

# TÄIESTI TAVALINE MEREREIS



MEELIS KUPITS

© Meelis Kupits ja Tänapäev 2020

Toimetanud Priit Põhjala  
Kujundanud Villu Koskaru

ISBN 978-9949-85-783-8

[www.tnp.ee](http://www.tnp.ee)  
Trükitud Tallinna Raamatutrükikojas

**MM** Eesti  
Meremuuseum  
Estonian  
Maritime Museum

**85**  
  
1935-2020

Raamatu väljaandmist on toetanud Eesti Kultuurkapital



Nõukogude Eesti merenduses mängis keskset rolli kalapüük kaugetel meredel, mistõttu on see iseseisva peatükina ka Eesti Meremuuseumi uues püsiekspositsioonis Paksu Margareeta suurtükitornis.

Eesti NSV kalalaevade retked ulatusid varasemast tuttavalt Põhja-Atlandilt kaugemale Lõuna-Atlandile ja lõpuks isegi Vaiksele ookeanile. 1950. aastate keskpaiga esimeste ekspeditsioonidega alanud kalapüük tõusis peagi kõige mahukamaks osaks siinsest kalandusest – tööstuslik kalapüük kaugetel meredel moodustas 1970. aastateks ligi neli viiendikku kogu püügimahust ja tegevust riiklikult juhtinud Eesti Kalatööstuse laevastikku kuulus toona üle 70 aluse.

Tööd leidis selles hiigelorganisatsioonis tipp hetkel pea 12 000 inimest, kellest ligi pooled olid otseselt ka meretööga seotud. Järgnevatel lehtedel rullubki lahti nende inimeste igapäevane meremeheelu nendel pikkadel püügiretkedel, vürtsitatuna vaid Nõukogude korrale omaste argiste absurdsustega. Toetudes tõestisündinud lugudele, heidab Meelis Kupitsa koomiks läbi kõverpeegli pilgu ühe vana, päevinäinud püügilaeva ning tema meeskonna seiklustele, olles sedasi heaks täienduseks muuseumi ekspositsioonile.

Head lugemist!

**MIHKEL KARU,**  
Eesti Meremuuseum



**MEELIS KUPITS** (sünd 1968) on olnud pikalt seotud eelkõige lennundusega, kuid tundnud eluaeg sügavat huvi ka merenduse vastu. Aastast 1995 on ta pidanud Tallinnas lennujuhi ametit. Varem on Kupitsa sulest ilmunud lennundusajaloo pildiraamat „Maast lahti“ (1998) ning Põhja-naelas ja Meie Meeles avaldatud lugude kogumik (2013). Lisaks on ta illustreerinud lennuõpiku.

# EESSÕNA

Kasvasin üles lugudega kaugetest maadest ja meredest. Ja need ei olnud ainult raamatutest loetud ja filmidest nähtud. Isa sõitis Saare Kaluri kaugpüügilaevadel elektrikuna ja tõi neilt reisidelt peale kireva välismaa kraami kaasa lugusid Põhjamerest ja Atlandist, Kanaari saartest ja Aafrikast.

Alles hiljem, kui tolle aja kalurikolhooside kaugsõitudest sai ajalugu, tekkis arusaam, kui erilised olid tegelikult sellised reisid töörahva impeeriumi üldise suletuse taustal. Paraku ei mäletata praeguseks sellest perioodist enam eriti palju. Reisimine on saanud tavaliseks, kalapüügiga tegelejaid on jäänud väheseks.

See raamat on katse kirjeldada elu tolle ajastu kalurikolhoosi püügi-laeval. Olen üritanud lugudest, fotodest ja muudest materjalidest kokku panna tüüpilise kaugpüügiretke. Kuna tahtsin nende kaante vahele pressida seiku nii Põhjamerelt, Kesk-Atlandilt kui ka Angolast, haarab see pildilugu pikemat perioodi, kui ühe meeskonna pooleaastasesse reisi mahtus. Seetõttu on see eelkõige laeva reis kodusadamast tagasi kodusadamasse. Aga on ju lugu laevast tegelikult lugu sellel sõitvatest inimestest. Ja üks ole kotermann, kes siin lehekülgedel aeg-ajalt sõna võtab, ilmselt laevameeskonna ühine tegutsemisvaim. See, mis viib laeva kas või maailma otsa ja toob koju tagasi.

Täna Meremuuseumi, mille arhiividest tehti mulle lahkesti kättesaadavaks SRT-R „Moldova“ raadiopäevikud („Ahaa, minu esimene leivalaev!“ ütles isa selle peale), lisaks fotosid ja jooniseid.

Olgu see raamat mütsikergitus „heeringalaeva meestele“, kes suletud nõukogude perioodi ajal rügasid kaugetel meredel.

**MEELIS KUPITS**



Tallinna sadam, 1970. aastad.



Reisilaevu oli siis vähem.



See-eest oli sadam täis kaubalaevu...



...puksiire...



...kraanasid...



...ja veel kaubalaevu.

