



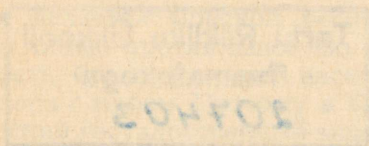
**ЭСТОНИСКИЙ
ГОСУДАРСТ-
ВЕННЫЙ
МОРСКОЙ
МУЗЕЙ**

1 XI
A-14626

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ ЭСТОНСКОЙ ССР
ЭСТОНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ МУЗЕЙ

ЭСТОНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ МУЗЕЙ

(ПУТЕВОДИТЕЛЬ)

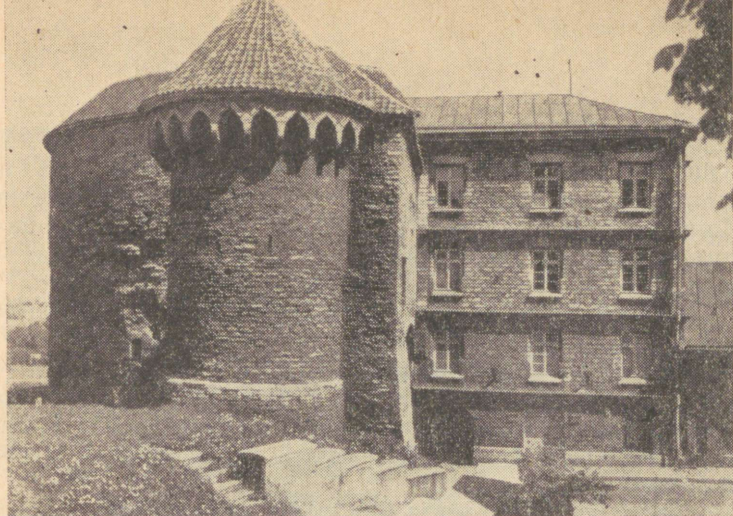


ТАЛЛИН 1967

Составитель В. Кульдна
Редактор А. Пярна
Обложка С. Вейденберг
Фото Ю. Вальвет

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
207403

Сдано в набор 4 I 1967 г. Сдано в печать 28 VIII 1967 г. Формат бумаги 54×84, $\frac{1}{16}$. Печатных листов 2,0. Условных печатных листов 1,68. Тираж 6000. МВ-08508. Заказ № 37. Типография «Пунане Тяхт», Таллин, ул. Пикк 54/58.
Цена 20 коп.



1

Эстонский государственный морской музей

Эстония является морской республикой, имеющей береговую линию протяженностью в 3400 километров. Деятельность большей части населения была всегда тесно связана с морем. Поэтому в Таллине и был основан Эстонский государственный морской музей, назначением которого является собирание и изучение материалов, касающихся мореплавания, судостроения и рыболовства, отражение жизни моряков и рыбаков в прошлом и настоящем.

Основанием для коллекций музея стали материалы существовавшего в буржуазное время Морского музея (1935—1940 гг.). Музей был в те времена единственным своего рода в Прибалтике. Он действовал в качестве учреждения целевого назначения с помощью дарований и пособий в довольно стесненных условиях. Ценную работу проводил организатор музея и его единственный сотрудник М. Мей.

После Великой Отечественной войны по инициативе старых моряков была начата подготовительная работа для открытия музея заново. Первым шагом явилось создание в 1959 г. филиала по мореплаванию при Таллинском городском музее. В следующем году состоялось первое выступление перед общественностью с

временной выставкой. Начиная с 1961 г. Морской музей существует в качестве самостоятельного научного и культурно-просветительного учреждения в системе Министерства культуры ЭССР. До 1965 года музей занимался в основном сбором и упорядочением материалов и подготовительными работами к открытию.

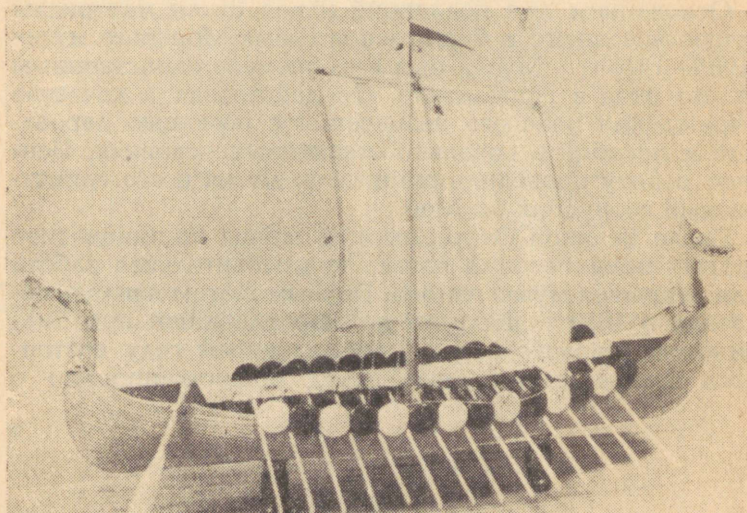
22 октября 1965 г. Эстонский Государственный морской музей открыл свои двери для посетителей.

Целью экспозиции является дать историческое обозрение развития эстонского морского дела, насколько это возможно с помощью имеющихся материалов и при недостатке помещений. Экспонаты расположены в пяти залах.

Рыбная ловля является наиболее древним средством к существованию.

Экспонируются обнаруженные в Кундаской мезолитической стоянке (VII—VI тысячелетие до н. э.) орудия для рыбной ловли — костяные наконечники гарпунов и костяной наконечник пещни, применявшейся при подледной ловле, а также обнаруженные в Кроодиском неолитическом поселении грузила для сетей (от III до второй половине I тысячелетия до н. э.).

Человек научился рано пользоваться водными путями. Первыми примитивными средствами передвижения по воде были плоты и выдолбленные из стволов деревьев лодки. В соответствии с местными условиями и в зависимости от наличия подручных строительных



материалов они все время совершенствовались, обеспечивая передвижение по все более крупным водоемам и, наконец, по морю.

О том, как выглядели и строились суда древних эстонцев, нет точных сведений. Можно предположить, что они походили на суда древних обитателей Скандинавии — норманнов или викингов. Это были легкие и стройные беспалубные суда, построенные из досок и имевшие крепкий каркас. Бортовые доски судна были прикреплены друг к другу (перешиты) железными заклепками (подобные им заклепки с о. Сааремаа, относящиеся к XII—XIII векам, экспонируются в музее). У судов были сильно загнутые, поднятые вверх фор- и ахтерштевни, которые часто оканчивались изображениями фантастических драконов. Для передвижения применялись весла и четырехугольный «прямой» парус (на рее), который можно было во время шторма зарифить. Руль был еще неизвестен, судно управлялось с помощью кормового весла, подвешенного с правого борта. Длина судов викингов доходила до 18—24 м, ширина 4—5 м, водоизмещение в среднем около 10—20 тонн.

Мореходству способствовало соседство Эстонии с важными водными путями. Из Балтийского моря проходила одна ветвь торгового пути по южному побережью Финского залива, далее через реки Нева, Волхов, Ловать и Днепр в Черное море. Другая ветвь проходила южнее по Даугаве и Днепру. Наиболее короткими торговыми путями, которые впоследствии пересекались с более крупными, были: река Нарва — Чудское озеро и река Пярну — озеро Выртсярв — река Эмайги — Чудское озеро. По обоим путям можно было добраться через Псков до торговых путей Черного и Каспийского морей. Самый большой флот был у сааремасцев, но и прибрежные жители на материке имели свои суда. Постоянные торговые связи были особенно с о. Готланд, который являлся главным центром торговли на Балтийском море. Тогдашние торговые походы являлись часто также и разбойничьими набегами.

