



Eesti Merelaevanduse valit-
suse, partei- ja komsomolikomi-
tee ning mere- ja jõelaevanduse
töötajate ametiühingu Eesti
vabariikliku komitee hääle-
kandja

Ilmub (vaheaegadega) ala-
tes 1950. aasta 21 juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 1 (885), Teisipäev, 8. august 1989

Hind 10 kopikat

Lugejale

Uusi ajalehti tekib praegu nagu seeni pärast vihma. Iga organisatsioon, kel vähegi jaksu, püüab luua oma perioodilise väljaande. Eesti mere- laevandusel oli oma hääle- kandja juba ammu. Esimest korda astus "Eesti Meremees" lugejate ette 1950. aasta su- vel. Miniformaadis, kahel le- heküljel, trükiarvuga pool tu- hat eksemplari või veidi enam. Sama toimetus andis välja ka venekeelset varianti "Estonski morjak". Kolmeaastase pausi- ga (aastail 1954 - 1956) ilmu- sid mõlemad ajalehed kuni 1962. aastani, mil kogu riigis suleti suur hulk ametikondlik- ke ajalehti, sealhulgas ka Eesti Merelaevanduse hääle- kandjad.

Venekeelne väljaanne veidi muudetud nimetusega - "Mor- jak Estonii" - pandi uuesti käi- ma 1. novembril 1967 ja ilmub regulaarselt tänini. Eesti rah- vusest meremeestel aga on tulnud läbi ajada ilma ema- keelse oma ajaleheta rohkem kui veerand sajandit.

Selle aja jooksul on läbi sa- jandite tublide meresõitjatena tuntud eestlaste osakaal Ees- ti Merelaevanduses tublisti vähenenud ning moodustab praegu kõigest 13%. Muidugi mitte emakeelse oma ajalehe puudumise tõttu. On kurb tõ- siasi, et eesti noored ei kipu enam merele, nagu see oli veel enne sõda. Ja ega neid vii- mastel aastakümnetel sinna eriti ei ole kutsutudki. Lihtsam on olnud täiendada kaadrit soovijatega suure riigi igast kandist. Laevandus, nagu mõni teinegi üleliidulise allu- vusega ettevõtte, kujunes oma- moodi migratsioonipumbaks. Rahvamajanduse ekstensiiv- kasv võõrtöajõu põhjendama- tult ulatusliku rakendamise arvel aga on teravdanud mit- meid sotsiaalprobleeme ning pole kasuks tulnud ka rahvus- suhetele.

Töajõudu meie laevandusel praegu jätkub, ja nagu võite lugeda ka käesolevast ajale- henumbri, tekib vanade lae-

vade mahakandmisel ajuti ko- guni probleeme kvalifitseeri- tud meremeestele mõnel eria- lal pideva rakenduse leidmi- sel. Ent meremeeste pere va- jab pidevalt noort täiendust. Nüüd, mil tööjõu värbamine väljaspoolt pole enam nii hõl- pus, püüab ka Eesti Merelae- vandus täiendada ja nooren- dada oma kaadrit eeskätt ko- halike noorte väljaõpetamise teel. Meri on ja jääb Eestimaa majanduses kaalukale koha- le ning maa põlisrahvas ei saa laevanduse arengus kõrval- seisjaks jääda. Sestap on tar- vis ka eesti noormeeste seas uuesti õhutada tungi merele. "Eesti Meremehe" taassünni sügavam mõte selles ongi, et eesti rahvas merest ei võör- duks.

"Eesti Meremees" sünnib ajalehe "Morjak Estonii" toi- metuse rüpes tõlkeväljaande- na ning sellele vastavalt on kindlaks määratud ka tema tegijate koosseis. Meie ühise toimetuse "vanad olivad" on suutnud valgustada laevan- duse mitmepalgelist elu köit- valt ja huvitavalt, mida tun- nistab venekeelse merelehe ti- raazi järjekindel kasv. Ometi on ilmne, et uus väljaanne ei tohi piirduda üksnes sõsarle- he materjalide maakeelde üm- berpanemisega. Kui tahame võita endale kindlat lugejas- konda ja õhutada eesti noor- tes tungi merele, peame jõu- dumööda avaldama ka algu- päraseid materjale, mis vast- aksid eesti lugejate ootustele. Seda suudab tõlketööga koor- matud pisitoimetus aga üks- nes siis, kui teie, heatahtlikud lugejad, meid oma kirjade ja kaastööga toetate. Meri ja eestlased - sellisel üldtemaa- tikal peaks tõlkmaterjalide kõrval "Eesti Meremehe" veer- gudel ruumi leiduma. Sinna alla võiks mahtuda paljugi: lood tublimatest meremees- test ja sadamatöolistest, va- nade meremeeste meenutu- sed, eesti laevanduse ajalugu tutvustavad kirjutised, meie laevanduse Eestimaa majan-



dusega tihedama sidumise probleemid, omal ajal nii vilka rannasõidu taashoogustami- se väljavaated, eestikeelse mereterminoloogia küsimused ja palju, palju muud.

Ühiselt, lugejate abiga, suu- daksime ehk teha sellist aja- lehte, mis pakuks huvi mitte ainult praegustele ja edistele meremeestele ja nende pere- kondadele, vaid leiaks tee ka rannaküladesse, kus meri ak- nast sisse vaatab, ja sis- maa- legi, kus samuti leidub mehe- poegi, kel veres mere kutse.

Toimetus on teile tänulik mitte üksnes trükiks avalda- miseks sobiva kaastöö eest,

vaid ka asjaliku soovitusel, hu- vitava teema või põneva fakti teatamise ning lihtsalt kriitili- se või heakskiitva märkuse eest. Kirjutage meile aadressil 200 010 Tallinn, Uus-Sadam 14, "Eesti Meremehe" toi- metus.

Lõpuks veel mõni sõna lehe levitamise kohta. Toimetus on mui- dugi mõista huvitatud kind- last tellijaskonnast. Tellimine tagab ka lugejale ajalehe pi- deva saamise. Kahjuks ei võta "Ajakirjanduslevi" mit- mesugustel põhjustel praegu tellimise korraldamist enda hooleks. Küll aga võib lugeja kokkuleppel kioskoori või su-

dejaoskonnaga tagada enda- le meie ajalehe pideva saami- se.

Ilmuma hakkab "Eesti Mere- mees" teisipäeviti. Esialgu on nii toimetusel kui ka trükikojal kasvuraskusi. Nimelt laotak- se meie lehte moodsatel elekt- ronseadmetel. Inimesi, kes nendel töötada oskavad, on vähe, noor kaader alles oman- dab vilumusi. Ka toimetusel pole veel kaadriprobleemid lõplikult lahendatud. Kõige selle tõttu ilmub leht esialgu ülenädalati. Loodame aga, et varsti jõuab "Eesti Meremees" lugejani iga nädal.

Mis sünnib Eesti sadamates sajandi lõpuni

● Ülestähendusi laevanduse nõukogu istungilt ●

Roomassaare sadamapunkt

Mullu oktoobris anti ekspluatatsioonile naftakai, mis läks maksma 3 miljonit rubla. Oluliselt laienes akvatoorium, samuti rajati uus alajaam.

Praeguseks on olukord niisugune. Leningradis asuva Mere Teadusliku Uurimise ja Projekteerimise Instituudi Riia filiaal projekteerib kahte kaid kuivlaadungite tarvis, mis lähevad maksma 4,7 miljonit rubla. Tööprojekt ja esimese ehitusaasta töödokumentatsioon antakse üle selle aasta keskpaiku. Teise ja kolmanda ehitusaasta töödokumentatsioon saadakse vastavalt 1989. aasta novembris ja 1990. aasta aprilli lõpus. Tellimusprotokoll tööde alustamiseks 1990. aastal on saadetud trustile "Baltmorgidrostoi". Ehitust finantseeritakse Merelaevanduse Ministeeriumi tsentraliseeritud vahendite arvel.

Rohuküla sadamapunkt

Valitsusega "Baltmorput" on sõlmitud leping merepõhja süvendamiseks praeguse kai ääres. Tööde maksumus on 1,2 miljonit rubla. Projektid teeb eelmainitud mere teadusuuringute ja projekteerimise Leningradi Instituudi Riia filiaal. Kolm aastat kestva ehituse tööprojekt ja töödokumentatsioon antakse vastavalt lepingule üle tänava mais ja novembris ning tuleva aasta mais. Töö kogumaksumus on 7,2 miljonit rubla, neist 1,2 miljonit eraldab Tallinna sadam ja ülejäänud koostööpartnerite kaudu. Tellimusprotokoll tööde alustamiseks 1990. aastal on trustis "Baltmorgidrostoi".

Kuivastu sadamapunkt

Koostamisel on kinnise sadama rajamise tehnilis-majanduslikud arvestused. See töö on kavas lõpetada tänava novembri keskpaigas. Kingissepa rajooni täitevkomitee kinnitas, et merevaksali ehitamist alustatakse 1991. aastal. Selleks kulub 600000 rubla.

Heltermaa sadamapunkt

Kinnise sadama projekteerimist kavandatakse aastaks 1992–1994, ehitamist aastail 1996–1999.

Heltermaa kassapaviljoni tellis Eesti NSV Plaanikomitee üleliidulise koondise "Sojuzvneštioimport" kaudu Merelaevanduse Ministeeriumi vahendite arvel. Paviljon ostetakse kas Poolast või Jugoslaaviast.

Virtsu sadamapunkt

Uue sadama projekteerimist kavandatakse aastaks 1993–1995, ehitamist aastail 1999–2002.

* * *

Ei ole välistatud, et meie sadamate arendamise pikaajalisi

plaane võib elu halvemuse suunas korrigeerida

Tundus, et see Tallinna kaubasadama ülema A.Lukoškini lause võiks olla laevanduse nõukogus toimunud sadamapunktide rekonstrueerimise arutelu leitmotiiv.

Sadamaülem leidis, et teoreetiliselt on küll paljud otsustatud, praktiliselt aga seni teostamata. Sadamal ei ole ehitusvõimalusi ega vahendeid. **Miks siis anda lubadusi, mille täitmine käib üle jõu?**

On tarvis koostööd kohalike nõukogude organitega. On ju nemad enim huvitatud ülesõidukohtade täpsest tööst. Halb on laadimistööde korraldus ja tehniline varustus.

Üksainus näide: vaja on raadiojaamu, praegu on aga ainus lootus häälepachtel. Laevanduse vastavad talitused ei pööra just esmatähelepanu praami sildamiseks. On riski ja kihutamist, mistõttu purunevad kairaketised. Igatüki annab oma "panuse".

