



EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 12 (912) Teispäev, 22. oktoober 1991

Hind 27 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Pärand lk. 2
- Mitte ainult Veneetsiast lk. 3
- Pardakõnelusi "Katarinal" lk. 4
- Uus merendusnäitus lk. 5
- Pardakõnelusi "Hyundail" lk. 6
- Meresõda Läänamerel lk. 7
- MerLe XXII lk. 7
- Meie teeme ajalehte lk. 8



Pardakõnelusi "Katarinal" — lk. 4 ja 5

Uus parvlaev Soomest Virosse, konkurent Tallinna-liinil tugevneb

Uus laevaliin lisab konkurentsi suurte unistustega täidetud liinil. Tallinnast pärit teadete kohaselt alustab muuseas ka "Sally Albatross" eeloleval kevadel liiklust Eesti-liinil, sest praegu on ainuke parvlaev sel liinil "Tallink".

Laev kuulub "Eckerö Linje"-le, praegu on nimeks "Corbiere" ning antakse "Inrekole" Tallinna-Helsinki liinil sõitmiseks rendile. "Corbiere" mahutab 1200 reisijat ja 250 sõiduauto või üle 20 autorongi. Tallinna liinilaev sõidab ilmselt Eesti meeskonnaga.

Helsinki sadam otsib "Corbierele" praegu sadamakohata, ilmselt lahkuvad reisijad ühe kai ääres, peale tulevad aga teise kai ääres.

Kuulu järgi on ka "Viking Line'i" "Isabella" leppinud kokku, et järgmisel kevadel tehakse mõned sõidud Tallinna.

Lühendatult ajalehest "Ilta-Sanomat", 10. oktoober 1991

Eesti Meremeeste Liidus



9. oktoobril peeti

Eesti Meremeeste Liidu volikogu järjekordset koosolekut, esimest iseseisvas Eestis. Viimatinimetatud asjaolu näis kõiki päevakorrapunkte sisuliselt mõjutanud olevat.

Avaldusi uute liikmete vastuvõtuks oli tulnud erakordselt palju, ka mitmelt vene nimega mehelt. Kelle oma oli kohalik osakond juba vastu võtnud, see jäi volikogul vaid kinnitada, kes oma avalduse otse Tallinna saatnud, neist räägiti natuke lähemalt. Pea igat soovijat mõni volikogu liige ikka teadis, tagasi ei lükatud ühtegi avaldust. Keegi küsis: Ei tea, miks mõned mehed alles nüüd liitu astuvad? Keegi vastas: Hea ju, et ikka astuvad... Sellega sai esimene päevakorrapunkt läbi.

Teise päevakorrapunktina võeti vahele viimastel nädalatel üles kerkinud küsimus ajalehe "Eesti Meremees" edaspidise käekäigu kohta. Leht oli seni puhtalt Eesti Merelaevanduse ülalpidamisel. Nüüd, mil merelaevandusest on saanud üks Eesti Vabariigi paljudest merendusorganisatsioonidest, pooldab laevandus küll endiselt lehe ilmumist ja jääb selle tegemist ka majanduslikult toetama, ent teeb seda vaid osaliselt. Volikogu pidas lehe ilmumajäämist hädatarvilikuks ja oli rõõmsasti valmis teda Meremeeste Liidu tiiva alla võtma. Ainuke häda: liidul pole vähimaidki majanduslikke võimalusi ajalehte ülal pidada. Sestap otsustati pöörduda kõigi meie merendusorganisatsioonide poole küsimusega, kes kui suure summaga Eesti Vabariigi ainsa merelehe väljaandmises on nõus osalema. Vaja oleks kindlaid lepinguid kindlate summade peale, mis kokku tagaksid lehe ilmumise vähemalt järgmisel aastal. Aga terehüüdnud on muidugi ka igasugune sponsortus. Lehe tarvis on võimalik raha üle kanda Eesti Meremeeste Liidu arvele. Selleks tuleb teha ülekanne Elamu-Sotsiaalpanga Tallinna operatsioonide valitsuses, kood 420 101 784 Eesti Meremeeste Liidu arvel-dusarvele nr. 27 00 949 ja märkida nii toetaja kui ka see, et toetus on määratud "Eesti Meremehele".

Kolmanda põhiküsimuse-na oli kõne all see, missuguseks peaks kujunema Eesti Meremeeste Liit iseseisvas Eesti Vabariigis. Loodud algset selleks, et koondada eesti meremehi ja propageerida meremehe elukutset eestlaste hulgas, peaks see kogu nüüd kindlamad raamid omandama. Kas muutuda ametiühinguks, üheks (paljude) tulevaste meremeeste ametiühingute seas? Ants Pärna sõnul oli enne 1940. aastat meil ju 18 mitmesugust meremeeste organisatsiooni, enamik neist ametiühingulaadsed. Teatud vastuolu nähti aga selles, et vä-

hemalt enamik volikogu liikmeid satuks niisugusel juhul istuma hoopis teispool lauda, tööandjate serva. Ega miski kohapeal selgeks saanudki. Loodi komisjon, kes põhjalikult asja uuriks, sealhulgas ka seda, kuidas neid ametiühinguid üldse tekitataks. Ja kuidas neid eesti keeli õieti nimetada? Kas kutseühing ongi ametiühing? Kas peaks jääma siiski ka mingi ühendus — selts? Liit? —, mis kogu meie merenduse edendamiseks tegeleks. Rein Raudsalu arvas, et praegune Eesti Meremeeste Liit võiks kaks asja ühendada ja sünnitada mõlemad. Kõlas terve mõte, et esialgu võiks liit vaadata, et kõik käiks praegu eelkõige vabariigi huvides: et ühed näiteks ei streigiks ja teised esimestel nahka üle kõrvade ei tõmbaks...

Üldiselt arvati, et kõiki neid küsimusi peaks ka piirkonniti arutama, otsustama peaks aga suurokogu.

Kõlas ka küsimus: kas liidu juhatus on nüüd usurpator? Põhikirja järgi peab volikogu nimelt juhatusel igal aastal ümber valima. Otsustati siiski suurokogu oodata.

Veel oli jutuks, et Meremeeste Liit koos Kaptenite Klubiga taotleb meremuuseumi vastas asuvat Pika tänavaga KGB maja merekultuuri keskuseks, aga karta on: maja läheb hoopis mõne saatkonna kätte.

Mari Vamba

TÄNÄÄN

Uusi lauttayhteys Suomesta Viroon

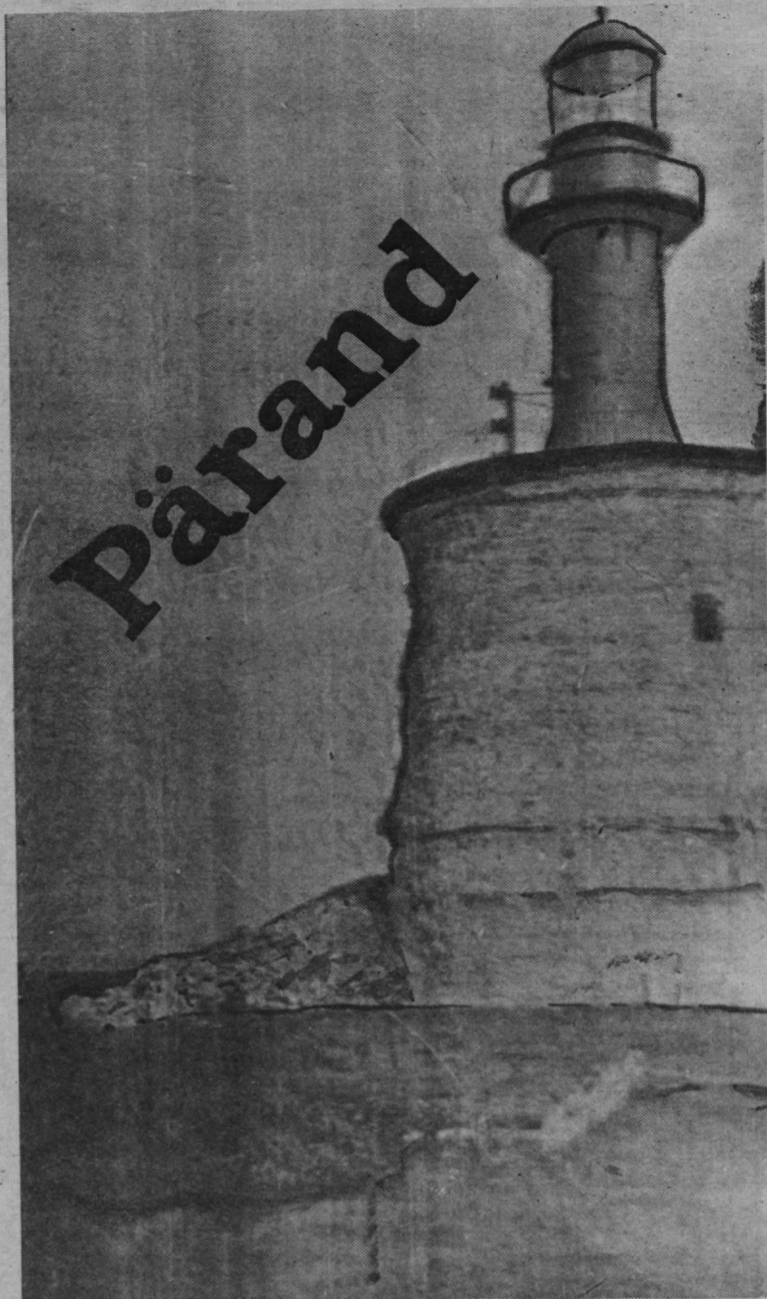
Kilpailu Tallinnan reitillä kovenee

Helsingi ja Tallinna vahel on teinud muudatusi ja muutnud reitide, mis on alates 1991. aastast toimunud. Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust. Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust. Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust.

TULE TIEVALE

Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust. Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust. Uusi lauttayhteisi on loonud Eesti ja Soome vahel liiklust.

Helsinki ja Tallinna vahele tuleb uus parvlaev. Eesti komertskeskus "Inreko" toob juba novembris liinile vana "Apollo", "Viking Line'i" 70-ndal aastal Rootsi-liinil olnud laeva.



Keri tuletorn on

esimene Vene valitsuse poolt ehitatud tuletorn Soome lahes, aastal 1719. Põhjustab, et koos Vene valitsuse mõranemisega on ka tuletorni elu otsa hakanud saama, tema kivialus ei suutnud enam elule vastu panna. Siinjuures oleks siis paslik meenutada selle ühe omapärasema tuletorni enam kui veerandtuhandeaastast elulugu, teejuhiks tänava manalasse varisenud meie parima tuletornide-asjatundja Armas Luige kogutu.

18. sajandil seoses Vene laevastiku loomisega Peeter I poolt alustati ka Venemaal tuletornide ehitamisega, samuti oli vaja hoolitseda omandatud vete hüdrograafilise uurimise eest ning tagada ohutu meresõit tuletornide ja meremärkide ehitamise ning laevateede märkimise abil.