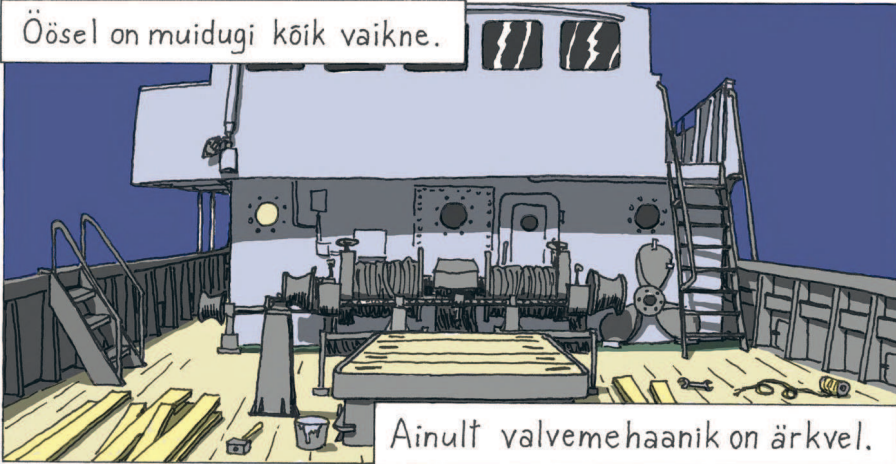
Mõnikord olid nende vahel kohti leidnud ka mõned kalalaevad.



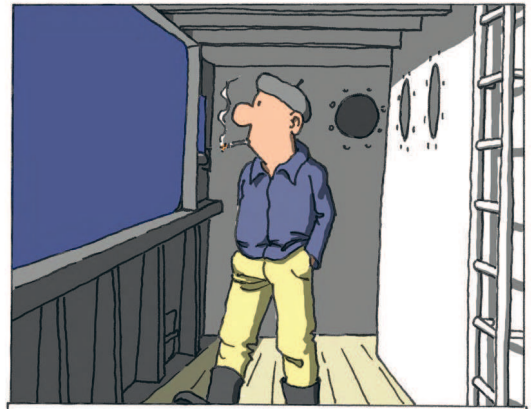
Nagu näiteks see.

Saage tuttavaks: keskmine kalatraaler „Soela”. Käimas on remont enne järgmist reisi Atlandile.

Öösel on muidugi kõik vaikne.



Ainult valvemehaanik on ärkvel.

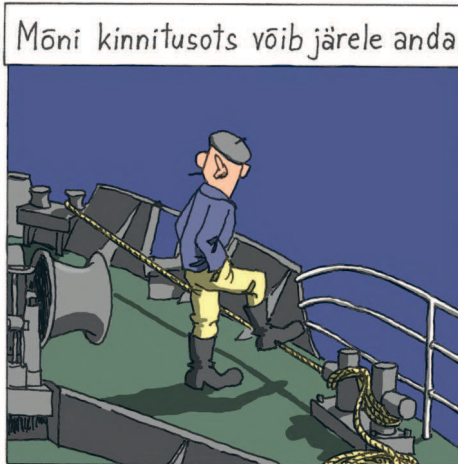


Laeval peab alati keegi vahis olema.

Isegi sadamas.



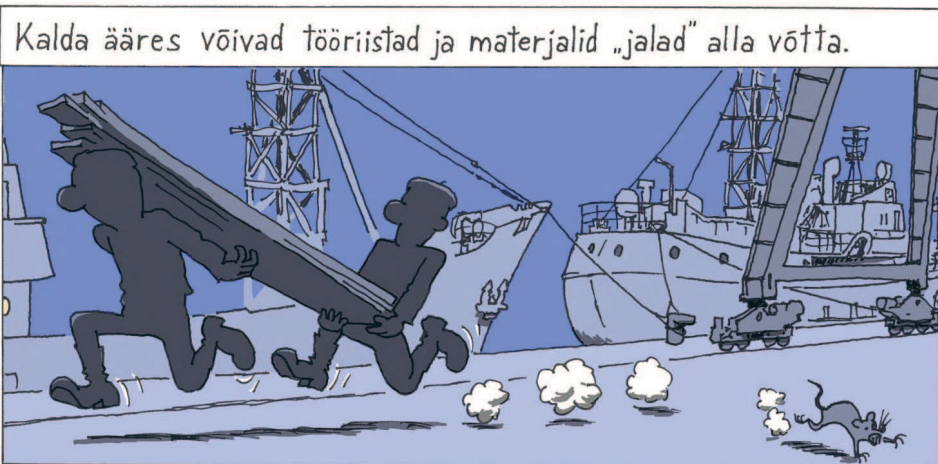
Mõni kinnitusots võib järele anda.



Võib tekkida tulekahju.