A.Lukoškin hindas sadamapunktide seisundit tõsiselt. Tema sõnutsi on Tallinna kaubasadama juhtkonnal kaks ülesannet.

Esiteks on vaja hoida sadamapunktide ekspluatatsioonikorras kuni nende rekonstrueerimise lõpetamiseni.

Teist ülesannet näevad sadamamehed selles, et mitte lasta kavandatud plaanidel luhtuda.

Ärevaks tegi ka laevade ekspluatatsiooniseisundi ülema M.Nahkuri sõnavõtt. Kuivastu sadamapunkti seisund on praegu selline, et seda vahest ei saagi praegusel kujul kuni 1991. aastani kasutada.

Eesti Merelaevanduse ülem T.Ninnas soovitas rajoonivõimudelt pidevalt abi nõutada, muidu need vaid kritiseerivad meremehi.

Nagu näha, on perspektiivid üsna roosilised, tõsieluga aga sunnib meenutama filmis "Fontään" satiirilise täpsusega kirjeldatud olukorda: maja on varisemas, alt kuni üles lõhestab seda pragu. Just-just on kukkumas katus, lipitud-lapidud torud ja balustraad. Peaks maja ära remontima, kuid ei. Seda aina lapitakse ja kōpitsetakse. Ei tule meelde märgata oma majanduslikku armetust, selle asemel tehakse kõlavaid sõnu perestroikast, ökonomiast ja mingist müstilisest eksperimentist. Ja seda teevad mitte üksnes elamu- ja kommunaalametnikud, vaid ka sellesama maja elanikud, kus pole enam ei soojust ega valgust... Võib-olla panin ma liiga paksult värvi. Võib-olla. Nüüd aga otsusest.

Kas selline otsus on juba vastu võetud?

Vastuvõetud otsuses nenditi, et sadamas tehakse teatud tööd sadamapunktide rekonstrueerimisel.



Praami „Vohilaid“ kapten Heinmar Jõeäär.
D. PRANTSU foto

Resolutsioonis on kolm punkti.

Esimeses neist juhitakse A.Lukoškini ja A.Šubinski tähelepanu vajadusele hoida sadamapunktide ekspluatatsioonikorras kuni rekonstrueerimise lõpetamiseni.

Teine punkt kohustab A.Lukoškini ja Merelaevanduse ülema asetäitjat kapitaalhituse alal N.Ivanovi lahendama sadamapunktide rekonstrueerimise finantseerimise küsimused ning alustama sadamapunkti ehitamist Roomassaare 1990. aastal.

Lõpupunktis on kirjas, et Merelaevanduse ülema asetäitja M.K.Šubin peab tõhusamalt kontrollima praamide tööd ülesõidukohtades, välti ...ks kairakiste purustamist.

Erinevad huvid

Kapten-juhendaja Roland Leit on ülevõega tegelnud kuus aastat. Selsamal laevanduse nõukogu istungil tegi ta hulga ettepanke, mida Merelaevanduse ülem soovitas otsuse tegemisel arvestada.

Mida peaks kapten-juhendaja arvates tegema? Mullu sügisel võeti ekspluatatsioon Roomassaare naftakai, mis on 120 meetrit pikk. Naftalaevade pikkus on 110 meetrit. Kõik oleks nagu korras. Ent projektis ei nähtud ette naftakai äärevooderdist ja seetõttu on osa kaist juba laiuli pudenenud.

Üks on chitajate ja projekteerijate mõdalaskmised, aga ka meie peaksi-me asja tõsisemalt võtma.

Varsti avatakse Riia lahes uus liin Kihnu – Ruhnu – Roomassaare. Seal hakkab sõitma praam "Sõprus". Kolhoos "Saare Kalur" on valmis aitama rekonstrueerida kai "Sõpruse" tarvis ning nõustus tegema aparelli. On vaja, et meie ja kolhoosi tegemiste tähtjad oleksid kooskõlas. Kuid liin avatakse tänavu, meie aga hakkame Roomassaares plaani järgi ehitama alles 1990. aastal.

Sealsamas Roomassaares on akvatooriumi sügavus 5,2 meetrit. Järelikult tuleks kõigepealt teha uurimistööd, et juuresõidukanalid saaksid vähemalt 5 meetrit sügavad. Muidu ei ole üksnes akvatooriumi süvendamisest mõtet.

Sellesse sadamapunkti võivad siseneda laevad nagu "Spartak" ja "Laid", kuid madalate kanalite tõttu täislastita.

Rohuküla sadamapunkti suurim probleem on see, et seal on vaid üks aparell. R.Leit rääkis, et ta on selle pärast käinud sadama peainseneri A.Šubinski juures vähemalt kümnel nõupidamisel. 1988. aastal otsustati ehitada uus kai. Kuid selleks on vaja tehnilis-majanduslikku põhjendust, mistõttu asi venib. Pärast selle otsuse vastuvõtmist võeti aga aparelli küsimus päevakorrast maha. Või kuidas hinnata formuleeringut "veelkord kaaluda võimalust lõunakale aparelli ehitamiseks"?

Hooletust on see palju. Miks?

Kapten-juhendaja R.Leit arvas, et asjad on halvad, kuna ülesõidukohtadel pole õiget peremeest. Tallinna Merekaubasadama, Eesti Merelaevanduse, Balti laevastiku Hüdrograafiavalitsuse ja kolhoosi "Lääne Kalur" – kõik on asjamehed ülesõidukohtade ja sadamapunktide töö korraldamisel.

Huvid aga on erinevad.

A.BARANKINA

KOLME
FIRMA
ÜHISJÕUL

Eesti Merelaevandus, "Eesti kalatööstus" ja Balti Laevaremonditehas on sõlmimas kolmepoolset kokkulepet.

Tulevaste lepingu osaliste eesmärk on üks – katsuda oma tootmisprobleeme lahendada. Laevandus näiteks püüab parandada suuretonnažiliste laevade remondi olukorda. On ju teada, et Lahemaa rahvusparki territooriumil asuv Loksa Laevaremonditehas oma tootmist ei laienda.

Mis puutub Balti Laevaremonditehasesse, siis kuigi praegu on asjad seal üsna keerulised – välja arvamata sotsiaalsfäär jmt. –, on tehas isenesest hea.

Laevanduse huve esindab lepingu väljatöötamisel peainseneri asetäitja K. Voronin. Kõigi kolme asjaosalise esindajad kohtuvad igal esmaspäeval. Esimajärjekorras tuleb kokku leppida koostöö vormis, hindades ja normatiivse baasi osas.

Tarbekaupu koostöös teiste ettevõtetega

Üks tähtsamaid laevanduse töö hindamise kriteeriume on tarbekauba tootmise plaani täitmine.

Siiani on tarbekaupu teinud ainult Loksa Laevaremonditehas. Valmistatakse aialaudu, kiikesid ja mitmesuguseid tooteid ning pooltooteid Eesti Vabariiklikule Majapidamistarevete Hulgikaubanduse Baasile.

Nüüdseks on tehase tarbekauba tootmise võimsused aga ammendatud ja uusi juurde ehitada ei saa, sest Loksa Laevaremonditehas asub ju rahvusparki alal.

Laevandus võttis vastu otsuse astuda osalussuhetesse teiste ettevõtetega ja luua tarbekaupade valmistamiseks ühisvõimsusi. Vormistamisega on leping Rjazani autoaparatuuritehasega sõiduautode gaasiseadmete tootmiseks. Kokkuleppele on jõutud Tallinna helikassettehasega magnetofonikassettide ja "Maratiga" õmblustoodete tootmiseks. Mõte on luua "Torgmortansi" juurde väikeettevõtte rõivaste õmblemiseks.

Lisaks kokkulepetele on asjatundlikud ka praktilisi samme. Välikaubandusorganisatsioonide vahendusel on Soomest tellitud kaks kergetest metallitarinditest hoonet ja spetsiaalsed õmblusmasinad.



Mullu tuli NSV Liidu Registrit üpris karm ringkiri, kus oli öeldud, et 1. jaanuarist 1989 ei ole üle 15 aasta vanustele laevadele ette nähtud soodustusaastat (viies aasta) järjekordse ülevaatuse ebasilukkamiseks. See muutis põhjalikult kõiki meie plaane, mis olid tehtud arvestusega, et töötame neli viimast aastat, kirjutame tehnilise põhjenduse, teeme tuukriülevaatuse... Nüüd tuleb kolme aastaga, 1990 - 1991 kanda maha peaaegu kõik "Povenetsid" ja "Tisjad" - 14 laeva.

Ühel viimasel laevanduse nõukogul seda asja arutati. Meremehed rääkisid, et need laevad ei tööta efektiivselt. Ei ole laadimisbaasi, neid on raske kasutada nii, nagu kasutatakse näiteks "Juri Klementjevit", "Osvald Tuult" või isegi "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevu. Laevad on vanad ja nendega on tegemist. Keskmise vanus on neil 20-25 aastat.

Korresp. Aga "Sõprus"? Maha kantavate laevade hulgas hakkab see criti silma - laeva ühitamise aasta on 1956. See iga ületab rohkem kui kaks korda NSV Liidu registri poolt kehtestatu.

V. K. Praegu on peaaegu võimalu osta reisipraami. "Sõpruse" remondiks on hulk raha kulutatud: on tehtud korpus ja palju muudki. Nii et sõit sellel on täiesti ohutu. Register on pikendanud dokumentid kuni 1991. aastani. Praegu on asi nii, et "Sõpruse" bilansiline maksumus on null, reaalne müügihind aga üsna kõrge. Teisisõnu, selle laeva eksploatatsioon on väga odav, teema eest ei tule enam maksta amortisatsioonieraldisi.

Korresp. 1991. aastal on see aga ikkagi plaanis maha kanda?

V. K. On küll. Ja asemele ei ole midagi võtta. Plaane on, aga praegu ei saa isegi tellimusi kuhugi sisse anda. Välismaalt tellimise jaoks on vaja väga palju valuutat, mille järele selliseid praame ei tehta. Riias tegelikult siiski küll tehakse, kuid nende praam makstab neli miljonit.

Korresp. Ega siis ometi nii ei lähe, et praam kantakse maha ja asemele ei tulegi midagi?

V. K. Ei lähe muidugi. 1990. aasta jooksul tuleb see asi ära lahendada.

Korresp. Räägime veel "Povenetsidest". Mul on jäänud selline mulje, et need on rohkem kulu- nud kui "Tartu" tüüpi laevad.