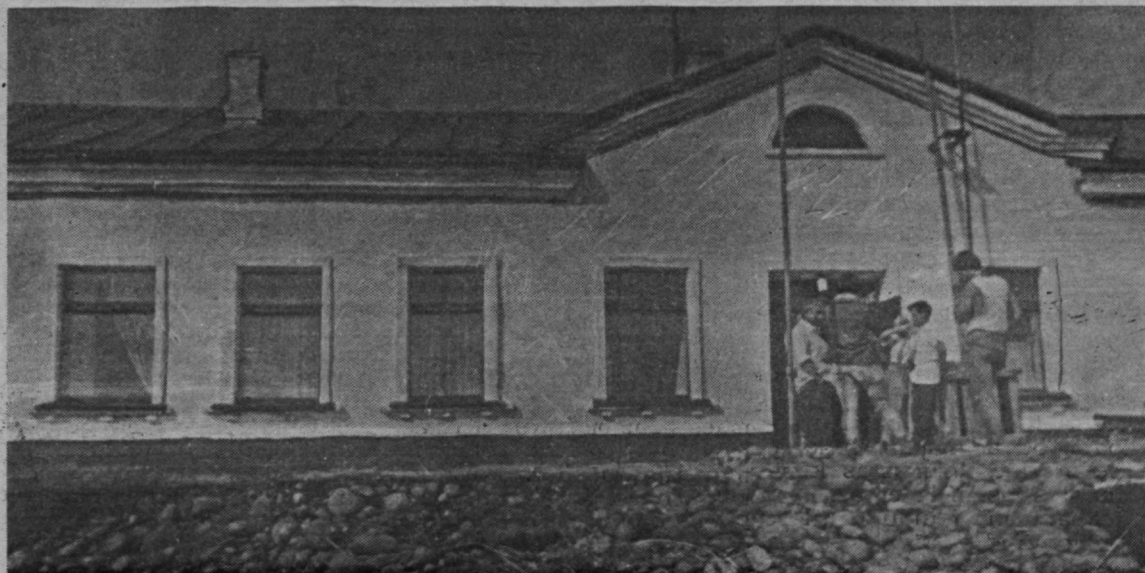
1718. aastal saatis Peeter I kindraladmiral Apraksinile "memoriaali", kus märkis, et Soome lahe faarvaatris on ohtlikke kohti, esmajärjekorras oleks vaja ehitada Koks-käri (Keri) ja Stenskäri (Vaindo) saarele kivitulbad kõrgusega 30—50 jalga, millel saaks pimedal ajal lõkkeituld teha. Samal ajal korraldus järgnes 1723. aastal: "Süüdata pimedatel öödel tuled Keril, Vaindloil, Suursaa-rel jm.", väikese kõrvalmärk-mega: "Tuled süüdata ainult siis, kui meie laevad on liikvel".

Tollal põletati tuletornides enamasti puid, kuivi haakubusi (fašiiine), harvemini "meretagust" ehk "hollandi" sütt. Kivimajakatel tehti lõke ülemisele, võrekaetud siledale platvormile. Puittuletornides oli tuleasemeks suur

raudvarrastest võrekujulise põhja ja külgedega kausjas raudjalgadel alus. Süte jaoks olid raudvarbadest korvid, mis rippusid vinna otsas. Korv tõmmati alla, süüdati tuli, ja tõsteti siis vinna abil uuesti üles.

1725. aastal alustati kirjavahetust Keri puittuletorni asendamiseks kivitorniga. See võttis pikka aega vedada, muudeti meelt ja otsustati siis ikkagi uus puidust ehitada — oli surnud vene merenduse eestvedaja Peeter I, oli raskusi kivide muretsemise ja transpordiga, oli puudus rahast (isegi laevnike maks-tavast spetsiaalsest tulera-hast ei jõudnud kõik õigel ajal ettenähtud Admiraliteedi-kolleegiumi ametkonna käsutusse) jne. jne. Veel 1759. a. oli juttu Keri tuletorni äärmiselt halvast olukorrast, ju siis oli halvima ärahooldimiseks seda ikka ja jälle vähe

Selles majas nad elavad ja töötavad



kõpitseda püütud.

Küllaltki olulises laevateede punktis asuva Keri valgustusseade on katsetamiseks olnud mitmel korral. Nii sai 1803. a. üles pandud katoptriiline, 1858. a. dioptriline aparaat.

1858. aastal monteeriti Keri kokku Peterburi galvanoplastikatehases valmistatud osadest raudtuletorn, mis varustati Pariisist tellitud dioptrilise aparaadiga, 16. maist hakkas tuletorn valgustama uue süsteemi abil. (Esimene metalltuletorn oli Eestisse ehitatud 1857. a. Viirelaule.) See metalltuletorn on ehk veelgi alal, ehitatuna endise puittuletorni koonilisele kivialusele.

1937. aasta suvel töötas Eesti tuletorniehitajate brigaad, et remontida torni, mis pragunes ja hakkas laiali vaju-ma. Kivitornil tehti raudbetoonist neli ühe meetri kõrgust kaitserõngast ümber, nii et torn nägi välja nagu vitste-ga tõrs. Tollal oli tuletornirahval ka oma liiklusvahend — mootorpaat, millele mehed samas uue kuuri ehitasid, samuti remonditi kahes elamus ja sireenihoones. Puutumata jäeti seekord aga tubade seinel paiknevad gaasitorud, mis tuletasid meelde aegu, kui Keri tuletorni ja hooned ainukestena maailmas maagaasiga valgustati. Tuletornitöötajale seati 1745. a. sisse 1. juunist 15. novembrini "merepajuk", talvel aga anti keskmist — mere- ja kaldapajuki vahepealset. Enne olid saanud ainult kaldapajukit, mis oli väga kesine, ka polnud tihti kohapeal mingit muud toidu-poolist peale kala saada.

Reet Naber

* * *

Tänapäeval sõidavad

Kerist mööda kõik Peterburi suunduvad laevad, samuti Uuest sadamast Helsingisse käiv "Transestonia", seetõttu on paljud meremehed karahvinkujulist tuletorni ja kasarmulaadset elumaja binoklist näinud. Sellel mõnesaja meetri pikkusel ja umbkaudu saja meetri laiusel maalapil on käinud neist kindlasti vähesed. Tänavusuvine Eesti Meremuuseumi ekspeditsioon alustas saarega tutvumist nagu kapten Cook omal ajal: kõigepealt kaks meest väikese meelega laule. Kui luuresalk oli sobiva maabumiskoha leidnud, päriselanikega kontakti loonud ja suurema dessandi randumiseks loa saanud, jäeti pererahvale väheke aega end koguda. Varsti ootasidki esimest paadit liivasel maasäärel kaks

meest ja üks naine. Teise mehe abikaasa oli parasjagu haiglas.

Ring ümber tuletorni, ja laevalt nähtu saigi kinnitust: tuletorni põhjapoolne sein on maha varisenud, torni ronimine võimatu. Millal see just täpselt juhtus, ei õnnestunudki teada saada, vist eelmise aastanumbri ajal. ("Ja üldse, küsige ülemustelt, paiknevad Tallinnas Lume tn. 9.") Sõitsid kohale ülemused, vängutasid

lugematu hulk suuremaid ja väiksemaid kivikest, üks kaimim kui teine. Tuulevaiksemas kohas plangu varjus on ruumi leitud väikesele juurviljaiale pisikesse kilekasvuhoonega.

Pererahvas on kaugelt pärit ja ametis selleks, et teatava hulga teenistusaastate järel Tallinnas korter saada. (Kuidas nad seda küll teada said? See meetod oleks ehk sobinud mitmetele põlistallinlastelegi,



Selline oli Keri tuletorn tänava 16. juulil

päid ja keelasid torni ronimise. Ega oleks vaja olnud keelata, sest põgusalgi vaatamisel olid näha suured praod kogu tornialuses. Selle lõplik kokkuvarisemine võib tulla tänavu talvel.

Plangu taga on tühjaks jäänud küülikupuurid, õues kaagutavad kanad. Saun, kaev ja eemal merelt nähtud kasarmu. Ligidalt on see pseudo-klassitsistlik elumaja, vasa-kul üks ja paremal teine kahe-toaline korter. Otse kaks ust — WC naistele ja teine meestele, edasi "Leninskaja komnata" ja raadioruum, millest võetakse kindlatel kellaaegadel mandriga ühendust. Saar on nii kitsas, et meri on akna all nii ühel kui teisel pool maja, sügistormide aegu pidi üsna hirmus olema. Ja kivid,

kes sellest võimalusest lihtsalt ei tea. Ühel perel on Läänamäe korter käes, seal elab täiskasvanud tütar. Majakavahi ametit on nad pidanud kaheksa aastat. Teisel perel korterit veel pole ja selle saaminegi küsitavaks muutunud: "Savisaar ei luba." Seetõttu ja ka põhjusel, et Nõukogude armee teenistuja palk pole nüüdsete hindadega kooskõlas, ei olda Eesti valitsusega rahul. Saarel pole raha kulu-tada muidugi vaja, sest pajuk tuuakse oktoobris ja sellest peab jätkuma järgmise oktoobrini; sõjalaevastiku päevaks ja oktoobripühadeks tuleb puhvetilaev, millelt üht-teist meelepärast saab osta. Kui midagi häda on, saab elumaja kõrvale väikesele platsile helikopteri kutsuda.

Ka tööleping on oktoobrist oktoobrini. Tööd on neil palju: vahti pidada, raadioühendusi võtta ja aparatuur korras hoida. Ning tõmmu perenaine lisab: üks katsuge kolmkümmend päeva järjest "tušonkat" lauale panna.

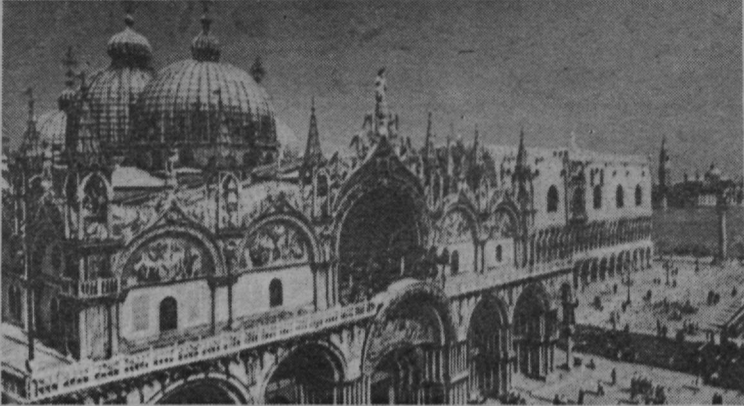
Tuletorn on katki — ülemus-tele on teatatud, nad tulid kohale ja keelasid torni ronimise. Olevat tellitud taastamise või kindlustamise projekt. (Meenutagem, mis juhtus Kõpu tuletorniga pärast "taastamist".) Vanas tornis on 6 pürist pesa, milles pürid automaatselt vahetuvad. Meremehed ei pruugi sellegipoolest muretseda: selleks puhuks, kui viimane püri läbipõlenuna pesast välja kukub, on teisele poole elumaja püsti aetud raudmast, mille tuli teed näitama hakkab. Nii lihtne: pole torni, pole probleemi. Ega ka Peeter I pärändit.

Liina Velland

Mitte ainult Veneetsiast

Eesti Merelaevanduse ülem TOIVO NINNAS tuli äsja Itaaliast. Mis seal toimus?

Veneetsias peeti BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) üldkogul. See on organisatsioon, kuhu meiegi kuulume.