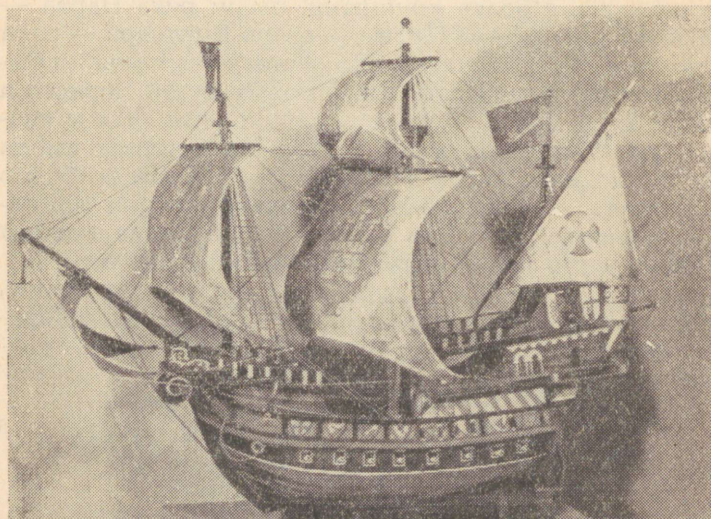
В начале XIII века на территорию Эстонии вторглись немецкие и датские феодалы. В освободительной борьбе древних эстонцев большую роль сыграл и флот сааремасцев.

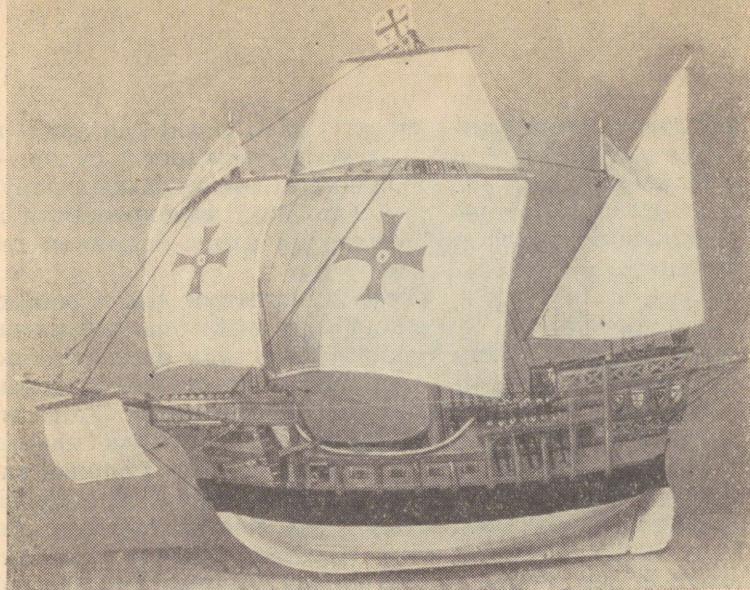
После покорения страны судостроение и мореплавание эстонцев пришли в упадок. Товары привозили главным образом суда немецких торговцев.

В XII—XIII веках корпус судна стали покрывать палубой, что увеличило безопасность плавания. Держать курс судна стало значительно легче в связи с появлением руля, который навешивался на петлях к ахтерштевню. Появление этого нововведения обусловило превращение выпуклообразного ахтерштевня в вертикально плоский.

Суда стали строить с увеличенной осадкой, что дало возможность применить большее количество мачт и парусов. Передние мачты несли обычно четырехугольные паруса на реях, а задняя мачта — трехугольный латинский парус. Улучшению маневренности способствовало появление бушприта (короткая наклонная балка, выступающая за нос корабля) и прикрепляемого к нему паруса. Суда, а также паруса, покрывались краской. Характерным для средневековых судов было богатое украшение парусов, носа и кормы.

Средневековая торговля на Балтийском море сконцентрировалась в основном в руках организации немецких купцов — Ганзейского союза (XIII—XVI века), основой флота которого являлись котти-парусники, имевшие 1—3 мачты.





4

Для коггов были характерными высокие носовые и кормовые надстройки, высокие борта с круто поднятыми вверх штевнями. В отличие от судов викингов ганзейские когги имели наружную обшивку из досок, расположенных вгладь, т. е. доски были прибиты к шпангоутам одна возле другой, без перекрывания пазов.

На таких кораблях применялись уже железные якоря, которые опускались в воду на конопляном канате.

В XV веке, в связи с поисками новых рынков и сырьевых источников, стали устраиваться более продолжительные экспедиции. Для этого использовался соответствующий тип корабля — каравелла, который был создан в Португалии и Испании. Это были более быстроходные и мореходные, хорошо управляемые суда. Их основным преимуществом была возможность лавировать против ветра. Все крупные географические открытия XV—XVIII веков связаны с каравеллами. Так, например, Колумб достиг на своей каравелле «Санта Мария» в 1492 г. берегов Америки.

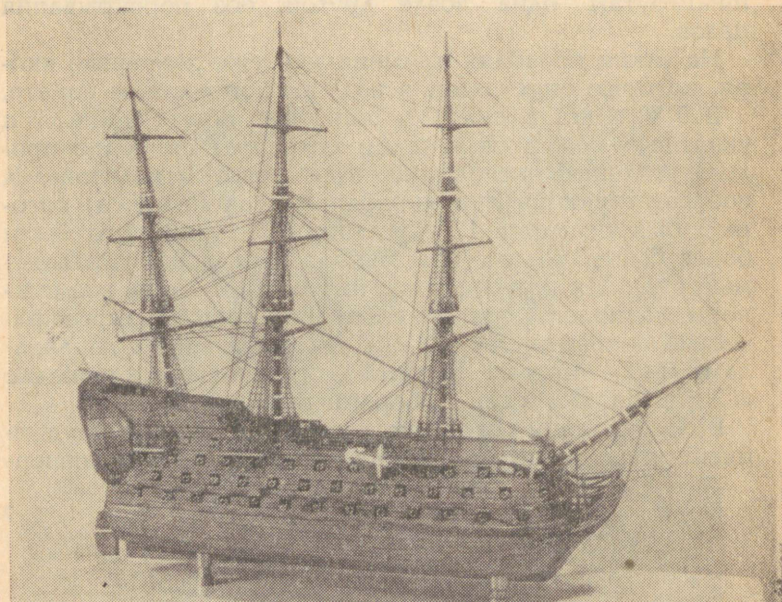
В последующие столетия в связи со все более удлинявшимися морскими путешествиями быстро совер-

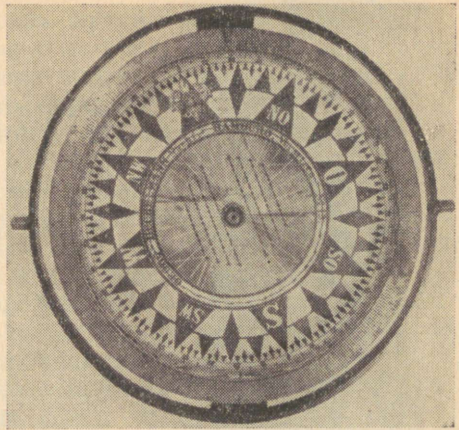
шенствовались и типы судов. Стали строиться двух- и более палубные суда. Увеличилась парусность судов — к одной мачте стали прикреплять много разных парусов. Это способствовало улучшению маневренности и увеличению скорости. Латинский парус заменили гафельным.

Суда выполняли в основном функции как военных, так и торговых кораблей и были снабжены пушками.

В XVI—XVII столетиях военные суда окончательно отделились от торговых. Основанием для классификации военных судов послужило вооружение. Экспонируется модель русского линейного корабля начала XVIII века. Линейный корабль был самым мощным видом военного судна. Такой корабль имел 2—3 палубы, высокую угловатую корму и множество парусов. По типу парусности эти суда являлись обычно кораблями, т. е. все мачты носили прямые паруса. Количество пушек достигало 135. К этому же типу принадлежит экспонируемая модель английского линейного корабля «Виктория» («Победа») конца XVIII и начала XIX века.

Основанием для классификации торговых судов стал тип оснастки и количество мачт. (корабль, барк, баркентина, бриг, бригантина, марсельная шхуна, шхуна). Вместе с развитием кораблестроения совершенствова-





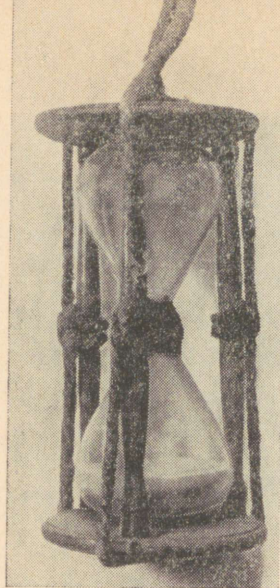
6

лись также и навигационные инструменты. Основные из них представлены в музее.

Внедрение в XIV веке магнитных компасов в Европе дало возможность совершать все более длинные морские путешествия без боязни сбиться с курса.

Часто и по различным причинам было необходимо измерять глубину моря. Самым древним средством этого был примитивный ручной лот. В музее экспонируется механический лот более позднего происхождения.

Для измерения скорости хода или пройденного кораблем пути употребляется лаг. Самым древним инструментом был ручной лаг, состоявший из трех частей: из деревянного сектора и катушки, соединенных лаглинем, последний был разбит по длине на узлы после каждых 14, 63 м. 1 узел составляет таким образом $\frac{1}{120}$ часть морской мили (1 морская миля = 1852 метрам). Скорость определялась следующим образом: с кормы выбрасывался за борт сектор, который сматывал с катушки привязанный к нему лить пропорционально скорости судна. При этом время определяли по песочным часам (склянкам) емкостью на 30 секунд. Количество узелков, ушедших за борт в течении 30 секунд, и определяло скорость хода судна в узлах или количество пройденных за час морских миль. В этих же единицах измерения исчисляется скорость и в на-



7

стоящее время. Песочные часы служили также для отсчета времени. Употреблялись песочные, или стеклянные, часы емкостью на полчаса. Обязанностью вахтенного матроса было переворачивать опустевшие песочные часы и сообщать точное время через каждые полчаса ударами в металлический судовой колокол. Под влиянием стеклянных песочных часов стали эту операцию называть «бить склянки», а сами часы «стеклянными часами». Измерение времени с помощью песочных часов сейчас ушло в прошлое, но соответствующий сигнал путем боя в колокол сохранился до наших дней.

Определение астрономическим путем местонахождения корабля прошло также долгое развитие. Наиболее древними средствами являются астролябия, квадрант и октан. В XVIII веке был изобретен более совершенный инструмент — секстан. В связи с внедрением секстана и хронометра мореплавание могло опереться уже на значительно более точное определение координат. Результатом этого явилось составление в XVIII веке новых, более точных морских карт. Этот перелом можно заметить при сравнении морских карт XVII и XVIII веков.

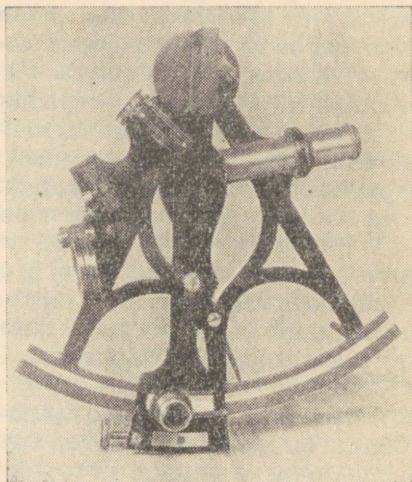
Поскольку суда не могут ограничиться только дневным плаванием, пришлось неминуемо искать средства

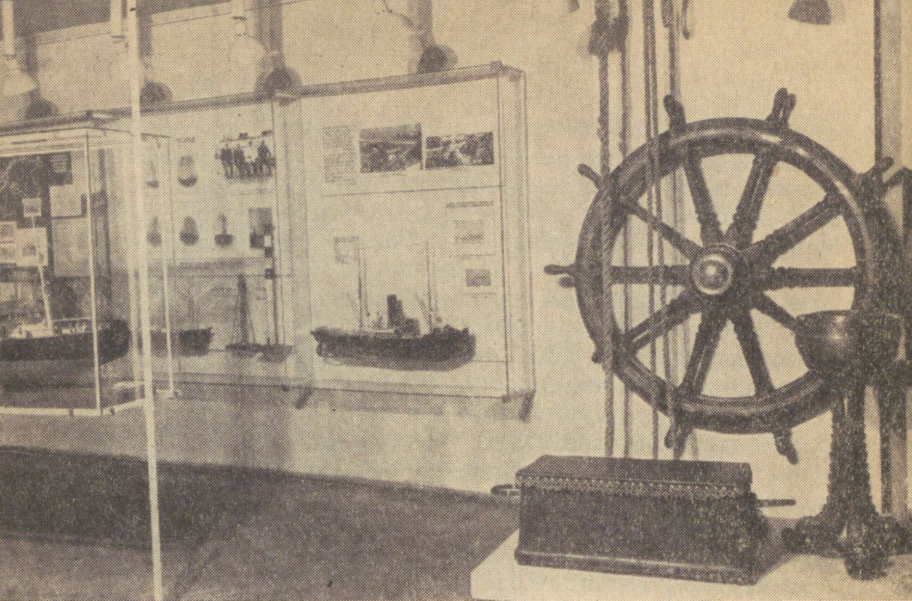
для обозначения морских путей, которые предотвратили бы попадание ночью на мель. Древнейшими средствами этого рода были маяки. Наряду с макетами маяков более позднего периода экспонируется макет маяка Кыпу — старейшего на Балтийском море. Маяк был построен в 1531 г. Первоначально это была простая, 20—25 метровая четырехугольная каменная башня с массивными опорами. Для освещения на башне зажигался костер. В XIX веке появились вместо костра более совершенные способы освещения маяков.

XIX век явился периодом расцвета парусных судов. Одним из проявлений подъема морского дела в России было устройство многочисленных исследовательских экспедиций, в том числе кругосветных. Ряд мореплавателей того времени были выходцы из Эстонии. Четверо из них представлены в экспозиции.

А. И. Крузенштерн (1770—1846) руководил первым русским кругосветным путешествием в 1803—1806 г. Производились гидрографические измерения на Тихом океане, собирались материалы о быте и экономике Камчатки, Сахалина, Японии, Китая. В последние годы своей жизни А. И. Крузенштерн принял участие в основании Русского географического общества.

Экспонируются привезенные А. И. Крузенштерном





вещи, такие как модели лодок, изготовленные из тюленьей кожи эскимосами Аляски, и наконечники гарпунов.

Ф. Г. Беллинсгаузен (1779—1852) принимал также участие в первом Русском кругосветном путешествии. В 1819—1821 г. под руководством Ф. Г. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева состоялась I Русская Антарктическая экспедиция, которая дала ценные результаты в деле картографирования и исследования этого края. Были уточнены очертания острова Южная Георгия и Южных Сандвичевых островов, нанесены на карту мысы Демидова, Куприянова и др. открыты острова Анненкова, Траверса и ряд других островов.

О. Коцебу (1787—1846) участвовал в I Русском кругосветном путешествии и руководил самостоятельно экспедициями в 1815—1818 и 1823—1826 гг. В ходе экспедиций были открыты новые острова в Тихом океане, в архипелагах Маршалла, Самоа и Туамоту.

Ф. Врангель (1796—1870) участвовал в кругосветном путешествии В. Головнина в 1817—1819 гг. В 1820—1824 гг. он являлся руководителем Восточно-Сибирской экспедиции, в период которой было нанесено на карту

побережье Сибири от устья Индигирки до Колючинской бухты. Были также проведены 3 экспедиции по льду с целью найти сушу. (Позже и был обнаружен в этих координатах остров, названный именем Врангеля). Проводились климатологические и гидрологические исследования. В 1825—1827 гг. он совершил второе кругосветное путешествие.

Развитие капитализма в XIX веке вызвало оживление также и Эстонского мореходства. Начиная с 60-х годов столетия стремительно развернулось судостроение. Более крупные парусные лодки строились уже и раньше. Это были лодки без палубного перекрытия, длиной 9—10 м, снабженные парусом, к бортовым доскам которых при длительных путешествиях прикреплялись для защиты от волн 2—3 дополнительные доски. Грузоподъемность составляла приблизительно 5 тонн. На подобных парусных лодках совершались и более дальние походы — в Финляндию, Швецию и Германию — для приобретения более дешевых предметов первой необходимости и соли. Такие походы осуществлялись в основном тайно, без ведома пограничной охраны. Контрабандная торговля особенно развернулась во время Крымской войны (1853—1856).

В связи с развитием торгово-денежных отношений все более развивалось мореплавание. В города (Таллин, Ригу, Петербург) возили сельскохозяйственные продукты, дрова, а также камни для построек и мощения улиц. Особым видом груза был гипс, который возился из Риги в Петербург. Столь длинный путь требовал уже большего навигационного умения и знания сравнительно длинного побережья. Ходили «на глаз», следя за знакомыми приметам на берегу. Тогдашний судоводитель — шкипер («дикий капитан») не имел специального образования, но был опытным моряком.

Эти походы способствовали созданию у поморян определенной экономической базы, которая дала возможность приступить к строительству уже более крупных парусных судов дальнего плавания.

Основными районами кораблестроения стали побережье Рижского залива, острова Сааремаа и Хийумаа и побережье Финского залива. Началом строительства более крупных судов можно считать 1861 год, когда на берегу Хяэдемеесте был спущен на воду двухмачтовый

парусник «Юлие», имевший 140 регистровых тонн нетто, а на берегу Кабли парусник «Маркус» в 200 регистровых тонн нетто.

Корабельными мастерами были преимущественно островитяне. Мастера, не имевшие специального образования, строили прочные и соответствующие назначению парусные суда, которые привлекали внимание также и в иностранных портах. Умение передавалось из поколения в поколение. Наиболее известными и ценимыми корабельными мастерами были М. Хохензее, М. Лахт, Л. Пусс, Э. Вахкель, А. Ваммус, А. Сепп и др.

Из связанных с судостроением предметов экспонируются различные рабочие инструменты и полумодели судов. По полумодели строились затем настоящее судно.

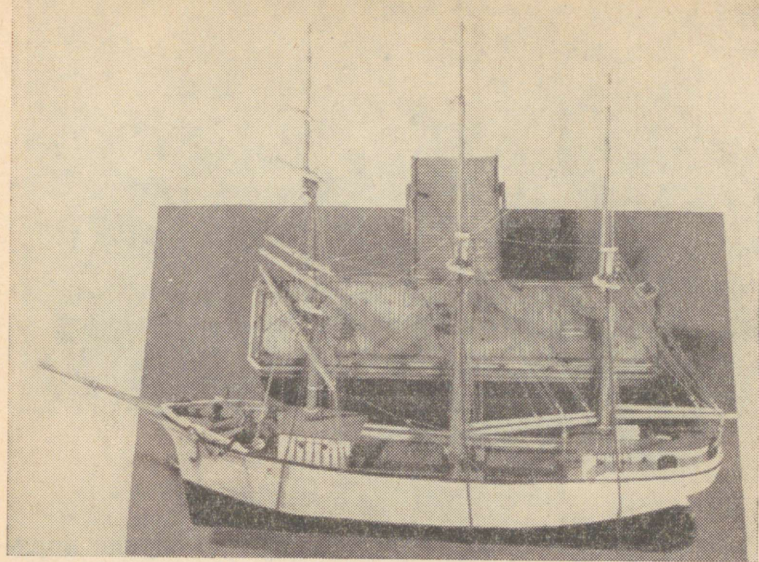
Трудоемкой работой было шитье парусов. У каждого моряка были для этого свои собственные инструменты: гардаман (специальная перчатка для шитья паруса), различной величины свайки, которые употреблялись для пробивки парусов на месте крепления парусных петель, и парусные иглы разной величины для шитья. Иглы хранились в бычьем роге, который был наполнен жиром и зачастую украшен выжженным узором.

Моряк должен был уметь делать 36 различных морских узлов. Из этих сложных узлов экспонируются отдельные образцы для примера.

Самым распространенным типом судна в Эстонии были шхуны, так как для них было нужно минимальное количество матросов. Это были 2—4 мачтовые суда, оснащенные гафельными парусами, которые ходили хорошо при боковых ветрах. В качестве примера построенных в Эстонии шхун экспонируются модели «Георга» (постр. в 1868 г.) и «Хермана» (постр. в 1904 г.). В 1870 году «Георг» первым из эстонских судов переплыл Атлантический океан.

Для дальнего плавания были наиболее распространены барки, которые успешно плавали при любых ветрах, но и нуждались в большей команде. Признаком барка являются гафельные паруса на задней мачте. В качестве представителя такого судна экспонируется модель барка «Лилли».

На реке Эмайыги и Чудском озере получил развитие



10

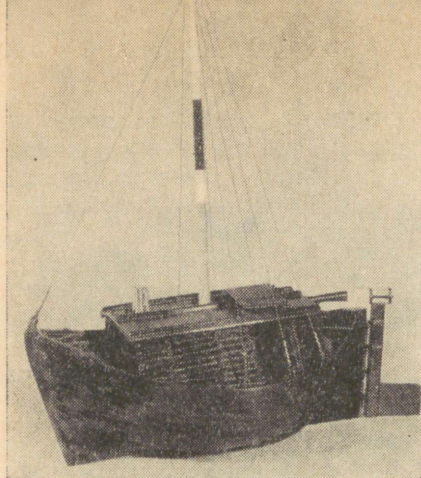
свой тип судна — лодья. Это были беспалубные суда с малой осадкой, которые употреблялись во внутренних водах для перевозки дров, гравия и прочих товаров, занимающих большой объем.

В связи с дальнейшим развитием мореплавания появилась необходимость в моряках с соответствующим специальным образованием. Одним из рьяных пропагандистов морских училищ и вообще мореплавания был К. Р. Якобсон.

В 1864 г. по инициативе местных поморян в Хейнасте открывается двухклассное морское училище. Это было первое морское училище в России, которое являлось доступным также для бедняков. В 1867 г. был опубликован закон царского правительства о морском образовании, на основании которого морское училище получило законное основание для существования. В последующие годы открываются морские училища еще в Нарве (1873 г.), Палдиски (1875 г.), Кясму (1884 г.) и в Курессааре (1891 г.). Училища выпускали хорошо подготовленных моряков.

Капитаны К. Даль и Н. Раудсепп руководили экспедициями по Северному Ледовитому океану и реке Обь в 1877—1878 гг. с целью изучения условий для регулярной навигации.

15

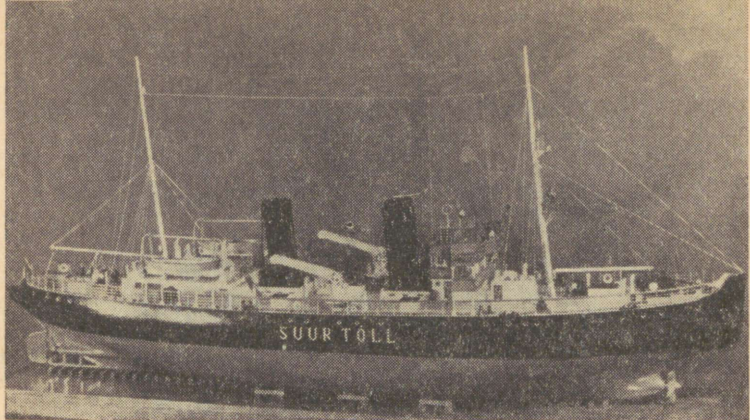


11

Самым популярным «диким капитаном» среди моряков старшего поколения был «Кихну Иыннь» — выходец с острова Кихну Энн Ууэтоа, который без всякой теоретической подготовки успешно справлялся с судовождением. Чувство юмора и предприимчивость помогли ему преодолеть не одно затруднение. О его деяниях ходило в народе много рассказов, так что задним числом трудно установить, где кончаются факты и начинаются вымышленные морские истории.

В музее экспонируются материалы о первом эстонском торговом судоходном обществе «Линда», основанном в 1879 г. в качестве акционерного предприятия. Задачей общества должно было развитие национального судоходства. В долю вошло, кроме поморян, также много представителей других слоев населения. Было приобретено два судна. Но в 1893 г. общество распалось из-за внутренних противоречий, причем акционерам было выплачено лишь 22% стоимости их акций.

В XIX веке появились первые пароходы. Первоначально это были колесные пароходы, для приведения в движение которых применялись большие ведущие колеса, вращавшиеся по бокам или за кормой вокруг горизонтальной оси. Первый колесный пароход завела в 1860 г. в Пярну немецкая торговая контора «Штальберг и Ко», а на Чудском озере в 1842 г. купец Амелунг. Корабельный винт появился несколько позже.



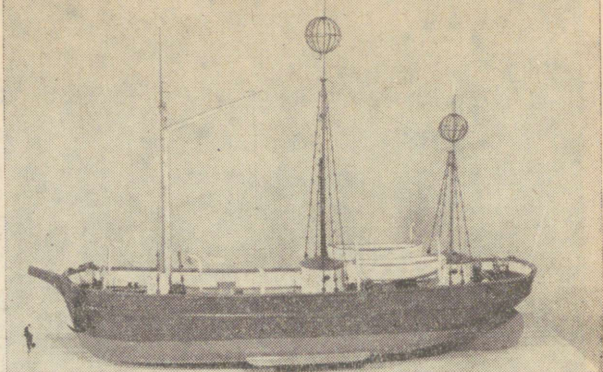
В конце XIX века стали применяться специальные вспомогательные суда — ледоколы. Первым эстонским ледоколом был «Штадт Реваль», построенный в 1895 г. по заказу Таллинского биржевого комитета. Самым большим и мощным ледоколом был в Эстонии «Суур Тылл» («Волынец»), обслуживавший продолжительное время наши порты и судоходные пути. Судно имело большую маневренность.

К вспомогательным судам относится также экспонируемая модель плавучего маяка «Ревальштейн». Это судно стояло на якоре в опасном месте, предостерегая корабли от опасности.

Особый раздел посвящен ремеслу моряков. Во время продолжительных путешествий моряки любили в хорошую погоду мастерить различные вещи, которые отличаются находчивостью и богатством фантазии (табакерки, трубки). Приковывает внимание отделка сундука моряка. Края крышки, покрытой покрашенной в черный цвет парусиной, украшены плетением из шпагата, пестрые рукоятки сплетены из веревки. На внутренней стороне крышки нарисован парусник.

Во многих предметах выражается прямо морская тематика, это прежде всего разные модели и макеты. Наиболее примечательные из них модели кораблей в бутылках.

В связи с милитаризацией экономики перед I мировой войной в Таллине в 1912 г. было начато строительство крупных судостроительных заводов — Русско-Балтийского, Беккера и в 1913 г. Ноблесснера. Строятся первые миноносцы, подводные лодки и крейсера.



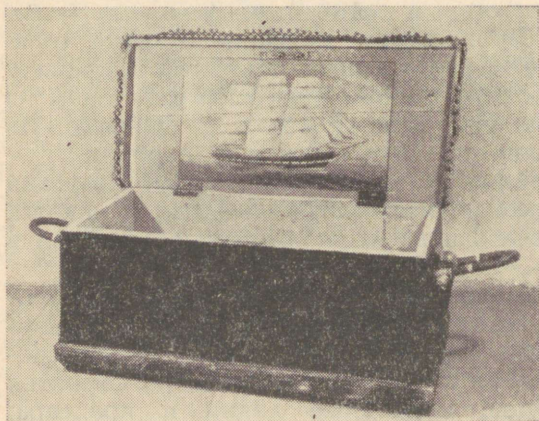
Большие работы велись также по строительству Таллинской морской крепости и военной гавани.

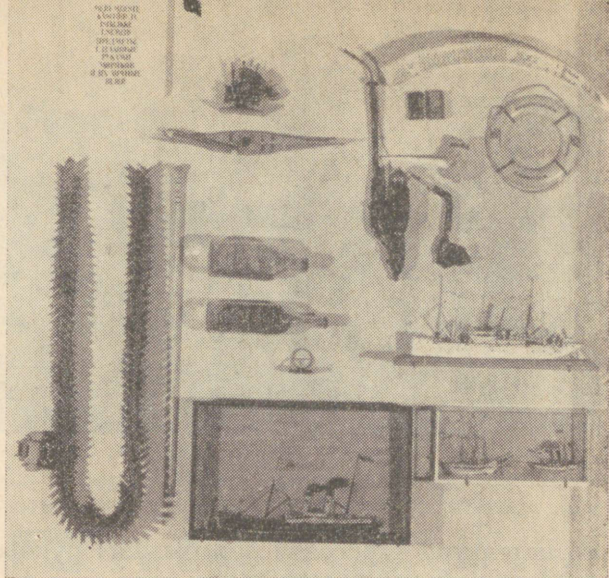
I мировая война прервала строительство судов и перевозки товаров. Погибло большинство парусных судов, построенных поморянами или приобретенных в других странах. По приказу царского правительства реквизированные корабли были потоплены в проливах и на входах в гавани, чтобы заблокировать судоходные пути от противника.

Экспонирующееся в музее самое большое штурвальное колесо и принадлежало кораблю, потопленному в устье реки Пярну.

С тех пор эстонское парусное судоходство стало приходить в упадок. Все больше росла роль пароходов.

В период буржуазной диктатуры (1920—1940) прерва-

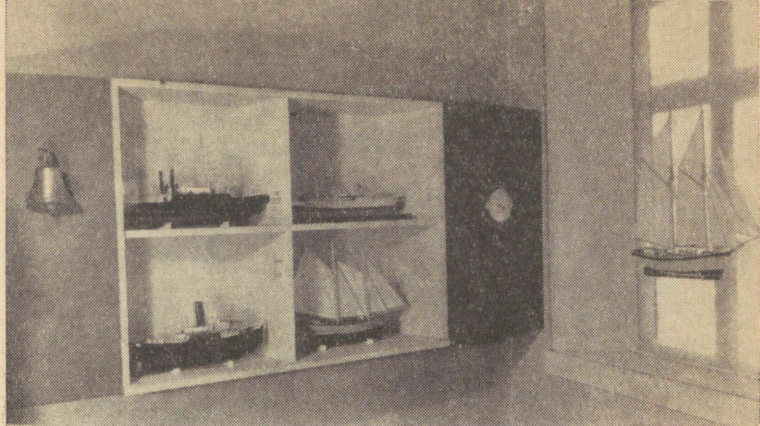




15

лись экономические связи с Россией, эстонская промышленность лишилась своих сырьевых и топливных источников и потеряла исторически сложившийся рынок сбыта. Крупные судостроительные заводы разорились, оборудование было разобрано и снесено на металлолом. Из-за разорения тяжелой промышленности в Эстонии появилась постоянная армия безработных. Это дало буржуазии возможность свести до минимума оклады портовых рабочих и моряков. Флот не был в состоянии обеспечить всех моряков работой. Моряков можно было часто видеть на бирже труда. Хотя временами и устраивались общественные работы, это не спасало положения. Ввиду тяжелых условий труда и низкой зарплаты многие моряки были вынуждены искать работу на иностранных судах.

В музее экспонируется много материалов, которые освещают классовую борьбу этого периода. В 1930 г. в Гамбурге был образован Интернационал моряков и портовых рабочих — ISH, ставший за короткий срок международной боевой организацией. В 1931 г. была образована нелегальная Эстонская секция ISH, которой руководили И. Пеет и позже А. Вааранди. Выходил орган секции «Перед бурей», позже «Маяк». Среди моряков распространялась коммунистическая литература, в которой основное внимание обращалось на пропаганду



сознательной классовой борьбы. ISH руководил также стачечной борьбой моряков.

Переход на паровое судоходство, требовавший больших капиталовложений, вынудил крупную буржуазию основывать акционерные общества и пароходные товарищества. Появились такие организации, как например, Таллинское пароходное общество (основано уже в 1911 г.), Пярнуское пароходное общество, Кясмуские судовладельцы, Серго и Ко, и др. За границей были по дешевой цене закуплены старые пароходы. Однако при наличии старых, технически устаревших судов было невозможно конкурировать с другими странами: на эстонских пароходных линиях ходили преимущественно немецкие, шведские и финские суда. Прибыль извлекалась за счет низкой зарплаты моряков, которая была одной из самых мизерных в Европе.

С 1920-х годов на судах стали шире применять моторы. Строились моторные парусники и ставились моторы на многие старые парусные суда. Но роль таких судов была еще мала.

Позиции парусников сохранялись в каботажном плавании. До 1940 года продолжалось их строительство. Экспонируются модели разных построенных в тот период типов судов.

Если одним из красивейших парусников XX века всех морей считалось датское учебное судно «Кобенхавн» (København), то красивейшей в Эстонии была построенная в 1922 году баркентина «Тормилинд»

(«Буревестник»). Судно отличалось своими мореходными качествами и величественной внешностью. Строительным мастером был островитянин П. Сепп.

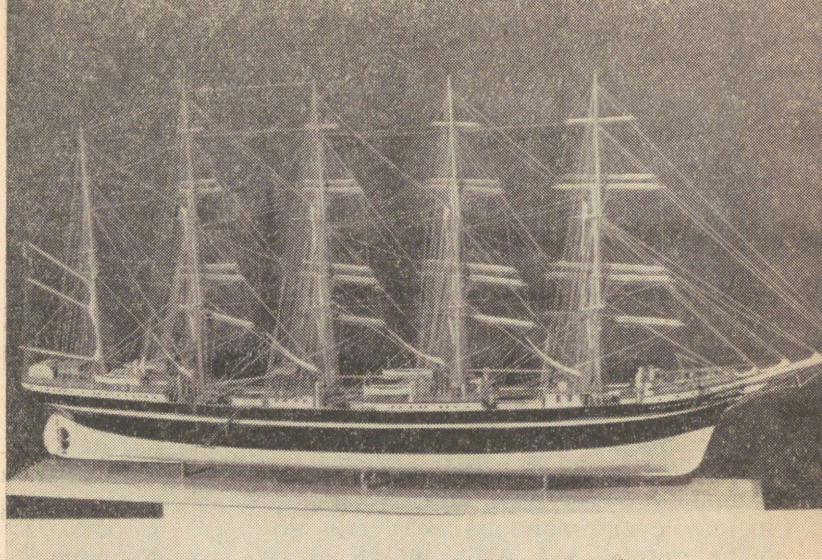
Автором этих и ряда других моделей судов является бывший моряк Х. Тыниссоо. Его модели привлекают внимание посетителей чистотой работы и филигранной отделкой. В 1957 г. модели судна «Кобенхавн» было присуждено I место на международных соревнованиях в Москве.

Социалистическая революция 1940 г. в Эстонии обусловила большие изменения в морском деле. В октябре 1940 г. только что образованное Эстонское государственное морское пароходство приняло национализированные у буржуазии корабли и портовые заводы. Но ничего существенного получено не было. Пароходы были старые, как и большинство каботажных парусников. К тому же часть судов осталась в иностранных гаванях.

Моряк стал сам хозяином моря — главное было в этом. Условия жизни моряков значительно улучшились. Были пересмотрены оклады, введена бесплатная медицинская помощь, приняты на работу дополнительные штаты. Вырос грузооборот.

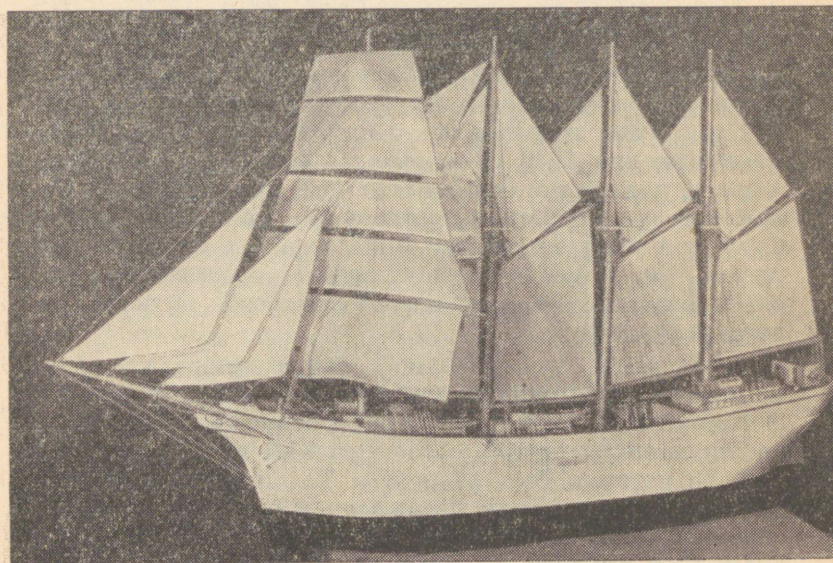
Бывшие представители буржуазной Эстонии всячески пытались воспрепятствовать возвращению судов в родной порт, как и случилось с пароходом «Каяк». В переломные дни 1940 года «Каяк» находился в Буэнос-Айресе, где судно было взято под арест. Против захвата судна боролся энергично капитан И. Калласте. Судебное разбирательство продолжалось более 15 месяцев. Не помогло и покушение, совершенное на «красного» капитана. «Каяк» пробил себе путь на Советскую родину.

Начавшийся созидательный труд прервала война, причинившая крупный ущерб народному хозяйству Эстонии. Одному только пароходству немецкие оккупанты нанесли ущерб в размере 74,5 миллионов рублей. Полностью был разрушен Таллинский порт. Оставшиеся суда были старыми: «Эвальд» (постр. в 1894 г.), «Марви» (1882 г.), «Лийна» (1896 г.), «Ханси» (1905 г.) и другие. Пришлось в прямом смысле слова начинать с самого начала.



17

18



22

5 мая 1945 г. первым послевоенную навигацию открыл пароход «Эвальд».

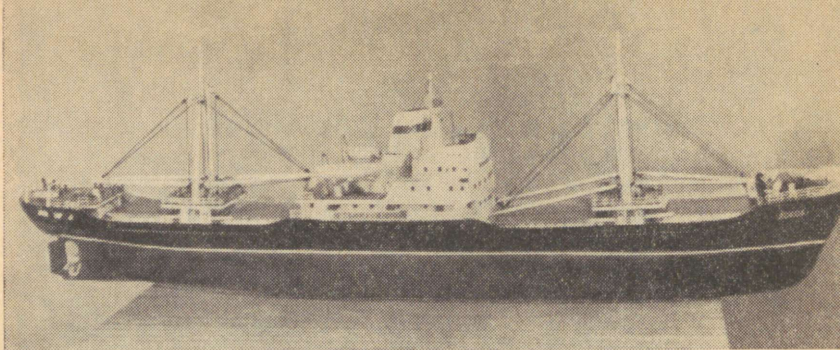
Сейчас состав Эстонского морского пароходства полностью обновлен. Торговый флот республики состоит из современных теплоходов. Парусники и пароходы ушли в прошлое. В качестве примера одного из наиболее крупных современных транспортных судов показывается модель теплохода «Локса». Представление о распределении помещений современного судна дает модель в разрезе теплохода «Хельтермаа».

Эстонское морское пароходство обслуживает сейчас 7 постоянных линий. Самой длинной является линия Таллин — Западная Африка. В 1965 г. была открыта первая пассажирская линия Таллин—Хельсинки.

Из года в год растет количество судов, а также грузооборот портов. Работает ряд профессиональных учебных заведений, где готовятся кадры для мореплавания и рыболовства.

Экипажи ряда судов носят звание экипажа коммунистического труда. Первым судном коммунистического труда стал в 1959 г. теплоход «Калев». К 1966 г. это почетное звание дано семи судам. Из портовых рабо-





чих первым завоевала звание коллектива коммунистического труда в 1959 г. бригада грузчиков И. Крюкова в Таллинском порту. За отличные достижения звание Героя социалистического труда присвоено капитанам Ф. Вооленсу и П. Рохтлаану.

Эстонские моряки — желанные гости в иностранных портах. Экспонируются подарки, полученные на различных дружественных встречах, как, например, флаг от английских моряков, защитный шлем рабочего судостроительного завода в Ростове, национальный головной убор из Сенегала и т. д.

У современных моряков много хороших традиций. Одной из наиболее своеобразных — «крещению», посвящен особый раздел. В этой традиции, уходящей в далекое прошлое, выражается фантазия моряков. При переходе экватора появляется на корабле повелитель всех морей — Нептун вместе со своей пестрой свитой. Всем морякам, впервые пересекающим экватор, устраиваются различные «испытания», которые завершаются сбрасыванием «окрещенных» в построенный на палубе бассейн. Церемония кончается вручением «удостоверения о крещении», которым новичок признается настоящим моряком.

Чтобы дать посетителям представление об управлении современным судном, в одном углу экспозиционного зала поставлена штурманская рубка. В ней находятся современные навигационные инструменты. При определении местонахождения судна в открытом море, вдали от береговых примет, имеет важное значение радиопеленгатор, с помощью которого можно определить направление на радиомаяки. Бывшие руч-

ные лаги заменили гидромеханические и гидравлические лаги.

На современных судах установлены как магнитный, так и гирокомпас. Последний особенно точный, так как на него не воздействует ни судовой магнетизм, ни магнетизм Земли. С гирокомпасом связан также и курсограф, который отмечает автоматически изменения курса и пройденный путь. В последнее время широко распространены соединенные с гирокомпасом, так называемые, «авторулевые», которые включаются после вывода судна на заданный курс. Это устройство держит судно автоматически на определенном курсе, облегчая значительно работу вахтенного штурмана.

Последний раздел экспозиции посвящен рыболовству в Эстонской ССР в 1945—1965 гг.

Война нанесла рыболовству тяжелый урон. Большинство рыбацких сетей и лодок было уничтожено или пришло в негодность.

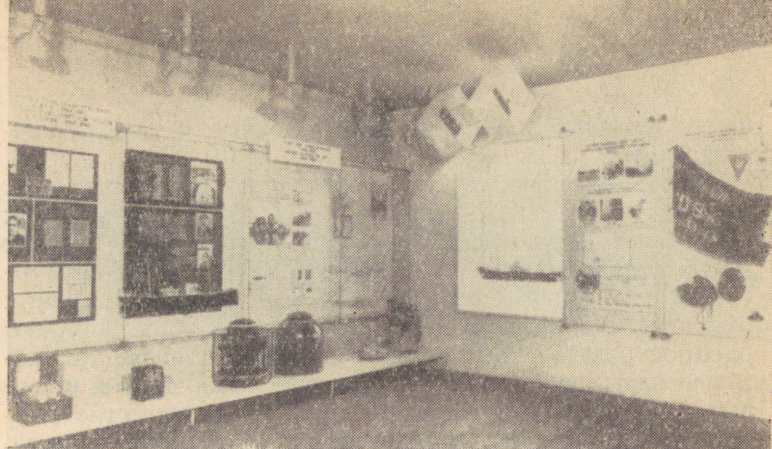
После войны поморяне объединились в рыболовецкие кооперативы, целью которых было организация совместной ловли и коллективное приобретение рыболовных снастей. Экспонируется устав Раннамыйзаского кооператива и заявления о вступлении.

В 1948 году началось создание рыболовецких колхозов. Первыми организовали колхоз рыбаки Тагамыйза на Сааремаа 7 мая 1948 г. Сейчас в республике 31 рыболовецкий колхоз, кроме того в составе 15 сельскохозяйственный артелей есть свои рыболовецкие бригады, которые охватывают 3600 рыбаков.

В качестве примера способа берегового лова экспонируется макет ставного невода. Ставной невод устанавливается на сваях и якорях в прибрежной воде.

В настоящее время многие рыбаки перешли на более дешевый и производственный траловый лов. Из средств лова в открытом море можно увидеть макет тралового невода. Траловый невод представляет из себя мешок из сети больших размеров с двумя крыльями, буксируемый траулером.

Рыболовецкие суда прошли в текущем веке бурное развитие. Если долгое время использовались для ловли парусные суда, то в настоящее время используются даже в прибрежных водах исключительно теплоходы или моторные лодки.



21

Для рыбной ловли в открытом море и океане применяются траулеры, получившие в настоящее время особенно широкое распространение. Траулеры имеют обычно одну палубу и расположенное в корме машинное отделение. В качестве основных двигателей используются преимущественно дизельные моторы, которые компактны, надежны и обеспечивают эффективную маневренность. Примером таких промысловых судов являются модели траулеров СРТ и СРТР типа «Океан». Хорошие мореходные качества обеспечивают им неограниченный район действий. Все наиболее трудоемкие работы механизированы. Суда СРТР типа «Океан» имеют также морозильные установки.

Началом активной морской ловли можно считать 1951 г., когда стали использоваться первые траулеры с двигателями мощностью в 80 лошадиных сил. Эту ловлю стали проводить в основном государственные рыболовческие предприятия, которых сейчас в республике два: Таллинская база океанического рыбопромыслового флота (создана в 1956 г.), проводящая лов в океанах, и Пярнуская база морского флота (основана в 1950 г.), проводящая траловый лов на Балтийском море.

1955 год явился началом океанического лова. С тех пор из года в год росло количество судов, проводящих рыбную ловлю в океанах. Основными районами ловли стали северная часть Атлантического океана, побережье Западной Африки и Мексиканский залив.

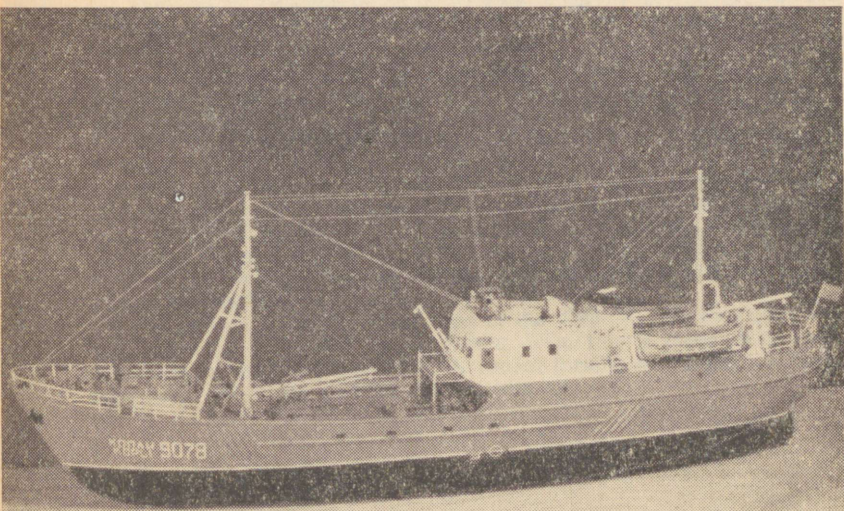
26

Большой промысловый флот нуждается также в современном вспомогательном флоте, в специальном управлении. С этой целью часть Таллинской базы океанического рыбопромыслового флота была преобразована в самостоятельное предприятие — Таллинскую базу рефрижераторного флота, в обязанности которой входит обслуживание рыболовных экспедиций. Ей принадлежат плавучие базы и рыбозаводы. Плавучие базы снабжают рыболовные суда топливом, продовольствием, водой, снастями и тарой, принимают улов и доставляют его в замороженном или соленом виде в родной порт.

Плавучие рыбозаводы являются также плавучими базами, но они не только транспортируют улов, но и перерабатывают его в течении плавания в полуфабрикаты или готовую продукцию (консервы, филе и т. д.).

При промысле в отдаленных районах оказалось целесообразным совместить функции промыслового судна (траулера) и рыбозавода. Так появился тип судна — БМРТ. Судно оборудовано траловым неводом и обслуживающими установками. Для переработки выловленной рыбы имеются цехи с соответствующим оборудованием, для хранения — морозильные установки.

Экспонируется модель одной из наиболее крупных плавучих баз «Иоханнес Варес». Мощность двигателей



судна составляет 5000 л. с., водоизмещение — 17000 т, база может принять 3000 т рыбы. Команда состоит из 260 человек.

Благодаря мощной технике первое место принадлежит государственной рыбной ловле.

Ряду рыболовных судов присвоено звание судна коллектива коммунистического труда (первыми были в 1959 г. СРТ № 4479 и плавучая база «Яан Анвельт»). Рыбным промыслом занимаются Герои социалистического труда М. Оад (рыболовецкий колхоз «Ныукогуде Партизан»), капитан Л. Сонг и И. Агеев (Таллинская база океанического рыбопромыслового флота).

В 1960 году было начато строительство нового Таллинского рыбного порта в Пальяссааре, самого крупного и современного из существующих. К причалам смогут подходить самые крупные океанские суда. В порту будут построены судоремонтные мастерские, холодильник вместимостью 9000 т. консервный комбинат мощностью 15 миллионов условных коробок в год. Порт будет окончательно готов в 1970 году.

Соответственно росту рыбной ловли развивается и переработка рыбы. Особое внимание обращается в Эстонской ССР развитию рыбоконсервной промышленности. Так, например, в 1958 г. сдан в эксплуатацию Пярнуский рыбоконсервный комбинат — крупнейший в Прибалтике, продукция которого экспортируется в 67 стран.

В результате бурного развития рыбной промышленности Эстонская ССР заняла пятое место в мире по объему вылова на одного человека (в 1964 г. — 130 кг). В конце пятилетки (1966—1970) вылов рыбы на одного человека возрастет примерно до 250 кг. в год, а это означает, что Эстонская ССР станет одним из первых государств мира по производительности рыбной ловли.

ПЕРЕЧЕНЬ ФОТОГРАФИЙ

1. Внешний вид музея
2. Судно викингов
3. Ганзейский котг
4. Каравелла «Санта Мария»
5. Линейный корабль «Виктори»
6. Компас
7. Песочные часы (склянка)
8. Секстан
9. Вид экспозиционного зала № 2
10. Шхуна «Георг» у причала
11. Лодья на реке Эмайыги
12. Ледокол «Суур Тылл»
13. Плавающий маяк «Ревальштейн»
14. Сундук моряка
15. Предметы, изготовленные моряками
16. Вид экспозиционного зала № 3
17. Учебное судно «Кобенхавн»
18. Баркентина «Тормилинд»
19. Вид экспозиционного зала № 4
20. Теплоход «Локса»
21. То же
22. Траулер СРТР типа «Океан»

SUMMARY

The Estonian Sea Museum was founded in 1961. The permanent exhibition was opened in 1965.

The aim of the exhibition is to give a survey of the growth and development of navigation, shipbuilding and, to some extent, fishing in Estonia.

The oldest exhibits are some archeological finds belonging to the 6th and 7th centuries B.C. and to the 12th and 13th centuries A.D., such as net-stones, harpoon tips and ship rivets.

The trade routes marked on a relevant chart give some idea of the sea voyages made in the 10th — 12th centuries.

The ships of the ancient Estonians resembled Viking ships. They were light and seaworthy craft made of planks, with strong timbers. The craft were propelled by means of oars and a square yard-sail, which could be reefed during a storm. After the conquest of their territory by Teutonic feudal lords in the 13th century, seafaring shipbuilding practically ceased for the Estonians.

The prevailing type of craft used in the 13th — 16th centuries was the cogboat — a sailing vessel having from 1 to 3 masts, with lofty structures in the bows and stern. A rudder turning on hinges had been taken into use in place of the former helm-oar.

In the 15th — 16th centuries the caravel was the predominant type of craft that sailed the seas. It was a sailing vessel with one deck and 3 masts, and its chief advantage was that it was capable of tacking down wind. A model Columbus' flagship *Santa Maria* is exhibited as a typical caravel.

The complete segregation of warships from merchant ships took place in the 16th — 17th centuries. Models of a Russian battleship and the British ship *Victory* serve as examples of 18th century men-of-war. The type of sail and the number of masts that a vessel carried became the basis for classifying merchant ships (full-rigged ship, bark, barkentine, brig, brigantine, topsail schooner, schooner).

Together with the development of shipbuilding, navigation instruments also became more perfect, the most important of which are exhibited, e.g. the compass, plummet, log and sextant. The octant and quadrant are predecessors of the sextant.

A model of the *Kõpu* lighthouse is an exhibit worth seeing. Built in 1531, it was the oldest on the Baltic Sea. A fire of burning logs on the top of the tower served as the signal light.

Sailing vessels reached their acme of perfection in the 19th century. The high level attained by navigation in Russia was reflected in the large number of expeditions undertaken, some of which went round the globe. Among the outstanding seafarers of that period were A. J. Krusenstern (1770—1846), F. G. Bellingshausen (1779—1852), O. Kotzebue (1788—1864) and F. Wrangel (1796—1870), who came from Estonia.

The development of capitalism in the 19th century brought about the revival of navigation in Estonia. Beginning in the 1860-ies, shipbuilding expanded rapidly, which is illustrated by photos of shipbuilders and the ships they built. Various tools and instruments connected with the building of ships are exhibited, as well as some models which served as patterns for the shipwrights. Among the exhibits are some tools pertaining to cordage and tackles: marlinespikes, gloves for sewing sailcloth, horns for holding sail needles. These horns were often ornamented with branded designs.

The most common type of craft used in Estonia was the schooner with from 2 to 4 masts and gaff-sails. Models of the *George* (built in 1868) and the *Herman* (built in 1904) are fair examples of Estonian-built schooners, while the *Lilly* should be regarded as a typical bark. A special type of deckless barge of shallow draught came into use on the inland waters.

With the further development of navigation the need for specially trained and educated seamen was keenly felt. In the second half of the 19th century a number of nautical schools were opened on the Estonian coast, and one showcase is devoted to them.

The founding of the *Linda Shipping Company* (1879—1893) was an attempt on the part of the rising Estonian bourgeoisie to create a national marine. Some materials pertaining to this company are exhibited.

Ships propelled by the power of steam came into use in the 19th century, and by the end of century assistant craft, such as icebreakers and lightships made their appearance. The largest among these was the lightship *Revalstein* (whose model is exhibited), and the icebreaker *Suur Tõll* (Volynets). Lightships were equipped with various signalling and warning devices and were moored off a shoal where a lighthouse was impracticable.

A seaman's mode of life, his arts and skills are reflected in such personal belongings as a sailor's chest, his tobacco pouch, pipes, and in particular, the ship-models in bottles.

The heyday of the sailing ship in Estonia lasted till World War I. Since then the significance of the steamship has been steadily increasing.

During the years of bourgeois dictatorship (1920—1940), there was permanent unemployment for the working people. As a result of the bad conditions of work and low pay, the class-struggle began to intensify. Extensive materials (documents and photos) pertaining to his period are on display.

The models of various types of ships built during this period are exhibited. If the Danish training ship *København* was considered to be one of the most beautiful sailing-ships on the seas and oceans of the world, then Estonia's most beautiful craft was the barkentine *Tormilind* (the Albatross) built in 1922. On exhibition are excellent models of both vessels made by the master-craftsman H. Tõnissoo.

The first set of exhibits in the last hall reflect the events and achievements of the 1940 socialist revolution. The Estonian Steamship Line was founded and the seaman became the master of his own destiny. But socialist construction work was interrupted by the war, which caused much damage to navigation.

After the war, began the revival of navigation. At the present time the whole fleet has been completely renovated, it consists exclusively of motor ships. Models of the *Loksa* and the *Heltermaa* give an idea of our modern ships.

The crews of several ships have won the honorary title of „Communist Work Crew“. The first ship to receive this title was the motor ship *Kalev*. Estonian seamen are welcome guests at any foreign port. Many tokens of friendship, presented to our seamen, are on display.

A relevant chart gives an idea of the seven permanent Estonian steamship lines.

A special section is devoted to the popular tradition of „baptising“ newcomers while crossing the equator.

So as to give the visitor some idea of how a modern ship is steered, a helmsman's chamber occupies one corner of the exhibition hall. It is equipped with all the navigation instruments used today.

The fishing industry in the Estonian SSR in the years 1945—1965 comprises the last section of the exhibition.

After the war the fishermen united into co-operatives, which undertook to organize large-scale fishing and to procure the necessary equipment. The Statute of the *Rannamõisa Fischermen's Co-operative* is exhibited, also some applications for membership. In 1948, a higher type of collective enterprise was introduced — fishermen's collective farms.

The layout of some fishing gear is exhibited, e.g. seines and trawls, which are used in the coastal waters and in deep-sea fishing. Models of the SRT-type of trawler are given, also of the SRT-R *Ocean* are on display. Deep-sea fishing in the Atlantic, carried on the whole year round, is growing in importance. The fishing-fleet includes a special base-ship, such as the *Johannes Vares*, a model of which is displayed.

The processing of fish is keeping step with the growth of the fishing industry. One section is devoted to the *Pärnu Fish Combine*, the largest of its kind in the Baltic republics.

The rapid growth of the fishing industry has raised the Estonian ESSR to the fifth place in the world in the per capita annual haul of fish.

LIST OF PHOTOGRAPHS

1. Exterior view of the museum
2. A Viking ship
3. A Hansa cogboat
4. The caravel *Santa Maria*
5. The battleship *Victory*
6. A compass
7. A sandglass
8. A sextant
9. View of Exhibition Hall nr. 2
10. The schooner *George* at the quay
11. A barge on the river Emajõgi
12. The icebreaker *Suur Tõll*
13. The lightship *Revalstein*
14. A seaman's chest
15. Seamen's handicraft and their personal belongings
16. View of Exhibition Hall nr. 3
17. The Danish training ship *København*
18. The barkentine *Tormilind*.
19. View of Exhibition Hall nr. 4
20. The motor ship *Loksa*
21. View of Exhibition Hall nr. 4
22. A trawler type — *SRT-R Ocean*

KONTROLLEKSEMPLAR

XI

A-14626

207403

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00452613 5