V. K. Noh, siin on suur vahe kõigepealt sõidupirkonnas, selle poolest ei saa neid laevu kohe kõrvutada. "Tartu" tüüpi laevad töötavad Balti merel, parasklimas. "Povenetsid" on kõige aeg Aafrikas, kus olud palju raskemad. Ja ka lasti kvaliteet teine. "Povenetsid" vedasid kaua punast puud. Seejärel kantaksegi need laevad maha esmajärjekorras.

Korresp. Millised laevad siis sel aastal maha kantakse?

V. K. "Võru" ja "Povenets". Vastavad juunis ja septembris lõpeb neil Registri klassifikatsioonidokumentide tähtaeg. Tuleval aastal peaks maha kandma "Viljanõ", "Gulbene", "Heltermaa" ja "Kõpu". Praegu ongi otsustamisel, millised kaks neist alles jätta.

Korresp. Miks ei või siis kõiki nelja laeva maha kanda, nagu see planeeritud oligi? Miks kaks pea-

"XIII viisaastakul on plaanis peaaegu kõik "Tartu" ja "Povenetsi" tüüpi laevad maha kanda. Praegu on Eesti merelaevanduses 11 "Povenetsi" ja 5 "Tartu" tüüpi laeva.

Järjekordse ülevaatuse nõuetele vastav tehaseremont läheb "Povenetsi" tüüpi laevadel maksma umbes 400 000 ja "Tartu" tüüpi laevadel 200 000 rubla. Seejuures annab NSV Liidu Registri Tallinna inspeksioon klassifikatsioonidokumentid tavaliselt kaheks aastaks.

Kui kulutada ligikaudu 3,2 miljonit rubla, võib "Heltermaa", "Kõpu", "Ristna", "Gulbene" ja "Viljanõ" kasutusiga pikendada 1992. aastani, "Paidel" ja "Kohtla" 1993. ning "Segežal" 1994. aastani.

Niisiis jätab Eesti Merelaevandus teatud aja pärast suure osa oma laevadega hävasti. Nende asemele tulevad täiuslikumad, parema tehnovarustusega ja loodetavasti päris uued laevad.

Kuidas ja miks laevastikku uuendatakse, sellest oligi meie korrespondentil juttu laevastiku tehnilise eksploatatsiooni ülema Vladimir Kolesnikoviga.

Laevade mahakandmine ja tööpuudus

vad tingimata alles jääma?

V. K. Sellepärast, et tuleb tulevikule mõelda, nagu öeldi laevanduse nõukogus. 1993. aasta paiku hakkame uusi laevu saama. Loomulikult on neile vaja ka meeskonda. Kui praegu vanadest laevadest loobume, jääme tegelikult ilma ka meeskondadest. Lähkaksid ära kogunud ja järeleproovitud mehed, ning ainult sellepärast, et korraga on säärase suurt hulka inimesi väga raske tööle rakendada. Nii me siis proovimegi laevu aegamööda maha kanda, et nende meeskond tööta ei jääks.

Korresp. Millised "Tisjad" ("Tartu") tüüpi laevad sel aastal maha kantakse?

V. K. "Virtsu" ja "Tahkuna", ning needki alles pärast dokitööd, 1990.-1991. aastal. Nii et sel aastal kantaksegi tegelikult maha ainult kaks cespool nimetatud laeva.

Korresp. Ja mis saab siis nende laevade meeskonnast, kui nüüd konkreetselt rääkida?

V. K. Ma ei ole küllalt kompe-

tentne sellele küsimusele vastama, aga kahtlemata saavad need inimesed (neid on 60 - 70) tööd laevanduse teistel laevadel. Meile jäävad alles veel üheksa "Povenetsi", kõik viis "Tisjad" pluss "Spartaki" tüüpi laevad. Kas siis vahetumeeskonnas või reservis, aga tööd saavad kõik meremehed.

Ka järgmisel aastal kanname samal põhjusel nõutava kuue laeva asemel maha ainult kaks.

Korresp. Tuleval aastal on siis "töötuid", kellele peab rakendust leidma, juba 140?

V. K. Siin tuleb arvestada ka seda, et mõned lahkuvad tõenäoliselt ise ja mõned lähevad pensionile. Ehkki see pole muidugi väljapääs. Aga meie talitusviis on kujunenud olukorras siiski kõige valutum variant.

Korresp. Kas laevu on juurde ka tulemas?

V. K. Lähematel aastatel ei saa sellele kahjuks loota. Viimane laev, mille Eesti Merelaevandus veel saab, on "Kristjan Palusalu". Kindlalt võime uute laevadega ar-

vestada alles 1993. aastast.

Korresp. Vastavalt rahvusvahelisele konventsioonile, millele ka meie maa on alla kirjutanud, ei ole riigipiirid enam ületamatu tõke. Kas meie meremehed võivad nüüd siis samuti töötada väliskompaniide laevadel?

V. K. See kõik ei ole nii lihtne. Saata saab terve meeskonna, mitte üksikuid meremehi. Peale selle on igas riigis oma seadustik, mida tuleb arvestada, ja ametiühingud, kes kahtlemata seisavad eelkõige oma töötajate huvide eest. Nad ei lase sel lihtsalt sündida. Võin teile kohe elust näite tuua. Tahtsime Kanaari saartel teha oma allveepuhastusjaama, sest suur osa meie laevu läheb niimelt sealt läbi, olcks kiire, kerge ja mugav. Hispaania valitsus ei tahtnud aga asjast kuulda. Milliks meile välismaa töölised, kui mitu oma brigaadi pakub kaldal samasuguseid teenuseid?

Korresp. Aga poolakad ju töötavad minu teadmist mööda välislaevadel? Miks siis meie mere-

mehed ei võiks?

V. K. Töötavad küll. Panama, Küprose ja Libeeria lipu all sõitvatel laevadel. Kas te ka teate, millistes tingimustes nad töötavad? Puhtusest ja ohutustehnikast ei maksa seal rääkida.

Korresp. Makstakse neile vist siiski päris hästi, ega nad muidu seal ei teeniks. Võib-olla olcksid meie meremehed ka nende tingimustega nõus?

V. K. Teate, meie meremehi ei ole tarvis saata mitte Libeeria ja Panama lipu all sõitvatele laevadele, vaid maksta neile näiteks nii nagu Rootsi või Saksa meremestele. Siis ei teki ka selliseid probleeme. Ja Kaug-Itta, kus meie mehi vaja on, sõidavad nad niisama meelsasti kui välismaale. Üldiselt oskab aga kõigile tööjooksimustele täpselt vastata kaadriosakond.

Korresp. Tulgem veel kord tagasi 1993. aasta juurde, mil laevandus saab juurde uusi aluseid. Milliseid?

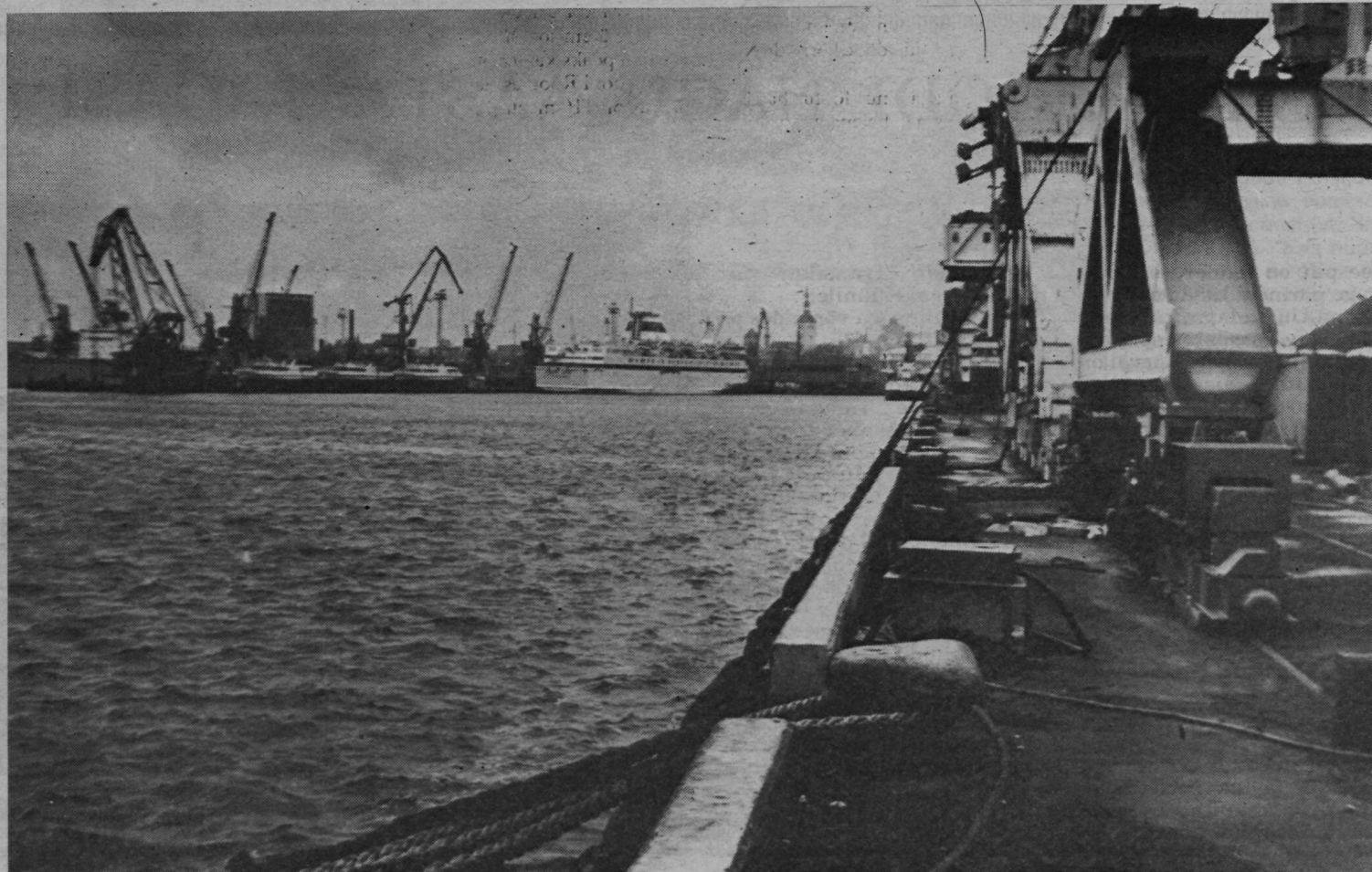
V. K. Kui tellimused Portugalis korda lähevad, saame sealt viie tuhande tonnilise veeväljasurvega laevu, kui tellimuse võtab vastu Leningrad, siis kahe tuhande tonnilisi. Kolmas variant on SO-9 tüüpi laevad. "Leninskaja Gvardija" võrreldes on need suuremad. Laevade kandevõime ja hulk jäävad aga laevanduses endiseks: 500 000 tonni ja 83 - 87.

