paneb mõistagi sügavalt imestama. Jääb üle loota, et vähemalt nüüd pälvib tähelepanu.

(Toitri: selt: Meie aga loodame, et keegi, kes tol korral oli laeval X, teatab meile, olgu või ise tundmatuks jäädes, tolle laeva tõelise nime ning samuti põhjuse, miks seda senini salajas hoitakse.)"

"Morskoi Ekspress" 1990, nr. 2



• MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •



Kuus tundi hommiku poole



Lennukitiibade all säras sinine Siitami laht, vilksatasid palmid ja mingid eksootilised taimed, tohutusured Buddha kivikujud, pagoodid ja pilvelõhkujad, luksustilgud villad ja otse veele ehitatud hurtsikud, iidsete templid ja laiad kiirteelindid. Seljataha oli jäänud üksteist tundi lendu ja sellega koos sombune Läänemere sügis, näkkupeksev vihm Tallinna lennujaamas ja tinapilves taevast. Lennuk hakkas maanduma; seal all, Tai pealinnas Bangkokis oli stjuardessi sõnul kolmkümmend kolm kraadi sooja.

Esimene mulje pärast naerunäota tollimeestest möödu-

mist ja lennujaamahoonest väljaastumist oli, et sattusime hästikõetud sauna. Raske niiske palavus vajus igalt poolt peale, kleepus keha külge, mähkis endasse. Hiljem me kohanesime, harjusime ära; saime ka teada, et ilm on siin nii suvel kui talvel ühesugune. Esimestel päevadel oli seda aga tõesti raske taluda. Tailased teavad ka ise hästi, et nende kliima pole hea ja meeldiv paljude tuhandete sinna saabuvate eurooplaste jaoks ning on seepärast ammu hoolitsenud, et turistid ei tunneks mingeid ebamugavusi. Hotellides, mille teenindus ei jää Euroopa omadele alla, vaid mõnikord koguni ületab seda, päästab kuumusest jääne konditsioneeritud õhk, jaheda veega basseinid, mille kallastel kasvavad mi-

nidzunglid, ja muidugi igale maitsele vastavad karastusjoogid. Hotellitoota külmikust võite leida kõike alates prantsuse šampanjast ja lõpetades kohaliku õllega. Räägitakse, et tailased on maailma kõige viisakam rahvas. Ja tõesti — kus te ka ei viibiks, on teil kogu aeg tunne, et kõik ümberringi on just teid nähes rõõmsad. Teile naeratavad sõbralikult tänavakaupmehed, lehemüüjad, vabaõhukohvikute omanikud ja lihtsalt tavalised möödujad. Peenes restoranis põlvitab kelner ilmingimata, kui koos kokteilliga teile rahvuslille orhidee ulatab. Väike maa, kus pole sugugi paradiiskliima, saab tohutut sissetulekut turismist, sest teenindus on vaimustav ja teenindajad oskavad külaliste soovid ära aimata ning ümbritseda neid rafineeritud mugavusega. Igal aastal suundub Bangkokki miljoneid turiste, kes on kuulnud siinsest hoolitsusest, reisijate jaoks loodud paradiisist ja muidugi ka kuulsast ööelust.

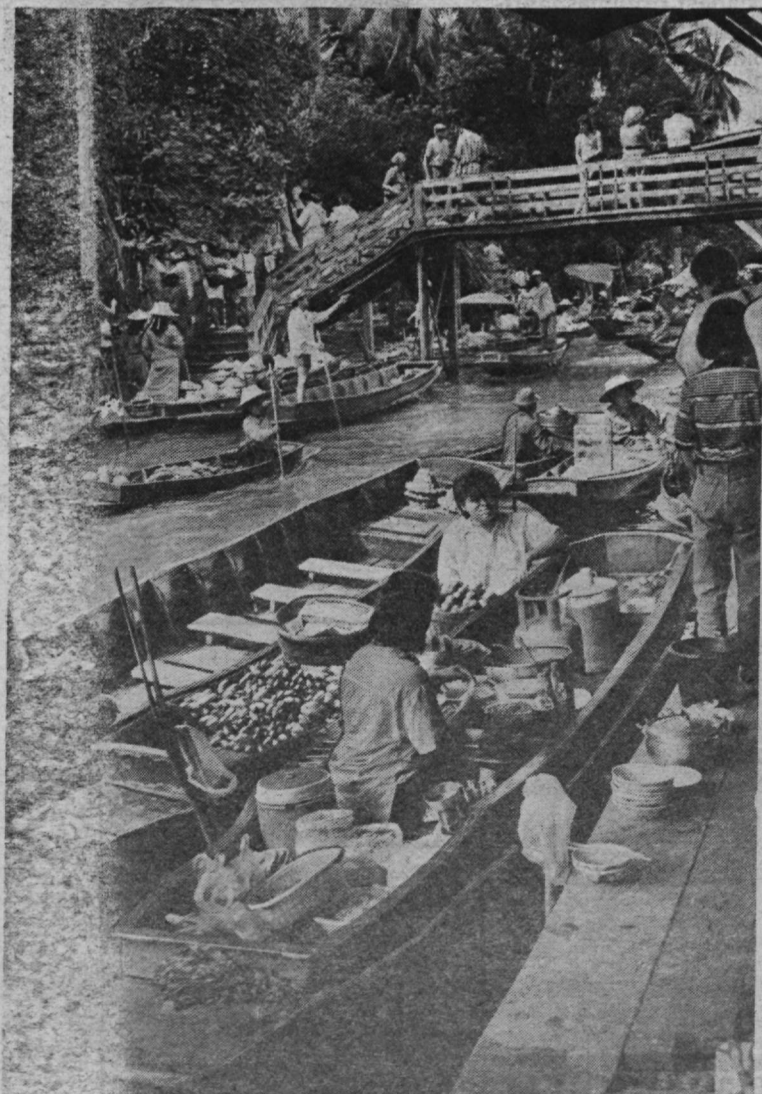
...Kui te satute päeval Pat-

pongi-nimelisse kvartalis, siis te vaevalt midagi ebatavalist märkate. Tavalised pikad kitsad tänavad — kokku on neid siin vaid kolm — on vaiksed ja rahulikud. Ent vaevalt pimeneb, ja te ei tunne seda kanti enam ära: neonreklaam kallab majad üle üpris pikantseis poosides näitsikute kujutistega, kõnniteed on täis müügilaudu, millel kuhjas tuntud Lääne-Euroopa firmamärkidega kaupu Chanelle'ist Diori ja Valentinoni — kõik muidugi võltsing. Kohalikud meistrihanded ei oska mitte ainult "firmakaid" järele teha, vaid on ammu õppinud tootma ka jalatseid, kelli, kalkulaatoreid ja veel palju muid kasulikke esemeid, mida turistid meelsasti ostavad. Tai töölised on odav ja hinnad seetõttu täiesti vastuvõetavad.