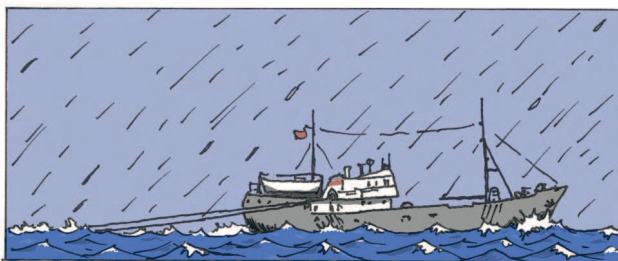
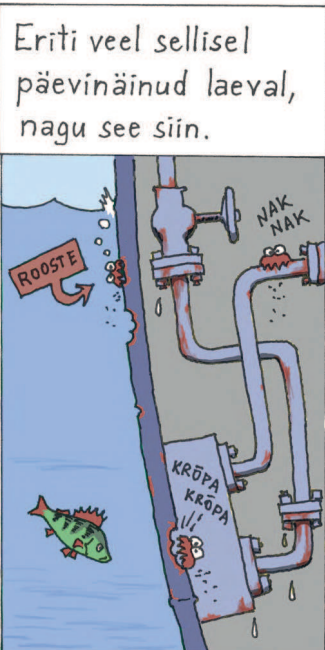
Kalda ääres võivad tööriistad ja materjalid „jalad” alla võtta.



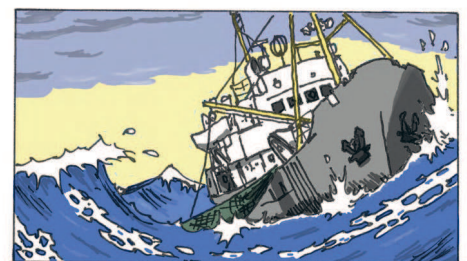
Võib ka juhtuda, et kusagilt hakkab vett sisse lekkima.



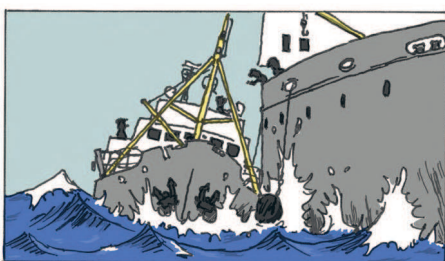
Eriti veel sellisel päevinäinud laeval, nagu see siin.



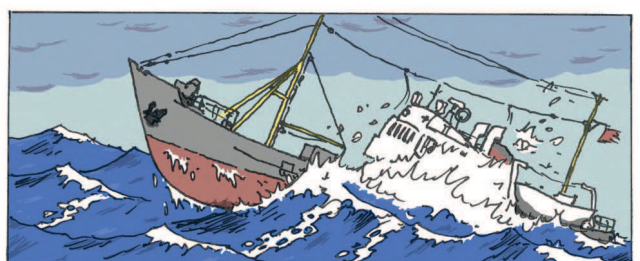
Viisteist aastat kalapüüki Põhjamerel...



...ja Atlandi ookeanil,



baaslaevade müksimist...



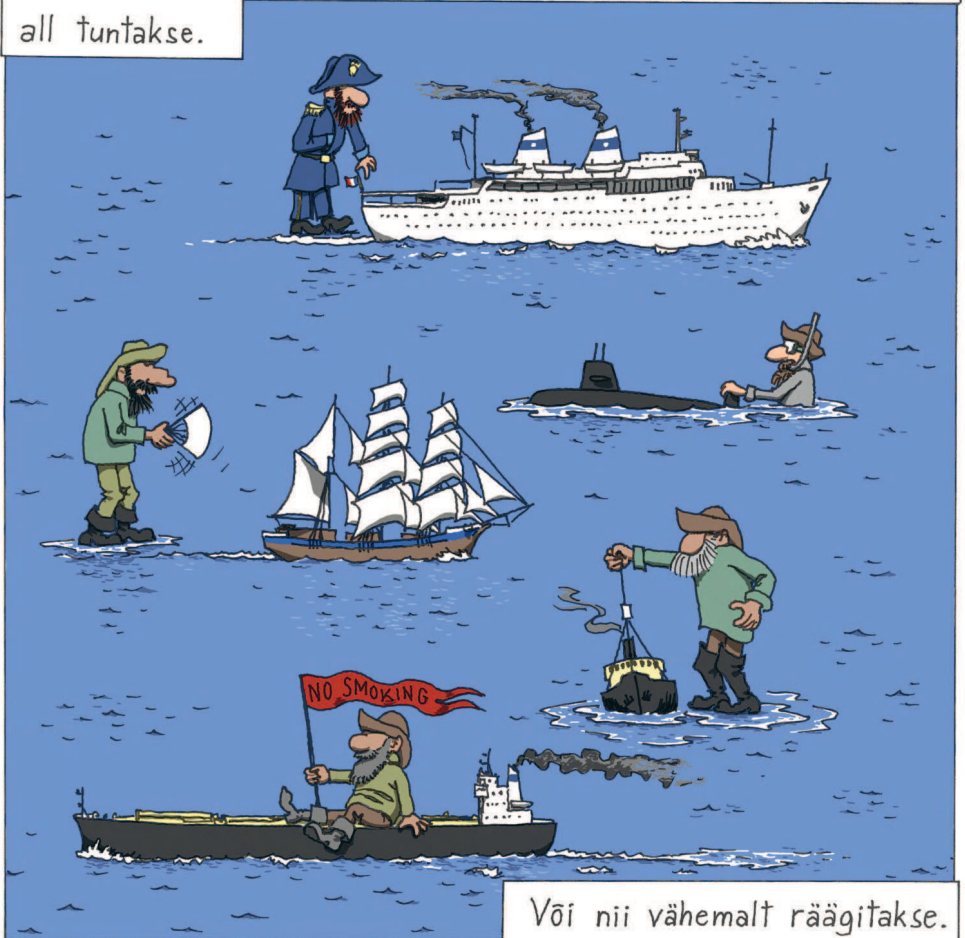
...ja tormides püügilma ootamist.