Paremal on kuulud Doodžide palee

Maailmas on terve hulk mitteriiklikke organisatsioone, mis tegelevad meresõiduküsimustega. N. Liidu meresõidusüsteem jättis meid neist küllalt kaugemale. Liidu ministriumi alluvuses olles oli neisse organisatsioonidesse kuulumine suures osas formaalne, meid esindas alati mõni ministriumi ametnik või mõni mees mõnest suurest laevandusest. Aga BIMCO sellel üldkogul olin juba kui Eesti suurima laevaomaniku esindaja.

BIMCO loodi 1905. aastal Balti ja Valgel merel tegutsevate kaubalaevade töökoostamiseks. 20-ndal aastal astusid sellele organisatsioonile liikmeks juba ka teiste regioonide ja koguni teiste kontinentide laevaomanikud. 1927. aastast kannab organisatsioon oma praegust nime. Peakorter asub Kopenhaagenis. Liikmeid on kolm kategooriat: laevaomanikud, maakerid ja klubid. 1976. aasta andmetel oli BIMCO liikmeks 907 laevaomanikku ja 1580 maakeri firmat. Igal liikmel on õigus tasuta kasutada organisatsiooni pakutavaid teenuseid, konsultatsioone ja muud abi. Nad osalevad üldkogul ja saavad tasuta BIMCO publikatsioone. Üldkogul on hääleõigus vaid laevaomanikest liikmetel.

BIMCO liikme kohus on õigel ajal tasuda ettenähtud korras liikmemaksu ning laevade prahtimisil juhinduda organisatsiooni poolt heaks kiidetud dokumentidest. Ka on BIMCO liige kohustatud teatama peakorterisse olukorrast sadamais, navigatsioonioludest, vastavas riigis vastu võetud seadusandlikest aktidest jne.

BIMCO kõrgeim organ on üldkogul, mis käib koos kord kahe aasta tagant. Seal kuulatakse ära töö- ja majandusaruanne ning revidendi otsus, valitakse president, asepresidendid, direktorid ja asedirektorid, määratakse kaks revisidenti ja otsustatakse, kus pidada järgmine üldkogul.

Võimalik on ka erakorralise üldkogul kokkukutsumine. Juhtorganiks on direktorite nõukogu. Täitevkomitee kujutab endast omalaadset sekretariaati. Selle liikmed määrab direktorite nõukogu.

BIMCO tegeleb kolme liikiküsimustega: laevanduspoliitika kujundamine maailma-

meredel, transpordidokumentatsioonil ühtlustamine ja informatsiooniline tegevus. Eriti oluline on andmete kogumine ja edastamine sadamatingimuste kohta kogu maailmas. Loomulikult hoitakse sidemeid ka teiste rahvusvaheliste organisatsioonidega.

Tänavune üldkogul peeti

Veneetsias, järgmine on Singapuris. Itaalias ma polnudki seni käinud, ja see oli muidugi elamus. Sattusin ka veel Alpidesse. Aga see on omaette lugu, millest natuke hiljem.

Tänavusele üldkogule kogunes firmade esindajaid umbes 1000. Tohtu hulk rahvast tuleb kokku, vahetab mõtteid ja pabereid. See on tuttavate kokkusaamise ja tutvuste loomise koht. Minu üleandeks oli meie laevandusele ja üldse Eestile reklaami teha ja tutvusi sõlmida. Neid sain tõesti väga palju, huvi meie vastu oli tohtu suur. Palju aitasid sellele kaasa varasemad Soome tuttavad ja ka Balti laevanduse ülem, kes on seal vana käija. Lõppes sellega, et mind määratakse tõenäoliselt Baltimaade esindajana täitevkomitee liikmeks. Ja peasekretär teeb viisi Eestisse, kus ta varem käinud ei ole.

See organisatsioon annab võimaluse informatsiooni saada ja kursis olla sellega, mida maailmas tehakse. Enne oli nii: ministriumis oli välissuhete valitsus, see, kui pidas vajalikuks, teatas meile, mida teada oli saanud, kui ei pidanud, siis ei teatanud. Aga nüüd on see aeg läbi. BIMCO informatsioonikomitee annab välja hulka regulaarseid ja mitteregulaarseid materjale, mida kõiki kasutada saame. Muuhulgas teatab firmadest, kes on ohtlikud, st. rikuvad seadusi jne., jne.

Ega üldkogul nii suure massiga mingeid sisulisi otsuseid vastu ei võeta. Nagu juba öeldud, suhtlemine on seal peamine. Üldkogul ajal on komme ka temaatilisi seminare pidada ja loenguid kuulata. Tänavu oli neid maailma merenduse arengust, prognoosidest jne. Kõik see on töös väga vajalik, pealegi antakse loenguteksid trükitult kaasa.

Meiesugused käivad seal veel ükski, aga kõik on kutsutud koos abikaasadega, neil on oma programm. Muidugi käivad proud samuti firma kujul. Kui me tahame Euroopa moodi asju ajama hakata, peame ka niisugustes küsimustes tasemel olema.

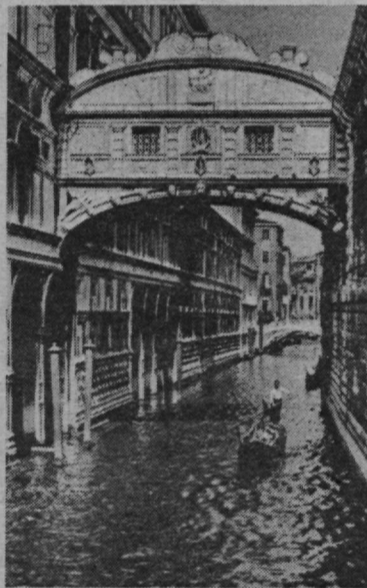
Seal on muidugi üldse omad nõuded. Näiteks on tarvis küllalt suurt garderoobi kaasas kanda: tingimata

smoking, paar ülikonda, üks heledam, teine tumedam...

Ka ei ole see raha kokkuvõtteid koht.

Kuna nüüd on aega nii vähe, siis panin kaks komanderingut kokku ja käisin nädalaga ära kolmes riigis. Siit lendasin Budapesti, et seal edasi Austriasse minna — Austrias on meil üks ühisfirma "Jurimor", mis tegeleb rahvatarbekaupadega, selle juhatuse koosolekut peeti. Muide, Budapesti lennukis oli vaid kümme inimest — ja tagasi tulles neliteist — ei tea, miks neid meie otselende nii vähe kasutatakse, on see ju praegu võimalus rublade eest Kesk-Euroopasse reisi. Austriast hakkasime koos praegu seal töötava Valeri Safonoviga, varem kolmteist aastat Eesti Merelaevanduses olnud mehega, Itaaliasse minema. 600 kilomeetrit autosõitu mööda väga head teed läbi imeilusaa maastiku, üle Alpide...

Selle sõiduga olid ka omad väikesed seiklused. Viisa Moskvas Itaalia saatkonnast kätte saadud, panin tähele,



Üks tavaline tänav

et seal olid mingid itaaliakeelsed märkused koos kohanimedega. Tuli välja, et kui oled Nõukogude passiga, siis tohid ainult teatud kindlas, ettemääratud punktis piiri ületada. Ja üks Safonovil oli ka Nõukogude pass. Kõige suurem Itaalia saatkonnast Viinis, et mida see värk tähendab. Öeldi: ah, niisama, üle saab igalt poolt. Läksimegi siis mööda peateed, mis viib otse piirile. Aga meid löödi seal tagasi, teatades, et pole teie ületamiskoht. Itaallased olid pannud meile kirja mingid muud kohad Alpides, kusjuures mõlemale erinevad... Vahe oli üle saja kilomeetri...

Õõbisime ühes väikeses Austria linnas, ei tahtnud õõsel mägedesse minna. Kuna Safonovi ületamiskoht oli esimene, sõitsime sinna proovima, kas saame koos üle või ei. Tänu itaallaste viisajandusele saime niisiis märksa suurema Alpi-elamuse kui arvestanud olime. 1700 meetrit üle merepinna pole ju kõrge, aga lähed ja lähed ülespoole, ümberringi mäed, automootor hakkab halvemini tööle, sest õhurõhk muutub... Jõudsime kohale: kaks meest ja üks auto, kas lasete mõlemad üle? Ei saa, neil on kästid nii ja mitte teisiti. Aga kuna seal on piiriületajaid vähe, peatras

emal, siis on piirivalvel palju aega. Nii me siis ajasime nendega juttu ja leidsime lõpuks ühise keele. Panid mulle templi sisse, kusjuures nii, et näha ei oleks, kust üle sain.

Alpides on muidugi imeilus, aga piiri ületades märkad tohtu vahet Austria ja Itaalia vahel. Mõnes mõttes sama tunne kui Eesti ja Venemaa vahel. Itaalia poolel on kõik segamini, eriti kui Austria korraarmastusega võrrelda. Ja veel tekkis tõsine mõte, millal me ometi inimese moodi, normaalsete passidega reisima hakkame. Muidu käib piiriületamine ju 15 sekundit ja valmis. Aga meid lükkas kõigepealt kõrvalteele nagu mingeid kurjategijaid...

Itaalias on suured teed maksulised, seal ümbrust eriti ei näe, sest kiirus on suur. Maantee ääres on barjäärid, et keegi teele ei jookseks.

Ja siis tuli välja, et ma olen pealekauba veel vales linnas — itaallased panevad Nõukogude passi linnas, kus sa üldse olla tohid —, ja mul oli kirjas hoopis Genua, mitte Veneetsia. Aga keegi muidugi sel teemal enam külge ei hakanud.

Veneetsiasse saabudes jäetakse autod tohtu suurtesse parklatesse, ja edasi käib kõik juba veetakso või -bussidega. Veetakso on meie mõistes kaater, umbes kümme inimest peal, sõidab väga suure kiirusega, umbes 30 sõlme. Täitsa mugav liiklusriist. Elasime Lido saarel, seal sellega linnas käisimegi. Linn tegelikult laguneb ja jättab kurva mulje, aga ometi on elamus Veneetsiast tohtu. Väga palju on turiste ja kõik on muidugi väga kallis. Raha tahetakse su käest igal pool.

Jah, märksõna raha kerkib niisuguse sõidu puhul korralduvalt. Mul oli Eesti päevarahapuhul samasuguseks kui nõukogude oma. Soomes näiteks on Eesti päevarahasuurim. Huvitav, et selles küsimuses me pole kaugemale

Rio S. Aponal



saanud. Niisugusel puhul on kaks võimalust: sul on kas endal palju raha või siis on kaasas keegi, kel on... Minul oli sel sõidul tohtu variant. Safonovi taga on firma, kes niisuguste asjade eest muretseb. Temata oleks mul olnud suuri raskusi. Kui me saame ükskord selle oma Eesti Merelaevanduse aktsiaseltsi, peame ka need asjad ise palkama. Peame tegema normaalsed esinduskulud. See raha ei ole siiski lõpuks nii suur kui moraalne kahju,

mis me endale teeme, käies väljas kui kirikurotid.

Näiteks on seal ametliku istumise vaheajal kamp koos, laevaomanikud. Üks tellib kõigile, teine tellib. Sellest kogu aeg kõrvale hiilida — niiviisi võib kaotada palju rohkem kui ühe ringi džinniraha. Oma õllepurgiga üks kusagil nurgas konutada — siis ei ole mõtet niisugusesse kohta sõita. Ei saa olla teistega võrdne, kui end kuidagi teistmoodi ülal pead. Ei saa olla 82 laeva omanikufirma esindaja, kui ei ole võimalik, ütlemine, viiele mehele üht ringi mingit jooki välja teha. Vaadatakse lihtsalt, et selle mehega ei maksa koostööd teha, see on nupust nikastanud. Paljud, kes nõukogude süsteemi teavad — ja see elab varjatud kujul meil veel edasi —, on muidugi kursis, kuidas me välja näeme, aga väga paljud sellest ikkagi aru ei saa.