Kohvikute ja väikeste kõrtside ustest hoovab muusikat; teid kutsutakse tai rahvusliku poksi (lubatud on kõik võtted, lüüakse peamiselt jalgedega, tundub, et käsi poleks poksjail üldse tarvis) ja mingit show'd vaatama. Hiljem

➔ Vaade hotelli aknast

↑
↓
Vaesemas linnajaos on niisugused majad Turg u. 80 km kaugusel Bangkokist





tehti meile selgeks, et show tähendab seal tavalist bordelli. Prostitutsioon on siin kahjuks äärmiselt levinud ja toob vägevast sissetulekut. Igal aastal saabub pealinna sadu noori külatüdrukuid. Nad ei taha oma vanemate kombel rüüspõldudel või kookoseistandustes rügada ning usuvad puhtsüdamlikult, et Patpongi asutustes teenivad nad palju kergemal viisil tohtu hunniku raha. Pole inestada, et Patpong meelitab eurooplasi ligi, on olemas isegi spet-

siaalne seksturism. Ostad tuusiku ja lõbutsed oma maitse kohaselt... Paaegu kõik siin tööd leidnud tüdrukud lõpetavad traagiliselt, iga teine on AIDS-i viiruse kandja. Kui teid aga õised seiklused ei huvita, siis pakutakse teile suurepärasest valikut hoopis ohutumatest lõbustustest. Kõigepealt on teil võimalus minna kuulsasse Wat Tri Miti templisse kolmemeetrise Kuldset Buddha imetlema — selle kuju tegemiseks kulus viis ja pool tonni puhast kulda. Siis

võite üle vaadata Suure Palee, mis kujutab endast imepäraselt Tai arhitektuuri ja Victoriaaegse ehitusstiili ühendust. Selle ehitas kuningas Rama V 1880. aastal. Muide, pea kõik siinsed arhitektuurimälestised pärinevad 19. sajandist. Kindlasti peab käima ka Roosiakas, omalaadse etnograafiamuuseumis. Peale rahvalaulude ja -tantsude näidatakse seal etendusi usside, krokodillide ja elevantide osavõtul.

Tai pole just maailma suuri-

➔ Moto- ja

➔ velorikšad

maid maid, nii umbes Prantsusmaa suurune, ent asustus on siin üks tihedamaid. Viiekümne viiel miljonil inimesel on õnnestunud end siia ära mahutada. Veel hiljuti, nii veerand sajandit tagasi elasid nad kohutavas viletsuses, ent viimasel ajal kasvab elatustase järsult; see on võrreldamatult kõrgem kui naabritel Vietnamis, Laoses ja Hiinas. Praegu veel võib Bangkoki kesklinnas näha pilliroohütte, kuid pilvelõhkjad suruvad neid silmanähtavalt üha kaugemale. Areneb tööstus ja kaubandus, mis tähendab uusi töökohti; töökäed lähevad pikka-mööda kallimaks. Praegu peetakse normaalseks, et loomu poolest töökal tallasel on auto (linn on autosid täis, need on peamiselt Jaapani päritolu), mugav elamine, värvitel ja videoaparatuur. Poed on täis kaupa, millest meie unistadagi ei julge. Sellest rääkimata, et vaatamata ülerahvastusele ja pidevaile halbadele ilmastikutingimustele toidab riik end ise suurepäraselt ära. Just ok-

toobris oli Tais järjekordne taituun, paduvihm uputas põlde ja külasid, torm lõhkus hooned, sildu ja teid. Ent lehest lugesime, et Tai kavatses Nõukogude Liitu saata lepingu alusel sada tuhat tonni riisi ja saadaks veel palju rohkem, kui saajal oleks, millega maksta... Paratamatult meenusid meie kodused tulised diskussioonid, et kumb on efektiivsem, kas üks farmer või terve kolhoos. Pole mõtet vaielda, pruugib vaid vaadata seda väikest Taid ja võrrelda teda suure võimsa Nõukogudemaaga, et ilma mingi jututa saaks selgeks, mis on mis, kes on kes ja missugune tohtu pikk ning raske tee tuleb meil läbi käia, et kasvõi natukenegi sellele džunglimaale järele jõuda...