Pootsmani arvates hoiab mõnda kohta veel koos vaid värv. Või siis on see vana kotermann ise, kes oma sõrme lekkel ees hoiab.



Igal laeval on ju ometi kaitsevaim, keda siinmail kotermanni nime all tuntakse.



Või nii vähemalt räägitakse.

Nii on kotermann ka „Soelal“!



Aga praegu pole lekkeid karta ja kotermann on võtnud puhkepausi kuival maal.



Ahoi! Ilus ilm täna! Mina olen Guntram.



Ortwin, teie teenistuses.

Väga meeldiv.



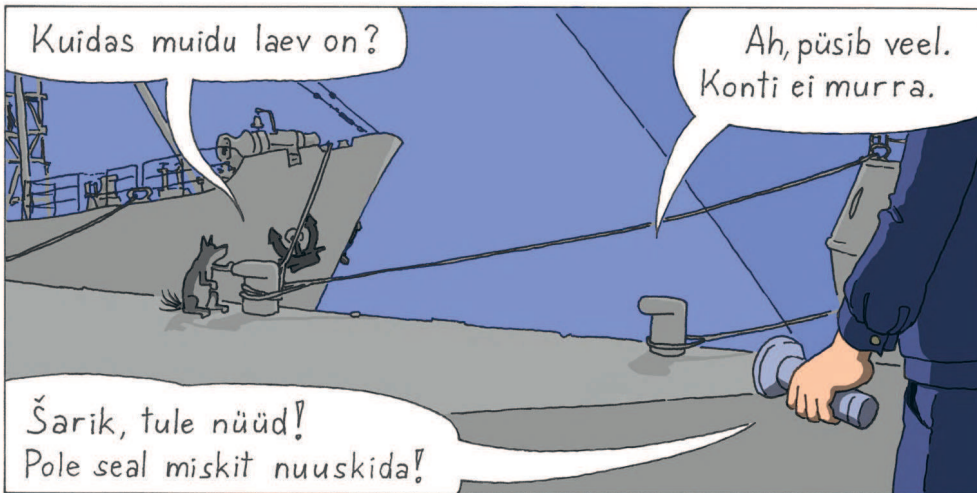


Mis asjus siis kuival maal?

Remont. Siis jälle merele.



Sama siin.



Kuidas muidu laev on?

Ah, püsib veel.  
Konti ei murra.

Šarik, tule nüüd!  
Pole seal miskit nuuskida!



Mitte nagu mu eelmine laev.



See oli sõjalaev. Allveelaev nimelt.  
U-608, kui oled kuulnud.



Uus laev oli, aga tegemist oli seda rohkem. Tormid ei  
olnudki kõige suurem mure.



Käed-jalad olid tööd täis.  
Lõpuks pidin hambad appi  
võtma.

Kere lekkis, torud olid katki  
ja söuvõll kah kõver...



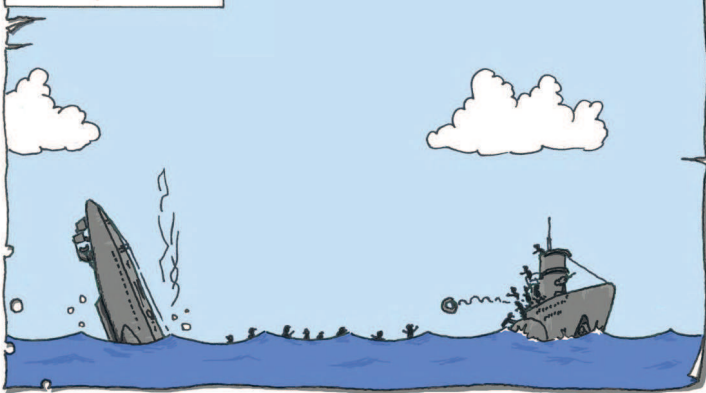
Peaaegu saime sadamasse tagasi, aga  
Biskaial jäime lennuki kätte.



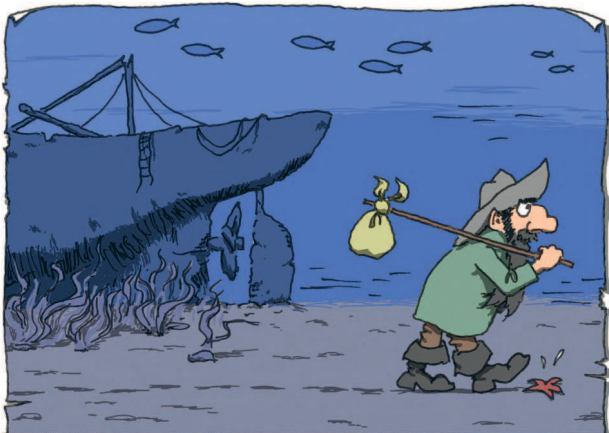
See obadus murdis mul  
ühe hamba ära. Ei siis  
jaksand enam hoida.