Kui mees läheb, peab tal olema võimalus kõik kaasa teha. Ta peab olema võrdväärne partner. Kreditkaart peab taskus olema. Ja ega seda niisama kulutada saagi, mees peab lõpuks aru ka andma. Ikka samamoodi kui mujal maailmas. Kui sa oma isiklikud kulud firma kaela paned, lõpeb firmas töötamine kiiresti ära. Kui firma inimene töötama usaldab, peab ta ka esindustaseme võimaldama.

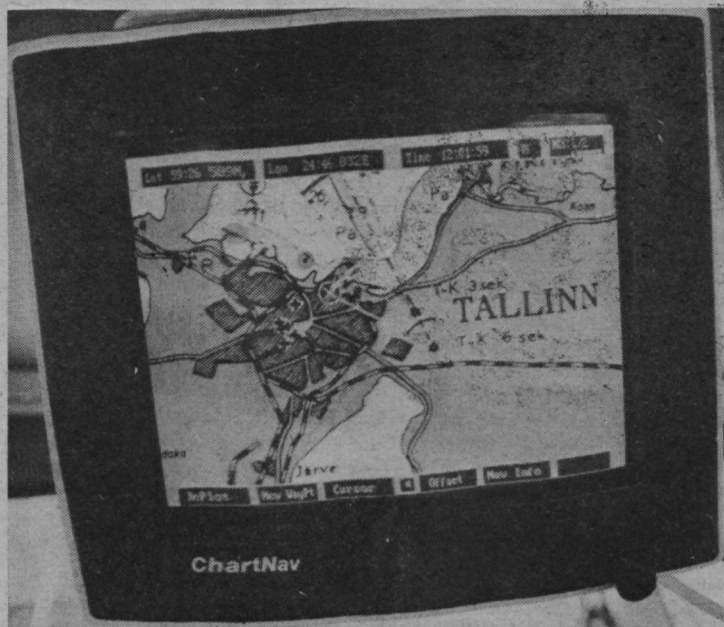
Selles organisatsioonis me nüüd igatahes aktiivselt oleme ja sinna jääme, ära minna ei kavatse. Meil on vaja kõigepealt maailma asjadega kurssi minna. BIMCO-sse kuulumine annab võimaluse kohtuda paljude meremeestega, saada informatsiooni ja tasuta konsultatsiooni.

Paljude muudegi organisatsioonide asjus peame täpselt vaatama, mis meile sobib

ja mida meile on vaja. Praegu tulevad kõik, ütlevad meid tohtult armastavat ja lubavad ilma rahata meie heaks teab mida teha, kutsuvad igale poole astuma ja lepinguid sõlmima. Aga teatud sorti sõprust ma ei usalda mitte teragi. Peame olema väga tähelepanelikud, et mitte lasta endal nahka üle kõrvade tõmmata.

Üles kirjutanud
Mari Vamba

EESTI MEREMEES



Vanemtüürimees Ossi Ollila roolikambri riistvara keskel

Pardakõnelusi

"Katarinal"

pikkus 52,80 m
laius 10,48 m
max süvis 4,80 m
kogutonnaaž 905
kiirus 12 sõlme
diiselelektrimasin
855+630 kW

Niisugune laev sõitis vimp-
litega ehitult Tallinna sada-
misse 9. oktoobri hommiku-
poolikul. Kail ootas soliidne
seltskond alates Eesti Mere-
hariduskeskuse juhtkonnast
ja lõpetades Eesti Televisioo-
ni esindusega, kuni kaks
hakkajat näitsikut raske
raudtrepi kohale tõstsid ja
kinnitasid. Aga ei, eemalt
kiirustavad "immigratsiooni-
võimud", enne kui nad pole
"piiri lahti teinud", ei saa
keegi laeva. Teades nende
nõrkust ladina tähestiku lu-
gemisel tuli sättida end pi-
kalt ootama. Ega kulunudki
palju aega, nii umbes pool-
teist tundi, kui nad olid
seitsme meeskonnaliikme ja
kolmekümne viie Kotka me-
rekooli kadeti passidest jagu
saanud ning ootajad laeva
lubasid.

"Katarina" on Kotka mere-
kooli õppelaev. Ehitatud
Helsinkis 1953. aastal reisi-
laevaks, mis sõitis aasta rin-

gi Soome saarestikus, on
laeval jäälõhkuja kere ja
manööverdusomadused.

Vööri- ja ahtrikruvi ning
pötkurid tagavad nii hea
manööverdusvõime, et loots
Jüri Niitepõllu sõnul, kes
laeva sadamasse sisse tõi,
võiks sellega valssi tantsida.
Kaks korda on laev ümber
ehitatud, seejärel teenis ta
teaduslaevana, aastast 1989
aga Kotka merekooli õppe-
laevana.

Vanemtüürimees Ossi Ol-
lila näitas oma valdusi kau-
nikese uhkusega: rooli-
kambri on üht-teist enne-
nägematut, eriti paelus pil-
ku satelliitsüsteemi radari
ekraan, mis näitas värvi-
kaardil laeva asukohta ja lä-
bitud teekonda. Väljast vana
laev on seest nii uus kui vä-
hegi võimalik: selline radar
pidi Soomes olema ainult
kümnel laeval, järelikult ei
saa seda olla kõigil suurtel
reisilaevadelgi. Kogu juhti-
misaparatuur on dubleeri-
tud: roolikambri võib tööta-
da ainult üks tüürimees,
aga on ka võimalik õppesõi-
dul rakendada nelja kadetti.
On eraldi radariruum, kus
saab harjutada laeva asuko-

ha määramist ja orienteeru-
mist ilma pilku aknasse
heitmata. Kõik muud ruu-
mid on laeval üsna väikesed,
kuid väga otstarbekalt ja
mugavalt sisustatud. Alumi-
nel tekil on koht leitud isegi
jõutreeningu saalile, erilise
uhkusega näidati aga kaht
sauna.

Parasjagu sõitis laevaga
Tallinna 35 kadetti: 15 lae-
vajuhi- ja 10 madruseõpi-
last ning 4 stjuardessi- ja 6
kokaõpilast. Professionaal-
seid meeskonnaliikmeid on
laeval 7, kuid Tallinna-sõi-
duks läks vaja veel üht tüü-
rimeest, selle ameti võttis
enda peale Kotka merekooli
rektor Jorma Laakso. Igal
tööpäeval tehakse mõne
väiksema õpilasarühmaga
mõnetunniseid sõite, aga vahel
võetakse ette ka pike-
maid reise välissadamate
külastamisega, nii käiakse
läbi kogu Läänemeri. Laeval
õpitakse ka mitmesuguste
päästevahendite käsitse-
mist.

Eesti Merehariduskeskus
kasutas "Katarina" visiiti
selleks, et näidata oma ka-
dettidele elusuuruses kõike
seda, mida seni vaid loengul

kuuldud või pildil nähtud.
Esimestena olid Jorma
Laakso õppetunnis laevajuhi-
timise eriala III kursuse
noormehed, kel järgmine
praktika juba tüürimehena.

Tulevased tüürimehed
tundusid pakutava rahul
olevat, aga täpsemalt? Üks
neist, Rene Arikas, ütles, et
muljed on väga head, sest
sellel laeval on tehnika kõr-
geim tase, kindlasti parem
kui moodsatel reisilaevadel.
Olmelt on laev väga mugav
ja pakub suuri võimalusi.
Kui aga ise oleks saanud
nende aparatuuridega töötada,
siis oleks küll oskusi puudu
jäänud, sest aparatuur on
küllalt keerukas ja väga
uus. Aga uudeid seadmeid
nägema ja tundma õppima
peaksid ka nooremad kooli-
vennad, kui õppimises nii-
kaugemale jõuavad. Kas nüüd
õpitakse merekoolis juba
üksnes eesti keeles? Mitte
tõepärast, sest kaks õppeai-
net, sõjaline õpetus (sic!) ja
töökaitse on vene keeles,
sest pole sobivamaid õpeta-
jaid. Nojah, pole ju veel Eesti
Vabariigi sõjaväge ka.

Aga küsigem ka proffide
hinnanguid. Välismaa laev

ei või reidil õpetiirugi ilma
lootsita teha, kuigi hulk pa-
beritega mehi peal. Loots
Jüri Niitepõld:

"Harjutamiseks on laev
väga hea, tore, et meie noor-
mehed siia peale pääsesid.
Kere on küll väga vana, aga
kõik seadmed väga mood-
sad. Kõik seadmed on dub-
leeritud, et saaks kasutada
nii laeva juhtimiseks kui ka
õppetstarbel. Manööver-
dusvõime on kahe ahtri ja
kahe vöörikrui tõttu suure-
pärane. Sellist satelliitsüs-
teemi radarit polnud ma va-
rem näinudki, mis näitab
paugepealt laeva asukohta
kaardil."

Eesti Merehariduskeskuse
ülem kapten Tarmo Kõuts:

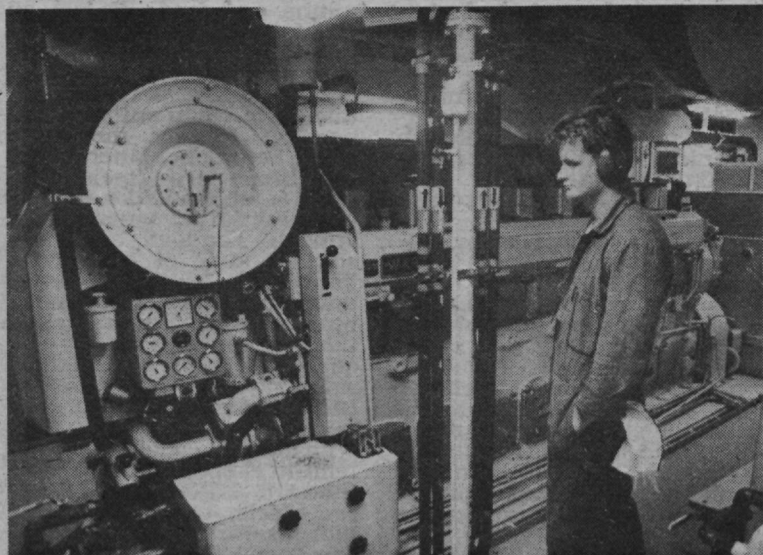
"Manööverdamise kursu-
ses on need manöövrid, mis
me siin täna tegime. Kursus,
milles me räägime uuest na-
vigatsioonitehnikast piltide
järgi, on siin täna näha ja
käega katsuda. On ka puht
navigatsiooniline ülesanne:
on näha, kuidas reidil laeva
asukohta määratakse."

Eesti Merehariduskeskuse
ülema asetäitja Eugen Olle:

"Meie viga on see, et õpime
vana tehnikaga. Siin on aga

Harjutada saab laboris, tekil päästevahendeid käsitsedes, messis ja ka kambüüsis





Masinaruumis

et uus tuleb kõigepealt anda koolile, et selle peal mehed välja õpetada. Siis on nad valmis sellega töötama, kui see laevadesse jõuab. Meil on aga vastupidi. Nii kui mingi tehnikauuendus tuleb, peab see kõigepealt kooli jõudma, ja see teebki merhariduse kalliks."