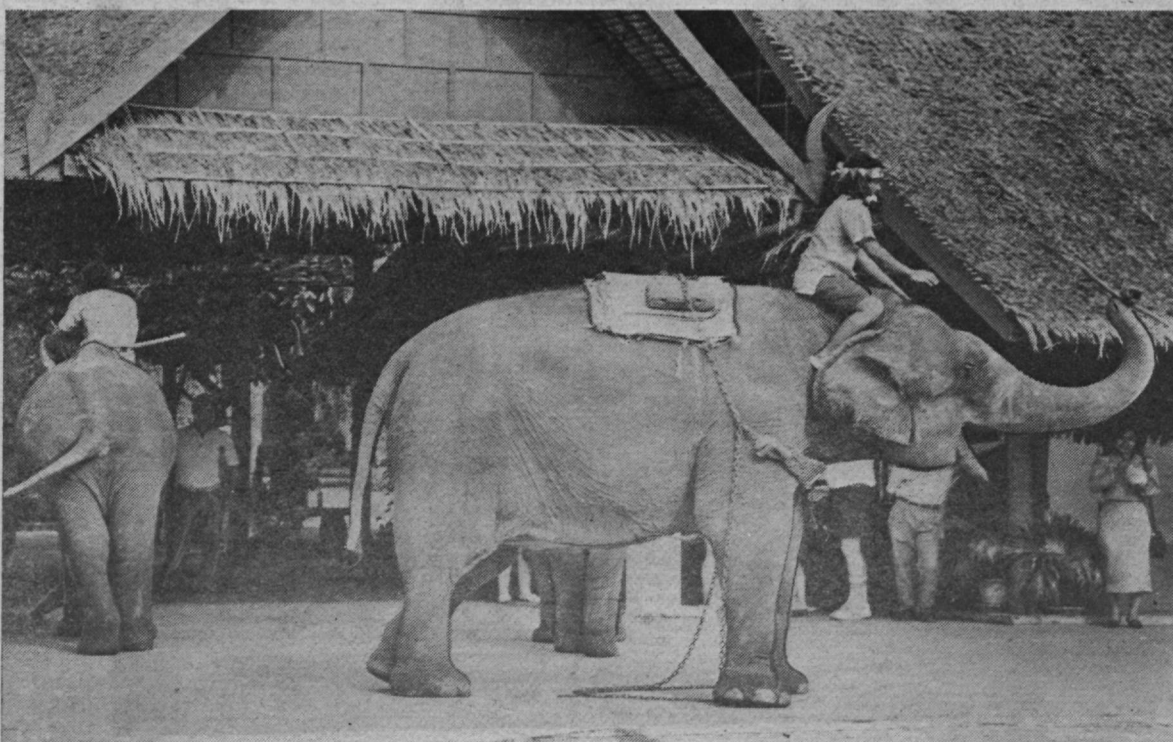
Bangkok — Tallinn, oktoober

Vera Prants
Dmitri Prantsu fotod

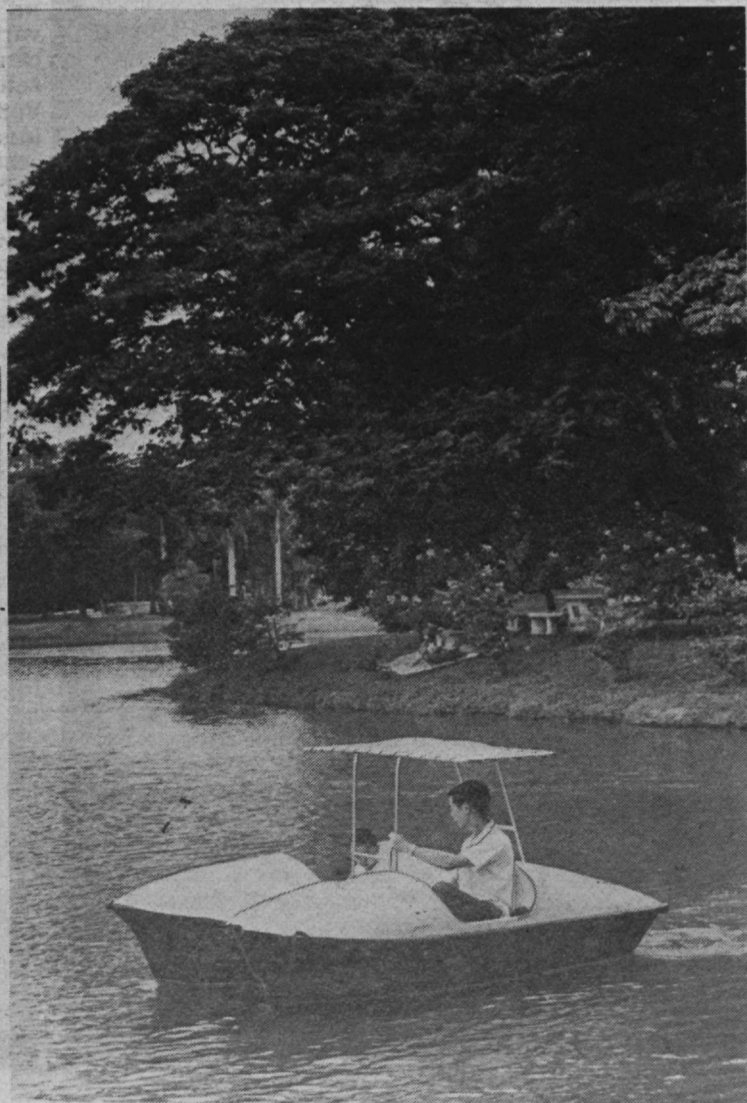


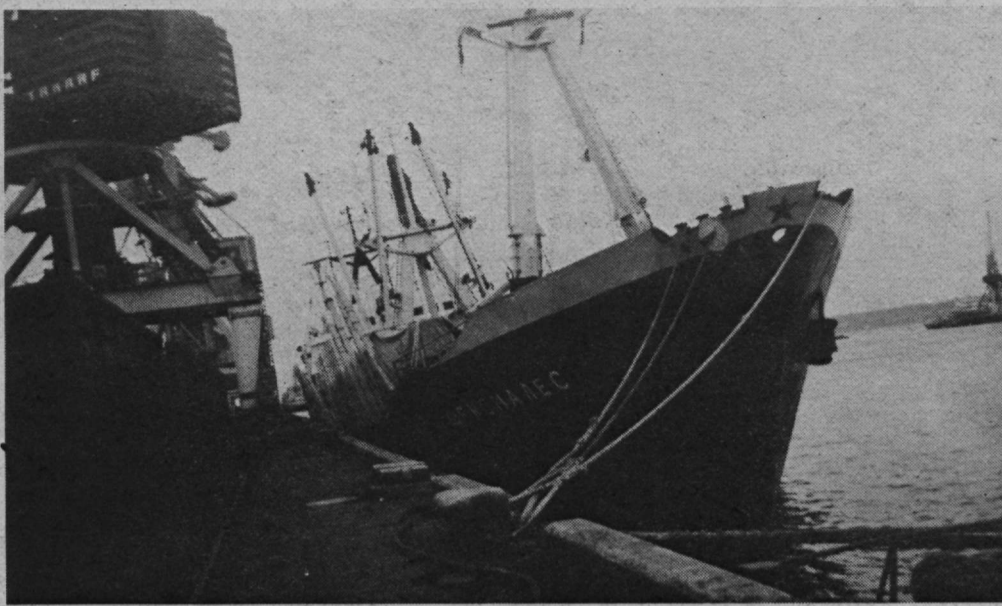
➔ Mootorrattaid on linnaliikluses umbes kolmandik,

➔ kuid sõita võib ka elevantiga



➔ Vesijalggratas





Pardakõnelus

30. oktoobri "Vikerkajas" teatasid radiomehed Pirital seisvast kalduvajanud met-saveolaevast. Tunni pärast oli laev juba kai ääres ja fotograaf pääses pilti tegema. Järgmisel päeval, kui tööde lõpp juba paistis, sai kapten Mihhail Nakonetšnoi aega uudishimuliku küsimustele vastata.

Laev on Leningradist, nimi "Šeksnales" pärineb ajast, kui kodusadam oli Arhangelsk, Šeksna on ühe Volga lisajõe nimi.

Mis juhtus?

Olime saematerjaliga teel Inglismaale Shoreham-by-Sea ja Belgiasse Antwerpeni. Reis kulges harilikult. Väljumisel Soome lahest tugevnes tuul kuni 12 m/s, üks küllalt suur laine lõi vasakusse pardasse ja nihutas teki-laadungit. Kohe otsustasime Osmussaare ligidal kalda varju tõmbuda ja ilma paranemist oodata, sest kui last

oleks veelgi nihkunud, oleks teekonna jätkamine päris ohtlik olnud. Kahjuks kaldus laev pöörde ajal kesktõukejõu toimel, veel üks laine lõi vasakusse pardasse ja tekilaadung nihkus 50–60 cm võrra parema parda poole. Laeva tulde pöördudes oli statistiline püsiv kreen 12' paremale. Kütuse ümberpumpamisega paremalt vasakule pardale vähendasime kreeni 7'ni. Kreeni edasine vähendamine oleks võinud esile kutsuda püstivuse kaotamise. Seetõttu võtsime vastu otsuse liikuda Osmussaare varju, oodata ilma paranemist ja vaadata, mida saame teha. Osmussaare juurde jõudes ja oma liikumist jälgides arvasime, et saame reiditingimustes või, veel parem, kai ääres seistes osa kolmandal lastiluugil nihkunud pakettidest ümber paigutada.