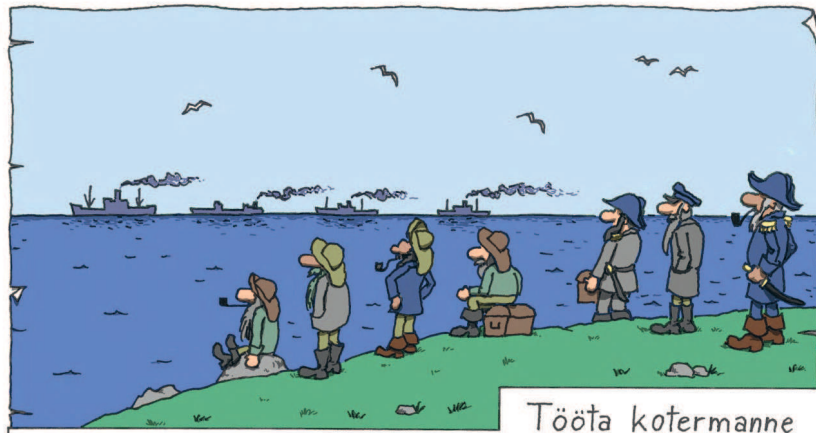
Meeskond sai õnneks välja ja teine laev korjas nad peale.



Pidin jalgsi minema uut ametit otsima.



Kaldale oli tükk maad minna.



Töötä kotermanne oli siis palju. Eks mitmed laevad olid ka minu allveelaeva uputatud. Inimesed on vahel ikka päris imelikud. Ei oska oma laevadega midagi targemat peale hakata.

Paar kotermanni jätsid ameti sinnapaika ja hakkasid metsahaldjateks. Kujutad ette! Üks läks raudtee peale.



Üritasin vaalapüügilaeva peale saada, aga seal oli järjekord. Võtsin siis kalalaeva. Lootsin vaalaluust hamba teha.



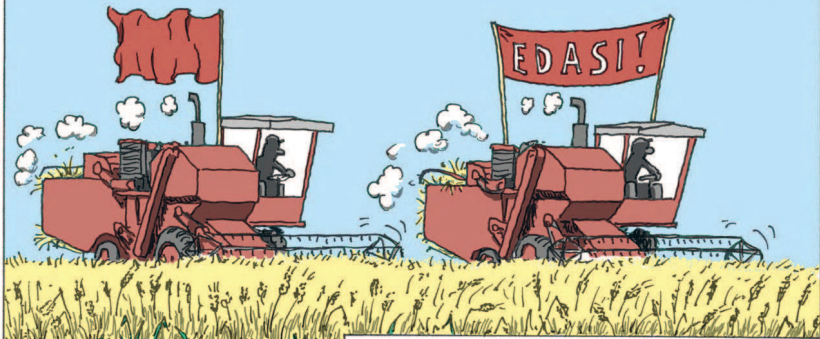
Vaaladele see ei meeldiks.



Haihammas kõlbab ka. Ehk läheb sul mõni järgmisel reisiril võrku.

Pole paha mõte.

# NATUKE KALAPÜÜGIST...

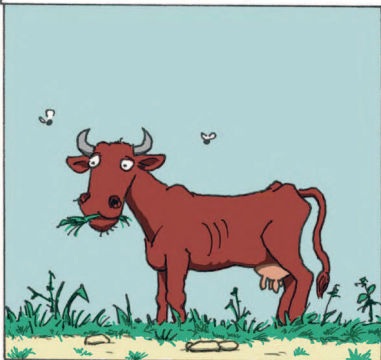


Tööraha impeeriumis käis söögipoolise tootmine ikka suure kirega.

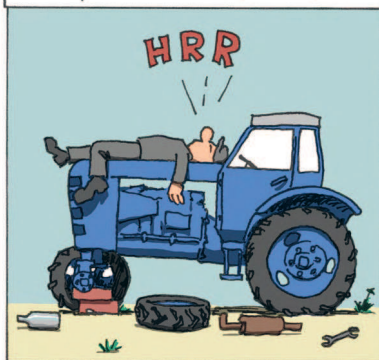


Või nii vähemalt tundus...

Paraku kippus tulemus olema kehvem, kui plaanis oli.

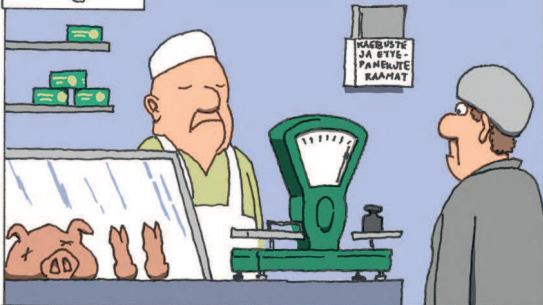


Kui kõik on peremehed, siis peremeest ei ole?



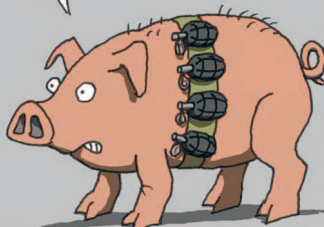
Tööks ei olnud aega. Kui poodi hiljaks jäid, võis vorst juba otsas olla.

Lihaletis leidus tihti vaid seapäid ja sõrgu.



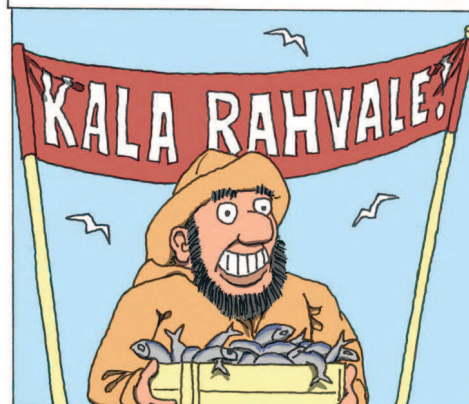
Kuhu kadus ülejäänu, jäi segaseks.

RUIK?



Liikus kuuldus, et sigu tapetakse lõhkeainega.

Kui liha ei ole, tuleb süüa kala!



Kala meres pole ju kellegi oma. Ole vaid mees ja püüa!



Kui aga on, millega püüda.



Rannaküladesse rajati kalurikolhoosid...

Nõukogudemaa oli ääretu, värsket kala aga kaugele ei vii. Tuli ehitada konservitehased.



Tehaste rajamine käis töörahva impeeriumis vist lihtsalt.

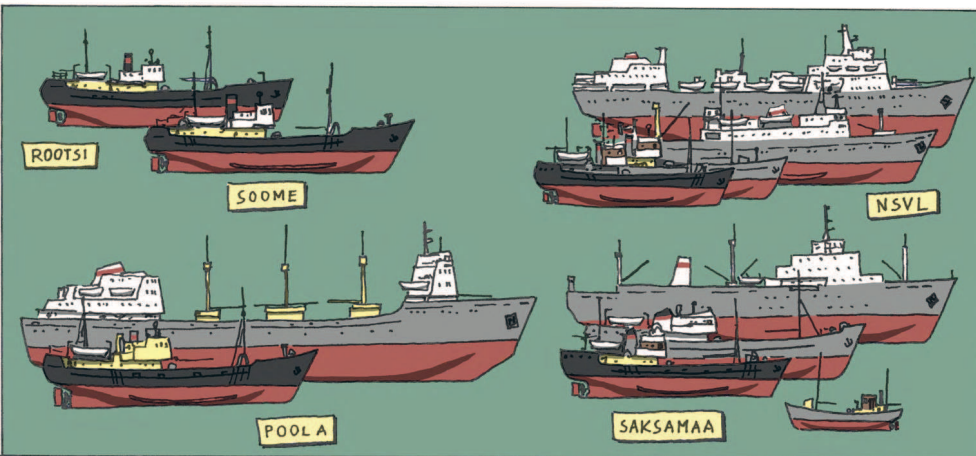
Tundus, et asi edeneb...



Kuid kodumerede kalast jäi väheks.



Ja nii suundusid Nõukogudemaalt terved kalalaevastikud maailma meredele ja ookeanidele.



Laevu kaubeldi naabritelt ja vorbiti jõudumööda ise juurde.

Ju vist on laevade ehitamine lihtsam kui karjakasvatus...



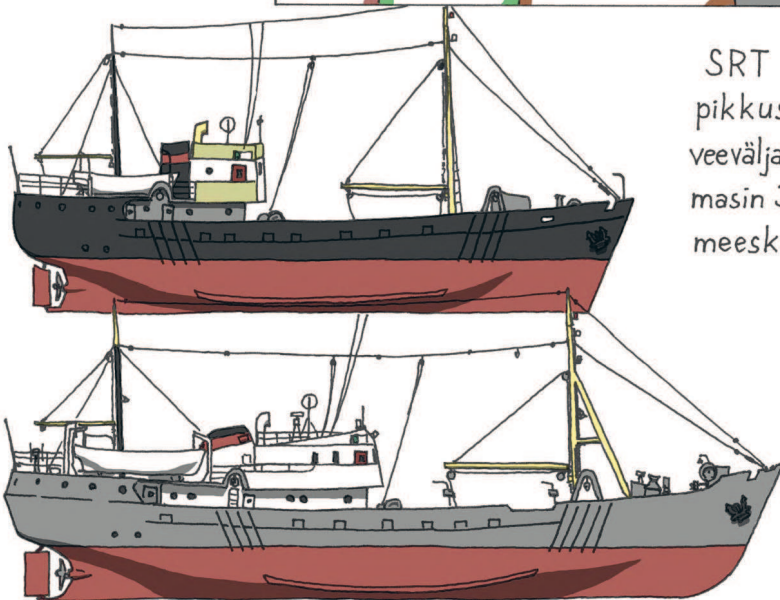
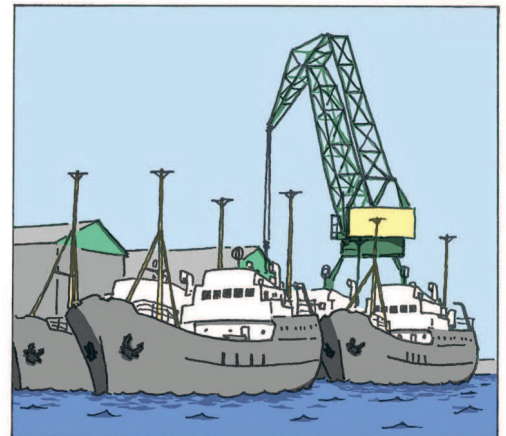
Kaldale hakkas jõudma igasugust kraami.



Midagi on nüüd ikka lauale panna.



SRT-R „Soela” ehitati Nõukogude Liidu tellimusel 1961. aastal Stralsundis, Saksa Demokraatlikus Vabariigis, nagu nimetati tollal kaheks jagatud Saksamaa idapoolset osa.



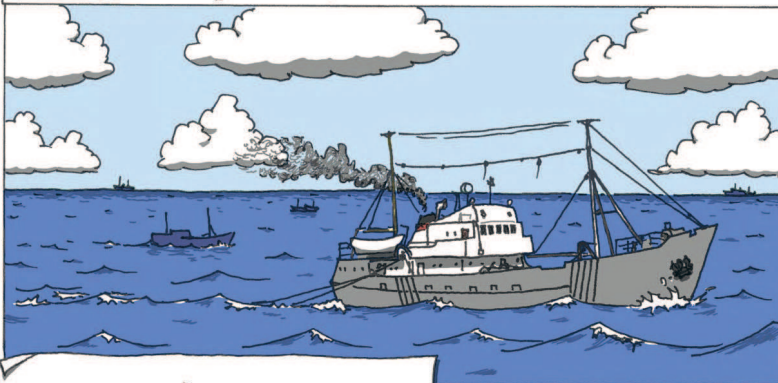
SRT  
pikkus 39,1m  
veeväljasurve 308t  
masin 300-400hj  
meeskond 25

SRT-R oli mõeldud heeringapüügiks varasema SRT asemele. Ta oli suurem ja trümmid olid jahutusega.

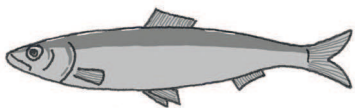
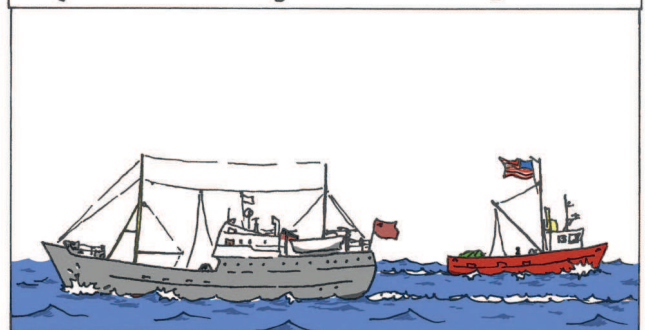
SRT-R  
pikkus 50,8m  
veeväljasurve 474t  
masin 500-1200hj  
meeskond 23-27

SRT-R: Keskmine kalatraaler, jahutusega  
Lühend vene keelest:  
СРЕДНИЙ  
РЫБОЛОВНЫЙ  
ТРАУЛЕР  
РЕФРИЖЕРАТОРНЫЙ

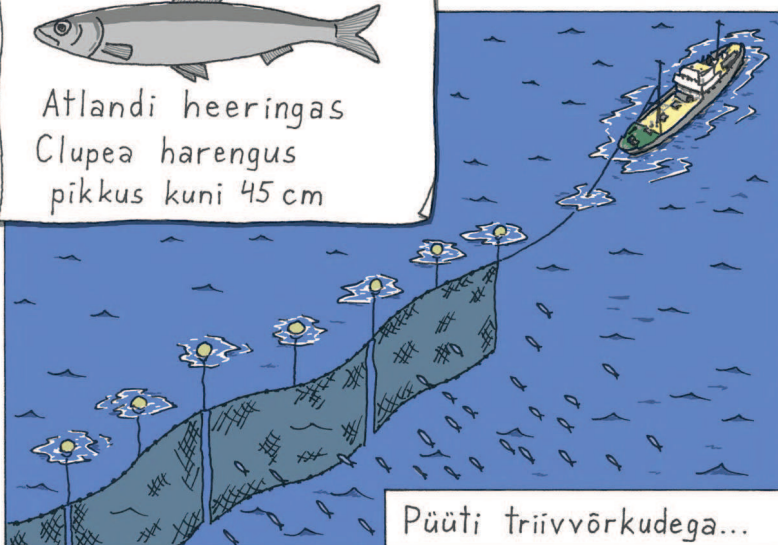
Tallinna traallaevastiku koosseisus püüdis „Soela” heeringat Põhjamerel ja Atlandi ookeanil.



Püügireisid viisid ta kuni Ameerika rannikuni välja. Töörahas vajas soolaheeringat.



Atlandi heeringas  
Clupea harengus  
pikkus kuni 45 cm



Püüti triivvõrkudega...



... ja traaliga.



Heeringas puhastati, soolati sisse...

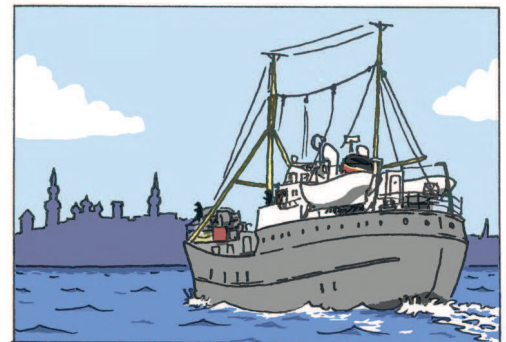


... ja anti edasi baaslaevale.

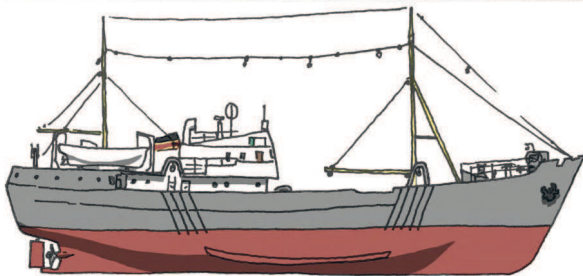


Tüüp „Pionersk”, pikkus 165,5m, meeskond 200-250.

Baaslaeval asus terve tehas, mis fileeris, konserveeris ja külmutas. Valmistoodang kannatas juba üle mere koju viia.

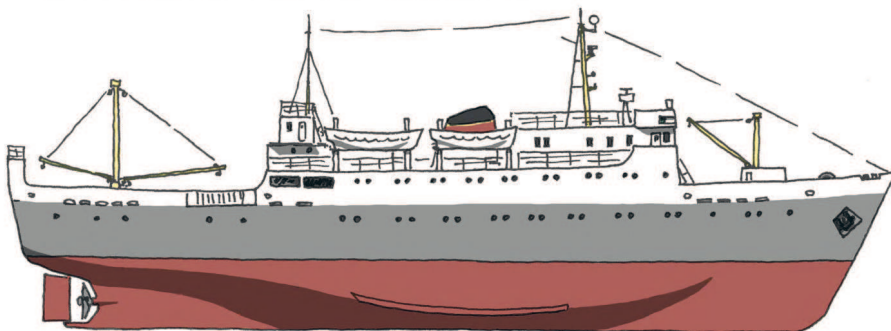


Üks reis kestis umbes neli kuud. Väsinud laev ja meeskond saabusid koju puhkusele ja remonti.

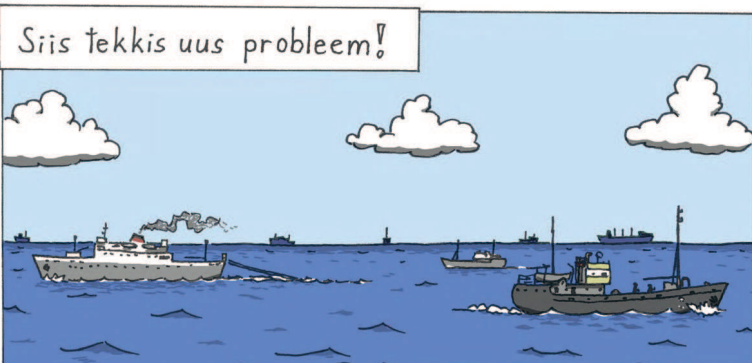


SRT-R

Aja jooksul sai traallaevastik suuremad ja moodsamad laevad, mille pardale mahtus juba kalatehas külmutamiseks ja konserveerimiseks.

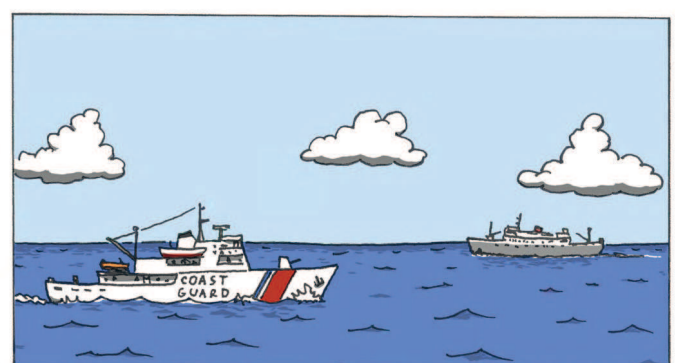


BMRT  
pikkus 84m  
veeväljasurve 3700t  
masin 2000 hj  
meeskond 100



Siis tekkis uus probleem!

Peale aastatepikkust massipüüki sai heeringas merest peaaegu otsa.



Järgnesid püügipiirangud. Enamik suurtest laev-tehastest pidi leidma uue töö.