Jorma Laakso, kas ka teie koolil oli reisist mingit kasu?

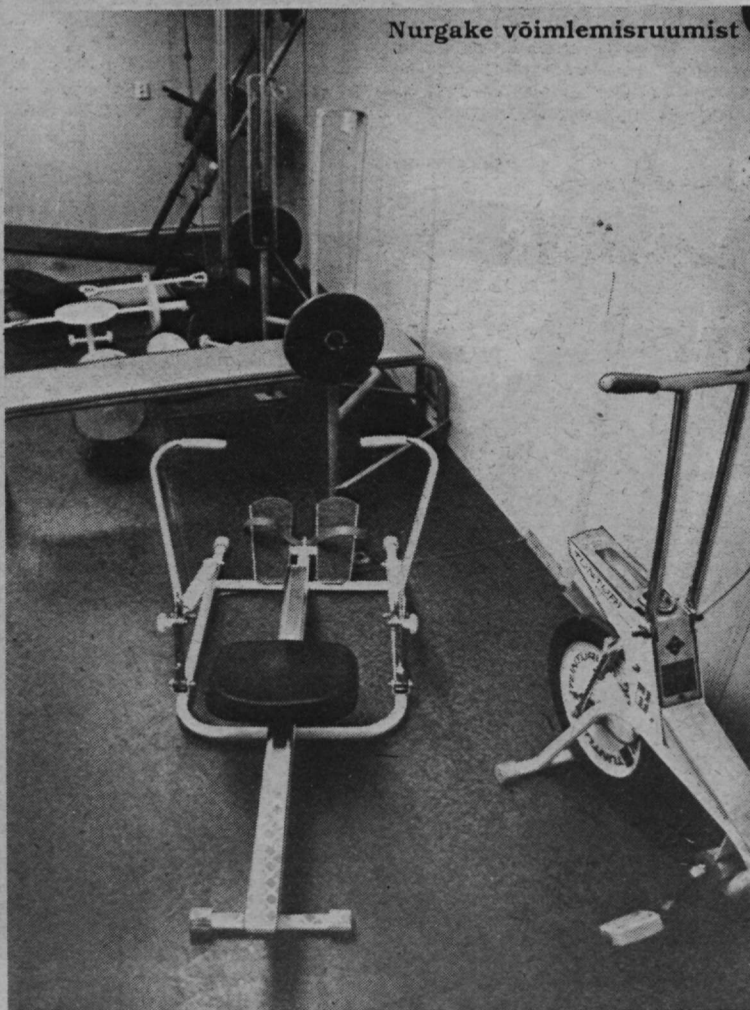
"Meile on see sobiv harjutusmatk, mille jooksul täideti mitmesuguseid õppeülesandeid. Ühtlasi muidugi vajalik ka kontaktide loomiseks."

Edasi peavad mõlemad rektorid plaani Euroopa merekoolide rektorite konverentsi asjus, mis peaks tulema Gdynias. Probleem on selles, et merediplom peab olema kõigi maade jaoks

unifitseeritud, et miinimum-tase oleks enam-vähem ühesugune. Selleks tahetakse merekoolide rektorid kokku kutsuda, et seda riikide tasemel teadvustada. Seni võitleb igaüks oma valitsuselt eraldi raha välja. Valitsuste suhtumine on aga erinev. Kui meil peetakse iga-sugust head haridust üle-määra kalliks, siis Soome maksumaksjad on asjast ilmselt ammu aru saanud: nimelt on nii kalli õppelaeva ülalpidamine osaliselt riigi kulul. Kadeduse suurendamiseks aga nimekiri üksnes sellest, mis "Katarina" roolikambris leidub. Hinnad (dollarites) võivad teadjad ise järele kirjutada.

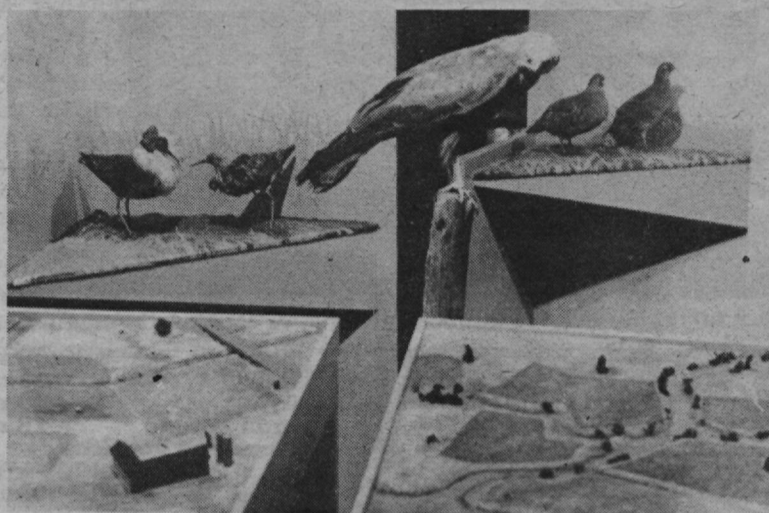
Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

- 2 radarit "Selesmar Prora-ARPA",
- 1 radar "Furuno", 1 radar "Selesmar AR-16"
- 1 navigatsioonikompuuter
- 3 satelliitsüsteemi navigaatorit: NCS MK-2, "Raytheon" (GPS) ja "NavStar 2000"
- 1 Lorani navigaator "Raytheon"
- 1 Decca navigaator "Racal+1 Decca MK 21"
- 1 automaatkaardipanija "2020 Laser Pilot"
- 1 gürokompas "Anschuts" + automaatrool ja repiitrid
- 1 standardne magnetkompas
- 2 kajaloodi + logi
- raadiotelefonijaamad VHF, MF, HF, "ITT Marine", "Inmarsat C"-jaam
- 1 vastuvõtja "Navtex"
- 1 raadiopeilingaator



Nurgake võimlemisruumist

Meie näitus jutustab merest



Meie näitus jutustab merest

täna, eile, homme elust meres ääres merest merena või haiseva kraavina

Nii on lugeda 9. oktoobril Meremuuseumis avatud Läänemere kaitsele kutsuva näituse bukletist. Rändnäitus on teinud Blekinge, Kalmari ja Kristianstadi läänimuuseumid Rootsimaalt oma riikliku looduskaitseamet, kultuurinõukogu ja vastavate läänivalitsuste toetusel.

See on Meremuuseumis tänavu juba teine Rootsi näitus ja peale oma sisu pakub huvi ka kujundusliku külje poolest. Ei mingeid igavaid tabeleid ja skeeme, vaid esemelise keskkond, kujundlikkus ja emotsionaalsus näituse küllastaja teadvust mõjutamas. Veel enne kui teise korruse väljapanekuni jõutakse, on esimesele korrusele ehitatud väikeses slaidisalongis muusika saatel pildiprogramm vaadata: imekaunid värvilised kaadrid merest, inimkonna hällist. Aga leebe muusika muutub süngeks: inimene on oma hälli reostanud, mere põhjas on rämps, elutus ähvardab.

Üks näituse kokkupanijaid, **Christina Berup**:

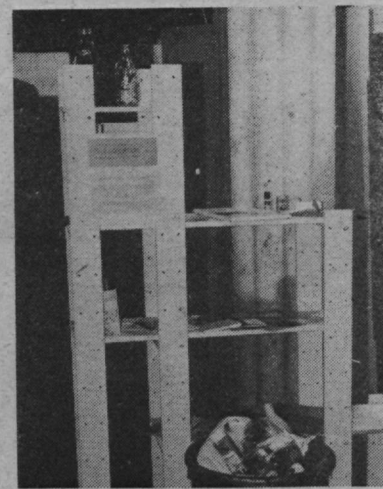
Inimkonna tehniline areng on toimunud kiiremini kui bioloogiline, bioloogiliselt oleme veel kiviaja inimesed. Aga elada nagu kiviajal me enam ei saa, ei oska, siit vastuolu. Eriti 1950-ndatest aastatest alates on tootmise kõrvalproduktid, ülejäägid üha suuremad, toodetakse nagu prahti. Tahaks inimestele sisendada, et nii enam ei või jätkata. Tuleb vaadata tagasi, õppida meie kaugelt esivanemait keskkonnasõbralikult elama.

Teil on kõigest sellest vist natuke vähem räägitud kui meil, seepärast võib-olla võetakse siin meie näitust ehk suuremagi huviga vastu. Lastele peaks meie väljapanek hästi mõistetav olema. Kui millestki palju räägitakse, hakkab see kõrvust mööda minema. Teod on tähtsad, mitte ainult rääkimine.

Kennet Johansson, teine näituse koostaja:

Siin Paksus Margareetas on üks ilusamaid näitusepaiku, ümar ruum teeb asja huvitavaks, ehkki pind on natuke väike.

Meie näitus on olnud juba Gdanskis ja Klaipedas, siit



viime ta Rostocki. Kodus eksponeerime seda 1992. aasta suvel.

Meil on väga hea meel vabas Eestis oma näitust avada. Poleks arvanudki, et Tallinn on nii ilus linn.

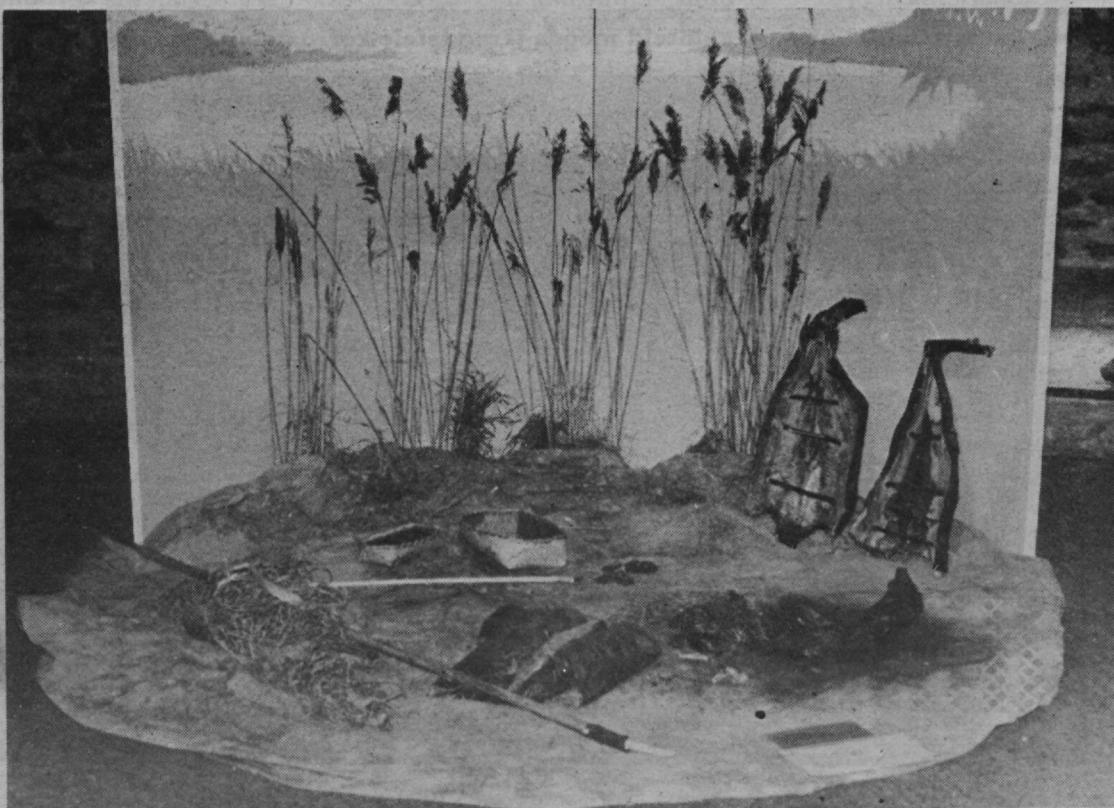
Meie näitus räägib probleemidest, mis me siin selle mere kaldal peame kõik lahendama. Rootsi teadlased püüvad näidata, kuidas olukord on — oma lahendused peab igaüks ise leidma. Mõneski asjas saavad teised õppida meie vigadest, näiteks märgaladega seoses. Sood on ju nagu neerud, mis organismi puhastavad, neid ei tohi ära kuivatada.