Jõudsime lähimale, Tallinna reidile ja heitsime ankrus-

se kell 5, seetõttu valvedispetšer ei otsustanud veel midagi. Hommikul, kui tuli peadispetšer, lahendati meie mure. Meile tuldi vastu, anti kai, kraanajuht ja kaldakraana, et kergendada meie tööd lasti ümberpaigutamisel. Ülejäänud tehti meeskonna jõul, kelle jagasime kolme brigaadi. 16 tundi vahetpidamata töötades suutsime tekilasti kolmandal trümmil täielikult ümber laadida. Selleks laadime lasti kaldale, uuesti laevale, toestasime ja kinnitasime uuesti ning nüüd oleme peaaegu valmis sihtsadamasse sõitma.

Kaotasite niisiis kaks ööpäeva?

Juhtus nii, et tegelikult ei kaotanudki. Kui oleksime peatuseta sõitnud, oleksime Inglismaale jõudnud reede õhtuks. See tähendab, et laupäeval ja pühapäeval oleksime lossimist oodanud. Nüüd tuleb nii välja, et poolteist ööpäeva olime varjus, aga tormi eest oleks nugini tulnud varjuda. Kohale jõuaksime esmaspäevaks, nii et praktiliselt polegi me aega kaotanud. Võib muidugi juhtuda, et kuskil tuleb veel peatuda, sest on ju sügis, oktoobris-novembris on tugevad tuuled ja üksnes jumal teab, millal päralt jõuad. Tähtsaim on, et praegu võime ohutult edasi

sõita.

Kui suur on Teie laevapere?

Laevaperes on 26 inimest. Laadimisel töötas 22 inimest, sest meil on 4 naist, tööle panime ainult mehed. 3 brigaadi töötasid 4 tunni kaupa, nii ei olnud vaja vahet pidada.

Ütle site, et Teie laevas on keegi, kes saab meie lehte lugeda. Kes teil oskab eesti keelt?

Eesti keelt oskab meil kapteni majandusabi, sest ta on varem Eestis kaua aega elanud.

Kas Teie laevapere on kaua koos sõitnud?

Meie laevapere on samas koosseisus 1987. aastast, seega kolm aastat. See on seda tüüpi laevade jaoks küllaltki pikk aeg, sest tavaliselt vahetuvad inimesed neil sageli. Kaadri voolavus on suur, sest seda laevatüüpi peetakse väheprestiižseks. Need on vanad laevad, palgad pole suured, aga tööd on palju. Viimasel ajal on seoses üleminekuga uutele töö-, rendi- ja palgatingimustele olukord küll paranenud.

Kas ka Leningradis on ettevõtluse elavnemist märgata?

On küll. See pole veel võtnud konkreetseid vorme, kuid tunnen inimesi, kes püüavad või vähemalt kavat-

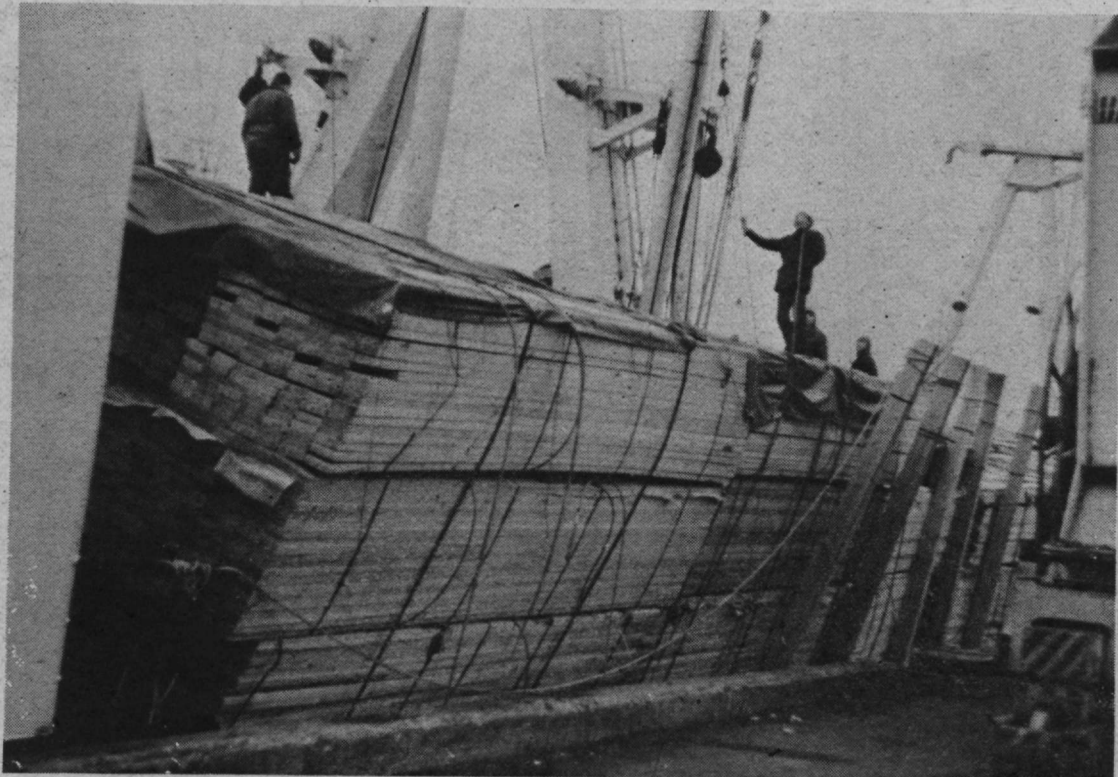
sevad laevu välja osta. Praegu astutakse samme, otsitakse teid, kuigi mõni aeg tagasi ei tulnud kellelgi midagi taolist pähegi. Kuid ma ei tea juhtumeid, et kellelgi oleks midagi juba valmis.

Olete ehk siingi kuulnud, et Balti Merelaevandus kavatakse mereministeeriumilt rendile võtta, kuu aega tagasi tehti selline otsus. Seetõttu tegeldakse meie laevanduses praegu konkreetsete rendile ülemineku tingimustega. Pole veel päris selge, kuidas see kõik tegelikkuses välja kukub, seetõttu on eraettevõtlus laevanduses vaibunud. Mitmesugused teeninduskooperatiivid on tekkinud peamiselt kaldatalitustes, kuid niipalju, kui ma tean, pole merelaevastikus veel midagi.

Sadamad on meil juba iseseisvad üksused, laevaremonditehasega oleme rendisuhetes. Praeguse peatuse ajal sain aga teada, et kaadritalitus saab ettevõtteks, kus valmistatakse kaadrit ette ja korraldatakse täiendusõpet ning organiseeritakse tööd välismaal. Nii et isegi osakonnad püüavad Balti Merelaevandusega rendisuhetesse astuda.

