

KÜLL
SINDUST
MERI
MEHE
TEEB!



75125



KULL
SINUST
MERI
MEHE
TEEBI

IN ASSOCIATION WITH THE NATIONAL
BOOK TRUST, INDIA

NEW DELHI

KÜLL SINUST MERI MEHE TEEB!

50 AASTAT TALLINNA MEREKOOLI

KOOSTANUD K. TIRO

„EESTI RAAMAT“ · TALLINN 1969

6 L4
K 99

KÜLL
SINUUST
MERE
MEHE
TEEBI!

50 LASTAT TALVINGA MEREKOOJ
KOOSTANUD K. TRO

2

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
75125

ESTONIAN NATIONAL LIBRARY

Meri... Kui palju on temast kirjutatud, kui palju temast räägitud. Teda on ülistanud vaimusuurused ja neednud rannanaised. On lauldud kõlavaid oode tema mõõtnatutest avarustest ja oldud meeleteitel, kui pilkases sügistormis seda avarust pole. On tuntud joovastust tema piiritust jõust ja vägevast mõirgamisest ning kannatamatult oodatud tema märatsemise lõppu. On rõõmutundidel vaadeldud tema päikesekiirtes sillerdavat pinda ja pisarsilmil kuulatud tema nukrat oigamist.

Väga mitmepalgeline on meri. Ja missugust nägu ta ka ei näitaks, ikka on temaga seotud inimene. Peaegu kõigi rahvaste elus on meri suuremat või väiksemat osa etendanud. Eesti rahva arengule on tal määrav tähtsus olnud.

Eesti on Nõukogudemaa rahvaste peres kõige «merelisem» vabariik, kus kaldajoone pikkus on 3400 kilomeetrit, sellest mandril 1200 ja saartel 2200. Meie vabariigi maismaapiir moodustab kogu piirjoonest ainult 17%.

Niisugune geograafiline asend ei jätnud ka rahva elulaadile ja iseloomule mõju avaldamata. Meremehe amet on meil iidsetest aegadest populaarne ja au sees olnud. Meremees on mehisuse ja vapruse, vastupidavuse ja ennastalgavuse sümboliks kujunenud.

Kuigi eestlased olid juba kaugetest aegadest tunnustatud meresõitjad olnud, tekkis 19. sajandil vajadus asjatundlike laevajuhtide järele. Esimeseks sellealaseks õppeasutuseks sai Heinaste Merekoool 1864. aastal. Laevaehituse ja kaubalaevanduse arenedes Liivi lahe kaldal oli sajandi kolmandal veerandil sellesse asulasse koondunud suurem osa laevaomanikke.

Peagi asutati Eestis veel merekoole: 1873 — Narvas, 1875 — Paldiskis, 1884 — Käsmus ja 1891 — Kuressaares. Nende iga polnud aga pikk. Aastatel 1915—1918 lõpetasid kõik tegevuse peale Käsmu oma, mis suleti 1931. aastal.

Merekooolita aga läbi ei saanud. Merekaubanduse ja Laevaõidu Edendamise Seltsi «Laevandus» eestvedamisel jõuti lõpuks

niikaugele, et 27. oktoobril 1919 algas õppetöö Tallinna Mere-
koolis. Seega võib see asutamisest peale vahetpidamata tegutse-
nud õppeasutus käesoleva aasta oktoobris oma 50-aastasest
tegevusest kokkuvõtteid teha.

Nende kaante vahel ongi püütud anda linnulennulist ülevaa-
det Tallinna Merekooli töödest ja tegemistest, röömudest ja
muredest, saavutustest ja puudujääkidest. Rohkem on siin
räägitud küll heast kui halvast, kuid juubeli puhul võib seda
ilmselt andestada.

KOOSTAJA

MEREKOOL KODANLIKU DIKTATUURI PÄEVIL

A. PÄRNA

1. LOOMINE JA TEGEVUS . Tsaariajal eksisteerinud merekoolid lõpetasid tegevuse Heinastes, Paldiskis ja Kuressaares 1915. ning Narvas 1918. aastal. Ainsana allesjäänud Käsmu kool oma kahe eriklassi ja väheste õpilastega ei suutnud nõudmist laevajuhtide järele rahuldada. Eestis laevamehaanikuid ette ei valmistatud.

Pärast seda, kui kodanlusel õnnestus välismaiste imperialistide abiga 1919. aastal haarata võim enda kätte, hakati ka laevandust arendama, et välisriikidega elavamalt kaubelda — äriajamisest olenesid kapitalistide kasumid. Laevu soetati jõudsalt juurde. Nii oli 1920. aastal Eestis 52 auru- ja mootorlaeva ning 230 purjekat, 1940. aastal aga juba vastavalt 154 ja 150. Seetõttu läks vaja ka rohkem eriharidusega meremehi. Nende saamiseks taastati 1919. aastal Kuressaares ning avati Tallinnas ja Pärnus merekool. Viimase eluiga oli küll ainult kolm aastat. Tallinna Merekooli loomise mõte polnud uus. Juba 1882. aastal arutati Keiserliku Vene Mereõidu Edendamise Seltsi üldkoosolekul Vene Tehnika Ühingu Eesti osakonna sellesisulist ettepanekut. Kuna Tallinna linnavalitsus vastavat avaldust ei esitanud, jäi tookord ettevõtte pooleli.

Merekaubanduse ja Laevasõidu Edendamise Selts «Laevandus», mille asutasid 1917. aastal kodanlikud tegelased ja laevaomanikud, juhtis ka merekoolide tööd. Seltsi merekoolide komisjon moodustati samal aastal. Võeti vastu otsus asutada Tallinnas merekool nii laevajuhtide kui ka laevamehaanikute osakonnaga.

Avamispäev pidi olema 1919. aasta 1. jaanuar, milleks saadigi Saksa võimudelt luba. Selleks ajaks olid aga okupandid Eestist lahkunud ning kohaliku kodanluse olukord muutunud ebakindlaks. Suurema osa Eesti ter-

ritooriumist oli Punaarmee vabastanud ja seal kuulutati välja Eesti Tööraha Kommuun. Oma nahka päästes ei saanud kodanlus mahti merekoolile mõelda. Alles 1919. aasta kevadel hakati taas asjaajamisega pihta.

Plaani võeti nn. kõrgem merekool kahe eriala ja kolme eriklassiga. Koos «Laevanduse» seltsiga rajas seda Kaubandus-Tööstusministeeriumi merenduse osakond. 1919. aasta juuniks koostati üldiselt õppeprogrammid.

Inventar ja õppevahendid saadi 1918. aastal Tallinna evakueerunud Narva koolilt, mida uuesti avada ei kavatsetud. Seega on Tallinna Merekool teatud määral jätkuks Narva omale.

Kool hakkas töötama Haridusministeeriumi süsteemis. Teda toetasid merendusorganisatsioonid. Loodi neli klassi: ettevalmistusklass, I, II ja III klass. Viimane alustas tegevust alles 1923. aastal.

Õppetöö algas 1919. aasta 27. oktoobril. Pidevalt tunti ruumikitsikust ja kodanlikus Eestis ei saadudki sellest lahti.

Alustati praeguse Tallinna 1. Keskkooli hoones. Seal mõnes väikeses toas töötati kuni 1921. aasta 8. veebruarini — õhtuti, kui maja enam ei köetud, ja nii istusid õpilased sageli tunnis palitus. Paremaid ruume taotleti tulemusteta.

Rasketest oludest kirjutas tolelaegne merendusajakiri «Laevandus»: «Kool asub linna gümnaasiumi ruumides, kus töötamiseks ainult õhtuti võimalus. Terve kooli inventar on kuhjatud ühte tillukesse tuppa, seal on kõik segamini... instrumendid ja riistad, ka raamatukogu. Peale selle on see ruum veel kantseleiks ja õpetajate toaks. Niisugustes oludes ei või juttugi olla näitlikust õppeviisist.»

Parem polnud olukord ka klassiruumidega. Pool aastat hiljem märkis sama ajakiri: «... kuidas nimetada merekooliks seda, mis asub Tallinna Nikolai gümnaasiumi kolmandal korrusel, kus isegi laudad puuduvad, kuhu peale võiksid õpilased merekaarti laotada, et kirjalikku tööd nende peal teha.

Kahju on õpilastest, kes endi silmi seal poolpimedas töötades rikuvad, silmi, mille teravuse peale merel nii palju rõhku pannakse.» «Laevanduse» selts palus 15. ok-



Õppehoone

toobril 1920 märgukirjaga peaministrit aidata otstarbekamaid ruume leida, et ei tuleks kool sulgeda.

Abi sellest ei olnud, kuigi palvet korraldati veel järgmisel aastal.

1921. aasta 8. veebruaril saadi ruumid eramajja Narva maanteel. Sealt koliti juba 1923. aasta 1. oktoobril praegusele Leineri tänavale ja 1925. aasta 1. jaanuarist uuesti Narva maanteele. 1927. aasta 1. oktoobril asuti Meremeeste Kodusse (nüüd Mereklubi). 1933. aasta 1. juunist viidi kool Koplisse praeguse TPI ruumidesse, 1936. aastal aga taas Meremeeste Kodusse, kuhu jäidi kuni 1940. aastani.

Loomulikult häirisid alaline kolimine ja ruumipuudus õppetööd.

1921. aastal õpilaste arv langes. Eestis töötas sel ajal neli merekooli — Pärnus, Käsmus, Kuressaares ja Tallinnas. Üheski neist ei olnud palju õpilasi. Kuna samal

ajal oli tekkimas laevajuhtide üleproduktsooni oht, ot-sustati osa koole sulgeda.

1921. aasta 7. oktoobril toimunud nõupidamisel, mil-lest võtsid osa Haridusministeeriumi ja merendusorga-nisatsioonide esindajad, langetati otsus likvideerida Käsmu Merekool. Säärase sammu vastu astusid välja Käsmu laevaomanikud ja põhjaranniku meremehed ning oma tegevuse lõpetama pidi hoopis õige väikese õpilas-konnaga Pärnu Merekool. Teised kolm jäid edasi kirat-sema. Haridusministeerium soovitas 1924. aasta mais sulgeda kõik teised merekoolid peale Tallinna oma, sest nii palju merekoole «... on palju väikese riigi kohta. Üks elujõuline merekool suudaks küllalt nii palju õppi-vaid meremehi produtseerida, kui neid vaja.»

Selline seisukoht oli päris õige ja ilmselt võimalda-nuks parandada meremeeste ettevalmistamist. Majan-duskriisi ajal 1929.—1933. aastal vähenes ka kaubavedu ning meremehi hakkas kimbutama tööpuudus. Ajakiri «Laevandus ja Kalaasjandus» teatas 1927. aastal, et «kol-mest koolist kokku tuli välja... kokku 43 diplomiga meremeest. Kuna kodumaal kohtade puudus valitseb, siis kavatsevad paljud merekooli lõpetajad välismaale kohta otsima minna.» Veel teravamalt tööpuudust mär-kis sama ajakiri 1934. aastal, öeldes, et «... oli töötä 1934. aasta augustikuus (navigatsioonihooajal) 169 laeva-juhti. Need leiaksid alles siis tööd, kui merekoolid sule-taks vähemalt 7 õppeaastaks.»

Töötuid leidis tollal tõesti palju. Nii oli 1934. aasta 24. augustil ainuüksi Meremeeste Kodu registreeritud 44 kohata kaugesõidukaptenit, 58 kaugesõidutüürimeest, 26 ligisõidukaptenit, 41 ligisõidutüürimeest, 8 esimese, 5 teise ja 12 kolmanda järgu mehaanikut. Ja seda navi-gatsioonihooajal! Mida siis rääkida veel perioodidest, mil rannasõidulaevad jäid talvekorterisse. Taas tekkis vaja-dus mõni merekool sulgeda, milleks oli ka objektiivne põhjus õpilaskonna vähenemise näol. 1919/20. õppeaas-tal oli neljas merekoolis kokku 204 õpilast, 1929/30. õppeaastal aga kolmes merekoolis kokku vaid 91 õpilast. Õpilaste arvu vähenemine oli omakorda tingitud majan-duskriisist tulenevast merekaubanduse ja laevasõidu langusest, samuti asjaolust, et sisseastujailt nõuti suu-remat meresõidupraktikat.

Kuna Kuressaare Merekool kujutas endast kahe eriklassiga erakooli ja sai riigilt vaid toetust, siis kerkis küsimus Tallinna või Käsmu merekooli sulgemisest. Esi-tati kolm varianti:

1. Sulgeda Käsmu Merekool.
2. Sulgeda Käsmu Merekoolis II klass ja Tallinna Merekoolis ettevalmistus- ja I klass. Mõlemad koo-lid koos moodustaksid siis nagu ühe kooli.
3. Jätta Tallinna Merekooli vaid III klass.

Merendusorganisatsioonid soovisid, et Tallinna jääks täielik merekool kõigi klassidega, Käsmu aga vähemalt ettevalmistus- ja I eriklass.

1930. aasta sügisel rakendati riikliku kokkuhoiu ette-käändel ellu eespool mainitud teine variant ning täieliku merendusosalase kutsehariduse andmine jagati kahe kooli vahel.

Merendusorganisatsioonid protesteerisid sellise otsuse vastu ja nõudsid asja uuesti arutamist.

Et valitsus keeldus küsimust taas päevakorda võtmast, otsustasid merendusorganisatsioonid avada Tallinna Era-merekooli ettevalmistus- ja I eriklassiga. Vormiliseks avajaks ja ülalpidajaks jäi «Laevanduse» selts. Era-merekooli toetasid Tallinna linn, Harju maavalitsus, Kaubanduskoda, Börsikomitee, Laevaomanike Ühing, Laevajuhatajate Selts, Laevamaaklerite Ühing ja üksikud laevaomanikud.

Tallinna linnavalitsuse ettepanekus linnavalikogule on märgitud: «... sarnast koolide poolitamist ning eriti Tallinna Merekooli lõhkumist loevad meresõidu- ja ma-jandusringkonnad suureks ja lubamata tagasimineku sammuks meie merehariduse alal.»

Samal ajal jäi päevakorrale täieliku merekooli taasta-mine Tallinnas. 1931. aasta 14. jaanuaril käisid Laeva-omanike Ühingu, Laevajuhtide Seltsi ja Kaubandus-Tööstuskoja laevasõidu sektsiooni saadikud koos Tal-linna haridusosakonna esindajatega riigivanema juures seda taotlemas. Tallinna Merekooliga soovitati liita lae-vamehaanikute kool.

Esialgu valitsus ei nõustunud. Alles pärast seda, kui Haridusministeeriumi ja merendusorganisatsioonide esindajad 1931. aasta 23. märtsil suuremal nõupidamisel uuesti protesteerisid ja Tallinna terviklikku merekooli

nõudsid, andis ta järele ning 1931. aasta sügisel avatigi siin taas kõik klassid. Selle hinnaks oli aga Käsmu Mere-
kooli lõplik sulgemine samal sügisel. Oma tegevuse lõ-
petas ka Tallinna Era-Merekool, mida nüüd enam vaja
polnud.

Sama aasta sügisel toodi, nagu soovitud, Tallinna Me-
rekooli juurde seni Tallinna Tehnikumi juures tegutse-
nud laevamehaanikute kool.

Viimane oli avatud Tallinna Tehnikumi juures 1919.
aastal. Esimesel aastal käis seal üldse seitse õpilast ja
neidki valmistati ette sõjalaevastikule. Peamine osa
sisseastujaist, 80 inimest, soovis saada kaubalaeva me-
haanikuks. Kuna nad olid praktikud ja vastava eelhari-
dusega, siis avati ettevalmistusosakond. Järgmisel aastal
pääsesid nad esimesele kursusele.

Niisugust õppeasutust oli hädasti vaja, sest paljud lae-
vamehaanikud olid üksnes praktikud. Kool suutis lee-
vendada eriharidusega mehaanikute puudust, kuigi õpi-
lasi polnud just arvukalt. Nii õppis näiteks 1927. aastal
II järgu mehaanikuks 12 ja III järgu mehaanikuks 37
inimest. III järgu paberid sai kahe aastaga.

Kuna Tallinna Merekool asus 1936. aastal jäädavalt
Meremeeste Kodusse ning edaspidi erilisi struktuurilisi
muutusi läbi ei teinud, siis võib seda aastat lugeda mere-
kooli lõpliku väljakujunemise ajaks.

30-ndate aastate lõpus elavnes merekaubandus uuesti
ning eriti suurt puudust tunti nüüd laevamehaanikutest.
Eesti aurikutel nõuti sageli 2—3 korda rohkem diplo-
miga mehaanikuid kui teiste riikide laevadel.

Vajadus diplomeeritud meremeeste järele kasvas ise-
äranis 1939. aasta sügisel: Eesti kaubalaevastik oli nime-
tatud aastal tublisti kosunud, ent palju meremehi loobus
sõjaoludes töötamast; sageli pidid laevad sadamas
seisma, meeskond komplekteerimata. 1940. aasta kevadel
oldi sunnitud merekoolis õppimise aega ühe kuu võrra
lühendama.

2. MEREKOOLI SEADUS · Tähtsamaid lülisid mere-
kooli seaduses olid vastuvõtutingimused — omamoodi
filter, mis laskis läbi ainult neid, kel oli küllalt haridust
ning kes olid kokku puutunud merega ega kartnud

raskusi ja ohte, mida meremehe elukutse tol ajal üpris ohtralt pakkus.

1919. aasta sügisel koostati ajutised vastuvõtutingimused. Nendes määrati kindlaks vanuse-, hariduse- ja meresõidunõuded igasse klassi astujaile.

Nii võeti ettevalmistusklassi vähemalt 15-aastasi noormehi, kes olid tolleaegse keskkooli III klassi lõpetanud. See vastab ligikaudu meie VI klassile. I eriklassi astujate vanus pidi olema vähemalt 18 aastat ning neilt nõuti juba 8 kuud meresõitu.

Eriklassi lõpetaja võis kevadel teha kutseeksami. I klassi lõpetaja omandas ligisõidutüürimehe, II klassi lõpetaja kaugesõidutüürimehe või ligisõidukapteni ja III klassi lõpetaja kaugesõidukapteni kutse. Diplomi sai lõpetaja aga alles meresõidupraktika omamisel. Nii nõuti ligisõidutüürimehe diplomi saamiseks 24 kuud meresõitu, sellest vähemalt pool purjelaeval.

Järgmistel aastatel alandati küll eriklassidesse vastuvõetavate vanusepiiri, kuid samal ajal taheti neilt suuromat merepraktikat. Õpilastel pidi olema tugev tervis, iseäranis aga hea nägemine ja kuulmine.

Eriklassides oli õppetöö tasuline. Ettevalmistusklass avati eelhariduseta inimeste jaoks, sest just vähene haridus ei võimaldanud paljudel soovijatel merekooli astuda.

Asuti ka merekoolide seadust välja töötama. Üksikutes küsimustes tekkis elav arvamustevahetus merendusorganisatsioonides ja ajakirjanduses. Seaduse projekti arutati mitmes komisjonis ja instantsis.

Esimene merekoolide seadus võeti vastu alles 1923. aasta 9. novembril ja ta hakkas kehtima 1924. aasta 1. jaanuarist. See määras kindlaks merekoolide struktuuri, asutamise ja ülalpidamise korra, õppeaja, järelevalve töö üle, õppeained, vastuvõtutingimused, nõuded juhtkonnale ja pedagoogilisele kaadrile, pedagoogilise nõukogu ja hoolekogu ülesanded ning kohustused.

Seoses Laevamehaanikute Kooli toomisega 1931. aasta sügisel Tallinna Merekooli juurde tehti samal aastal seaduses parandusi. Laevamehaanika erialale astujad pidid olema töötanud vastavas töökojas.

Uus merekooli seadus 1935. aasta 2. jaanuarist oli hoopis põhjalikum kui eelmine ja sisseastujate vastu

nõudlikum. Ta määras kindlaks õppeained ja nende mahu. Igas eriklassis oli ette nähtud 40 ja ettevalmistusklassis 35 tundi nädalas.

Peamist rõhku pandi meresõidu teooria omandamisele ja praktiliste ülesannete lahendamisele. Õppetöö toimus algul enamasti õhtuti, alates 1935. aastast aga hommikupoolel, kella kaheksast kolmeni. Tund kestis 50 minutit, harilikult oli neid päevas seitse. Kuna õpilastel, eriti II ja III klassis, oli meresõidukogemusi, siis kergendas see eriainete läbivõtmist.

Kooliaasta algas 1. oktoobril ja lõppes 15. aprillil, mille järel nädala jooksul toimusid eksamid, iga päev kahes aines, ja neid tuli sooritada peaaegu kõigis distsipliinides.

3. ÕPETAJAD JA ÕPILASED . Merekooli õpetajate perre kuulus palju meremehi eriala õpetajana. Oma tusedaid teadmisi ja kogemusi meresõidust andsid nad ka õpilastele edasi. Kooli juhatajaks kutsuti Inglismaal viibiv suurte kogemustega kaugesõidukapten Wolfgang Russow.

W. Russow oli sündinud 21. veebruaril 1868. aastal Tartu Ülikooli professori pojana. Läänud 1886. aastal merele, sooritas ta 1892. aastal kaugesõidukapteni eksami ning sõitis hiljem kaptenina kaugesõiduaurikutele. Alates 1906. aastast töötas Riia Merekooli juhatajana.

Esimesed õpetajad A. Gustavsoni, J. Tamme, M. Püümani, E. Petersoni, R. Nymani, P. Ederbergi, L. Kenni ja O. Ottase valis kooli hoolekogu 10. septembril. Tallinna Merekoolis töötasid kaua aega W. Dampf, A. Gustavson, R. Jõgi, E. Kägi, E. Nippman, M. Nõmmik, M. Püüman, J. Saar, J. Väinaste.

1932. aastal lahkus W. Russow juhataja kohalt, kuid andis veel tunde kuni 1935. aastani, mil asus elama Saaremaale. Tema järglaseks sai M. Nõmmik, senine laevamehaanika osakonna juhataja ja õpetaja.

Palka maksti üldise õpetajate palgaseaduse järgi, s. o. õpetajastaažist ja antavate tundide arvust sõltuvalt. See aga ei rahuldanud merekooli õppejõude. Nad nõudsid palkade tõstmist ühele tasemele laevameeste omaga.

Merekooli õpetaja on ju ikkagi meremees ja ei kõlba ju saada vähem, kui saab õpilane.

Tallinna Merekool kasvas kiiresti üheks suuremaks merekooliks kodanlikus Eestis. Tallinnas, kus asusid peamised laevakompaniid ja Eesti suurim sadam, oli kergem meremeestega suhelda.

Aastail 1920—1940 lõpetas Tallinna Merekooli 219 ligisõidutüürimeest, 205 kaugesõidutüürimeest ja 184 kaugesõidukaptenit. Laevamehaaniku eriala omandas kodanlikul ajal 351 meremeest. Neist said III järgu 186, II järgu 115 ja I järgu 50 lõpetajat.

Eespool rääkisime tööpuudusest ja sellest, et paljud Tallinna Merekooli lõpetanud laevajuhid ja -mehaanikud otsisid tööd välismaal. Peaaegu kõigi laevasõiduga tegelevate maade laevadelt võis leida eesti meremehi.

Merekooli õpilaste sotsiaalne päritolu, haridus ja va-

Tallinna Merekooli kaugesõidukaptenite I lend 1924. a.





Sotsialistliku
töö kangeline
Felix Voolens
(1906—1966)

nus oli ebahütlane. Ülevaate saamiseks sellest toome andmeid kahe õppeaasta kohta.

Esimesel, 1919/20. õppeaastal õppis ettevalmistusklassis 19, I klassis 36 ja II klassis 19 õpilast. Nende keskmine vanus oli vastavalt 17, 20 ja 24—25 aastat.

1936/37. õppeaastal astus Tallinna Merekooli 102 õpilast — 38 navigatsiooni- ja 64 mehaanikaosakonda.

Õppida ei olnud kerge. Nõutava meresõidustaaži kogumine venitas mõnigi kord kahe klassi vahelise aja mitmele aastale. Laeval töötamise ajal tuli varuda raha õppimiseks. Vähe oli neid, kes said vanematelt või sugulastelt toetust.

Õppemaks oli õppeaasta jooksul 20 krooni ettevalmistus-, 30 krooni I, 40 krooni II ja 50 krooni III klassis. Kõik õpikud tuli endal osta, milleks kulus oma 25

krooni aastas. Et saaks odavamalt läbi, üürisid paljud õpilased mitme peale väikese toa, makstes selle eest keskmiselt 10 krooni kuus. Söödi nii, kuidas raha jätkus. Kostil olles tuli maksta toidu eest 30 krooni ümber kuus.

Tallinnas oli kodanliku Eesti keskne merekool, mis andis peamise osa laevajuhte ja -mehaanikuid. Ka õpetamine oli märksa parem kui mujal, tänu siinsetele kõrgema kvalifikatsiooniga õppejõududele.

Paljud sel perioodil Tallinna Merekoolest tulnud laevajuhid ja -mehaanikud töötavad praegugi silmapaistvalt. Mitmed on saanud hoolsa töö eest valitsuse autasusid. 1935. aastal lõpetanud kaugesõidukapten Felix Voolens (1906—1966) oli Eesti Merelaevanduse esimene meremees, kellele anti 1960. aastal sotsialistliku töö kangelase nimetus. Tema nime kannab üks Eesti Merelaevanduse laevu.

MÄLUPILTE NÕUKOGUDE VÕIMU TAASKEHTESTAMISEST

H. SERGO

Kui hakata mööda aastate ahelat tagasi vaatama, siis nagu ei tahaks uskudagi, et noist aegadest ja sündmustest juba kakskümmend üheksa suve ja niisama palju talvesid kiiluvette on vajunud. Täpselt pool minu tänaseni elatud elust. Ja eks seal see elu hari olnudki, niihästi piltlikult kui ka täht-tähelelt.

Nojah, olin 1940. aastal kahekümneüheksane ning sõitsin kaptenina meresid ja päevi näinud aurikul «Vohi», mis sõna otseses mõttes rooste varal vee peal seisis ja mille paraadkäik oli hädavaevu kaheksa sõlme. 20. juuni hommikul klaarisin oma laeva välja Tallinnast Stockholm, laadungiks paarsada Leedust pärit tõuhobust, kes ainult kaupmeestele teada olevate kaalutluste ja keerukate kommertsmenetluste tulemusena just nimelt läbi Eesti Rootsi kuningriiki saadeti.

Veel päev enne väljasõitu ei märganud ma kodulinna midagi iseäralikku. Ei mingeid revolutsioonisümptome. Sadama pulss lõi tavalises rütmis, vabrikute viled kutsusid inimesi hommikuti tööle, öhtul puhusid päeva lõppu. Kirikukellad meenutasid, et ka jumal elust oma osa nõuab. Tänavatel võis küll siin ja seal kohata lehivate mütsilintidega Nõukogude meremehi, sekka mõnd ohvitseri läikivate aukraadikuubikutega kraelõkmetel. Nende viisakate ja tagasihoidlikkude, mitte millegagi silmatorkavate baasimeestega oldi juba harjunud ning neile ei osanudki nagu enam tähelepanu pöörata.

Sõitsin varavalgega tollel jaanikuu hommikul Tallinna sadamast välja ning öhtul päikeseloojangu ajal olin juba Hiumadalad ahtrisse jätnud. Ilm oli tuulevaikne ja ehapuna peegeldus otsekui elavhõbedaga ülevalatud veest. Uinutavalt kohises laisk ummiklaine vastu kerges lastis laeva kõrget parrast.

Just säärases jaanieelse öövalguse idüllis, kus Koit ja Hämarik teineteisele silma vaatasid, märkasime korraga, et meile mööda kiiluvett järele kihutab suur sõjaväekaater, kahvli sinivalge lipp, sirp ja vasar nurgas. Saime käsu topata masinad ja relvakandja alus ajas «Vohile» poordi. Sõjalaevalt tõusis meie pardale nooruke leitnant, andis au ning nõudis dokumente. Viisin ta oma kajutisse ja esitasin laeva munsterrolli ning laadungi koondnimekirja. Heitnud vaid põgusa pilgu inglise keeles kirjutatud paberitele ja meeskonna loetelule, andis ta korralduse sõjalaevale järgneda. Ehkki olin pahanee reisi katkestamise üle, seda enam, et viibisin juba eksterritoriaalses vees, ei unustanud ma meremehevii-sakust ja vana head külalislahkust. Valasin leitnandile, niisama ka endale, klaasi konjakit. Kuid nooruke sõjamees tõrjus kahel käel, nagu oleksin ma talle mürki pakkunud. Ütles vaid «spassiibo» ja seepeale oli tal kajutiuksest väljumisega otsekui tuli taga. Säärane oli mu esimene isiklik kokkupuutumine Nõukogude sõjalaevastiku meremehega ja kaua aega pärast seda arvasin, et kõik nad on marukarsklased ja põhimõttelised viinavihkajad.

Meid konvoeeriti Paldiski lahte, kus ankrusse kästi jääda. Kui Pakri saarte alla jõudsimel, seisis seal juba enne meid mitukümmend kaubalaeva. Algul ei saanud me millestki õiget otsa ega aru, kuid juba 21. juuni õhtuks oli raadio kaudu asjast päris üksikasjalik ülevaade. Räägiti sellest, kuidas Eesti töörahvas ühel hoobil oma selja sirgu ajas, ja nii võimsalt, et kapitalismi kitsaks jäänud kord igast õmblusest raginal järele andis. Kuidas poliitvangid Patareist ära toodi, kuidas vabaduse tõusulaine üle kodumaa mandri ja saarte veereb ning kodanliku kõntsa kõikjalt minema uhab.

Polnud meie vana «Vohi» kajutites ja ruhvides vist kunagi nii palju vaieldud ja tubakat ära põletatud kui tolele ajaloolisele päevale järgnenud ööl. Küll arutati seal minevikku, küll analüüsiti olevikku, tehti tulevikuprognose. Oli neid, kes riigipöörde jäagitult heaks kiitsid, leidus skeptikuid. Kes jumalat uskus, pidas säärast sündmust Johannese Ilmutamise raamatu viimsepäevamärgiks ja metsaliste vallapästmiseks, kes nüüd voli oma kätte olevat saanud.

Pärast paaripäevast sundseisakut Paldiski lähes saime küll loa reisi jätkamiseks, kuid meil oli elav last, mis süüa ja juua nõudis. Kaasavõetud hobuseheinad olid aga viimse kõrreni loomadele ette antud ja meil tuli minna Tallinnast oma neljajalgsetele lisaöota hankima.

Mõtlesin, et pealinna tänavad keevad nüüd lausa miitingutest, kõik endised võimumehed kõrvaldatud, kogu elul on juba välispidiselt kohe teine olemine ja minek, kuid, ime küll, midagi säärast algul silma ei torganud. Kontori direktoritoolil istus endine omanik edasi, sadamavõimud needsamad. Isegi president Päts, öeldi, ajavat Kadrioru lossis oma asju, küll aga olla tema kõrval komissar, kes kogu aeg vana diktaatori näppudele vaatavat. Ainult siin ja seal linna vahel võis näha mõnd töölisnoorukit, kel varruka ümber punane side. Rahva omakaitse, seletati.

Mis seal salata, pettusingi veidi. Oli revolutsioon, aga juba paari päeva pärast kõikjal vana rütm ja taas elu argipäev, nagu polekski ajalugu teist lehekülge pööranud. Alles hiljem mõistsin, kui tark ja otstarbekohane oli säärane täispöörang teha sujuva kaarega. See oli ju ometi seesama mis purjeka ümberhalssimine tormis. Tasemini sõidad, kaugemale jõuad.

Kui aga mõne päeva pärast Stokholmi jõudsin, lõi sealne ajakirjandus asja kohta tohutut lärmi, Loe ja imesta! Pealkirjad üks suurem ja koledam kui teine. «Väikerahva vägistamine!» «Tallinna tänavatel laibavirnad...» «Ülemiste järve joogivesi mürgitatud.» «Punane terror ja omavoli.» «Üle Narvataguse piiri vajub venelaste laviin, jättes jälgedesse suitsevad ahervared ja surnukehad.»

Mäletan, kuidas teiste Eesti laevade kaptenid, kes pärast juunipööret veel Tallinnas polnud käinud, minult sealse olukorra kohta aru pärisid. Nad tundsid suurt muret oma perekondade ja omaste pärast. Rääkisin, mida olin silmaga näinud ja kõrvaga kuulnud. Paljud teadsid, kui kõmuahned on kodanlikud ajalehed, aima- sid, millised ringkonnad kommunismivastasele propa- gandaloõkkele õli valasid. Mind usuti enam kui sealseid ülespuhutud leheartikleid. Ent leidus ka teisi, kes nüüd kodumaale jäädavalt selja otsustasid pöörata ja laeva- dega välisvetesse jääda. Jah, eks ta olnud nii, nagu ütleb

kõnekäänd rahvasuus: «Suurt puud raiudes lendavad laastud.»

Ehkki algul riigilaeva pöörang mitmelegi aeglane näis, hakkasid revolutsiooni positiivsed tulemused peagi end tunda andma. «Päevalehe» asemel ilmus leheputkadesse «Kommunist», milles teatati uue valitsuse sammudest.

Uue korra poolt astusid avalikult välja ka paljud eesti meremehed. Nii kirjutas «Kommunisti» veergudel laevakompaniis «Rang, Otman & Kurgo» teeniv kapten Müür: «Otsusega, natsionaliseerida laevad, lõpeb laevaomanike sahkerdamine merimeestega ja merikooli lõpetajatega, kes näljapalkade eest pidid aitama koguda kroone laevaomaniku laekasse.

Sellega lõpeb ka altkäemaksu-poliitika meie laevanduses, kus teenistuskohiti said ainult need, kes «osa» sisse maksid, kuna aga paljud kooli lõpetanud merimehed pidid minema põldu kündma või heideti tänavale ja sadamakive kulutasid.

Nüüd vabaneb Eesti merimees muredest tuleviku pärast ega ole enam karta, kuidas saab tööd ja leiba. Varsti on meil rohkem tööd, kui seda teha suudetakse. Loodetavasti juba lähemas tulevikus meil hakatakse ehitama laevu ja vanad laevad, mida pidi nende meeskond, piltlikult öeldes, vägisi vee peal hoidma, hakkavad minema sulatusahjudesse, andes ruumi ajakohastele laevadele, laevadele, missugustele meie vahest merel või sadamas võisime kaugelt pilku heita . . .

Kutsume kõiki Eesti merimehi üles, kus teie ka ei ole, kas maal või merel, sadamas ja reisil, valvama laeva heakäekäigu eest. Valvama, et endised omanikud või nende käsilased ei saaks viia hävimisele laevu, mis kuuluvad nüüdsest peale kogu rahvale.»

Selles artiklis äratoodud lootused läksid täide enam kui sajabrotsendiliselt. Peagi polnud tööpuudusest enam jälgegi järel, hakkas tulema uusi laevu, merekoolid lükkasid oma ukсед pärani, et saada enam diplomeeritud laevajuhte ja mehaanikuid. Tööd oli tõesti rohkem, kui teha suudeti.

Ka minul, kes ma juba üle poole aastatosina lõpetamata mereharidusega kaugesõidutüürimehe diplomi toel merd olin sõitnud ja majanduslikel kaalutlustel kapteniklassi astumise aasta-aastalt edasi lükanud, tekkis äkki

julge otsus edasi õppida. Andsin oma «Vohi» üle teisele kaptenile ja täpselt oma kolmekümnenda sünnipäeva hommikul istusin taas koolipinki.

Tol ajal asus Tallinna Merekool, mis alaliste ruumide puudusel sageli ühest linna äärest teise pidi rändama, Vene tänaval kahes väikeses majas, mis üks ühel, teine teisel pool uulitsat seisid. Ruumid olid kitsavõitu, õppevahenditest, eriti näitlikest, suur puudus. Ainsat vurr-kompassi kogu vabariigi peale omas jäälõhkuja «Suur Tõll» (pärastine «Volõnets»). Käisime seda imeriista siis seal kaemas. Ka raadiopeilingaatoreid ja kajaloodi polnud tol ajal veel kaugeltki kõikidel laevadel. Väiksematel purjekatel ja puksiiridel puudusid koguni raadiojaamad. Aurikutel töötasid radistidena üldreeglina tüüri-mehed pärast erikursuse lõpetamist kohakaasluse alusel.

Raske oli ühel hoobil vabaneda kodanluselt saadud pärandist, kuid kõikidele raskustele vaatamata õppetöö edenes ja pilk tulevikku andis energiat ning indu. Uudse õppeainena tuli juurde NSV Liidu Konstitutsioon, mida luges nooruke Kippereri-nimeline õpetaja. Oskas ainet huvitavaks teha ja tema tunde me alati ootasime. Seoses sellega meenub mulle midagi lustakat.

Koolipeoks õppisime kooriga laule «Suur ja lai on maa...», «Hele täht, sa vaikselt vilgud...», «Hakkame mehed minema...» jne. Peale nende kõned ja deklamatsioonid. Kõik ülitõsise kallakuga asjad. Siis aga tegi peokomisjon mulle ülesandeks kirjutada peoõhtuse lava jaoks ka midagi originaalset ja lõbusat. Meisterdasingi väikese lavatüki, kus füüsikaõpetaja Nipman tuletab saapa jalgatõmbamise jaoks valemi. Jaotab tunge, suunab vektoreid ning saab pärast keerukaid arvutusi ja koondamisi üldreegli — TÕMBA... Ja kui siis välja tuleb, et õpilastest keegi aru ei saanud, lööb Nipman kaht kätt kokku otse meelt heites ja hüüab kõigevägevama poole: «Oh, jumal küll! Miks oled sa nuhelnud mind sääraсте kõlupeadega?» (nagu temal tõepoolest kombeks oli). Peale selle lõin iga õpetaja kohta vemmalvärssi. Kaua aega kaalusin, mida kirjutada Kipperist? Lõpuks sain ka sellega maha. Kaks esimest rida on mul meelest läinud, kuid salmi lõpp kõlas nii: «... Kuid üht sa unustasid, kulla mees / kui mitu kitse laeval pidada võib meremees?»

Nii möödus tol õppeaastal palju töö- ja rõõmurohkeid päevi, kuni korraga saabus ehmatamapanevalt halb üllatus — keset talve tehti rahareform, krooni vastu rubla! Mõistsime, kelle vastu korralduse teravik oli sihitud, kuid see meie asja kergemaks ei teinud. Olime aastate kaupa kõhu kõrvalt senthaaval kõrvale pannud, aga nüüd... Ka allakirjutanul oli hoiukassas ligemale 1500 krooni, millest perekonnaga õppeaasta lõpuni ära elada lootsin, aga nüüd jätkus sellest summast rublades vaid paariks kuuks. Õpilaste seas, kel paljudel oli toita ka naine-lapsed, läks suminak. Seisime küsimuse ees: kas jätta kursus pooleli ja minna tööle või püüda kusa-gilt laenata? Mõned kärsitumad hakkasid juba käsi laiutama ja siunasid: «Säh sulle nüüd nõukogude võim!»

Ent niisama ootamatult kui probleem üles kerkis, see ka lahenes. Kästi kirjutada avaldused Meretransporditöölise Ametiühingu Komiteele igakuise toetuse saamiseks kuni kursuse lõpetamiseni. Ei mäleta nüüd enam, kas meile kõigile võrdselt anti või arvestati igaühe perekonna suurust jms., kuid mina sain 300 rubla kuus, mis ümbervahetatud kroonidele lisaks laheda äraelamise võimaldas. See oli taas midagi enneolematut. Igaüks meist sai tunda, mida tähendab nõukogulik hoolitsus inimese eest.

Meie omalt poolt püüdsime teha kõik, et riik oma lootustes meie suhtes ei eksiks. Kursuse lõpetanute protsent oli kõrgem kui kunagi varem. Enamik õppis hinnetele «hea» ja «väga hea». Ja kui siis kevadel värskelt-küpsetatud diplomitega mehed laevakontorite kaadri-osakondade poole pöördusid, ei rippunud seal enam tavalist silti: «Kohaotsijaid palume mitte tülitada!» Kooli lõpetanud mehi võeti vastu otse süle ja suuga, loetleti vabu kohti, paluti valida, mis sobib. Alles nüüd mõistsime meie, esimene lend Tallinna Merekooli nõukogudeaegseid lõpetanuid, mis tähendas revolutsioon ja nõukogude võimu taaskehtestamine meie maal. Ja kõike seda, mis see meile andis, püüdsime tasa teha oma igapäevase meremehetööga ja pärastise Suure Isamaasõja lahingutandritel. Kuidas see meil korda läks, sellest kõnelgu juba ajalugu.

KUI KOOL ON LÄBI

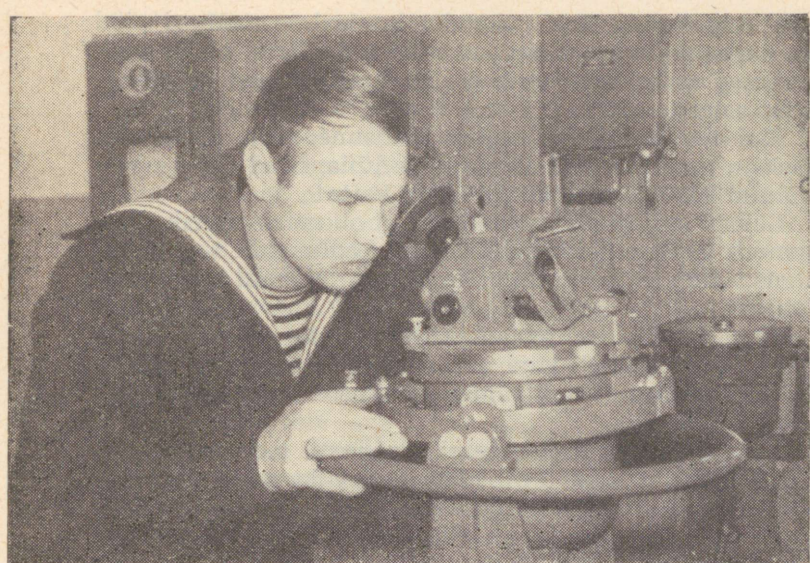
A. KASK

Meri on juba aegade hämarusest peale meelitanud noori mehi kodudest kauguste taha. Eestlaste elus on ta alati suurt rolli mänginud. Küllap oli oma osa selles ka viletsal põllumaal, mis sundis inimesi otsima kindlamat elatust. Eks olnud küll mereleibki soolane ja kibe, aga ta oli ikkagi leib!

Mullegi oli Pärnu sadamas pollari otsas istumisest ja laevade vaatamisest meri südamesse hakanud. Oli veel teisigi samasuguseid ja nii sõitsimegi 1945. aasta varakevadel Tallinna — uude ellu. Vähesed meist olid tõelist merd näinud, ülejäänud ei teadnud, nagu ütles inglise keele õpetaja Jõgi, kas seda süüakse lusika või kahvliga. Suurem osa arvas, et merel on päikesepaiste ning valged kajakad, ja tormi ainult vahetevahel — selleks, et meremehed saaksid kangelastegusid teha. Peale esimest praktikasuve, kui palmide asemel nägime Muhu kadakaid, panid romantikud pillid kotti ja läksid koju tagasi. Kes aga jäid, neist said meremehed.

1950. aasta varakevadel saatis kool meid laiali kõigile Nõukogude Liidu meredele — Kaug-Itta ja Kaug-Põhja, Kaspiale ja Aasovi merele. Mina sattusin Põhja-Jäämerele. Sõitsin mitu aastat legendaarsel jäälõhkujal «Georgi Sedov», Lugeses kunagi raamatut sellest laevast, arvasin, et tegemist on ookeanihiiglasega. Tegelikuses aga veendusin, et laevu teevad kuulsaks mehed nende pardal.

«Sedov» oli päris tavaline kaubaaurik, ainult veidi tugevama masinaga. Ja töögi oli üsna tagasihoidlik — polaarjaamade varustamine. Verisulis tüürimehele oli aga seegi väga õpetlik. Sõita tuli suurtest laevateedest eemal ja tihti rajoonides, mis olid hüdroloogidel läbi uurimata. Töö oli vähe kuulsust toov, kuid noorele



Kas kurss on õige?

meremehele küllaltki huvitav. Noored mehed ju nagu noored kuked — saaks aga närvikõdi tunda ja oma jõudu proovida. Ja selleks seal võimalusi oli.

Kord lossisime Drovjanoi maanina juures polaarjaamale talvevarustust. See on üks räbalamaid kohti Arktikas. Meri on madal, seepärast jääb laev kaugele ankrupäele ja kaatergi ei pääse kalda ligi. Läksime siis kaatril, väike praam sabas, ranna poole. Umbes poole miili kaugusel tuli mootorpaat vastu ja meie jäime neljakesi kaatritele ootama, kuni kalda ääres praam tühjaks tehakse. Äkki viskas tuule ringi ning läks tormiks. Ja nagu Arktikas ikka, tormiks koos lumesajuga. Asja tegi veel põnevamaks see, et paar kuud tagasi hukkus samal kohal tormis auriku «Suhhumi» noor tüürimees. Otsisime siis kõik oma trossid kaatri pealt kokku ja tegime nii pika ankrutrossi kui vähegi saime. Läksime veidi kaugemale merele ja, ankur sees, hoidsime väikestel tuuridel töötava mootoriga ligemale ööpäeva vastu lai-

net. Südame ägedalt põksudes kuulasime mootori tööd ja kartsime ankrutrossi katkemist. Sellistel öödel saab väljend «pikk nagu tormine öö» kuidagi hästi ja igaveseks selgeks.

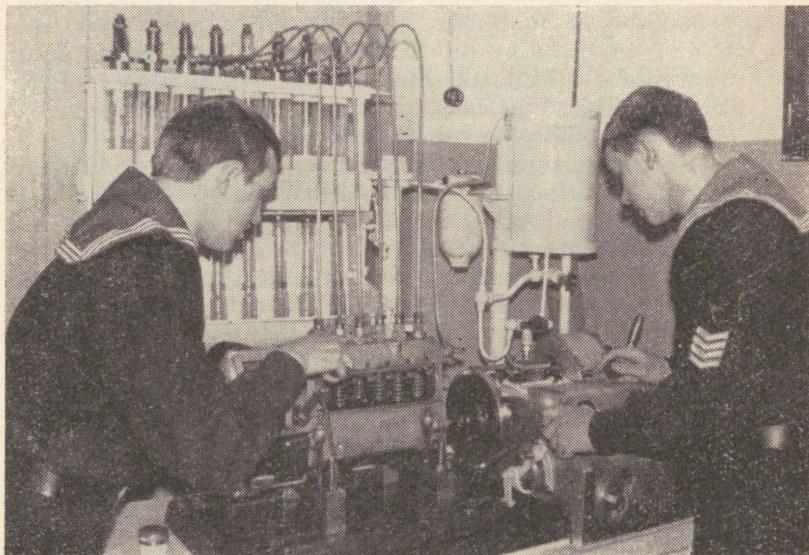
Kui me siis laeva tagasi jõudsime, sain riielda, et lasksin tormil kaatri aknad sisse lüüa. Neid oleks tõesti võinud kas või vatikueega kinni katta . . .

Läksid aastad. Üks meie hulgast oli mere ohvriks langenud. Teised hakkasid tasapisi kodumaale tagasi tulema. Nende seas olin ka mina. Võõrsil hea, aga kodus . . .

Olgu kuidas on, aga Arktika õpetas selgeks suure tõe — on vaja. Oli vaja varustada polaarjaamu, tassida seljas lõputuna tunduvaid kaubakaste ja lõhkuda jääd päevi, nädalaid.

Kui pöördusin koju tagasi, oli Eesti laevandus veel lapsekingades. Laevu oli vähe ja needki seisid vee peal vist rohkem eesti jonni abil. Aga kapten on kapten, olgu

Töötavad mudelid kergendavad õppetööd



ta siis «Kabona» peal või «Sörve» komandosillal. Võib-olla tõi vana «Kabona» rohkemgi kaptenirõõme kui uus «Sörve», sest mis siis viga sõita, kui vägev laev jalge all, kui ei kohuta ka kõige viletsam ilm Biskaijal. Aga katsu sa vanal aurikul, mille peamasina võimsus olevat 77 hobujõudu (mingeid dokumente laeval ei olnud), plaani täita! Pealegi olen kindel, et vähemalt 7 hobujõudu valetasid mehaanikud soliidsuseks juurde.

Ja äkki, kui olime juba leppinud eluga ning matnud maha lootused näha kaugeid maid ja meresid, võttis elu teise keeru peale. 1956. aastal avardusid mered ka meile. Eesti laevandus asus uuesti tegelema kaugete meresõitudega. 1960. aastal toimus uus pööre: meie laevad hakkasid teenindama Tallinn—Lääne-Aafrika liini. See oli juba huvitav töö!

Üldiselt on tänapäeva meresõidus vähe vaheldust. Mered on jaotatud laevanduste ja laevade vahel. Ökoonoomika seisukohalt on nii kõige kasulikum. Meestele aga on see ikka ühe ja sama kordamine, kuni midagi ei juhtu, mis juurdunud korra segi lööb. Aga Aafrika oli meile kõigile midagi täiesti uut. Nimed, mis kunagi tundusid muinasmaistena, said käegakatsutavaiks — Casablanca, Maroko, Dakar, Conakry jne.

Suureks imestuseks leidsime sealt eest täiesti tänapäevased linnad — pilvelõhkujad ja hiigelkaubamajad. Ainult äärelinnad on veelgi õudsemad kui mujal, sest troopikakuumuses tähendab sellistes üleasustatud linnaosades kanalisatsiooni puudumine lausa katastroofi.

Aafrika on tohutute kontrastide maa ja jääb veel kauaks niisuguseks. Elevandiluuranniku pealinnas on hotell, millega võrdset ei ole kusagil näinud. Vestibüülid ja puhkeruumide seinapaneelid on Itaalia marmorist, bassein samuti helesinisest marmorist. Neonvalgustid asuvad basseini põhjas. Sadamatöölised on aga viimseni palja jalu ja räbalais. Nende elamuid teisel pool laguuni võib vaid üsna tinglikult elumajadeks nimetada. Turistile paistab Aafrika muidugi imena: palmilehvikud laguunikaldail, apelsine võta džunglis puu otsast oma käega — tõi küll, metsikuna ei ole nad kuigi maitsvad. Banaanisalud ja neegrikülad. Ja üle selle kõige sinitaevas ja päikeselõõm. Päikesega oli meil põhjamaalastel



Meremees peab
ka tugev olema

algul küll palju konflikte, kuni peale kümnendat naha-
vahetust teda austama õppisime.

Jah, meredele on vähe romantikat jäänud. Laevad ei
karda tormi ja sadamas on raskem kui merel. Eriti
kodusadamas, kus kapteninstruktorid käivad ringi ja
kontrollivad kolm korda päevas, kas koid on korras ja
meestel habe aetud. Seal tuleb laevanduse ülema ase-
täitja (antud juhul nende ridade autor) ja nuriseb, et
laev lastiga juba teist tundi kai ääres seisab. Meremehed

ei räägi koosolekutel palmidest ja laguunidest, vaid prahirahast ja tonnmiilidest.

Eelnenud loos on muidugi tõe kõrval ka luulelendu nagu merejuttudes ikka, sest kui oleks hall ja igav, kuidas jäänuksid siis merele need naljasellid, kes võtsid ametiühingukoosolekul vastu otsuse, et «eilset joomingut lugeda peaparanduseks».

Vähe on kirjutatud tänapäeva meremeestest ja laevadest. Tallinna Merekoolist on pärast sõda tulnud peale meremeeste küll mitmesuguseid spetsialiste, nagu kindlustusagente, autojuhte, mesinikke, isegi üks teaduste doktor ja kandidaat on meie seast võrsunud, aga kirjanikest pole midagi kuulda olnud. Seepärast tikuvad meremehed kalameeste varju jääma. Või on see tingitud asjaolust, et kalamehed on juba vanast ajast suured meistrid luuletama? Kuid ega meremehedki suu peale kukkunud ole, kui on tarvis merevahust trossi kokku keerata.

Lõpetuseks veel üks lugu oma merepraktikast. Oli detsembri algus ja seisin oma laevaga Ventspils'i reidil konksu peal. Minu esimene Aafrika-reis oli just lõppenud ja ootasime punkrit. Hommikuks pidi koht vabaks saama. Ilm oli üsna «karvane», oli ketti kõvasti järele antud ja peamasin soojas. Reidil seisis veel uhiuus Kaug-Ida laev «Gžatsk». Tegi oma esimest reisi ja polnud tal veel täit meeskondagi peal. Äkki kutsub meid sadamakapten raadiotelefoniga ja räägib, et mingi Taani laev on kuskil ligidal põhja minemas. Jutt oli tõsine, taanlastel juba jalad märjad. Panime siis lokaatori käima — ukerdabki keegi 15 mjili nordi pool. Kuna meil oli vähe kütust, saadeti «Gžatsk» — las läheb vaatab, mis seal lahti on. Kaug-Ida mehed võtsid siis ankru üles ja läksid vaatama, et võtavad «Hans Boye» (nii oli taanlaste laeva nimi) nõõri otsa ja toovad Ventspils'i sisse. Varsti olidki nad kohal, aga taanlased pole nõus — las laev upub, päästku ainult mehed, sest laeva päästmine läheb kallimaks maksma kui laev ise. Kaug-Ida meestel kah häda, sest laevapere poolik ja kõrge merega treenimata meestega paati alla lasta pole naljaasi. Ega siis aidanud midagi, tuli meil minna. Kui kohale saime, nägin, et asi on hull: «Hans Boye'l» juba vöör vee all ja mehed istuvad ahtris nagu kured. Päästapaadi oli neil

torm ära viinud. Lasksime siis enda oma alla. Ilm oli küll vali, aga teised hukkumas. Asja tegi hullemaks veel see, et olime ilma laadungita, laev triivis tugevasti ja kaldani oli jäänud vaid paar miili. Andsin tüürimehele käsu katsuda neid puksiiri võtta — ikkagi heeringalaadung peal ja laev ka ikka laev. Taanlane raiub aga vastu, et päästku mehed, pukseerimisega tema nõus ei ole. Andsin siis käsu mehed laevast maha võtta, et uppujat siiski ära vedada. Kapten ja tüürimees jäid ometi avaristi peale, teised mehed tõime ära. Hakkasime otsa peale andma, mis oli tormis ja pealegi öösel üsna raske töö, aga missugune töö siis kerge on. Olime hiljaks jäänud. Vaevalt saime viskeliini taanlase tekile, kui meie meeskonna liikmed ja laeva jäänud taanlased kõik sinnapaika jätsid ja paati kobisid. Ja õigel ajal — kaks-kümmend minutit hiljem läks «Hans Boye» põhja. Meri oli saanud oma lõivu, aga mehed olid ikka vee peal ja võivad oma koerusi edasi teha.

Ilm oli külm ja mehed läbimärjad. Panime siis rum-

Meil laulud aitavad elada, võita...



mipudeli lauale ja andsime meestele kuivad riided selga. Üks neist oli hästi pikk. Ei tea, kuidas ta korvpallitreeneritel kahe silma vahele oli jäänud, et teda lasti mööda meresid hulkuda. Sellele mehele jäi püksipaar küll lühikeseks, aga ta võttis sedajagu rohkem rummis sisse. Kui me kai äärde saime, oli mees NATO-vaimu nii täis, et ei andnud enam kellelegi rahu. Kutsusime siis tema endise tüürimehe ja lasksime tal oma meest rahustada.

Mootorlaev «Hans Boye» puhkab igavest und Ventspils lähistel. Kindlustusrahade eest ostetud uut «Hans Boyet» kohtasin hiljuti Taani väinades.

Statistika andmeil nõuab maailmameri igal aastal 200 000 inimelu. Selleks et ohvreid oleks minimaalselt, ongi merekoolid ja õppelaevad mõeldud. Jääb ju meri rahvaste ühendajaks ja meremehed peavad veel kaua ta ohtlikku selga kündma. Tallinna Merekool on viiekümne aasta jooksul oma ülesandega hästi toime tulnud, olgu see alati nii. Soovin õnne ja edu kõigile noortele, kes võtavad selle rahutu tee jalge alla.

25 NÕUKOGULIKKU AASTAT

A. SIMONENKO

Suur Isamaasõda polnud veel lõppenud, kui Kommunistlik Partei ja Nõukogude valitsus hakkasid meie maa rahvamajanduse taastamise ja arendamise plaane kavandama. Riikliku Kaitsekomitee poolt 5. märtsil 1944 vastuvõetud otsuse «Abinõudest merelaevastiku juhtiva kaadri ettevalmistamisel» alusel muudeti meretehnikumid merekoolideks ning asutati ka 3 kõrgemat merendusosalast õppeasutust. Mõned linnad, kus kavatseti uut tüüpi merekool avada, olid veel fašistlike okupantide käes, nende hulgas ka meie kodulinn Tallinn.

Organisatsioonilised tööd merekooli taastamiseks algasid kohe pärast Tallinna vabastamist. Kooli esimeseks sõjajärgseks ülemaks määrati kaugesõidukapten Mihhail Lisjutin.

Vabariigi valitsus andis organiseerimiskomisjonile loa koolile sobiv hoone välja valida. Valik langes hoonetele Estonia pst. 10, mis on kooli õppekorpuseks tänaseni.

Kuna sõda veel käis, tuli õppebaasi rajamisega ränka vaeva näha. Endise merekooli pärand oli üsna väike, ja seegi ei vastanud kaasaegse nõukogude kooli vajadustele. Mõned õppevahendid olid pärit isegi 1876—1897 Narvas tegutsenud merekoolist.

Tallinna Merekoolis loodi laevajuhtide, laevamehanikute, raadiotehnika ja laevaehituse osakond. 1945. aasta 1. märtsil avati ettevalmistuskursused ja õppetöö algas 1. septembril.

Juba esimesel õppeaastal loodi navigatsiooni-, füüsika-, keemia-, joonestus- ja laevamehhanismide kabinetid. Need olid esialgu üsna kesiselt varustatud. Ei jätkunud isegi paberit ja pliitaseid, kõnelemata tehnilistest vahenditest. Pandi alus ka õppetöökodadele. Elektro-



Sotsialistliku
töö kangelane
Lembit Song

navigatsiooniriistu õpiti samas hoones asuvas Balti laevastiku vastavas kabinetis.

1945/46. õppeaastal oli raamatukogus ainult 10 134 teost. Eriti raske oli õppekirjandusega, näiteks oli iga 8 kursandi peale vaid üks geomeetriaõpik.

Appi tulid teised merekoolid. Leningradi Kõrgemast Merekoolist saadi astronoomia, raadiotehnika, laevakatelde ja masinate õpikuid, Bakuust meretabeleid, Hersonist 55 eksemplari laevade kokkupõrke vältimise reegleid. Kasutati ka raamatukogudevahelist abonementi.

Õpikute ja õppevahendite puudusest ja ühiselamu halvast seisukorrast hoolimata kogusid esimesed sõja-järgsed kursused täie innuga meremeheteadmisi. Paljud lõpetanud täiendasid neid hiljem kõrgemas merekoolis ja töötavad ka praegu edukalt. Just esimeste

sõjajärgsete lendude hulgast pärit kolm Tallinna Mere-
kooli lõpetanut kannavad sotsialistliku töö kangelase
nimetust. Need on Lembit Song, Paul Rohtlaan ja
Roland Aland. Ligemale pooltsada meie kooli vilist-
last on autasustatud NSV Liidu ordenite ja medali-
tega.



Sotsialistliku töö
kangelane
Paul Rohtlaan



Sotsialistliku töö kangelane Roland Aland

1955.—1960. aastani võeti merekooli keskharidusega, alates 1961. aastast aga 8 klassi lõpetanud noormehi. Pärast sõda on meie koolis omandanud merendusosalase erihariduse ligemale 2500 meest. Enamik neist töötab Eesti Merelaevanduses ja Eesti Kalatööstuse Tootmisvalitsuses. Ainuüksi Eesti Merelaevanduses on edutatud kapteniks 47 ja vanemmehaanikuks 55 Tallinna Mere­kooli lõpetanud. Paljud teevad juhtivat tööd. Nimetada võiks NSV Liidu Mereministeeriumi Ohutu Laevasõidu Valitsuse ülema asetäitja Kirill Tšubakovi, Eesti Mere­laevanduse ülema asetäitjaid Arno Kaske ja Voldemar Veberit. Vladimir Tšernuhhin on Tallinna Külmutus­laevastiku Baasi ülem. Kapteninstruktorina töötavad Harri Liideman, Vladimir Gussev, Juri Skutšalin, me­haanikinstruktorina Anatoli Drobovitš ja Aleksander Pälin.

Eriti kiiresti on kooli õppebaas täienenud viimastel aastatel. Praegu on koolis 19 kaasaegse sisustusega õppe-

kabinetti ja laboratooriumi, õppetökojad ja planetaarium. Riik annab kõik kaubalaevastikus kasutusele tulevad uued mehhanismid kõigepealt koolidele, et tulevased komandörid õpiksid neid hästi tundma.

Koolil on ka oma õppelaev — purjekas «Vega», mille kaptenid teevad läbi esimese praktika. Pirital asuvas kooli paadisadamas saab veesporti harrastada.



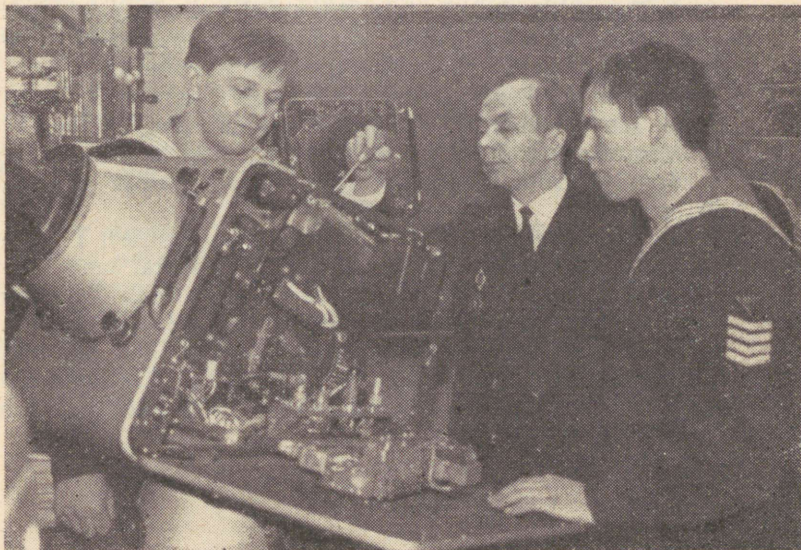
Õppelaev «Vega»

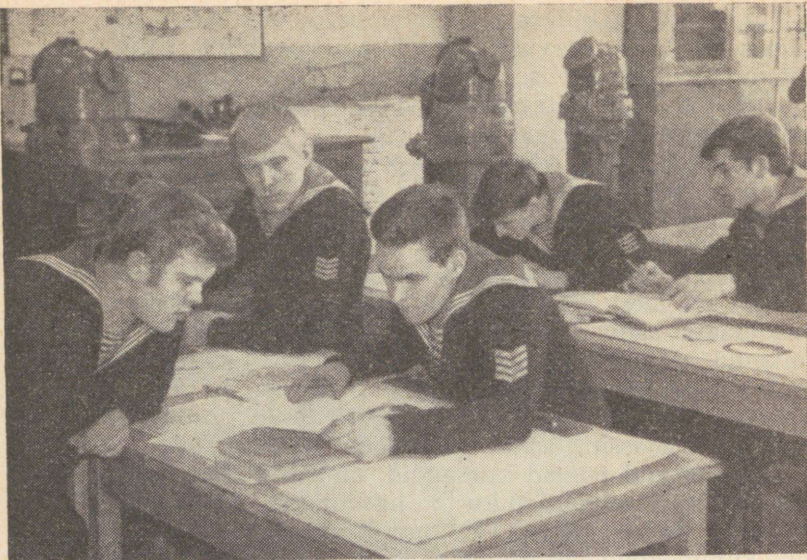
Kursantide igakülgseks arendamiseks tegutseb klubi kümme aasta isetegevusringiga. Traditsiooniks on kujunenud roodudevahelised isetegevuse ülevaatused, nn. rooduõhtud. Meie isetegevuslased on oodatud külalisteks paljudes pealinna ettevõtetes.

Ainult häid sõnu väärivad sportlased. Juba elukutse nõuab, et mehed peavad tugevad olema, seepärast kuuluvad spordisektsioonidesse eranditult kõik õpilased. 1967. aasta juubelispartakiaadil tuli Tallinna Merekooli võistkond kõigi mere- ja jõekoolide hulgas esikohale. Praegu on meil 3 meistersportlast, 8 meistersportlase kandidaati, sadu järgusportlasi. Paljud lõpetanud on kaitsnud edukalt vabariigi au mitte ainult üleliidulistel, vaid ka rahvusvahelistel võistlustel. Nende hulgas on poksijad Konstantin Primakov, Vladimir Baibakov, tõstja Juri Sjassin, laskur Aleksander Komarov jt.

Praktika ajal teevad kursandid ühiskondlikku tööd, võtavad osa kommunistliku töö liikumisest. Palju tänu sõnu on kaasa toodud Haapsalu rajoonist, kus on juba kümme aastat käidud abiks koristustöödel. Tullevased komandörid saavad hea ettevalmistuse eluks. Ühiselamus valitseb täielik iseteenindamine. Nii õppehoones kui internaadis teevad nad ise jooksva remondi,

Ohutu laevasõidu tagamiseks peab ka lokaatori ehitus hästi selge olema





IV kursuse laevajuhid navigatsioonitunnis.

õppetöökodades tulevase elukutse oskusi omandades valmistavad ka toodangut.

Hea sõnaga meenutavad lõpetanud oma esimesi õpetajaid. Enamik neist on juba teenitud vanaduspuhkusel, kuid oma kooli pole nad unustanud. Nimetagem siinkohal omaaegset navigatsiooni ja mereasjanduse õpetajat Hermann Tõnissood, inglise keele õpetajat Richard Jõge, laevamehaanika osakonna ülemat August Kimmi jt. Mõned aga töötavad meil veel praegugi, nagu joonestusõpetaja Linda Tünder, raamatukoguhoidja Galina Milova jt.

Seoses merekoolide spetsialiseerimisega suleti Tallinnas 1952. aastal raadiotehnika ja 1955. aastal laevaehituse osakond. Pärast reorganiseerimist annab Tallinna Merekoool kaubalaevastikule laevajuhte ja -mehaanikuid.

Koolil on kõrgelt kvalifitseeritud õpetajad. Mitmed neist on merekoolidele õpikuid kirjutanud. Rostislav Titov, kelle «Meresõidu astronoomia» on kasutusel kõigis



Tulevased mehaanikud õpivad diiselmootorite ehitust tundma

mereskoolides, on NSV Liidu Kirjanike Liidu liige, tema sulest on ilmunud hulk meretemaatilisi jutustusi ja novelle. Õpikute autorid on ka Aleksandr Anossov ja Arkadi Didõk. Rohkem kui pooled pedagoogid on töötanud mereskoolis üle 10 aasta. Nii endiste kui ka praeguste õpilaste lugupidamise on pälvinud Nikolai Antonov, Semjon Žuhhovitski, Endla Laido, Gunnar Beipman, Issai Rimer, Ljudmilla Soldatenko, Aino Holmberg, Ester Tui jt. Nad ei säästa energiat ega teadmisi kasvan-dikke raskeks, kuid austavaks elukutseks ette valmistades.

Palju abistavad meie õpetajad ka kaugõppijaid. Igal ajal, ära ootamata eksamisessiooni, võivad need saada konsultatsioone, teha arvestusi ja eksameid.

Kooli internatsioonaalsesse peresse kuulub eestlasi, venelasi, ukrainlasi, valgevenelasi, soomlasi, leedulasi, tatarlasi, udmurte, juute. Meremeeste elus on aga rahvaste sõprusel eriti suur tähtsus.

Juba praktika ajal käivad kursandid välismaal ja puutuvad kokku kapitalistliku tegelikkusega. Nad mõistavad, et sealsete maade lihtsad inimesed otsustavad meie sotsialistliku kodumaa üle selle järgi, kuidas käituvad nõukogude inimesed. Näiteks 1962. aastal Nizzas hüppas kursant Vladimir Kašin vette ja päästis uppumisohus prantslanna. 1967. aastal tõid meie kursandid jäisest veest välja ühe norralase.

Riiklik kvalifikatsioonikomisjon on alati märkinud Tallinna Merekooli lõpetajate head ettevalmistust teoorias ja praktikas. Meie ise aga näeme väga hästi, mis-suguste puudustega kursandid ellu astuvad. Paljudel on veel vähe komandörikogemusi, kõik ei ole aktiivsed ühiskondlikus tegevuses. Kooli pedagoogiline kollektiiv koos Eesti Merelaevanduse juhtkonna ja ühiskondlike organisatsioonidega püüab puudustest jagu saada.

Avarad arenguperspektiivid on järgmiseks viisaastakuks. Õppebaas täieneb veelgi. Algab uue ühiselamu ehitamine, millele järgneb õppehoone. Laboratooriumid rikastuvad uute mehhanismide ja õppevahenditega.

1969/70. õppeaasta kujuneb meile kahekordseks juubeliaastaks. Kogu kollektiiv valmistub vääriliselt tähistama Vladimir Iljitš Lenini 100. sünni-aastapäeva. Komsomolialgorganisatsioonis käib sotsialistlik võistlus. Tuleb ju Iljitši sünnipäeva auks võetud suured kohustused täita!

Tänavu saab Tallinna Merekool 50-aastaseks. Tuhandeid diplomeeritud meremehi on poole sajandi jooksul tema seinte vahelt meredele ja ookeaniavarustele läinud. Ja suur enamik on oma raske tööga hästi toime tulnud.

Tallinna Merekooli lõpetanud käivad õiget rada. Oma tööga on nad austuse ja lugupidamise pälvinud. Kodumaa avas neile avara tee, andis suurepäraseid õppimisvõimalused. Nüüd on nende kord samaväärselt vastata.

ТАЛЛИНСКОМУ МОРЕХОДНОМУ УЧИЛИЩУ — 50 ЛЕТ

Существовавшие в годы царской власти мореходные училища в Хейнасте, Пальдиски и Курессааре были закрыты в 1915 году, Нарвское мореходное училище — в 1918 году. Осталось только Кясмуское мореходное училище, которое было не в силах обеспечить торговый флот специалистами-судоводителями. Судомехаников в Эстонии не готовили.

В годы буржуазной власти капиталисты были заинтересованы в торговых связях с другими странами. Быстро росло число судов, вместе с этим и потребность в специалистах морского флота. Поэтому было восстановлено мореходное училище в Курессааре и открыты новые училища в Таллине и Пярну.

Учебная работа в Таллинском мореходном училище началась 27 октября 1919 года. Были созданы четыре класса: подготовительный класс, I, II и III классы. Не было подходящих помещений для работы, училище кочевало из здания в здание. Только в 1936 году были получены помещения в Доме моряка, где училище находилось до 1940 года.

В 1931 году в Таллинское мореходное училище была переведена и школа судомехаников, которая с 1919 года работала при Таллинском техникуме.

В 1920—1940 годы Таллинское мореходное училище закончили 424 штурмана, 184 капитана и 351 судомеханик. Многие моряки, закончившие Таллинское мореходное училище в тот период, работают и сейчас. Первым моряком в Эстонском морском пароходстве, которому было присвоено звание Героя Социалистического Труда, был капитан дальнего пла-

вания Ф. ВООЛЕНС (1906—1966), выпускник Таллинского мореходного училища 1935 года.

Еще шла Великая Отечественная война, а Коммунистическая партия и Советское правительство наметили планы развития народного хозяйства.

5 марта 1944 года Государственный Комитет Обороны подписал постановление о создании закрытых мореходных учебных заведений для подготовки командных кадров морского флота нашей Родины. Некоторые города, в которых намечалось создать мореходные училища нового типа, были все еще заняты немецко-фашистскими оккупантами, в том числе и Таллин. Организационная работа по восстановлению в Таллине мореходного училища началась сразу после освобождения города. Первым начальником ТМУ послевоенного периода был назначен капитан дальнего плавания М. Лисютин.

1 сентября 1945 года началась учеба. Тогда в училище было 4 отделения: судоводительское, судомеханическое, радиотехническое и судостроительное. Несмотря на трудности, связанные с послевоенной разрухой, первые послевоенные курсы занимались с большим упорством. Трех выпускникам первого набора было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. Это Л. СОНГ, П. РОХТЛААН и Р. АЛАНД.

За послевоенные годы в нашем училище получили дипломы 2500 человек. Подавляющее большинство выпускников работает в Эстонском морском пароходстве и на судах Эстонского производственного управления рыбной промышленности. Многие наши выпускники находятся сейчас на руководящей работе, например К. ЧУБАКОВ является заместителем начальника Главного управления по безопасности мореплавания Министерства Морского флота, А. КАСЬК и В. ВЕБЕР — заместители начальника Эстонского морского пароходства, В. ЧЕРНУХИН руководит Таллинской базой рефрижераторного флота. Капитанами-наставниками работают Х. ЛИЙДЕМАН, В. ГУСЕВ, Ю. СКУЧАЛИН, механиками-наставниками — А. ДРОБОВИЧ и А. ПЯЛИН.

Учебно-материальная база училища особенно быстро пополнялась за последние годы. Сейчас в училище 19 кабинетов и лабораторий, которые оснащены современным оборудованием и приборами. Училище имеет свое учебное парусное судно «Вега». Есть своя водная станция в Пирита, учебные мастерские и планетарий.

В Училище работают кружки самодеятельности, спортивные секции. Многие выпускники-спортсмены защищают честь республики не только на всесоюзных, но и на международных соревнованиях, среди них боксеры К. ПРИМАКОВ, В. БАЙБАКОВ, штангист Ю. СЯСИН, стрелок А. КОМАРОВ и другие.

Добрым словом вспоминают выпускники своих первых преподавателей. Многие из них уже на заслуженном отдыхе, например преподаватель навигации Х. ТЫНИСОО, преподаватель английского языка Р. ЙЫГИ, начальник судомеханической специальности А. КИММ и др. Некоторые из них — преподаватель черчения Л. ТЮНДЕР, библиотекарь Г. МИЛОВА и др. — до сих пор успешно трудятся в училище.

В связи со специализацией мореходных училищ в 1952—1955 годах были упразднены радиотехническое и судостроительное отделения. Сейчас училище готовит для морского флота кадры двух специальностей: техников-судоводителей и техников-судомехаников.

В училище имеются высококвалифицированные кадры преподавателей. Многие преподаватели являются авторами учебников для мореходных училищ, например А. Аносов, А. Дидык и Р. Титов, последний является также автором ряда рассказов и повестей о моряках и принадлежит к членам Союза писателей СССР.

Свыше 50% педагогического коллектива работает в училище более 10 лет. Пользуются заслуженным авторитетом у выпускников и сегодняшних курсантов преподаватели: АНТОНОВ, ЖУХОВИЦКИЙ, ЛАЙДО, БЕЙПМАН, РИМЕР, СОЛДАТЕНКО, ХОЛМБЕРГ, ТУЙ и др.

Большие перспективы развития открываются пе-

ред училищем в следующей пятилетке. Начинается строительство нового общежития, в дальнейшем и нового учебного корпуса. Лаборатории пополняются новыми приборами и механизмами.

1969—1970 учебный год является вдвойне юбилейным. Весь коллектив готовится к достойной встрече 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Торжественно отметит училище и 50-летие со дня своего основания.

Выпускники Таллинского мореходного училища своим трудом заслужили уважение и славу. Так они выражают благодарность Родине, которая открыла перед ними широкую дорогу к знаниям.

SISUKORD

Merekool kodanliku diktatuuri päevil (A. Pärna) 7

1. Loomine ja tegevus 7

2. Merekooli seadus 12

3. Õpetajad ja õpilased 14

Mälupilte nõukogude võimu taaskehtestamisest

(H. Sergo) 18

Kui kool on läbi (A. Kask) 24

25 nõukogulikku aastat (A. Simonenko) 32

Таллинскому мореходному училищу — 50 лет 41

ИДИ-КА В МОРЕ — СТАНЕШЬ МУЖЧИНОЙ. На эстонском языке. Издательство «Ээсти Раамат». Таллин, Пярнуское шоссе, 10. Toimetaja G. Tõnismaa p. Kunstiline toimetaja A. Jõers. Tehniline toimetaja H. Tüksammel. Korrektor H. Örd. Laduda antud 7. V 1969. Trükkida antud 7. VII 1969. Trükipaber nr. 1 — Ligatne Paberivabrik, Läti NSV, 54×84/16. Trükipoognaid 3,0. Tingtrükipoognaid 2,52. Arvestuspoognaid 2,02. Trükiarv 5 000. MB-06754. Tellimuse nr. 1519. Trükikoda «Ühiselu», Tallinn, Pikk t. 40/42. Hind 10 kop.

1-6-4

45-TL5-69

10 kóp.

A-30

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00410622 7