Vestelnud

JELENA BULATOVA

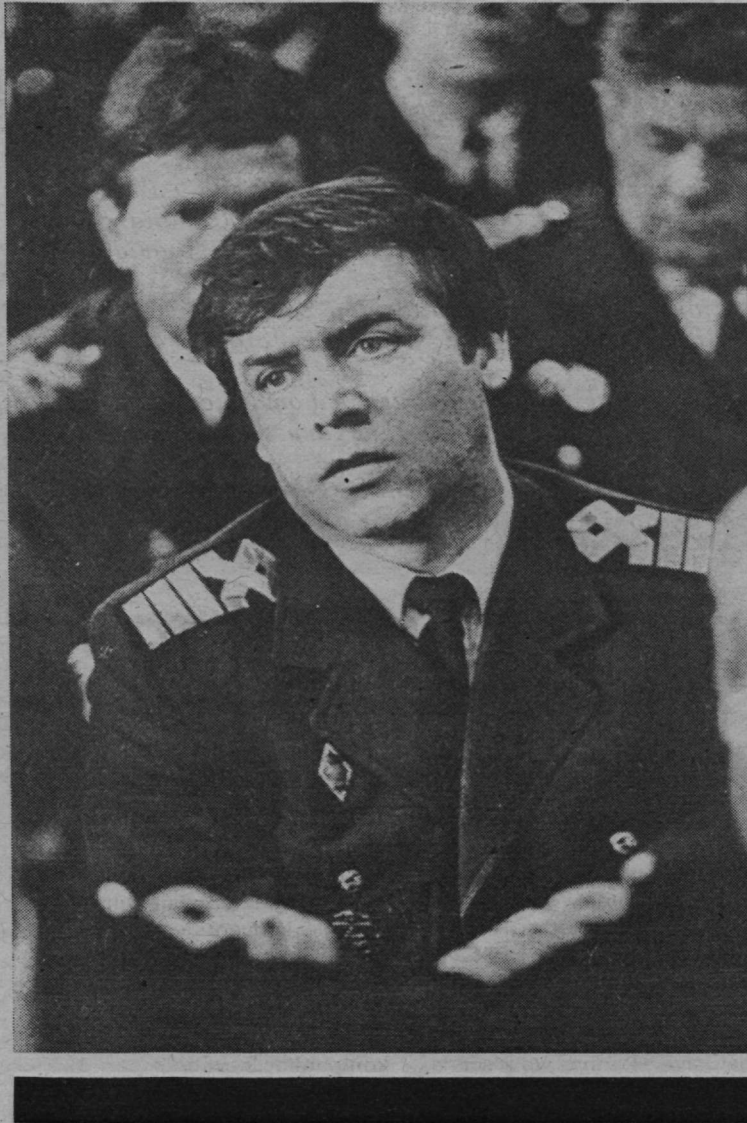


Sellest, mida arvatakse "Tisjade" ja "Povenetside" meeskondade saatusest laevanduse kaadriosakonnas, võite lugeda meie lehest edaspidi.



Mereohutude vähendamiseks

Manalasse varisenud kapteni märkmeid



Alljärgnevad mõtted ja ettepanekud avariide vähendamiseks ja meresõidu ohutuse suurendamiseks pani „Aleksandra Artjuhina” kapten Boriss Katsnelson kirja veidi enne surma. Parim viis tubli kapteni mälestuse austamiseks on tema ettepanekud ellu viia.

Aeg on eemaldada kaptenite peade kohal kirvena rippuv prokurürijärevalve. Hirm on halb abimees ja nõunik.

Ohutuse suurendamine eeldab mitte üksnes ringkirjade ja juhendite kuhilaid, vaid ka rahalisi kulusid. Praegu puuduvad laevadel elementaarsed ja odavad vahendid, mis võivad teatud hetkedel otsustavat osa etendada:

- taimerid (kasvõi niisugused nagu köögi- või pesumasinatele)
- kaasaskantavad või ultralühilainejaama paigaldatud diktofonid;

- kaasaskantavad „Pritšal” – tüüpi sidevahendid, mis vastavad nüüdisaja nõuetele.

Pidevalt on vaja uuendada Inglismaal väljaantud meresõiduõppevahendeid (almanahhid, hoovuste tabelid, atlased, sadamate kirjeldused jm.). Teine võimalus on hakata neid trükiseid kodumaal välja andma, kusjuures tuleb tagada nende regulaarne korrigeerimine.

Kõike ülalootletut oleks kasulik varuda suurel hulgal, et jätkuks kõigi laevade tarvis.

Avariide analüüsid peaksid olema põhjalikud ja kõrgel pro-

fessionaalsel tasemel. Ei tohi olla põhjusi, mis sunnivad mõnda asjaolu varjama. Et teiste veadest õppida, tuleb neid üksikasjalikult tundma õppida.

Kaadritalituse, meresõidutalituse, aga võib-olla ka ministriumil on vaja kontrollida mitte üksnes seda, et kaptenid saaksid puhata õigel ajal, vaid ka seda, et puhkus oleks täisväärtuslik. Arvan, et kord aastas peavad kõik kaptenid kohustuslikus korras puhkama eripansionaadis või sanatooriumis, kus uuritakse nende tervislikku ja psühholoogilist

seisundit. Kui pansionaat luuakse Merelaevanduse Ministriumiga baasil, annab see erinevate laevanduste kaptenitele ka võimaluse suhelda ning tulusalt infot ja kogemusi vahetada.

Kaptenitele tuleb anda õigus valida täielikult tüürimeeste kaadrit ja mitte üksnes kutse sobivuse, vaid ka psühholoogilise sobivuse alusel. Tuleb ette, et konkreetseid ja tõsiseid tööalaseid etteheiteid oma abimehele ei ole, kuid koostöö rõhub ning kaptenisillal valitseb närviline ja ebanormaalne õhk-kond. Seda ei tohi olla. Tüürimeeste koostöö peab sujuma heatahtlikult.

Kaptenitel-juhendajatel ning meresõidutalituse töötajail tuleb pöörata enam tähelepanu juhendamisele meresõidu ja laevade seisua ajal (avariide ühine analüüs koos kommentaaridega, ülesõidumarsruutide väljatöötamine, erinevais sadamais kai külge kinnitamise meetodite ning väinade ja maakitsuste ületamise eeskirjade tutvustamine, erialaste uunduste propageerimine). Peaksid kaduma pealesunnitid ja väheefektiivsed kontrollimised. Ei ole mõtet moodustada laevanduse tasandil paljukirjut ministriumiga kopeerivaid komisjone.

Tüürimehi tuleks edutada pärast 4–6 kuulist kohusetäitmist antud ametikohal. See aeg võimaldab otsustada, kas määramine on õigustatud.

Merekoolide, eriti laevajuhtimise teaduskonna lõpetanud tuleb saata 4–6 kuuks esmaajoon Euroopas või Aafrikas kurseerivale laevadele kapteni neljanda abina või dublandina. Tüürimehe praktikat saab Euroopa laevaliinidel sõites 6 kuuga samavõrra kui Aafrikas mitme aastaga.

Sotsialistliku võistluse juhendist on vaja välja jätta meresõidu ohutust mõjutavad punktid, näiteks navigatsioonikulude kokkuvõtteid (puksiirid, lootsid jne.). On raske ette kujutada, et olukorras, kus on vaja kahte puksiiri, tellib kapten sotsialistliku kohustuse täitmiseks ühe või mitme ühtegi. Ka vastupidises olukorras, kui võib puksiiritada läbi ajada, kapten aga need igaks juhaks siiski tellib, ei vasta ta oma ametikohale.

Loobugem kokkuhoiust inglise keele õpetamisel, eriti laevajuhtidele. Inglise keele oskus on turvalisuse kindlustamise tähtsamad eeldusi. On vaja suurendada inglise keele õpetajate arvu Eesti Merelaevanduse Õppekursuste Kombinaadis 10–16-ni ning avada 1–2 kuulised alatiseid kursused. Kaptenite nõudel tuleb õpetajaid reisile suunata. Arvan ka, et kaptenite heast inglise keele oskusest tõuseb tulu äriske.

Võib-olla tasuks kuulutada laevanduses välja iga-aastane 1000–rublane konkurs laevade avariisalkade töötulemuste hindamiseks? See aitaks muuta paljude meremeeste suhtumist laevade töökindluse suurendamisse. Samuti peaks meil olema kapteni erifond nende meeskonnaliikmete premeerimiseks, kes on eriti silma paistnud laevade töökindluse tagamisel.

Kahtlust äratav tüürimeeste poolt teostatavate meteoroloogiliste vaatluste otstarbekus. Kuna peaaegu kõik meie laevade tegutsemirajoonid on kõrgendatud ohtlikkusega laevaliikluse tsoonid, häirib see laevajuhtide tööd meresõidu ohutuse tagamisel.

Kaaluda tuleb ka nende nõuete väljajätmist, mis segavad laevajuhte vahis oleku ajal.

On vaja teha lõpp niisugustele suurtele ja väheefektiivsetele kampaaniatele nagu laevade ettevalmistamine tööks sügistasel ajavahemikul ning organisatsioonilis-tehniliste meetmete väljatöötamine mitmesuguste käskkirjade täitmiseks. Laev ja meeskond peavad alati ja igasugustes tingimustes meresõiduks valmis olema. Piisab täielikult komandöride nõupidamiste protokollidest antud küsimuste arutamise kohta.

Kaptenitele laeva lootsita läbijuhtimise eest makstav tasu ei vasta selle töö raskusele ja vastutusrikkusele. Laevadele tuleks eraldada vähemalt 25% säästusummast kapteni ja meeskonna liikmete töö tasustamiseks ning veel 25%, ostmaks kõike meresõidu ohutuseks vajalikku.

Kapten **B.KATSNELSON**

Ettepanekuid arutas komandöride nõupidamine ja kiitis need heaks.