Kas teilgi püütakse teise lipu all tööle asuda?

Mugavuslippude probleem



puudutab kogu N. Liidu laevastikku üheaegselt.

Kas pole nii, et lähevad paremad?

Kuni "seal" on palk ja töötingimused paremad kui meil, lähevad muidugi kõige algatusvõimelisemad. Töökusest üksi ei piisa, et jätta sisesealatu koht, astuda rõbastelt maha ja minna kuhugi midagi otsima, selleks on vaja algatusvõimet. Peab olema selline iseloomujoon, mida meil seni kogu aeg maha suruti. Hea, et mitte lõplikult — on veel inimesi, kes midagi uut teevad.

Tõsi, on ka ärahüppamisi,

neid teavad kõik ja neist räägivad kõik. Viimasest ajast tean episoodi, kui noormees Leningradi Kõrgemast Mere-koolist lahkus Hamburgis. Et see probleem kaoks, tuleb kiiremini vastu võtta vaba väljasõidu seadus.

Kahju muidugi, et proua kaptenil, kes ka kaasas oli, jäi nädalalõpp Inglismaal ära, kuid kõik on hea, mis hästi lõpeb. "Seksnales" sai Tallinnast minema 31. oktoobril kell 15.

31. oktoober

**Madli Vitismann
Heinrich Mosolaise fotod**



Kaldakommentaari

Mis siis ikkagi juhtus?

Tallinna Kaubasadama kapten EDUARD HUNT:

Metsavedu on üldse teataval määral ohtudega seotud, eriti tekilaadungi tõttu. See peab olema hästi kinnitatud, muidu võib see laeva ootsumise tõttu kergesti liikuma hakata. Igal aastal on üks või kaks juhtumit, kui Leningradi laevad satuvad tormi kätte ja tulevad meile oma laadungit kohendama; see laev samuti.

Ma arvan, et Leningradis on puit natuke lohakalt peale pandud: kinnitus on veidi ker-

gekäeline, ei vasta päriselt metsaveo tehniliste eeskirjade nõuetele. Aga merel on nii, et nagu natuke lohakas oled, nii Neptun karistab.

"Seksnalesil" oli küllaltki kerge, polnud vaja kaugelt hädasadamasse tulla. Kui laev oli reidile tulnud, tõime selle sadamasse, s.t. sõitis küll ise, kuid puksiiride abil, sest pole just lihtne nii suure kreeniga laeva sadamasse tuua.

Põhiline on kogu selle juhtumi juures ikka lohakas ja merapraktika nõuete eiramine.

Kelle lohakus?

Peamiselt vanemtüürimehe ja ka stividori oma. See kaup, mis on laevaruumides, on li tüürimehe mure, tekilaadungi paigutust ja kinnitust peab aga kontrollima vanemtüürimees. Ilmselt ta kas suhtus sellesse kergekäeliselt või ei nõudnud küllalt järjekindlalt. Täpselt ma seda ei tea, sest see pole avariijuhtum, kui kuld on vähem kui 5000 rubla. Kui on üle selle, siis tuleks laev siin kinni pidada ja asja uurida.

Kes need kulud kinni maksab?

Laev maksab kinni sadamasse sissesõidu ja sadamast väljasõidu, lootsi- ja puksiiritsu ning lasti ümberpaigutamise kulud. Meie arvestuste järgi on see ca 4000 rbl.

Mida ilmvõimatut Te täna veel nõudsite ja kuidas kapteniga kokkuleppele saite?

Neil oli üks tekilasti tugi katki läinud. Tehniliste eeskirjade järgi tuleb see kas ära vahetada või millegagi asendada. Ümberlastimine oleks väga palju aega võtnud ja kulu nõudnud, nõustusin tingimusega, et nad panevad lisatrossid.

Nii et sadamakapteni nõudlikkus on meremeeste endi huvides?

Eks väljakuulutatud seadused ja nõudmised, olgu rahvusvahelised või kohalikud, olegi selleks, et muuta meresõit ohutuks. Sadamakapten peab jälgima, et neid reegleid täidetakse. Kuigi vahel ei taheta nõudmisi täita ja arvatakse, et sadamakapten on bürokraat ja nõuab liiga palju. Aga sadamakapteni talitus ei nõua midagi omapead, kõik reeglid on kirja pandud. Näiteks on niisugune seadusepunkt, et mehi peab laeva peal just niipalju olema, teisel aga niisugune punkt, et neil peab vastav varustus olema — kõik on raamatute järgi. Viimasel ajal püütakse sageli end õigustada, nagu poleks kõiki seadusi täita vaja, kuid praktika näitab, et on vaja.

Kas ei või juhtuda, et sadamakapteni nõudlikkus satub sadama kui majandusorganisatsioonihuvidega vastuollu?

See ongi üks probleemide probleem. Lääneriikides ei ole sadamakapten sadama töötaja. Ta on kas munitšpaal- või riiklikus alluvuses, enamasti riigiteenistuja. Sellega tagatakse, et sadamakontroll ei sõltu sadama majandushuvidest. Meil on teisiti. Ametlikult olen ma riigi töötaja ning kaitsen riigi huve ja nõudmisi. Aga palka saan sadamast, ja tahes-tahtmata sunnib see kui mitte just sadama huve arvestama, siis vähemalt vaatama, et hästi läbi saaks. On niisuguseid olukordi, kui seaduse tähtseline täitmine ei tule sadamale kasuks. Mitmeaastane praktika on näidanud: kui selles asjas veidi järele anda, ei juhtu midagi — selliseid asju tuleb ette. Mul ei ole olnud eriti suuri lahkelsid sadamaülemaga, sest olen suutnud tõestada, et nõuan seda, mida on vaja. Kui aga saab tõesti midagi kergemalt teha, nii et see otseselt ei ohusta, siis nii teeme. Aga paljudes sadamates puhkenud konfliktid on jõudnud mereministeriumini: kakeldakse ja lahutatakse, käivad igasugused komisjonid. Merelaevandusega on samuti: on olukordi, kui seadusest lähtudes tuleks laev kinni pidada.

Kas on siis võimalik seadusest mitte lähtuda?

Ühest küljest on mõned meie seadusaktid veidi eluvõõrad, neid peaks elulähedasemaks muutma. Teisest küljest on meie kasvatus niisugune, et kui järele anda, siis niipea, kui annad sõrme, tahetakse teret kätt. Siin on tegu juba eetilise probleemidega suurimad raskused, arvan, et nendega maadleme veel vähemalt kaks inimpõlve.