Meil seal saab iga inimene vähemalt nii palju teha, et valib, kelle kaupa osta ja kelle oma mitte — vastavalt sellele, kas tootja reostab keskkonda või mitte.



See näitusejutt on sobilik lõpetada ühe lausega bukletist: "Meri, mis varem ühendas Läänemere maid kaubaja teadmistena, peab tänapäeval olema ühendavaks lüliks keskkonnaprobleemide lahendamises."

Mari Vamba
Vambola Salupuu fotod





Pardakõnelusi

"Hyundail"

pikkus	169,59 m
laius	28 m
süvis	8 m
parda kõrgus	18 m
peamasina võimsus	12 060 hj (8996 kW)
kiirus	17—18 sõlme

Möödunud suvel oli meie lehes foto ilmaimest — 13 teki uhiuuest Jaapani autopraamist. Mitte just päris seesama, aga kujult üsna sarnane, käis oktoobris Uues



→ "Autostraadilt" üles, → kaldteid mööda järgmistele korrustele ja → rivisse



sadamas, see oli juba kolmas. Pärast möödunud sügisel alanud ettevalmistusi saabus esimene autode järele tänavu juulis, teine septembri algul. Edaspidi kulgeb töökorraldus "Lada" ekspordimisel nii, et Uussadam kogub laoplatstile 3000 autot ning kutsub laeva kohale. Just niipalju mahtuski seekordse laeva 11 tekile.

Väliselt raudkasti meenuv laev kannab nime "Hyundai No 109", ehitatud 1987. aastal Hyundai laevatehases. Tallinnast suundub autolast Brasiiliasse Santose sadamasse, siia tuldi Bremerhavenist. Tavaliselt veetakse aga Jaapani ja Lõuna-Korea sadamaist omakandi autosid üle terve maailma laiali. 20-liikmeline korealastest meeskond sõidab Panama lipu all.

Alla 30-aastane vanemtüürimees Heung Hyeong Lee jutustas ka Korea mereharridussüsteemist, mis meil kavandatuga üsna sarnane. Koreas on mitu merekooli, üks kolledž ja üks mereerialade ülikool, kahes teises veel mereerialade osakonnad. Pärast iga etapi sõidupraktika lõpu, enne järgmise diplomi saamist on kuu aega kursust teadmiste värskendamiseks. Ülikoolis saab aga lühema ajaga täieliku kõrghariduse, mis jääb n.ö. endale: mere-sõiduks seda ei vajata, aga edaspidises elus kaldal võib tarvis tulla.

Laeval on kõik lihtne ja otsustarbekas, väheke silmailu paistab ohvitseride messi ukse vahelt. Millele aga esialgu ei osanudki tähelepanu pöörata, on spetsiaalne käigukoridor ülakatel teel eluruumidesse, et tuuletõmbus higise nahaga meest kurgust krõbisema ei võtaks.

Tüürimehed seisavad vahis 4 tunni kaupa nagu see tavaks, aga masinaruumis peab vahli automaatika. 6 kuud ollakse merel, siis järgneb kuu aega puhkust; võib ka kaks järjestikust puhkust ühendada. Kus puhatakse? Et vanemtüürimees on veel poissmees, siis laiutab ta käsi — siin, ja seal, ja...

Tallinnas, üldse N. Liidus, vabandust, Eestis, ollakse esimest korda. Tuldi Taani

lootsiga, tagasi loodetakse minna omapead. Et last on iseliikuv, on laadimisajag lühike ja võib juhtuda, et linna ei saagi. Jääbki siinne eksotika nägemata. 9. tekil laaditakse parasjagu autosid, ümberingli toimuv meenutab rallit. Fotomehel läheb tarvis spordireporterit meisterlikust, et tabada hetke, mil järjekordne "ühik" tõusust üles vupsab. Laadijail aga rallisõitja oskusi, et ühe hooga kaifit üles 6. tekile ja seal veel mitu korrust ülespoole sõita ning auto nii paigutada, et taha ja kõrvale vaid 10—15 cm vahet jääks. Nii tihedate ridadena on autod paigutatud, välja pääseb ainult äärmise auto uksest.

Laadimist jälgib "Infloti" tellitud ekspertiisifirma "Alex Stewart" Balti Inspeksioon. Nagu seletab firma esindaja Margus Järv, on nende ülesanne jälgida, et laevale jõuaks kvaliteetne last. Tehakse ekspertiisi laoplatstil ja laevas, et ei oleks laadimisvigastusi ja kinnitused oleksid korras. Kogu selle rallimise juures ei tohi laadijad teha ühtki värvikriimu, iga auto kinnitatakse spetsiaalsete rihmadega. Laeva väljasõidul antakse kaasa aga autode paiknemise skeemid ning andmed kaalu kohta iga ruumi ja teki kohta eraldi. Jaapanlased olla laadimise tehnoloogiat varem siin õpetamas käinud, et kõik kulgeks kiiresti ja viperusteta. Ei tohi ju niisuguse ülespoole kihutamise juures keegi samal ajal vastassuunas sõita.

Uhe keskmise teki saab kokku "voltida", nii tekib ruum, kui vaja, veoautodele või bussidele. Niivõrd spetsialiseeritud laeval on muidugi väga kitsas rakendusala. Huvitav, mida mõtlevad laevahitajad välja selleks puhuks, kui autod lähevad moest ning on vaja hakata vedama helikoptereid või lennukeid?

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

"Metallist"

Vahejuhtumit "Orzeli" kaotasid ära venelased, lansirerides valeteate TASS-i telegrammi näol, mille kohaselt Narva lahes olevat tundmatu allveelaeva poolt põhja lastud vene laev "Metallist". Välisminister Molotov teatas Eesti saadikule Moskvas August Reile, et Eesti ei suuda oma erapooletust kaitsta, misjärel eestlasi sunniti alla kirjutama kokkuleppele, mille alusel 25 000 vene sõdurit paigutati Eesti territooriumile ja mis iseisesevale Eesti Vabariigile sai ülimalt saatuslikuks.

Mis puutub "Metallisti", siis Leningradi parteisekretäri Ždanovi korraldusel toimetati punalaevastik ise selle laeva põhjalaskmise stseeni, mille kohta on ka tõend. Nimelt langes Karjala kannaksel vangid üks vene mereväehvitser ja 1943 aastal päästis sakslased vene allveelaevalt SC 303 põgenenud Galkini-nimelise allohvitseri — mõlemad olid olnud põhjalaskmise juures.

Mereväelaste tunnistuste järgi toimus "Metallisti" uputamine 26. septembril 1939 Kroonlinna ja Korgolovi vahel, kus allveelaev SC 303 ja hävitaja "Tutsja" olid ülesande täidesaatjaks. "Metallisti" meeskond paigutati sõudepaatidesse ja saadeti mine-

ma. SC 303 tulistas kaks torpeedot, kuid need kas ei löhkenud või läksid mööda. Seejärel sõitis hävitaja üsna "Metallisti" lähedale ja tulistas sellele põhja.

Kuna "Metallist" oli üsna madalal vees, ulatus auriku ülaosa veest välja, mistõttu hiljem selle päästmine polnud mingiks probleemiks. Mõni aeg hiljem nähti "uputatud" "Metallisti" Paldiski sadamas...

Galkini põgenemine

Allohvitser Galkini põgenemine toimus Tallinnakivi ja Vahemadala vahelistes vetes. Allveelaev oli juba kolm päeva olnud sakslaste pidevas pommitajus ja rünnakute objektiks. Meeskond oli väsinud ja vintsutatud alalisest vee all olemisest. Komandör Travikin andis käsu lasta allveelaev merepõhjale, et meeskond saaks minna koidesse puhkama. Galkin oli üksinda allveelaeva juhtimiskeskuses ja tema arvates oli SC 303 hukumine vaid aja küsimus.

Tal oli valmis otsus: põgeneda, mitte jääda sinna metallkirstu. Ta sulges meeskonnaruumi luugid, täitis ballasttsisternid õhuga ja tõstis sellega allveelaeva pinnale. Seejärel avas ta väljapääsuluugi, jooksis kiiresti üle ahtriteki ja hüppas merre. Tema järe-

le rutanud kaaslased sulgesid kiire korras uuesti luugid ja lasksid allveelaeva merepõhjale tagasi. Kohaletulnud Saksa allveelaev päästis Galkini, kuid allveelaeva ennast enam ei leitud.

Kolonel Saarsen oma mälestusraamatus "See, mis ma nägin" toob ära lõike "Metallisti" kohta. Kui kindral Laidoner detsembris 1939 Moskvas viibides puudutas "Metallisti" asja, kostis Molotov sellele naeratades: "Ah, jätame selle Saarseni kirjeldab ka "Orzeli" põgenemislugu veidi teisese versioonis:

... ühel ööl telefoneeris Merejõudude staap 2. osakonna ülemale, et reidile on tulnud Poola allveelaev "Orzel". Pool tundi hiljem väljus sõjasadamast mootorpaat kapten Mihkel Kõvamehe ja kolonel Villem Saarseniga — nad tulid allveelaeva juurde ja hüppasid tekile.

Lubati maale

Kolonel Saarsen teatas laeva komandörile kapten Kloszkowski, et Eestis kehtiva erapooletusseaduse põhjal "Orzel" interneeritakse ja laev peab tulema Tallinna sõjadamasse. Sinna saabus see hommikul. Sündmusest teatati kohe Poola sõjaväelisele esindajale, staabiülemale ja välisministri abile Oskar Öpi-

kule, kes kinnitas interneerimise seaduspärasust ja soovitas meeskonda kohelda humanseelt.

"Orzel" kinnitati kai külge tavaliste trossidega, üks vintpüssiga relvastatud valvur paigutati kalle, teine allveelaeva sisemusse. "Orzeli" haige komandör ja üks madrus toimetati sõjaväehaiglasse järelvaatusele ja ravile. Mõne aja pärast selgus, et kümmitugi polnud peale meresõidust tekkinud väsimuse mingit ravinõudvat haigust.

Merekaartide ja rahulikult toimepandud torpeedode mahavõtmisega algas allveelaeva desarmeerimine. Sisemuses ega meeskonna juures ei tehtud mingit läbiotsimist ega varade ülevõtmist. Linna komandant sai korralduse varuda meeskonnale eluruumid meie sõjaväekasarmutes. Ühel õhtul viidi meeskond linna sauna ja nende soovil lubati õõhimine allveelaeval. Pärast keskööd helistati Merejõudude staabist kolonel Saarsenile ja teatati, et allveelaev on põgenenud.

"Pimendatud sadamasild kajas laskudest ja haavatud eestlaste karjetest," jutustas oma lugejale New Yorgi "Vaba Eesti Sõna", mis tsiteeris Sidney ajalehte "The Daily Mirror".

Lühikese aja järel sõjasa-

damasse jõudnud ülemjuhataja, staabiülem ja enne neid kolonel Saarsen ei kuulnud kellelki suurest lahingust kail ega haavatud eestlaste karjeid. Aga "Daily Mirror" ja "Vaba Eesti Sõna" kuulsid.

Valvurid Gotlandile

Allveelaeva kailt lahti päästmiseks ei olnud ühelgi poolakal vaja "vette libiseda ja seal trosse läbi lõigata", nagu ei olnud laeva pardal "käputäis valvureid, keda tuli vallutada"... Allveelaev sukeldus kiiresti ja selle liikumise suunda ei olnud võimalik kindlaks teha. Seetõttu ei esinenud sadamas ka mingit tulistamist.

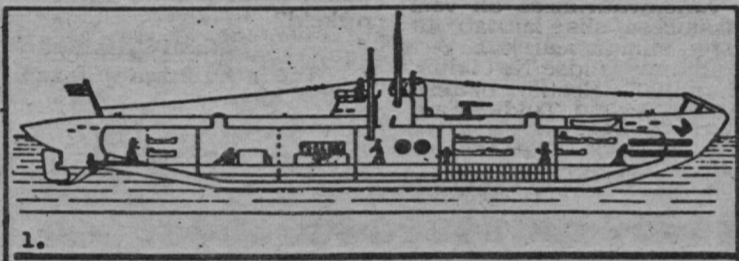
Laevas viibinud Eesti sõduri panid poolakad maha Gotlandil, kust ta Eesti saatkonna korraldusel tuli üle Stockholm Tallinna. Ta jutustas, et komandöri abil Grudzinski olid nüüd väike merekaart, mille abil navigeeriti Gotlandile.

Ülemjuhataja tagandas kohalt Merejõudude juhataja kapten Mere ja tema staabiülem, määrates asemele kapten Johannes Sandpanki ja staabiülem Linnuse asemele Bruno Linnebergi.

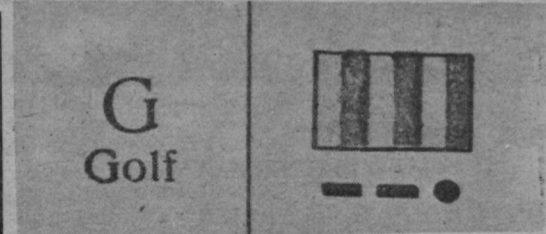
Ülemjuhataja käsul toimetati kindral Orasmaa allveelaeva põgenemise kohta juurdluse.

Nii palju kol. Saarsenilt. Ja lõpuks peame lugupidamisega tunnistama, kuidas Poola rahvas kangelaslikult võitles nii idast kui läänest tuleva ülevõtmis vastu nii maal, õhus kui merel, kusjuures "Orzeli" meeskond oma vaprusena on jäänud otsekuu eeskujuks selle sõja ajaloos.

(järgneb)



Allveelaeva tegevuse skeem:
→ ettevalmistused sukeldumiseks pealveesõidu
→ vee all rünnaku ootel



Gomes, Diego (u. 1440—1482), portugali meresõitja, Lääne-Aafrika uurija. 1456 saadeti 3 karavelliga uurima Guinea rannikut, 1457 suundus mööda Gambia jõge Aafrika sisemaale, et jõuda kristlikku Etiopiasse, kuid ekspeditsioon takerdus Barracunda karestike juures (Cantori linna läh.). 1460 sooritas reisi Roheneeme saartele, mille alusel teda peetakse ametlikult nende saarte avastajaks. Ta kirjeldas oma reise sakslasele M. Behaimile (1459—1507) ning saksa keeles kirjapanuduna avastati need 1847 Münchenis.

gondel (it gondola), lame-dapõhjaline, u. 10 m pikk ja 1,5 m lai pikitelje suhtes ebasümmeetrilise ehitusega Veneetsia paat kanalitel ja laguunidel liiklemiseks. G-t sõnavad 1 või 2 ahtrisi seisvat gondoljeeri ühe aeruga. Ahter ja võõrtäav on kõrged ja kaunistatud. Ast 1562 peavad g-d olema musta värvi.

"Great Britain", esimene suur teraskerega kruviaurik, mis ületas Atlandi ookeani. Ehit. 1843 Bristolis, projekteerija I. K. Brunel; 3448 brt, L 102, B 15,5 m, aurumasina võimsus 1500 hj (1103 kW), kandis 6 masti (purjepind 1500 m²), kiirus 12 sõlme, meeskonnas 130 in. "G. B." oli varustatud kahetahkuse põhjaga ning korpus oli jagatud 7 veetiheidaks sektsiooniks. Ületas esimest korda Atlandi 1845 (aeg 14 d 21 h, pardal 60 I klassi reisijat) ning võitis kohe "Sinise Lindi". 1846 jooksis karile Dundrumi lahes (Iiri rannik), lahti saadi alles 11 kuu pärast, vigastused olid tühised. Hiljem kasut. Austraalia liinil. Pärast aurumasina demonteerimist 1876 kasut. purjekana. 1885 sattus ränka tormi Kap Hoorni juures, jõudis siiski Port Stanleyisse (Falklandi saared), kus edaspidi kasut. sõepunkrina. 1970 toodi "G. B." pontoonparvel Bristolini ning alustati restaureerimist.

"Great Eastern", kuuemastiline 19. saj hiigelaurik. Laeva projekteeris I. K. Brunel, ehitati J. S. Russell'i tehasest Millwallis, lasti vette pärast mitut ebaõnnestunud katsed 31.1.1858; mahutavus 18 915 brt, D 27 400 t, L 211, B 36,6, T 9,15 m. Liikus nii purjede (nende kogupindala 5435 m²) kui ka sõurataste ja -kruvi abil (neid käitavate aurumasina koguvõimsus 2664 kW ehk 3622 hj), kiirus 15 sõlme. Projekti kohaselt pidi mahutama 4000 reisijat või 10 000 sõdurit ning 6000 t kaupa. Reisilaevana ebaedukas, 1865-74 oli kaablilaev Atlandi ja India ookeanis ("merekaabel", seejärel näituse- ja atraktsioonilaev. Lammutati 1887/88.

"Great Harry" (õieti "Henry Grace à Dieu"), omaaja suurim sõjalaev, esimene tõeline inglise lahingulaev. Ehit. 1512—54 Erithis; L 50, B 12,5 m, 4 masti, 8 tekki. Relvastus: 184 suurtükki, peale ümberehitamist

(1535—36) jäi neid 122. Meeskond: 301 meremeest, 349 sõdurit ja 50 suurtükimeest. Lahingutegevuses osales vähe, põles ära 1553 Woolwichis.

Greenwichi meremuuseum, (ingl National Maritime Museum); asut. 1934 Londoni lähedal Greenwichis (praegu Londoni linnaosa), külastajatele avatud ast 1937. 1960 liideti muuseumiga vana observatoorium (ehit. 1675), hiljem klipper "Cutty Sark" ja pärast F. Chicesteri surma ka tema jaht "Gipsy Moth IV". Küllastajaid aastas üle 3 mln. On maailma tähtsaimad ja rikkalikemate kogudega meremuuseum (sisaldab üle 1000 laevamudeli, 1700 laevainstrumendi, 200 gloobuse, 60 astrolaabi, 3400 maali ja 28 000 joonise). Muuseumi läh. asuvad ka G-i Kuningliku Hospidali hooned (ehit. 1705, lahingus haavatud meremeestele, a-st 1873 Kuningliku Mereväekolledži käsutuses).

Greenwichi meridiaan, ka nullmeridiaan, algmeridiaan. Maa meridiaan, mis läbib Londoni Greenwichi linnaosa, kus asus 1675—1958 Greenwichi observatoorium ja tähetorn. G. m-i loetakse a-st 1884 geograafilise pikkuse

määramise algmeridiaaniks (geograafilised koordinaadid) ja nullajavööndi nullkeskmeridiaaniks. G. m-i keskm. päikeseaeg — nn. Greenwichi keskm. aeg — on mereastronoomias laialt kasutusel, selle järgi seatakse laeval kronomeeter. G. m-st loetakse ka astronoomilisi koordinaate, nt. tunninurka (ekvaatorilised koordinaadid).

grootmast (holl grote mast), main-mast, jauli ja ketši esimene mast, teistel purjelaevadel eest teine mast. Täis-, parklaeva ja priki g. on täisraapurjusega (purjestus), teistel purjekatel pikipurjusega.

grootpuri (holl grootzell), ka grootseil, main course, mainsail, 1. täisraapurjusega (purjestus) grootmasti alumine raapuri; on ülaserava kinnitatud groottraa jaktaagi külge. — 2. pikipurjusega (purjestus) grootmasti kahvel- või bermuudapuri.

grootraa (holl grote ra), main-yard, grootmasti kõige alumine ra; on kinnitatud marss-saalingu (saaling) all alamasti (mast) esiküljele ja kannab grootpurje.

"Lloyd's List" teatab

Meie teeme ajalehte

110p

No. 54,906

Estonia bids to control its own fleet

By Ian Cochran, Markets Correspondent

TALLINN-based Estonian Shipping Company has renamed almost half its fleet of around 82 vessels to "Estonia" in a bid to control its own fleet from the influence of the Soviet Union.

The company is also planning to acquire the rights to the Estonian flag, which would allow it to register its ships under the national flag.

Most of the 46 vessels involved have been renamed "Estonia" in public figures or other local place names.

The move comes a week after independence was granted to the three Baltic states.

It is not yet known whether all will switch to the Estonian register or if the Estonian flag through the company has been reported ready to transfer all its vessels to the Estonian flag as quickly as possible.

The first vessel to fly the Estonian flag, the 2,387-ton vessel "Estonia" left Tallinn on August 31, en route for Rostock via Helsinki, under the operation of the joint Finnish-Estonian company, Tallink.

Latvia Shipping Co (LSC) has also been nationalised by the Republic of Latvia and is now totally independent of the Soviet Ministry of Merchant Marine (Morskotflot), according to Ounas

teatanud, et kõik alused hakkavad kandma Eesti Vabariigi lippu, niipea kui see võimalikuks osutub. Asi sõltub sellest, kui kiiresti suudetakse luua Eesti oma laevaregister.

Nagu teatas Läti Transpordiministeeriumi mereallikuse direktor Gunars Steinerts, on ka Läti Merelaevandus nüüd rahvuslik omand ning täiesti sõltumatu N. Liidu Merelaevanduse Ministeeriumist. Laevanduse 90 alust hakkavad sõitma Läti lipu all. Rahvuslikuks omandiks on kuulutatud Riia ja Ventspils sadamad.

Sama teed on läinud Leedu Merelaevandus.

Sidemetel läbilõikamine Moskva ministeeriumiga ei kahjusta laevakompaniide ärisidemeid, sest juba käesoleva aasta algusest ei jaotata veoseid laevanduste vahel enam tsentraliseeritult, Moskvas.

Samas väljaandes on ära toodud ETA teade selle kohta, et esimesena sõitis Eesti lipu all Tallinnast välja 31. augustil Helsingi kaudu Rostocki suundunud "Transestonia", purjetades avamerelale nagu kolm äsja taasiseseisvunud Balti riiki. Tseremoonial, kus langetati ka N. Liidu sibi ja vasaraga punalipp, andis Eesti Veeveede Ameti peadirektor Nathan Tõnnisson "Transestonia" kaptenile Avo Pihtile esimese Eesti liputunnistuse. "See oli ajalooline moment. Mõne vana meremehe silmades märkasid pisaraid," ütles hr. Tõnnisson ETA-le.

Selle tseremooniaga tähistati ka igapäevase parvlaevaliikluse avamist Tallinna ja Rostocki vahel Helsingi kaudu, mida teostab "Tallink". Viimase peadirektor kapten Peeter Veegen võrdles laevareisi Tallinnast Rostockisse maismaareisiga, kus võib oodata viivitusi igal riigipiiril. Kehtestamiseks uusi Eesti lipu kasutamise reegleid, on juba pool aastat tagasi pöördutud nõu saamiseks Skandinaavia merevõtmude poole.

Ajakirjanikku toidavad jalad?

Nii arvatakse. See oli õige ajal, mil sulemed sai reatasu, palka ei pruukinudki ta saada. Palka sai toimetaja, kes tellis kaastöid ja tegeles välisautoriga ega jõudnudki kuigipalju ise kirjutada. Nüüdisajal saavad ajakirjanikud nii palka kui ka honorari, mille suurus sõltub ajalehele määratud/eraldatud honorarifondist. Nii saab päevalehe ajakirjanik, kes nädalas mitu lugu kirjutab, palgale teise palga või rohkemgi juurde honorarina. See on ajakirjaniku töövõljalikuse mõõt - kes rohkem jõuab, see ka rohkem saab.

Meil on teisiti. Honorari "Eesti Meremehele" seni pole, seega toidavad jalad mitte ajakirjanikku, vaid ajalehte. Mks see nii on, selle selgitamiseks

veidi ajalugu.

Eesti Merelaevandus algatas eestikeelse ajalehe väljaandmise 1989. aastal. Mõte oli selles, et kõik parem ja huvitavam "Morjak Estonist", samuti mõned ametlikud materjalid eesti keeles eestikeelse lugejani tuua. Nii antiigi selleks otstarbeks kolm ametikohta: väljaandja ja kaks tõlki. Kõiki ülejäänud asju, mis ajalehe ilmumiseks tarvilikud, pidi selle idee kohaselt korraldama "Morjak Estonii" toimetus.

Tegelik töökorraldus oli umbes niisugune: väljaandja-toimetaja loeb läbi värske "Morjak Estonii", jagab materjalid tõlkide vahel, koob uuesti kokku ja siirdub trükikotta ajalehe väljaandmist korraldama. Nädal kulus "Morjak Estonii" materjali kogumiseks ja teine trükikoja, seejärel nädal "Eesti Meremehe" tõlkimiseks-toimetamiseks ja nädal trükikojas - nii oli garanteeritud värs-

keimate lugude vanuseks kuu aega. Peagi selgus, et kaks tõlki on sellise töömahu jaoks vähe: honorari polnud, aga tolleaegne palk oli väiksem kui miinimumhonorar samas mahus töö eest. Juhatus kurioosseid lugusid, kui eestlasest intervjueritava puhul tuli venekeelsest tekstist taga otsida mõtet, mida ta võis eesti keeles mõeldud olla. Pealegi on ajalehes kindel ruum, mis tuleb täita, aga eestikeelne tekst on ligi viiendiku võrra lühem, sest vene keeles väljendatakse paljusid asju palju pikemate sõnadega ja väljenditega. Lisaks ei suutnud "Morjak Estonii" toimetus aidata nende tehniliste ülesannete osas, mis neile pandud.

Pärast paari kuud proovimist oli meie toimetuse selge, et nii edasi ei saa. Hakkasid toimuma igasugused huvitavad sündmused: tekkis uusi laevaomanikke, asutati uusi laevaliine ja merendusfirmasid. Pressikonverentsid ja muud üritused toimusid eesti, soome, inglise või ka rootsi keeles. Tõlkida oli vaja mitte üksnes vene keelest, aga peamine - vaja oli originaalmaterjale. Ja nii kvalifitseerisime käigupealt ümber lauatagusest filoloogitöölt pisikeseks, aga mobiilseks ajalehetoimetuseks.

Meid ei ole rohkem kui algul. Me ei saa honorari. Aga me ei saa ka puhkuse ajal kõrvu kinni panna ja öelda, et enam uudiseid ei kuulu. Ja kuigi tänavu toimetuse puhkuse ajal trükikojas ei käidud, tuli uudiseid ikka vastu võtta ja sõita, kuhu vaja. See-eest oleme kohanud lugejate tunnustust, mis väljendub sageli ka selles, et meid kutsutakse uudiste juurde - meisse usutakse.

Nii kogume ja kirjutame oma lugusid vastavalt ilmumistsüklile, mille olemine ajalehele planeeritud. Tempos, mis oli liiga kiire isegi puht

lauataguseks tööks. Nimmelt kulub enne iga ajalehenumbri ilmumist nädal trükikojas, aga sellest järgmine kord.

Seekord

on meil kiri Eesti Merelaevanduselt: "Redaktoru gazetõ "Morjak Estonii" gospodinu A. Gusseinovu, redaktoru gazetõ "Eesti Meremees" gospože M. Vitismann", mille sisuks soov loobuda firma oma ajalehe väljaandmisest, kuid jätkata selle majanduslikku toetamist. Eks ta ole õige, Eesti Merelaevandus pole enam ainuke merendusfirma, seetõttu olemine püüdnud senigi rohkem ajalehe nimist lähtuda. Aga nüüd on toimetuse ees ajalehe väljaandmise kõrval vajadus enne aasta lõppu lähendada ka järgmise aasta probleemid. Näeme laias laastus kaht võimalust: laiali minna või jätkata mingis uues juriidilises vormis, aga siis juba kõigi võimalike merendusfirmade toetusel. Seda juhul, kui meid ikka vajatakse. Et senine toetus piisav polnud, võib eelnevast juba välja lugeda. Ise end ülal pidada ajaleht praegu ei suuda: nii kitsa temaatikaga lehel ei saa olla Eesti oludes selleks küllalt palju lugejaid, aga hind on kõrgekäsi tõsta, et see kulutused kataks, ei pea me võimalikuks. Eelnevast on ka vastus küsimusele, miks meie ajalehte kataloogi järgi tellida ei saa, vaid tellimist tuleb toimetuse jõududega korraldada: kes julgeks ebakindlal ajal vekslit välja anda. Praegu ootame aga lugejate ettepanekuid ja hinnanguid, mis meid tulevase töö planeerimisel võiksid aidata. Igaühele üksikult vastata pole meil aega, aga ajalehe kaudu ja kõigile korraga - seda lubame küll.

Toimetus

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 21. oktoobril:

- "IVAN BABUŠKIN" — Constantzas
- "70-LETJE OKTJABRJA" — teel Peterburist Houstonisse
- "VIKTOR BAKAJEV" — teel Singapore'ist Incheon
- "KRISTJAN PALUSALU" — teel Gibraltarist Tampasse
- "VIKTOR KINGISSEPP" — Livornos
- "SKULPTOR MATVEJEV" — teel Oslost Stavangeri
- "NIKOLAI JANSON" — Antwerpenis
- "BORISS BUVIN" — teel Marseille'st Jeemenisse
- "NIKOLAI VILKOV" — teel Rotterdamist Bandjuli
- "TIMUR FRUNZE" — teel Istanbulist Beirutisse
- "ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Tripolist Mersini
- "LENINSKAJA GVARDIJA" — teel Pointe-Noire'ist Santosesse
- "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Adenis
- "ANDREI ANDREJEV" — teel Funchalist Bilbaosse
- "MAKSIM LITVINOV" — teel Casablancast Corki
- "UNITRADER" — Algiers'is
- "VASSILI ŠELGUNOV" —

Neile, kes ootavad...

- Rotterdamis "JOSSIF DUBROVINSKI" — teel
- Alexandria-t Cotonou "NIKOLAI ŠVERNİK" — teel
- Vitorias Las Palmasesse "JOHANNES LAURISTIN" — teel
- Casablancast Porto Praiasse "JAN ANVELT" — Tallinnas
- "OLGA VARENTOVA" — teel Yenbost Incheon
- "IVAN RUSSAKOV" — teel Las Palmasest Freetowni
- "PAVEL DAUGE" — teel São Francisco do Sulist Las Palmasesse
- "MIHHAIL KEDROV" — Rouenis
- "IVAN BELOSTOTSKI" — teel Kotkast Jeddah'sse
- "ALEKSANDR VINOKUROV" — Paranaguas
- "VERA LEBEDEVA" — teel Akabast Adenisse
- "IVAN POKROVSKI" — teel Avilés'st Tallinna
- "VILJANÖ" — Lomés
- "GRUMANT" — teel Marina di Carrarast Hispaaniasse
- "GULBENE" — Ravennas
- "KOHTLA" — teel Iljitsšovskist Dunkerque'i
- "PAIDE" — teel Marina di Carrarast Ravennasse
- "POVENETS" — teel Nouakchottist Abidjani
- "RISTNA" — remondis Tallinnas
- "HELMERMAA" — St. Malos
- "SEGEŽA" — Tallinnas
- "UNICARRIER" — teel Bilbaost Algiers'i
- "HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Kaliningradist Antwerpeni
- "IVAN RABŠINSKI" — teel Porto Margherast Ceutasse
- "ARNOLD SOMMERLING" — remondis Riias
- "HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Ceutast Alexandriasse
- "HUDOŽNIK KORIN" — remondis Loksas
- "JURI KLEMENTJEV" — teel Calais'st Amsterdami
- "KAPTEN VOOLENS" — Århusis
- "MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna
- "JUNOI PARTIZAN" — remondis Loksas
- "KESSULAI" — remondis Tallinnas
- "VIIRELAI" — Tallinnas
- "MANILAI" — teel Gentist Tallinna
- "SUURLAI" — teel Københavnist Helsingisse
- "HEINLAID" — teel Helsingist Århusi
- "VASSILI KUTŠER" — Holmsundis
- "FRITZIS GAILIS" — remondis Loksas
- "GLEB SEDIN" — Tallinnas
- "FRITZIS ROZIN" — teel Tallinnast Antwerpeni
- "PAKRI" — teel Tallinnast Peterburi
- "AMBLA" — Middlesbrough's
- "ANDJALFELD" — Tallinnas
- "AEGNA" — Selzaetes
- "KABONA" — teel Peterburist Antwerpeni
- "MOHNI" — teel Tallinnast Avonmouthi
- "RAPLA" — Tallinnas
- "SEMJON ROŠAL" — teel Bremenist Rotterdami
- "TERIBERKA" — Tallinnas
- "VIRTUSU" — teel Rotterdamist Tallinna
- "KARL KRUSTEIN" — remondis Loksas
- "OSMUSSAAR" — teel Rotterdamist Tallinna
- "OTEPÄÄ" — teel Roomassaarest Klaipedasse
- "TAHKUNA" — Tallinnas
- "LIVONIA" — endine "Arnold Veimer" — Tallinnas

Asutanud Eesti Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE POSTIAAL-RESS:
20001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse Tegevtoimetaja
trükikoda
Ofsettrükk
Tellimuse nr. 4369
Tiraaž 1500
MADLI VITISMANN