SAMAMOODI NAGU AASTA TAGASI

Laevade kompleksne teenindamine

See pilt on toimetuse arhiivist ja pärineb 1988. aastast. Tallinna Uussadama kai ääres seisab Novorossiiski merelaevanduse mootorlaev. Kõrval on aga veoautod, mis toimetasid kohale varustuse seitsmest Novorossiiski merelaevandusest. Teekonna üks ots on 2300 kilomeetrit. Varustamiseta aga ei saa tööd teha. Tulebki valida kahest halvast parem. Aga kas valik on ikka kõige parem?

Olukorda on püütud muuta. Merelaevanduse nõukogu ja ametiühingu vabariikliku komitee presiidiumi ühisel istungil selle aasta algul võeti vastu otsus, mille kohaselt laevade kompleksse teenindamisega tegelevate allüksuste juhid pidid koos Musta mere ja Novorossiiski laevanduste esindajatega välja töötama hulga meetmeid, tagamaks nimetatud laevade teenindamise Uussadamas.

Helistasin „Transfloti” ülemaale Nikolai Künile:

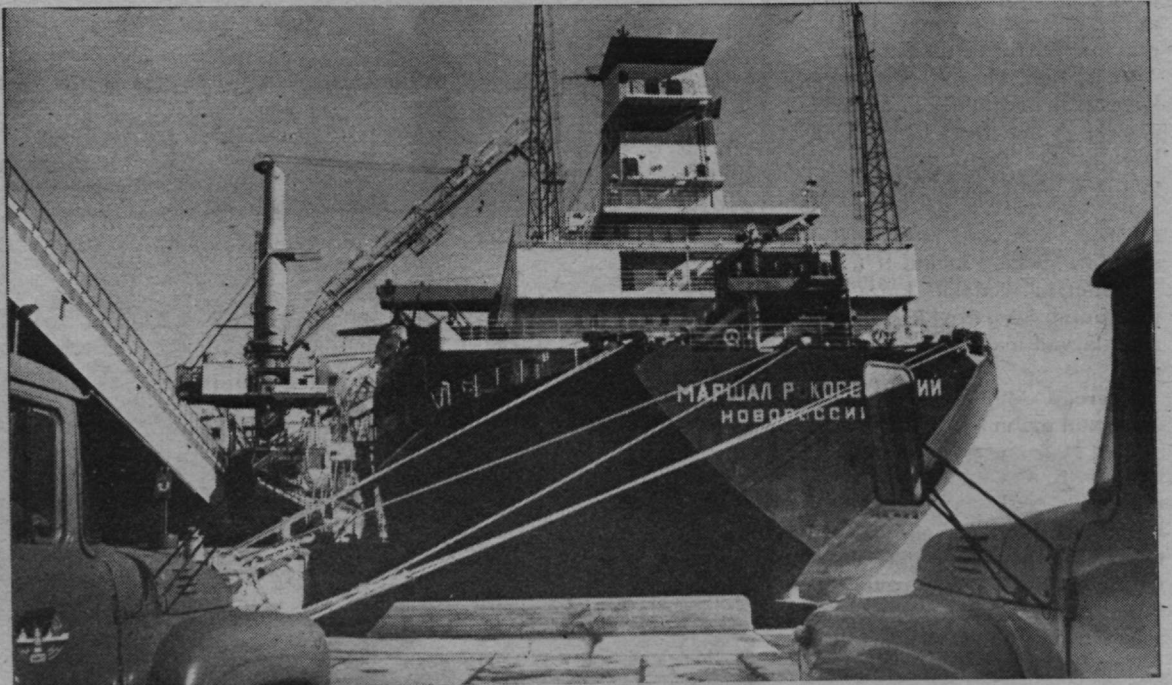
„Kas mullusega võrreldes on midagi muutunud?”

„Te ei pöördunud päris õige mehe poole, kõnelge parem varustustalituse ülemaga.”

Matvei Nikitenko oli napidõnaline. Otsust polnud ta ei näinud ega sellest kuulnudki. Mis puutub Novorossiiski merelaevandusse, siis kirjutati juba möödunud aastal alla koostööleping. Tallinnas on novorossiiskilastel võimalik üht-teist saada, isegi defitsiiti (võla tagastab pärast Novorossiiski merelaevanduse, ülejäänud aga tuleb endal kohale vedada).

Mustamere laevanduse laevad ei ole M.Nikitenko arvates siin eriti sagedased külalised. Neid õnnestub varustada kõige vajalikuga.

A.BARANKINA



D.Prantsu foto



TALLINK

Eesti Merelaevanduse ja aktsiaseltsi "Palkkiühtümä" ühisettevõtte

"Link" tähendab inglise keeles "ühendama". Selleks pealkirjas mainitud ettevõtte loodigi, et ühendada Helsinki ja Tallinna autode üleveo praamiliiniga.

Vajadust sellise ühendustee järgi on tuntud juba aastaid. Eelkõige olid sellest huvitatud paljud firmad, kel kaubandussidemeid Ida- ja Kesk-Euroopaga. Praamiliinis üle Soome lahe nägid nad võimalust luua lühimad transiitautoveoliinid. Lühem tee aga tähendab mitte üksnes veokulude vähenemist, vaid ka kaupade kiiremat kättetoimetamist tarbijatele.

Juba 1987. aastal pöördusid mitmed Soome firmad Eesti Merelaevanduse poole ettepanekuga avada ühiselt see praamiliin. Sobivamaks partneriks osutus aktsiaühisus "Palkkiühtümä". Ühisfirma loomist arutati muu hulgas ka Soome peaministri H. Helkeri ja NSV Liidu Ministrite Nõukogu esimehe N. Rõžkovi kohtumisel 1988. aasta augustis. Pärast seda kulus veel kolmveerand aastat läbirääkimisteks osapoolte vahel ning asutamisdokumentide ettevalmistamiseks. Viimastele kirjutasiid alla tänavu 12.

mail. "Georg Otsa" pardal A/O "Palkkiühtümä" poolt finantsdirektor N. Alkila ja tegevdirektor P. Aarnio ning Eesti Merelaevanduse poolt selle ülem T. Ninnas ja pearaamatupidaja L. Terentjeva. Seejärel tuli ühisfirma "Tallink" nõuetekohaselt registreerida NSV Liidu Rahaandusministeeriumis.

Esialgul on "Tallinki" teenistuses üksainus mootorlaev "Suurlaid" kapten Jaan Osa juhtimisel. Laev seadistati selleks otstarbeks ümber ning võib korraga peale võtta kuni 12 autotreilerit ja 10 autojuhti. Praamiliini meepoolseks "sillapeaks" on Uussadam, kus avati ka sellekohane tollipunkt. Ühisettevõtte allosanikeks on ka Tallinna Täitevkomitee ja Tallinna Uussadam.

"Proovireisi tegi "Suurlaid" 20. juunil," rääkis ühisettevõtte "Tallink" peadirektor Peeter Veegen. "Igal nädalal on laev teinud kolm reisi, ent nimetame neid ikka veel proovireisideks, sest Tallinna Uussadama tollikompleksi väljaehitamine on lubamatult veninud ning riiklik komisjon võtab selle vastu alles neil päevil. Seetõttu pole me veel teinud ka tõhusamat reklaami. Pealegi on juulis Soomes ja teisteski riikides veel puhkuste aeg ning kaubaveoautosid seetõttu vähe. Üllatavalt palju on olnud aga sõiduautode ülevõtu. Seda tingib ka elavnenud spordi- ja kultuurivahetus. Tulevad-lähevad muusikud oma pilliriistade ja võimendussead-

metega, sportlased võidusõiduautode ja -mootorratastega... Turistidest rääkimata. Meie peamiseks klientideks kujunevad aga siiski äsja loodud transiitveo aktsiaühing "Baltlink" ning Ungari, Tšehhoslovakkia, Itaalia, Austria ja mõistagi Soome ning NSV Liidu autoveoettevõtted."

Niisiis on alust arvata, et ühisettevõtte "Tallink" tegevus juba lähikuudel tublisti hoogustub. See soodustab turismi arengut ja tuleb kasuks paljude riikide kaubavahetusele. Aitab luua Euroopa ühiskodu ning ellu viia isemajandava Eesti taotlusi. Ning mõistagi avardab Eesti Merelaevanduse tegevusvälja ja tuleb kasuks ka Tallinna linnale.

A. BARANKINA.
K. MÜRK

Juhtusin ühel märtsilõpu päeval tööasjus reisisadama kanti ja nägin seal midagi sellist, mis tegi mind ühtaegu nõutuks ja ajas ärevile. Üksteise järel vurasid sadama peasissekäigu juurde kiniseid kaitsevärvi veoautod. Sõjaväelaslikult selged käsklused, ja rühm rohelisi vormimütse kadus sadamahoonesse. Hetk hiljem läksid neile järele mõned sõdurid koos oma ustavate dresseeritud abilistega. Ohvitserid silmitsesid tähelepanelikult merd. Aeglaselt ja hääletult ilmus sadamaakvatooriumis nähtavale meile nii tuttavaks saanud "Georg Otsa" lumivalge siluett.

Mis siis nüüd lahti on? Kas tõesti on terroristid pääsenud laeva ja mul on õnn olla esimene reporter sündmuspaigal? Või valmistub haarangurühm kahjutuks tegema eriti ohtlike relvastatud salakaubitsejate jõuku? Otustasin, et teine variant on tõenäolisem, ja sööstsin osakonda, mille tööga on kõige parem tutvuda otse kohapeal tehtud tähelepanekute abil.

Tallinna tolli salakaubaveo vastu võitlemise osakonnas käis rahulik igapäevane töö. Midagi erakorralist ei paistnud oodata olevat. Ühtlasi selgus aga vestluses, et koondada oleks osakonna töötajaid ka enneaegne. Mulu avastati Eesti vabariiklikus tollis ligi 150 kauba ebaseadusliku üle piiri toomise katset.

Tuleb välja, et kaubaturiste ei tule Eestisse mitte ainult idast. Tõsi küll, põhja poolt tulnud külaliste ülesanne on keerulisem (Narva jõe tollipunkt kaotati juba pool sajandit tagasi), aga kui asi õnnestub, siis on ka vaheltkasu kopsakam.

Mida siis veetakse? Sealpoolt tuuakse tarbekaupu, riideid ja kodumasinaid, valuutat. Suurtes kogustes on ära võetud teleriplokke, mille üks partii võib maksta 5000 rubla.

Siit viiakse kaasa kuld- ja väärismetallesemeid ning briljante,

Salakaubaveost ja veel mõnest asjast



püsivalt on kõrges hinnas kuidraha. Alles hiljuti kontrollimisel konfiskeeritud 17. sajandi Rootsi kuldmündi väärtuseks arvati 7500 rubla, kuid kollektsionääridelt saab selle eest veel palju rohkem...

Sel aastal lisandus tollis avastatud salakauba nimekirja uus asi – lihaste kasvu soodustav hormoonpreparaat. Mis saak homme ootab? Seda võib üksnes aimata.

Tavaliselt ei ületa selliste "turistide" suhtes rakendatav mõjutusvahendid administratiivkaristuse piire. 1988. aastal oli erandiks ainult üks Soome kodanik – tema hašišipartii sisseveo katse tunnistati kriminaalkuriteoks, millega seoses algatati kriminaalasi. Lisagem veel, et administratiivkaristused on naeruväärselt väikesed. Väikesed ka näiteks nende trahvidega võrreldes, mis määrati Helsingis "Maria Jermolov" ja "Mihhail Kalininil" sõitnud Nõukogude turistidele, kes peeti kinni viina ebaseadusliku sissetoomise eest (vt. "Izvestija" nr. 25, 1989). "Kas nüüd läheb siis lahti silm silma ja hamma hamba vastu?" võib mõni lugeja muiates küsida. Ei seda ega teist. Arvete klaarimise mõttest olen ma kaugel juba seetõttugi, et äriajamisel ei jää meie omad välismaalastest maha. Aga elu ise on lihtsalt näidanud, et 30 – 50 rubla (olgu või valuutas) on ärimehele, kes neli korda kuus piiri taga käib, vaid kerge ninanips, väike märkus.

Piirivalvurid peavad kõigi laevade saabumisel muidugi kohal olema, iseasi, kas neid just nii palju peab olema. Kõigil, kes meie eeskirjadega kursis ei ole, tekib siin paratamatult küsimus: Mis tarvis? Kas selleks, et hirmu nahka ajada. Ütleb ju tuntud kõnekäändki, et keda kardetakse, seda austatakse...

A. GUSTINOV

V. Antsupovi foto



KLUBI, KUS KASVATATAKSE EESTI MEREMEHI

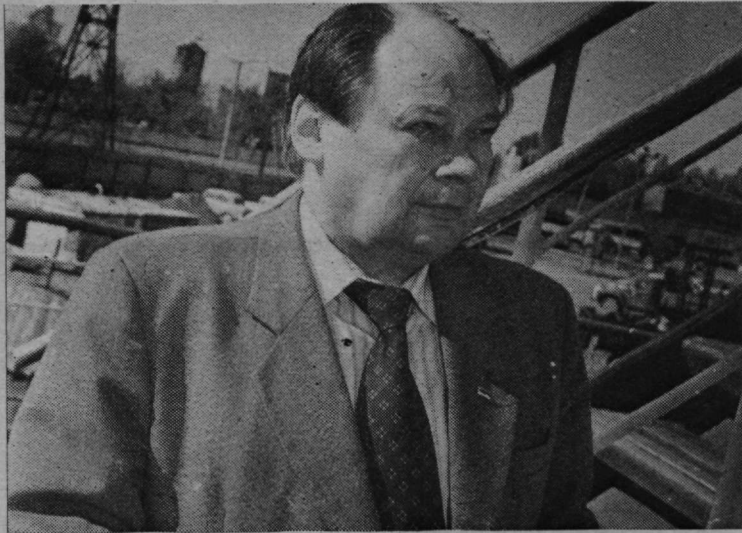
Töökollektiivi nõukogu andis Eesti Noorte Meremeeste Klubi tarvis 200 000 rubla. Summa on aukartust äratav. Aga palju me sellest klubist üldse teame?

Esimest korda küsisin ma seda endalt veidi üle aasta tagasi. Või õigemini küsiti seda kõigepealt minu käest. Vabariikliku noortelehe toimetust huvitas konkurss (või oli see ülevaatus, nüüd, kui aasta on möödas, ei tule enam täpselt meelde), mida klubi tookord korraldas. Ja mina, Eesti Merelaevanduse komsomolikomitee liige, püüdsin oma viiendal laevanduseaastal palavikuliselt meenutada kas või mõnd asjagi, mis ma olin Eesti noortest meremeestest kuulnud. Püüdsin küll, kuid midagi mõistlikku ei suutnudki oma häbiks vastata. Tütarlaps, kes helistas, oli nii kindel, et laevanduses ju ometi osatakse klubi kohta infot anda, ja sellepärast oli oma täieliku teadmatuse pärast eriti piinlik.

Asja uurimine, mis sai kohe pärast toru hargilepanekut ette võetud, näitas, et esitatud küsimus pani peale minu teisiigi punastama. Kujutan ette, kui hämmastanud oli enamik komsomolikomitee liikmeid veel aasta tagasi, kuuldes, et Eesti Merelaevandus on üks Eesti Noorte Meremeeste Klubi ametlikke šeffe.

Selles, et me pärast 15-aastast šeflust suutsime vaeu oma hooaaluste aadressi meenutada, pole tegelikult midagi imelikku. Üllatanud oleks vastupidine. Tarvitseb vaid mõelda neile piiramatutele kaadri täiendamise võimalustele, mis laevandusel olid veel 2–3 aastat tagasi, ja see küsimus, misugune koht oli juhtkonna probleemides klubil, langes iseenesest ära. Mis ei tähenda muidugi, et meie sidemed oleksid päris formaalsed olnud. Seegi fakt, et paljud ringid ja klubi staap tegutsesid laevanduse poolt tasuta antud laeval "Tallinn", ütleb ka juba midagi. Aga mingit kindla eesmärgiga, süstemaatilist tööd ei olnud, suhted rajanesid põhimõttel "tahan-ei taha".

Pärast Eesti NSV Ministrite Nõukogu määrust, mis on suunatud põhjendamatu migratsiooni vastu, ei saa laevandus oma tööjõu suhtes enam nii muretu olla. Töökollektiivi nõuko-



"Olime oma klubi suunatute arvu määramisel tõesti ettevaatlikud," ütles Tõnu Meltsas. "Me oleme suutelised enamaks ja edaspidi suurendamegi seda

selgust oma kalduvustes ja võimetes sel või teisel alal, et mitte pärast raisata aega elukutse õppimiseks, mis sulle meele järgi ei ole.

Klubi ühendab ka purje- ja veemootorisporti ning allveeujumise huvilisi ja laevamudelite tegijaid. Üle kümne aasta on noored merebioloogid koos Eesti NSV Teaduste Akadeemia töötajatega teinud Balti mere rannikul linnuvaatlusi, uurinud inimtegevuse mõju loodusele ja selle neutraliseerimise võimalusi. Kunstikallakut esindavad klubis filmi- ja fotosektsioon ning marinistide stuudio. Nende liikmete tööd kaunistavad klubi laevade koridore ja kajuteid. Muide, kokku on noortel meremeestel 61 ujuvvhendit ja klubis visatakse nalja, et arvuliselt jõutakse varsti laevandusest ette. Tõelisi laevu, millega merele minna, on neli. Kõik need on omal jõul ümber seatud, ja mis

gu otsus anda klubile 200 000 rubla kaide rekonstrueerimiseks ja ehitamiseks räägib kavatsusest kohaliku kaadri koolitamine tõsiselt käsile võtta. Seda kavatsust kinnitab ka klubi ja ettevõtte suhete seadmine õiguslikule alusele: 1989. aasta jaanuaris sõlmiti šeflusleping, mis määrab kindlaks vastastikused õigused ja kohustused. Lepingu järgi kohustub Eesti Merelaevandus osutama klubile materiaal-tehnilist ja rahalist abi, varustama teda meresõidu ohutuse valdkonda kuuluvate dokumentidega ning andma õppe-eesmärgilisi tehnikavahendeid. Klubi põhiülesanne on leida andekaid poisse, keda tõmbab meri, õpetada neile mereerialasid ja suunata nad siis Merelaevanduse Ministsteriumi õppeasutustesse. Laevandus omalt poolt aitab kaasa, et poisid merekoolidesse esmajärjekorras vastu võetaks.

Kui nüüd konkreetset rääkida, siis tänava võttis klubi endale kohustuse õpetada välja 16 poissi. Kas see pole vähevõitu organisatsiooni kohta, kuhu kuulub ligi 100 liiget (arvestamata 200 tüdrukut, kes ka klubis osalevad)?

Klubi direktor Tõnu Meltsas on tegelenud lastega 1959. aastast peale, mil klubile alus pandi. Siis oli see Tallinna Pioneeride Palee noorte meremeeste sektsioon, kus käis 90 last, keda juhendas kaks õpetajat. (Praegu töötavad lapsed 72 juhendaja käe all.)



arvu, aga kuna asi on uus ja niisuguse kohustuse võtame eeldale esmakordselt, siis tahame minna välja kindla peale.

"Mida direktor sooviks Eesti Merelaevanduselt?"

"Et ta jätkaks sedasama kurssi. Me omalt poolt teeme kõik, et Eesti laevadele tuleks ikka rohkem kohalikke noori."

Klubi tegevus veenab, et olakse tõesti suutelised rohkemaks. Lapsed, kes käivad siin 5. klassist peale, saavad algteadmisi peaaegu kõigil mereerialadel (madrus, motorist, radist, elektrik). See on hea võimalus saada 5–6 aasta jooksul

eriti tähelepanuväärne — ka oma projektide järgi. Klubis töötavalalaliselt konstruktoribüroo, mis direktori sõnutsi võib elukutselistele silmad ette anda.

Klubi igast valdkonnast võiks tegelikult rääkida omaette. Poistel on tõesti põnevaid ettevõtmisi: ekspeditsioonid, matkad, võistlused, demonstratsiooniesinemised jmt. Asja lepitati näiteks põhimõtteliselt kokku, et klubilased osalevad mere- ja jõelaevanduse töötajate päeva üritustes. Seepärast olen ma kindel, et nende tegevust valgustame edaspidigi.

Lõpetuseks aga veel ühest asjast, mis mulle klubi töökorralduses kõige rohkem meeldis.

Tallinna Noorte Meremeeste Klubis pole pääslaid. Pole ka kurja onu, kes käsib luba näidata. Igaüks võib laevale minna, masinaruumi sisse vaadata, oma käega seadmeid katsuda või niisama teki jalutada.

Nägime ise, kuidas "Tallinnale" jooksis trobikond linna pealt tulnud poisse. Mõni jooksis pärast koroonavõi tennismängu puhkeruumis kohe minema. Mõni piilus huviga kajutitesse, mis on ümber tehtud laevamudelite töökojaks ja õpeklassideks. Arvan, et kui kümnest või ka kahekümnest ükski pidama jääb, pole klubile antud raha tulude loobitud.