Madli Vitismann

Balti Merelaevandusest saab rendiettevõtte

Uued majandussuhted, mis hakkavad Balti Merelaevanduse kehtima 1991. aasta 1. jaanuarist, annavad laevanduse töötajatele võimaluse pikkamööda saada põhivahendite omanikeks ja muutada niimoodi laevastiku ning selle kaldabaasi tõelisteks peremeesteks. Tulevikus võimaldab rendivorm üle minna turusuhete järgmise faasi ja lasta välja aktsiad. Arvatakse, et laevandus on selleks valmis praeguse viisaastaku lõpuks.

Lühendatult ajalehest "Morjak Estonii" nr. 41

Lätlased teevad niimoodi

Riias kirjutati alla Taani ja Läti ühislaevakompanii loomise leppele. "Latseni" asutajad on Taani firma "Christian Jensen" ja Läti Merelaevandus.

Taani pool kohustus rekonstrueerima mootorlaeva "Irbites", mille Läti Merelaevandus annab uuele firmale. Tulud ja kulud jagatakse pooleks. Pärast rekonstrueerimist hakkab see mootorlaev, mille meeskond moodustatakse Läti Vabariigi meremeestest, tegema vedusid Läti, Taani ja muude riikide vahel.

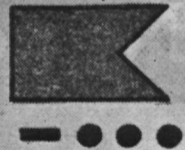
Esimene ühislaevakompanii NSV Liidus. "Morskoi Ekspress" nr. 2, 1990

Läti Merelaevandus on kolmteist oma ookeanitanklaeva pannud sõitma Kõprose lipu alla. Läti Merelaevanduse ülem Juri Paderov ütles "Baltija"-ETA korrespondendile, et laevade eksploateerimine välisriigi lipu all annab võimaluse kasutada pandiõigust, s.t. võtta laevu prahtivatelt välisfirmadelt laenu, kasutades laevu tagatisena... ja sel viisil täiendada merelaevanduse valuutafondi. Niiviisi laekuvat valuutat kasutatakse uute laevade ehitamiseks, sadamate rekonstrueerimiseks ning meremeeste, sadamapersonali ja laevaremontijate palkade lõstmiseks.

Läti laevad Kõprose lipu all. "Päevaleht" nr. 228, 1990



*B
Bravo



baipass (ingl *bypass*), mõõdaviiik, mõõdavool, ümbervool, sünt, vedeliku või gaasi voolu mööda juhtimine põhiootstarbeseadist (nt jahutusvee mööda juhtimine jahutist); ka mõõdaviiiguseadis; ka vaheltvõtt muuks, põhilisest erinevaks tarbeks.

bakkimine (ingl), *bakkipanemine*, *pakkimine*, *purjete seadmine* vastu tuult. Eespurjete b. toimub pealtuule sootide pinguletõmbamisega. Raapurjete b-ks brassitakse raad nii, et tuul puhub raapurje esiküljele, Kahvelpurje b-ks veetakse puri soodi ja järdi abil vastu tuule suunas.

bare boat charter (ingl 'palja paadi prahikiri'), *xprahikiri*, millega laevaomanik annab prahitja käsutusse laeva ilma meeskonnata. Viimane mehi ab laeva oma meestega ja kannab kõik laeva eksploatatsioonikulud (v.a. laeva kindlustusmaksed). Kasutu-

sel on tüüpvormid, nt. "Barecon" (koodnimetus).

barratry, kpt-i või meeskonna poolt laevale ja/või lastile tahtlikult kahju tekitamine. B. on laeva tahtlik uputamine, madalikule ajamine, mahajätmine, tavapärast laevateest kõrvalekaldumine, konterbandi või relvade vedu, lastivargus, vaenlasega kauplemine jne. ilma laevaomaniku teadmata või nõusolekuta.

bermuudakuunar, kahe või kolme tengita pika masti ning kõrgete kolmnurkpurjedega (bermuudapurjedega; *xpur*) kuunar. Selliseid purjesid kasutati Bermuuda saarestikus juba 1800. a. paiku.

besaanmast (holl *bezaansmast*), jauli ja ketši tagumine mast; 3- ja 4-mastilise purje-laeva kolmas mast; 5 mastiga laeva neljas mast. Täislaeva ja 4-5-mastilise parklaeva b. on täisraapurjestusega, 3-mastilise parklaeva, kolme ja

enama mastiga barkantiini, marss-seil-, kahvel- ja bermuudakuunari b. pikipurjestusega (*xpurjestus*). 3-mastilise parklaeva b-il on kahvel-puri ja topsel.

besaanpuri, ka *besaans-eil*, (holl *bezaanzeit*), *xbesaan* masti tagaküljel paiknev *xkahvel-* või bermuudakuunari (*xpur*).

blokaad (pr *blockade*), juurdepääsu tõkestamine teise riigi rannikule, sadamatele ja väinadele jõuga (mere- ja õhujõududega, miinitõketega jt.) merelt merekaubanduse jm. ühenduse katkestamiseks; rakendati hrl. sõja ajal. Tulemuslik on b., kui see on efektiivne ja pidev. Blokaadi algusest peab eelnevalt teatama, sest selle piirkonnas tabatud kaubalaevad konfiskeeritakse, olenemata lipust ja lastist; nende saatuse otsustab *xpriisikohus*. B-i rikkunud laeva nimet. b-*imurdjaks*. *Strateegilise blokaadi eesmärgiks on tõkesta-*

da vaenlase vägede varustamine; ka *ubanduslik* ku *blokaadi* kasut. vaenlase merekaubanduse halvamiseks; *paberlikuks* ehk fiktiivseks nimet. blokaadi, kui selle elluviimiseks puuduvad vahendid. Eristatakse veel *välimist blokaadi*, kui tõkestatud on ainult väljavedu, ja *sisemist blokaadi*, kui tõkestatud on sissevedu. Viimast rakendas Briti-Prantsuse koalitsioon Krimmi sõja ajal ka Eesti ranniku vastu. Mereb-ks ehk *totaalseks* b-ks nimet. avamerd haarava veela blokeerimist (nt. kuulutas Suurbritannia II maailmasõjas blokeerituks kogu Põhiamere). Esimestena kasutasid b-i Madalmaad, kes võitluses Hispaania anastajatega blokeerisid 1584 Flandria sadamad. Sellest ajast on b-i rakendanud paljud riigid, eriti mõlemas maailmasõjas. Nüüdisajal loetakse b-i ebaseaduslikuks ja võrdsustatakse agressiooniaktiga. ÜRO põhikirja järgi võib b-i rakendada vaid enesekaitseks või ÜRO Julgeolekukogu otsusega, rahvusv. rahu ja ohutuse tagamiseks.

blüüs (sk *Bluse*, alamsk *Bläusch*), vahend enesele tähelepanu juhtimiseks või lootsi väljakutsumiseks

õõsel; koosneb koonilisest pleknõust ja takukoonlaga varrest. Nõu on täidetud vadelikuga (hrl. petrooliga), mis põlemisel annab eredat valgust. Kasutati Läänemere purjelaevadel veel 1930. a.-il.

bodmerii, ka *bodmerii-laen*, *merelaen*, (sk *bodmen* 'laevapõhi'), laeva, prahiraha ja/või lasti (või selle osa) pantimine kapteni poolt merereisi lõpetamiseks vajaliku raha hankimiseks. B. tasutakse pärast reisi lõpetamist saadud *xprahirahast*. Nüüdisajal b-d peaaegu ei kasutata.

booking note, [bukin nout], liinilaevanduses kasutatava *xmerevolepingu* vorme. B.n. vormistatakse eelnevalt lastisaatja ja laevaomaniku (või tema agendi) vahel; võimaldab reserveerida kaubasaadetise jaoks vajaliku lastiruumi osa (kubatuuri) kindlas sadamas ja määratud kuupäeval lastivas laevas.

brakett, kolm-, nelj- või hulknurkne lehtmetailist detail laevakere talastiku üksikosa tugevdamiseks ja/või ühendamiseks. B-i kasut. hrl. *xfloorides*, kimmitalastikus, püstkiilu tugevdamiseks jm. Väiksemaid kolmnurkseid b-e nimet. *xkniideks*.

Laevasõit taeva äärde

Laev sõitis aastal 1790 sadamast välja suure maailmameere päale ja oli nõuks võtnud nüikava purjetada, kuni senna jõuab, kus mere äär taevaga kokku puutub. Seitsme aasta moon oli laeva peal. Nii liikus ta veepinnal edasi. Mitu kuud oli ta edasi sõitnud, ei puutunud muud silmi kui taevast ja vesi. Ühel päeval tõusis kange torm, mis laeva kui laastust pillutas. Kui torm vaikis, tundsid meremehed, et laev rõngast käis ja mitte edasi ei läinud. Kaptin märkas, et laev mere pöõra kohal olevat ja muudki välja ei saavat, kui hakata ei aitavat. Ankrule tõmmati punane kalev ümber, pandi kõvasti ketiga laeva külge ja visati meresse. Vähe ootamise järele võtnud haikala seda suhu, ja laev liikunud kiiresti edasi. Kett raiuti laeva küll'lest lahti ja purjutati edasi.

Mitme päeva purjetamise järele nägime üht mäge paistvat. Paadid said meresse lastud, ja kuus meest sõudsid ligemale asja vaatama ja tullid pea tagasi ja ütlesid, et meri sügav küllalt olevat, et suure laevaga ligi saavat. Laev sõitis tähendatud koha ligi ja ankur lasti merre. Nüüd hakati kohta järele uurima. Teine pool mäge nägi müüri all sügavusi paistvat, kus valged inimesed olid. Kohe võeti nõuks alla lasta kedagiti. Madrus seuti kõie otsa ja lasti alla. Valged inimesed päästsid teda kõie otsast lahti ja ühi nõör tõmmati üles. Nõnda sündis lugu tõise madrusega. Kolmas pandi lukustatud keti otsa ja lasti alla. Küll nad armastasid ja suudellesid ja kiskusid, aga ei saanud lahti.

Madrus tõmati üles, aga oli tumm. Ankur vinnati ülesse ja laev liikus edasi mitu kuud, ilma et maad silma oleks paistnud.

Viimaks kuuldi madruste suust: maa! maa! linn paistab! See oli ka tõesti tõi, sest linn paistis ka tõesti. Mehed täis rõõmu laskisid paadid vette ja sõitsid linna vaatama. Linn ilma katukseta, näeb imeline välja, inimestest tühjad, tuli põrmandal. Mehed jäävad tule juurde sooja, sääl kuulevad nad imelikud häält: krüü-rüks-rüks. Mehed vaatavad ukse poole — suur ühe silmaga mees seisab ukse pääl, käed latali. Mehed tahavad välja tulla, aga uksevaht ei lase. Vana madrus märkas, et aja viivitamine võib kahju tuua, tõmbas pajunuti ja vajutas kohe silma sisse. Uksevaht langes maha ja karjus mis hirmus. Madrused tormasid tast üle ja jooksid ikka mere poole. Nii kui nad paati jõudsid, kihises mere äär tagajajatest. Mehed sõudsid, nii kui jõudsid. Siiski ajas üks neil järele ja võttis tugeva käega paati äärest kinni. Madrus tõmbas mõõga ja raius tal käe otsast ära. Käsi jäi paati. Mehed jõudsid laeva ligi. Paelast redel lasti alla. Kiireste ronisime laevale ja tõmbasime paadid jo redeli järele. Paarkümmend ühesilmalist olivad laeva ligi jõudnud ja tahtsid ankrur nõõri mõõda üles ronida. Kaptin käskis nõõri katki raiuda, ja laev liikus edasi ja nõnda saime meie lahti.

Laev lendas kiirest ikka sinna poole, kus taevast maaga kokku pidi puutama. Mitu kuud ei näinud meie muud kui taevast ja vett. Päike hakkas

lühemaks minema, ikka lühemaks ja lühemaks läks päev. Viimaks kadus valgus koguni ära. Südamed olid meil hirmuga täidetud, palusime taevast abi. Toidumoon oli otsa lõppemas, kodumaad ei teadnud keegi. Pimedus läks ikka paksemaks. Kaptin ei tulnud kajutist välja, madrused olid meeääratõmmes. Nõnda läks mitu nädalit mööda. Madrus mastikorvist hüüdis: "Tuli, linn paistab!" Kõik vaatasid sinna poole. Kaptin tuli laeva laele imet vaatama. Laev jõudis ikka ligemale, valgus läks suuremaks. Laev oli kaunis ligi jõudnud. Ankur heideti meresse, paat lasti veepinnale, viis teist ja mina kuues astusime paati ja sõudisime valgustatud koha poole. Mida ligemale meie jõudisime, seda vähemaks läks valgus. Kui meie müüri ligi jõudisime, oli valgus koguni kadunud. Meie jõudisime edasi ja jõudisime värava ligidale, kus vana hall mees istus. Meie teretasime teda halandlikult. "Lapsed, kuidas teie siia olete saanud? See on surmte riik." — "Armas vaim, oleme jo seitse aastat merel, nägime siin valgust ja arvasime siin linna olevat." — "Armsad lapsed, see on põrgu. Teie olete pimedusevürsti rajad. Nüüd on parajasti lõuna aeg ja töö seisab, nüüd võime ka sisse minna ja vaadata, mis seal näha on," ütles vanamees.