A. GUSSEINOV

Piltidel:

* Kui Tallinna teavadi hästi peaaegu kõik laevanduse töötajad, siis "Suurlaidu", mis samuti klubile kuulub, näevad paljud esmakordselt.

* Direktor Tõnu Meltsas
* Need poisid seekord pikemalt pidama ei jäänud.
* Tulevastel madrustel on hea tuju...



Millest mehed omavahel kitsas ringis tavaliselt räägivad? Naistest. Ja poliitikast muidugi. Noh ja mis siis sellest? Naised ju ei häbene sugugi meid üksipulgi läbi võtma. Üpris armetud tundume siis — ideaalse rüütliga võrreldes on paljud tänapäeva mehed kas lihtsalt kaltsud või seelikukütid. Esimesed on liiga igavad, et nendest rääkida, teiste üle aga vaieldakse ilmselt senikaua, kuni siin ilmas naisi leidub. Kes ta siis on, see surematu Casanova?

See, kellele ükski kaunis daam ei suuda vastu panna. See, kelle elu on üks alaline uute erootiliste seikluste otsimine. Ja nüüd avastame äkki oma kaasaegses kuulsas Veneetsia võrgutaja jooni. Ei maksa selle patriarhaadi ingli

kuju alahinnata. Casanova kujutab endast ägeda temperamendi ja anarhistliku huumori ühendust, ta on kirglik naudingukütt. Anomaalselt individuaalseeritud seksuaalsusrefleks on tema enesemääramise ja enesetunnetuse tee. Ja siiski on üsna lihtne tema aupaistet maha pühkida. Piisab, kui pöörduda psühhoanalüüsi poole.

Kuulus Ameerika kirjanik Peter Trachtenberg defineerib teda nii: "Casanova on hulk ühekordseid seksuaalkontakte, ajutisi armusuhteid ja abielusid. Ta on krooniliselt polügaarne ja truudusetu..." Tuntud Nõukogude seksuoloog professor I. Kon arvab, et muude motiivide seas on korrapäratu suguelu põhjus paljude meeste vale ettekujutus tõelisest me-

helikkusest ja vähiklikkusest seksuaalkultuuris. Kvantiteet ei tähenda veel kvaliteeti, igatahes ei ole mitte see õige mehelikkuse tunnus.

Selliste meessoost isendite elu on üks suur triumfide, kaotuste, võitude, paanikate ja šoki karussell. "Tõelise naisega kohtumine" ei ole lihtsalt nende jaoks. Nad on oma illusiooni-ohvrid.

Casanovade arv kasvab, kinnitab Lääne-Saksa nädalaleht "Stern".

Ühiskonnas, kus deformeeruvad moraalsed ja sotsiaalsed väärtused, kus õilmitseb tugeva isiksuse ja julmuse kultus ning on vähe inimlikku soojust, sigivad Casanovad nagu küülid.

Tänapäeva don Juani ei tun-

ne enam ära. Ta ei pruugi olla ei eriti ilus ega eriti elegantne. Paljud sellised mehed kurdavad arstile liigse kehakaalu, seljavalude, juuste väljalangemise ja higistamise üle. Sellest hoolimata on nende arvel aga võite üle saja. Nende edu selektub partneri oskusliku võrgutamise ja suhete algusjärgus.

Ehkki kõigile neile meestele on omane "armastuse otsimine", realiseerivad nad oma kalduvusi erinevalt. Kirjanik Trachtenberg jagab selliseid "mini-naisteõigijaid" kuude kategooriasse: vallutaja, kaasosaline, romantik, karjerist, žonglör ja hulkuv kõuts.

Kõige sümpaatsem tundub sellest reast romantik. Tema prototüüp võiks olla näiteks lord Byron. Romantikule on ar-

mastus romantiline protsess. Üliemotsionaalne puhang, milles on eksootikat, midagi transiseisundi taolist. Mees ja naine on selles protsessis pidevas hingelises pinges. See tunne möödub aga romantikul kiiresti. Ja jälle küsib ta: "Millal ma kohtan seda, keda võin armastada?"

Erinevalt romantikust on vallutaja tõeline King-Kong. Selline nagu don Juan, kelle kohta tema truu teener kunagi ütles, et kui ta on relvis, peab linnades teada andma, et kehe tabab naisi katk. Vallutaja pole mitte niivõrd armuke, kuivõrd petturist kollektsionäär. Tema puhul taandub meelelisus järjekordseks linnukeseks eluloos. Säärased mehed on gladiatorid suguvaheise võitluse areenil. Nad täiendavad oma



Wahva don Juan



ehk

Casanova kompleks



kogu väsimatult. Nii et on ausam, kui vallutaja ütleb "Ma sain, mis tahtsin", mitte aga "Me armastasime teineteist".

Rahulikumad on James Bondi tüüpi mehed — kaasosalised.

Naised sattuvad nende teele juhuslikult nagu muuseas, langedes neile kaela eksootilistel randadel. Poolpaljalt ootavad nad neid rahvusvaheliste kiirrongide kupeedes. Bondil tarvitseb vaid sõrmega viibata, ja nad kukuvad talle ekstaasis sülle. Kaasosalised ei jälita oma ohvrit, vaid lähevad temaga voodisse. Nad tegutsevad ükskõikselt ja kiretult, neile on tundmata üllad ja sügavad elamused.

Karjeristid otsivad nimelt sügavat püsivahekorda naisega, kes neid peale armastuse ka protežeeriks. Kõikidest Casa-

novadest on nemad kõige lähemal sellele, et sõlmida vastassooga vaheharu. Karjeristid on sageli valmis püsivamaks sidemeks — meenutagem Hemingwayd ja tema daame. Abielus olles muutuvad nad aga sõnaatraks ja vaenulikuks kuni peatse täieliku lahkuminekuni välja.

Ka žonglöörid on tihti valmis püsivateks suheteks, kuid nad pole sugugi stabiilsed ja hoopiski mitte monogaamia pooldajad. Nad on omamoodi ekvilibristid, kes püüavad hoida end tasakaalus kahe naise vahel, jagades aega ja hellitusi. Partnerid on tavaliselt konkurendi olemasolust teadlikud ja sellised juhtumid lõpevad vahel kurvalt.

Kõige levinum Casanova tüüp on hulkuv kõuts — krooniline truudusemurdja, aga pa-

radoksaalselt "andunud" oma kaasale ja oma kodule. Nemad on kõige ebapüsivamad, aga nende "võidud" ei sega perekonnaelu.

Casanova, see vastupandamatu Lovelace on tegelikult psüühiline monstrum. Täpselt öeldes oma lapsepõlve ohver, unistuste vang. Nii kinnitavad igatahes mõned välismaa spetsialistid.

Jutt on ebatervest sugutungist. Jutt on nendest, kes on teinud selle oma kutsumuseks, ja ebaloomulikust naudingutsimisest.

Jah, don Juan on kirglik. Kas see kirm ei teegi teda naistele vastupandamatuks? Ette kindlaks määratud reeglitega ja maandatud tunnetega maailmas veetlevad nad naisi sümpaatse osavõtlikkuse, sügava

tähelepanelikkuse ja oma soovide välkkiire teostamisega.

Casanova kompleks on lõputu flirditants, omamoodi suletud ring. Selle lätted on lapselikus naiivsuses. "Kogu oma elu olen otsinud seda, keda võiksin armastada," ütles lord Byron, ja see on paljude Casanovade draama. Psühholoogid arvavad, et enamasti on nad kasvanud poolikus perekonnas, kus emal on psüühilisi või emotsionaalseid puudujääke. Sellisele emale on poeg ainus lohutus, puuduva abikaasa õnnetu esindaja. Nendele poistele saab lapsepõlves osaks poolik armastus.

Suureks kasvades hakkavad nad otsima "tõelist armastust". Mis tahes suhet naistega tumestab alateadvusse sööbinud pilt ema omavolist ja kõikvõimsusest ning see tekitab juba en-

neaegu lahkuminekumõtteid. Casanova hing jääb tühjaks. Ta on raske lapsepõlve ja vanemate konfliktide ohver. Ta väärleb kaastunnet, kuid mitte enam.

Psühholoogide arvamus mööda pole Casanova kompleksist ise päriselt võimalik lahti saada. Vaja on ravi ja arstiabi. Aga kujutagem nüüd endale ette seda kavaleri, tema romantilist loomust, suurejoonelisust ja füüsilist veetlust, meest, kes on valmis kõigele, vaba ning aldis uutele kogemustele! Mis juhtuks, kui praegused don Juanid äkki nagu üks mees tormaksid meditsiinilt abi saama? Kui palju kaotaksid siis terve maailm, kirjandus ja naissugu ise, kui teda ei oleks?...

A. AZAROV
TASS-i korrespondent

SPORDI-



PANOKAAM

Tippmeeste varjus

Kehakultuuriliikumine nõuab üldsuse terasemat tähelepanu

Meie Merelaevanduses pälvivad I üleliidulisel ujuvkoosseisu spartakiadil ja kehakultuuri- ning tervistustöö korraldamise üleliidulises võistluses Merelaevanduse Ministeeriumi ettevõtete ja laevade seas võitja mooterlaevad "Viirelaid" (kehakultuurinõukogu esimees A. Kosmakov) ning "Aleksandra Artjuhina" (kehakultuurinõukogu esimees B. Šigortsov). Kaldaetevõttest oli nagu mullugi esimene Loksa Laevaremonditehas.

Parima ei ole sportlaste põhjõuks sügugi üksnes noored, vaid ka vanemad, sealhulgas näiteks kaptenid V. Kala, V. Tammu ning Ü. Öun. Mooterlaeval "Viirelaid" teeb sporti peaaegu kogu juhtivkoosseis: kapteni vanemabi A. Morin, vanemahaanik I. Kolpakov, kapteni esimene abi V. Gorškov ja rootsman G. Zelenski. Ilmselt tingis juhtivkoosseisu aktiivsus sellegi, et mullu neil merelaevanduses väarikat konkurenti ei olnud.

Poleks õige väita, et kehakultuur ja aktiivne puhkus on igapäevane asi üksnes

"Viirelaid". "Aleksandra Artjuhina" või mõnekümnel muul laeval. Võttis ju 1988. aastal rahu ja sõpruse karikale peetud võistlusest osa 54 protsenti meie laevadest. Seda pole küll palju. Objektiivsuse huvides tuleb lisada, et arvandmed ei peegelda piisavalt meie nüüdiselu nõudeid. Muret teeb liiga paljude inimeste inertsus, kellest sõltub võimlemis-, korvpalli-, võrkpalli- ja tenniseväljakute rajamine hoovidesse, spordirajatiste sisustamine ning laevade varustamine spordiriistadega. On ju igal inimesel loomulik tarvidus hingata 5-10 minutit värsket õhku ning end liigutada.

Imestama paneb mõnede kõrgeltkoolitatud ametiisikutepüüd pisendada tootmisvõimlemise tähtsust ning tõestada, et see üksnes kisub inimesi töö juurest eemale. Üks niisugune juht nentis: "Aga meie otsustasime üldkoosolekul, et me tootmisvõimlemist ei tee."

Kogu tsiviliseeritud maailm peab tootmisvõimlemist parimaks vahendiks, vähendamaks väsimust ning suurendamaks tööviljakust. Ford maksab preemiat oma ettevõtetele töötajale, kes tegelevad regulaarselt tootmisvõimlemisega. Külmavereline oponent aga väitis vastu: "Fordil on palju raha. Tema võib endale selliseid tempe lubada."

Me otsime päise päeva ajal tükutulega bürokraate, kes peavad tingimata pesitsema Moskva ministeeriumis, enast aga õiglaselt hinnata ei

oska. See tõestab, et seni oleme alles oma olme tsiviliseerimise ja elulaadi muutmise tee hakul.

Ent jätkakem võistluse tulemuste analüüsi. Kõike pole neis kahtlemata arvestatud. Esmajoones seepärast, et sporditegemisest kollektiivides saame me andmeid ebaregulaarselt ja kaugeltki mitte kõigilt. Raske on uskuda, et "Ivan Russakovil", "Kapten Voolensil" või "Nikolai Vilkovil" töötavad üksnes vanamehekäbid, kelle ainus mure on oma habraste kontide hoidmine.

Mullu ei saanud ujuvkoosseisu ametiühingukomitee neilt ainsatki spordivõistluse protokollid. Võib olla on takistuseks liigne tagasihoidlikkus. Võib ka olla, et mõeldakse nii: kui kellelgi on midagi vaja, siis las tuleb laevale ja kogub talle tarvilikke andmeid. Äkki on aga tegu kategoorilise protestiga bürokraatide vastu? Ära on tütüdanud kõik need õtendid, protokollid, aruanded ja koondid. Igasuguseid aruandeid on meil tõesti ülemäärast. Ei kujuta aga ette, kuidas kajastada objektiivselt, avalikult ja näitlikult võistlust ilma infota laevadelt. Kuidas sel juhul määrata, kes mida väärt on?

Iga spordivõistlus protokollitakse. Protokollid võiks saata postiga esimesest Nõukogude sadamast ametiühingukomiteele. Ongi andmed käes ning ka eeter pole üle koormatud.

Veel pisut tavajuttu meie

spordi ainelisest tagamisest. Kahjuks lubab "Mortehsnab" ka tänava meile vaid üheksa nimetust spordidresse ja -inventari tellitud 33 asemel. Nagu Ilfil ja Petrovil: uppuja päästmise olgu uppuja enda asi. Hea, et me oleme sellega juba harjunud ega istu käed rüpes. Tänavu on ühendatud ametiühingukomitee, ujuvkoosseisu ametiühingukomitee ning Meremeeste Ametiühingu Eesti Vabariiklik Komitee ühendanud oma jõupingutused spordiinventariga varustamise parandamiseks. Kasutatakse ka kooperatiivide abi, kellelt on tellitud osa spordirõivastest ja mõned trenadžöõrid.

Laevad võivad samuti osta mõningaid sporditarbeid, kui neid vastavalt tabelitele ei ole saada "Torgmortransi" ladudes. Osta võib neid kaupu suurlahara eest linna kauplustest, mille kohta tuleb hiljem esitada avansiaruanne. Arvestades asjaolu, et ka ladudes siiski üht-teist on, peaks iga meeskond end enam-vähem ära varustama.

Paljud seda teevadki. Teistel jälle ei tule justkui Tagurpidi-Antsul midagi välja. Isegi vanavara ei suudeta maha kanda ega ülearusest vabandada. Kolmandad ei tule spordiasjade eest vastutaja määramisega toime. Kes aga peaks vastutama? Mõne meelest on see administratsiooni asi. Küll kapten kõva sõna ütleb.... Mõned arvavad, et sellega peab tegelema ametiühing. On neidki, kelle silmis sportimine on vabatahtlik

ning mingit vastutajat ei vaja.

Administratsioon ja ametiühing peaksid tõepoolest olema spordi- ja tervistustöö tulesid pooldajad ning helded sponsorid, kuid põhikoorem lasugu siiski komsomoli õlul, kes võiks juhtida seda tööd kogu laevanduses.

Nelja aastakümne jooksul kuhjunud bürokraatliku ükskõiksuse müüri spordirajatiste vastu ettevõtete ja eja-murajoonides võiks murda ühe üksmeelse komsomoli-laupäevakuga. Kõigele lisaks aitaks see lahendada nn. "noorukite probleemi".

Hea, kui noorukil jätkub olümpialikkude vastupidavust, raha ja annet ning temast saab hea spordimees. Aga kui ei jätku? Siis hakatakse keldrites ja väravaalustes ükskõiksega jöhkruses, matslikkuses ja rõõvlimängudes võistleva. Mängud aga ei jää kahjuks ainult mängudeks. Noorsoo kuritegevuse eest kannab põhivastutust komsomol, kes tegeleb nüüdsel ajal kõige muuga, kuid mitte oma nooremate vendadega, oma tulevikuga.

Ühendatud ametiühingukomitee kuulutas välja konkursi parimale suvespordiväljakule (vt. "Morjak Estonii" nr. 12). Edu võime aga loota üksnes komsomoli tegusale kaasabil. Administratsioon ja ametiühing annavad vahendid, kuid algatus, energia ja aktiivsus olgu noorte poolt.

G. SPIRIDONOVA
J. OVSJANNIKOVA
F. KALATŠEV

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 6. augusti seisuga (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" - teel Amsterdamis
"70-LETIJE OKTJABRJA" - teel Panama kanali poole
"VIKTOR BAKAJEV" - saabus 4. aug. Riiga
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Bekomosse
"VIKTOR KINGISSEPP" - teel Rotterdamist Klaipedasse
"SKULPTOR MATEJEV" - teel Galvestonist Klaipedasse
"NIKOLAI JANSON" - saabus 6. aug. Fredericias
"BORIS BUBIN" - teel Leningradist Habanasse
"NIKOLAI VILKOV" - Santiago-de-Cuba sadamas
"TIMUR FRUNZE" - Warri sadamas (Aafrikas)
"ALEKSANDR OSSIPOV" - teel Haliist Valenciassa
"LENINSKAJA GWARDIJA" - remondis Stettinis
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" - teel Tallinnast Cotonusse (Aafrikas)
"ANDREI ANDREJEV" - Tallinna Uussadamas
"MAKSIM LITVINOV" - teel Tallinnasse
"PJOTR KRASSIKOV" - teel Conac-

risse
"VASSILI ŠELGUNOV" - seisab Banioulis
"JOSSIF DUBROVINSKI" - Tallinna sadamas
"NIKOLAI ŠVERNIK" - seisab Luandas
"JOHANNES LAURISTIN" - Tema sadamas
"JAN ANVELT" - seisab Puent-Nuaris (Nigeeria)
"IVAN RÜSSAKOV" - seisab Mariupolis
"OLGA VARENTSOVA" - teel Antverpeni
"PAVEL DAUGE" - seisab Rani sadamas
"MIHHAIL KEDROV" - teel Tallinna
"IVAN BELOSTOTSKI" - teel Jiddasse
"ALEKSANDR VINOKUROV" - seisab Tallinna sadamas
"VEERA LEBEDEVA" - seisab Port-Jantilis
"VILJANÖ" - teel Kaliningradi
"GRUMANT" - seisab Palamoses

"GULBENE" - La-Pallice sadamas
"KOHTLA" - Aleksandrias
"KÖPU" - Krotone sadamas
"PAIDE" - saabus 6. aug. Tallinna
"POVENETS" - Breemenis
"RISTNA" - seisab Tallinnas
"HELTERMAA" - teel Kanaari saartelt Tallinna
"SEGEŽA" - seisab Tallinnas
"OSVALD TUUL" - seisab Rochefortis
"HUDOŽNIK NESTEROV" - teel Antverpenist Tallinna
"IVAN RABTŠINSKI" - teel Kemist Alžiiri sadamasse
"ARNOLD SOMMERLING" - teel Leningradist Elesmere Porti
"HUDOŽNIK PIMENOV" - teel Amsterdamist Bordo'sse
"HUDOŽNIK KORIN" - seisab Gdynias
"JURI KLEMENTJEV" - saabus Leningradi
"KAPTEN VOOLENS" - Tallinnas
"MEHHAANIK KRÜLL" - väljus 6. aug. Kopenhaageni suunas
"JUNOI PARTIZAN" - seisab Sun-

derlandis
"VIIRELAID" - seisab Tallinnas
"KESSULAID" - seisab Tallinnas
"SUURLAID" - rendil
"MANILAID" - saabus Århusse
"HEINLAID" - Helsingis
"VASSILI KUTŠER" - Sundvallis
"GLEB SEDIN" - Breemenis
"FRITZIS GAILIS" - väljub Tallinnast
"FRITZIS ROZIN" - remondis (Loksal)
"AUGUST KULBERG" - Sarpsborgis
"AMBLA" - Tallinnas
"ANDJALFELD" - Kristiansundis
"AEGNA" - remondis (Loksal)
"KABONA" - Rotterdamis
"MOHNT" - remondis
"RAPLA" - Leningradis
"SEMJON ROŠAL" - Sunderlandis
"TERIBERKA" - Tallinnas
"VIRTUSU" - Sarpsborgis
"KARL KRÜSTEIN" - Gdynias
"OSMUSSAAR" - remondis (Loksal)
"OTEPÄÄ" - teel Dordrechtis
"TAHKUNA" - Kaliningradis.

Neile, kes ootavad...

EESTI MEREMEES
EELI VEVEVEE?

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE ADDRESS:
200010 Tallinn, Uus-Sadama tän. 14
Telefonid:
43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)



Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Tellimuse nr. 3174

Väljaande eest vastutav
KALJU MÜRK