Sisse astudes nägime palju tulpi maa sees püsti olevat. Tulbade külge olivad inimesed riputatud — üks kätt, teine jalgu, kolmas keeltpidi, neljas keha, viies kaelapidi ja kuues nabapidi. Hall mees ütles: "See on kurja inimeste hir-

mus palk. Sõudke ja jõudke laeva ligi, käske ka vennas siia tulla seda hirmust liigu vaatama." Kui meie laeva juure jõudisime, käskisin mina madrused ja kapteni paati astuda, ja läksime neile teejuhiks. Kui meie tagasi jõudisime, ütles hall mehike: "Jõudke, lapsed, ja vaatage, sest rahuaeg on lühike, pea hakkab linn töösse." Mehed ruttasid asjalugu vaatama ja tullid pea tagasi, silmad nutust punased. Ja kapten ütles: "Mind mäed kinni katke ja mätta alla matke." Vana hall mees ütles: "Ruttage, lapsed, sest linn hakkab töösse, hoidke ikka, lapsed, paremat kätt — siis saate kolmandamal päeval pimedusevürsti rajast välja."

Erne kui me laevale jõudisime, siis sündis hirmus pragina ja kärin, kiunumine ja ulgumine. Kolmandamal päeval olid nad ju pimedusevürsti rajast välja jõudnud.

Pärnumaa, Saarde jutt aastast 1898

traditional folk belief today



Kas ja millisel kombel on vana usk ja rituaal säilinud tänases päevas, miks ja millise efektiivsusega järgitakse endisaegseid endeid ja ravimiseid, kellele ja kuidas on tänapäeval rahvausundit tarvis — need põhiprobleemid

olid käsitusel Tartus 29.—31. oktoobri rahvaluuleteadlaste poolt korraldatud konverentsil. Seekordne oli pühendatud Oskar Looritsa 90. sünniaastapäevale. Kui oleme harjunud sellega, et maarahvas mereasjadest enamasti mööda käib, siis O. Looritsa kohta seda öelda ei saa. Tema koostatud "Endis-Eesti Eluolu I" sisaldab väga huvitavaid lugemisvalu kaluri ja meremehe elust-olust ja uskumustest. Omaette põnev on ka ta käsitus laevavaimust-kotermannist. Nii oli sellele konverentsile kutsutud kõrvuti spetsialistidega KKI ja Kirjandusmuuseumi rahvaluuleosakonnast merepoole pealt Meremuuseumist Reet Naber. Oli üle hulga aja võimalus meelde tuletada, et merelugu on samasugune osa Eesti rahvakultuurist kui põlluhariminegi, sealjuures ehk tunduvalt rohkem mõjutatud läbikäimisest naaberja kaugemate rahvastega. Teema: "Onnelikku merereisi! Uskumusi laevahituse juures" peaks alustama ka sel-lealast edasist uurimistööd. Ja nüüd palve kõigile, kel talveõhtutel aega jääb. Mida on veel mees vanadest kommetäitmistest või ebausust, rääkimata kõigest muudest kommetäitmistest laevahituse ja meresõidul — pange palun kirja ja saatke Meremuuseumisse (Tallinn, Pikk 70) Reet Naberi nimele!

Reet Naber

Toimetusele. Sama teemat käsitleti ka Eesti Meremuuseumi meresõprade ringi kokkuteleku moodunud nädalal. Ühine meiegi soovitusena muuseumile pärimusi saata, kannustamas omakasupüüdlilik soov hiljem Eesti Meremuuseumi abiga ajalehes lugemisevõarset pakkuda.

Eesti Meremuuseumi meresõprade ring koguneb Iga kuu esimesel esmaspäeval kell 17. Seekordsel kokkutelekuks esinevad ka Sulev Roosma ja Kalju Toomara "Kalevi" jahtklubist.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 12. november (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUSKIN" — teel Džiddast
Ceutasse
"70-LETJE OKTJABRJA" — Santoses
"VIKTOR BAKAJEV" — Port Saidis
"KRISTJAN PALUSALU" — Džiddas
"VIKTOR KINGISSEPP" — Ravennas
"SKULPTOR MATVEJEV" — Kavallas
"NIKOLAI JANSON" — Istanbulis
"BORISS BUVIN" — Marielis
"NIKOLAI VILKOV" — remondis
Riias
"TIMUR FRUNZE" — teel Antwerpenist Las Palmasesse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Tallinnas
"LENINSKAJA GWARDIJA" — Matadis
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Vitorias
"ANDREI ANDREJEV" — teel Las Palmasest Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — Bandjulis
"PJOTR KRASSIKOV" — remondis Szczecinis
"VASSILI ŠELGUNOV" — remondis Szczecinis
"JOSSIF DUBROVINSKI" —

Rotterdamis
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Bandjulist Lomésse
"JOHANNES LAURISTIN" — Tallinnas
"JAAN ANVELT" — teel Tallinnast Antwerpeni
"OLGA VARENTOVA" — teel Tallinnast Adenisse
"IVAN RUSSAKOV" — Port Gentilis
"PAVEL DAUGE" — Tallinnas
"MIHHAIL KEDROV" — teel Las Palmasest Santosesse
"IVAN BELOSTOTSKI" — Freetownis
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Santosest Hamburgi
"VERALEBEDEVA" — teel Akabast Antwerpeni
"IVAN POKROVSKI" — Ijtitšovskis
"VILJANO" — Kaliningradis
"GRUMANT" — Rijekas
"GULBENE" — remondis Loksal
"KOHTLA" — teel Kaliningradist Salernosse
"KOPU" — Bremenis
"PAIDE" — teel Marina di Carrarast Gemlikisse
"POVENETS" — Tallinnas

"RISTNA" — teel Hamburgist Tallinna
"HELTERMAA" — teel Kaliningradist Marina di Carrarasse
"SEGEŽA" — Kaliningradis
"OSVALD TUUL" — Teel Barist Kokkolasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Riias
"IVAN RABTSINSKI" — teel Klaipedast Kaliningradi
"ARNOLD SOMMERLING" — Kotkas
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Baris
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Rochefort'i
"JURI KLEMENTJEV" — Leningradis
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi
"JUNOI PARTIZAN" — teel Bremenist Tallinna
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — remondis Tallinnas
"SUURLAI" — Helsingis

"HEINLAID" — teel Århusist Helsingisse
"VASSILI KUTŠER" — teel Gruvonist Pärnusse
"FRITZIS GAILIS" — teel Karlsborgist Tallinna
"GLEB SEDIN" — teel Bremenist Tallinna
"FRITZIS ROZIN" — teel Tallinnast Karlsborgi
"AUGUST KULBERG" — Moerdijkis
"AMBLA" — teel Amsterdamist Klaipedasse
"ANDJALFELD" — Fecamp'is
"AEGNA" — Hamburgis
"KABONA" — Kristiansandis
"MOHNI" — Dordrechtis
"RAPLA" — Leningradis
"SEMJON ROŠAL" — Tallinnas
"TERIBERKA" — remondis Loksal
"VIRTUSU" — Tallinnas
"KARL KRUSSTEIN" — Ventpspilis
"OSMUŠAAR" — Tallinnas
"OTEPAA" — remondis Loksal
"TAHKUNA" — Moerdijkis
"ARNOLD VEIMER" — teel Malmöst Helsingisse

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. 5018
Tiraaž 2500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN