



Eesti Merelaevanduse valitsuse, partei- ja komsomolikomitee ning mere- ja jõelaevastiku tööliste ametiühingu Eesti vabariikliku komitee häälekandja

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 6(890) Teisipäev, 26. detsember 1989

Hind 10 kopikat



D. Prantsu foto

Häid pühi!

VANA AASTAT ÄRA SAATES Lühikommentaare ajakirjanduses ilmunule

15. novembri "Noorte Hääles" artiklis "Uus "ühisettevõtte" kritiseeritakse Eesti Merelaevandust, et see püüab IME käivitumise ajal säilitada end Liidu keskametkonna koosseisus. NSV Liidu rahvasaadik Toivo Ninnas, kellelt saaksime täpsema vastuse, viib praegu Moskvast NSV Liidu rahvasaadikute kongressil, kuid oma vastuses "Noorte Häälele" on T.Ninnas teatanud, et järgib endistviisi oma valimiseelset programmi.

21. novembri "Õhtulehes" on pealkirja all "Kas Maardusse ikka Uussadam" esitatud 2 ettepanekut sadama ümbernimetamiseks: Heino Gustavson teeb ettepaneku nimetada sadam Maardu sadamaks. Sadamatööline Mats Hunt pakub välja teise lahenduse: jätta muu maailma jaoks käibele nimetus Tallinna sadam, nummerdades kaid ühtselt; linna ja sadama siseselt võtta aga kasutusele uus nimi Sūvasadam, mis sobiks ühte ritta juba olemasolevate Kalasadam, Miinisadam, Reisisadam ja Kaubasadamaga.

Uussadama kapten Rein Raudsalu: "Mulle meeldiks Muuga sadam, meil on ju ka Muuga raudteejaam. See lõpetaks vagunite ekslemise,

mis Muuga jaama asemel satuvad Tallinna jaama; ka sadama raadiokutsungid on "Muuga". Muuga on suupärane nimi, ka välismaalastele."

23. novembri "Noorte Hääles" teatab ETA "Loodi aktsiaselts "Estline-Eesti"". Saame teada, et luuakse regulaarne laevaühendus Tallinna ja Stockholmi vahel, eeloleva aasta juunist hakkab laev "Nord Estonia" pardale võtma poolteist tuhat reisijat.

Eesti NSV Riikliku Transportikomitee koordineerimise peavalitsuse asejuhataja Harri Enula: "See on meie valitsuse tellimusel välja töötatud projekt. Asutajaliikmed on transpordi ja turismiiga tegelevad ettevõtted kogu Eestist. Eeldatavasti saab "Estline" projekt aluseks alternatiivsete merenduses tegutsevate ettevõtete võrgu väljakujunemiseks. Seega võib "Estline-l" pidada esimeseks IME põhimõtetele vastavaks ettevõtluseks sel alal, mis peaks hakkama taastama Eesti prestiiži mererügina, looma kindla ühenduse Rootsi ja teiste Skandinaaviamaadega. Eesti meremeeste loob see võimaluse valida töödandjat, aktsionäridele annab normaalse majandusliku tulu. Eesti ja Rootsi on siin võrdsed partnerid."

Sõiduhuvilistele pakub täpsemat teavet 3. detsembri "Rahva Hääli" artiklis "Nord Estonia" Tallinna-Stockholmi liinile"

23. novembri "Maalehe" arktiklis "Uussadam tahab olla Moskva all" kirjeldatakse külaskäiku sadamasse. Saame lugeda Uussadama ülema Anatoli Kanajevi arutlust sadama tulevikust: "Tuleb tõsiselt mõelda, kuidas sadamat edasi ehitada. Meie arvates on vaja jääda üleliidulisse alluvusse, aga sadama tegevus peaks hakkama kajastuma vabariigi eelarves. See võtab ehk maha pingeid.

Transport jääb niikuinii üleliidulisse alluvusse, mere-transpordi puhul on mängus ka väliskaubanduse monopol. Siin ei saa midagi muuta."

Uussadama kapten Rein Raudsalu:

"Eesti Merelaevanduse kauaaegse ülema Arno Kase sõnusti peab sadam olema mere äärde ehitatud, kellel teda ka vaja ei läheks. Tallinna sadamad on aegade jooksul alati lossitud-laadinud ka transiitkaupa ja toonud sel moel sisse nii kroone, rublasid kui raha teistes vääringutes. Oleks kurb, kui IME tegijad ei leiaks kaasaegsele sadamale kohta uues majandusske-

mis. Seda enam, et vana sadam on väikseks jäänud nii sügavuse kui territooriumi poolest. Paljud kaubad ei sobi linnasüdames töötlemiseks. Tulevane turismiäri ja külalistevool aga eeldab seal näha peamiselt valgeid reisi- ja lõbulaevu, mis mitte vähem sisse ei too. Sellest ka Uussadama laiendamise plaanid.

Kuid ka ilma selleta ei olnud Uussadam planeeritud töötama kahjumiga. Ükski ehitusjärgus ettevõtte ei saa esimesest päevast alates kasumit anda. Sadam on esialgsest kahjumist plaanitud tunduvalt kiiremini üle saanud.

Töökaaslastele on teada A. Kanajevi teistsugune arvamus, ta on pidevalt orienteerunud kollektiivi IME-le, tööle iseseisva ettevõtte vabariigi alluvuses. Seda arvestatakse ka sadama laiendamisp-laanides.

Kirjutis "Maalehes" ei andnud lugejale mingit asjalikku infot Uussadama kohta. See ei tööta IME kasuks ega soodusta IME-meelsust muulastest sadamatöötajate hulgas, kutsudes oma alatooniga vaid esile kahetsusväärseid pingeid üleliidulise alluvusega ettevõtte töötajate hulgas, kes on valmis IME-ga kaasa minema.

"24. novembri "Noorte Hää-

les"stüdistatakse Eesti Merelaevandust, et "Georg Otsale" müüakse nõukogude raha eest vähe kajutikohti ja toidutalonge. Autor küsib: "Miks peaksin mina ja sajad teised Nõukogude laevas nagu vaesed kirikurotid, kes on nii vaesed, et isegi süüa ei ole neile ette nähtud?"

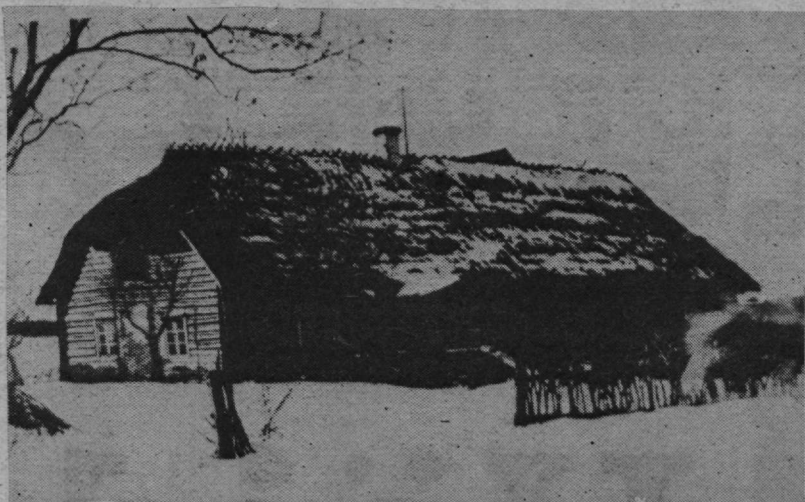
"Marseri" direktor Mait Nahkur: "Me ei saa ainult nõukogude raha eest töötada, sest Helsinki sadamamaks, agentteerimiskulud, laeva tehnohooldus ja remont tuleb kirni maksta valuutas, seega peab laev küllalt valuutat teenima."

Veel küsib repliigi autor: "Ja millistel kaalutlustel müüakse nõukogude raha eest ainult neljandik kajutikohtadest?"

M.N.: "Kajutikohti on "Georg Otsal" 190, nõukogude raha eest müüakse igaks ülesõiduks 52 kajutikohta ja 260 tekipiletti. Pileteid saab küll broneerida kuu aega ette, sellegipoolest müüakse kajutikohad ära ühe päevaga. Aasta algul alustati 110 piletiga nõukogude inimestele, nüüdseks oleme jõudnud 260-ni. Siiski võib juhtuda, et näiteks jõulude aegu või nädalalõppudel ei mahu kõik sõitsoovijad laeva."

(järg 8. lk.)

Tähtpäevi Eesti merenduse ajaloo



Tallinnas asuvas kooli 1919. a. sügisel moodus tänavu Tallinna Mere- kooli avamisest 70 aastat. Tallinna merekooli esimeseks juhatajaks sai W. Russov. Kool töötas esialgu kuni 1921. aastani Kloostri tänava koolimajas, seejärel kuni 1923. aastani Narva mnt. 47. Edasi paiknes kool Leineri tä- naval, alates 1927. a. sügi- sest "Meremeeste Kodu" ruu- mides. 1933. a. koliti Koplise praeguse TTÜ hoonesse, 1936. a. sealt taas "Mere- meeste Kodu" ruumidesse, kuhu jädi seekord pikemaks ajaks. Eesti Vabariigi ajal tuli õppemaksu maksta järgmi- selt: ettevalmistusklassis 20 kr., I klassis 30 kr., II klassis 40 kr. ja III klassis 50 kr. aas- tas. Seega ei olnud merekoo- lis õppimine kerge neil, kes elasid vaid oma teenistusest. Suvel sõideti laevadel ja talvel õpiti: õppeaasta algas 1. ok- toobril ja lõppes aprilli lõpul. Kes aga suutis püksirihma pingutada ning kaugsõidu- kapteni diplomiga merekooli



Tänavu 23. novembril mõi- dus 125 aastat esimese eesti- pärase merekooli loomisest. Kool loodi lätlase Krišjanis Valdemarsi õhutusel ja eest- vedamisel Eesti-Läti piiril Heinastes 1864. aastal. Tege- vust alustati Jüri Veide talus esialgu 2 õpilasega, 1. det- sembriks oli õpilasi juba 13. Kooli loojad ja juhatajad ning enamik õpilasi olid eestlased. Esimesed õpilased olid pärit peamiselt Treimanist, Ora- jõelt, Kablist, Häademeestelt ja Heinastest. Tol ajal oli Hei- naste merekool Venemaal esimene, kus võisid õppida lihtsad randlased. Kool loodi Heinastes kohalike raha- meeste Weidede ja Mihkelso- nide kulu ja kirjadega, aitasid ka kohalikud randlased. See- ga oli see puht erakool; sellest alates loevad ajaloolased esi- mese eesti merekooli sünni- päevaks 23. novembrit 1864.

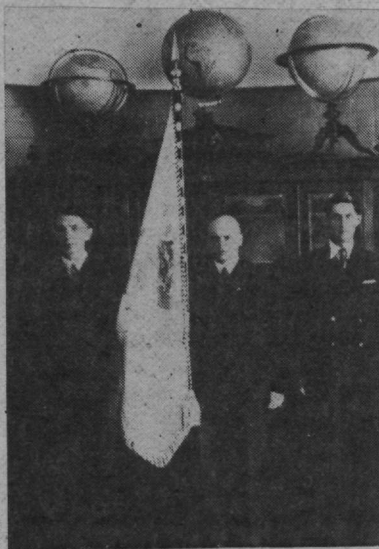
Tosin aastat hiljem oli Hei- nastes juba 70 kaugsõidu- purjelaeva, sest peale navi- geerimise õpetati koolis ka laevaehitust. Kõik laevad tee- nisid hästi, nii et endisest väi- kesest külakohast oli välja

kasvanud jõukas meremees- te alev. Heinaste merekooli juhatajaks valiti C. Dahl, kes ise oli lõpetanud 1857. a. Riia merekooli. 1870. a. valmis Heinaste merekooli uus hoo- ne, 1880. a. sai Heinaste me- rekool kolmeklassiliseks kaugsõidumerekooliks. 1902. a. ehitati koolile veel üks hoone juurde. Heinaste merekoolis õppis 1864— 1897. a. 2144 õpilast, kellest lõpetas vaid kolmandik. Koo- li lõpetamata jätmise põhjusi oli palju. Õpilased pidid maksma korteri, toidu ja riie- tuse eest ning tasuta õppe- maksu — õpiti oma kulu ja kirjadega. Elati mitmekesi üüritud toas, makstes voodi- koha eest kallist hinda, söödi nii, kuidas raha jätkus. Hei- naste merekool suleti 1915. aastal.

•Heinaste merekooli esi- mene hoone

•Heinaste merekooli uus hoone

•Heinaste merekooli õpi- lased ja õpetajad 1911/1912



lõpetada, seda ootas hea teeni- stus. Õpilaste arv kasvas kiiresti, aastail 1920—1940 lõpetas Tallinna Mere- kooli 971 diplomeeritud mere- meest.

1941. a. nimetati Tallinna Mere- kool ümber Tallin- na Me- retehnikumiks. Kool viidi üle Vene ja Munga tänava nurga- le kunagisse Tallinna kreis- kooli hoonesse. Kooli hakkas juhtima kapten A. Gustav- son, inspektoriks määrati E. Kägi.



•Kaubalaevaseltsi "Linda" aktsia

Tänavu 14. juunil moodus 110 aastat Eesti esimese kau- balaevaseltsi moodustami- sest. Seltsi loomise mõte tek- kis tolleaegse Aleksandrikoo- li õpilaste ja õppejõudude keskel. Initsiaatoriks ja asu- tajaliikmeks oli Gustav Es- lon, kes on sündinud 1846. a. Harjumaal Kuusalu rannas Munkviigil. Peale kooli lõpe- tamist sõitis noormees laeva- del ja temast sai oma isa ees- kujul tubli meremees, ta oli kolme purjelaeva kaasosa- nik. Mitu aastat sõitis G. Es- lon laeval "Karoline". Kuigi meri oli talle südameläheda- ne nagu igale rannapoisile, jäi ta maale, õppis 1867—1870 Kundas ja omandas kooliõpe- taja kutse. G. Eslon oli õpeta- ja Väanas, Kolga-Kõnnus ja Tallinna. lähedal Nehatus, kus pandigi alus Eesti esime- sele laevaseltsile. Nehatu koolimajas toimus 14. juunil 1879 uue laevaseltsi asuta- miskoosolek: üksmeelselt ot- sustati rajada kaubalaeva- selts nimega "Linda", samas kirjutati palvekiri Eestimaa kubermanguvalitsusele. Uue "Linda" seltsi purjedesse hak- kas kohe puhuma uusi tuuli, selts arenes kiiremini kui loo- deti. Esimese pooleteise aas- ta jooksul laekus seltsi kas- sasse üle 300 000 rubla. 1880. a. alustas noor "Linda" põhitegevust, osteti maikuu algul Tallinna sadamasse saabunud Norra purjekas

"Morgenrøden". Uus laev maksis 40 000 rubla. 9. mail oli laeva pidulik üleandmine ja vastuvõtmine, 14. mail sõi- tis "Linda Morgenrøden" "Lin- da" lipu all vanaraualastiga Tallinnast Philadelphiasse. Esimene reis tõi seltsile mär- kimisväärset tulu, 1882. a. osteti veel teinegi purjelaev, "Aleksander". See laev maksis 11 000 rubla ja sai nimeks "Aleksander Linda". Selts ot- tis veel maju Tallinnas ja Tar- tus ning poe ja kaubaaida. Nagu elus ikka juhtub, olid ka "Linda" seltsil omad tõu- sud ja mõnad, tegutses laial rindel ning osa ettevõtmisi andsid kahjumit. Pealegi hukkus 26. märtsil 1893 "Aleksander Linda" ning "Lin- da Morgenrøden" tegi avari. Et "Linda" seltsi elu läks alla- mäge, otsustati selts 1893. a. likvideerida, suutmata konkureerida teiste omataoliste- ga.

Manivald Kuik



•Gustav Eslon

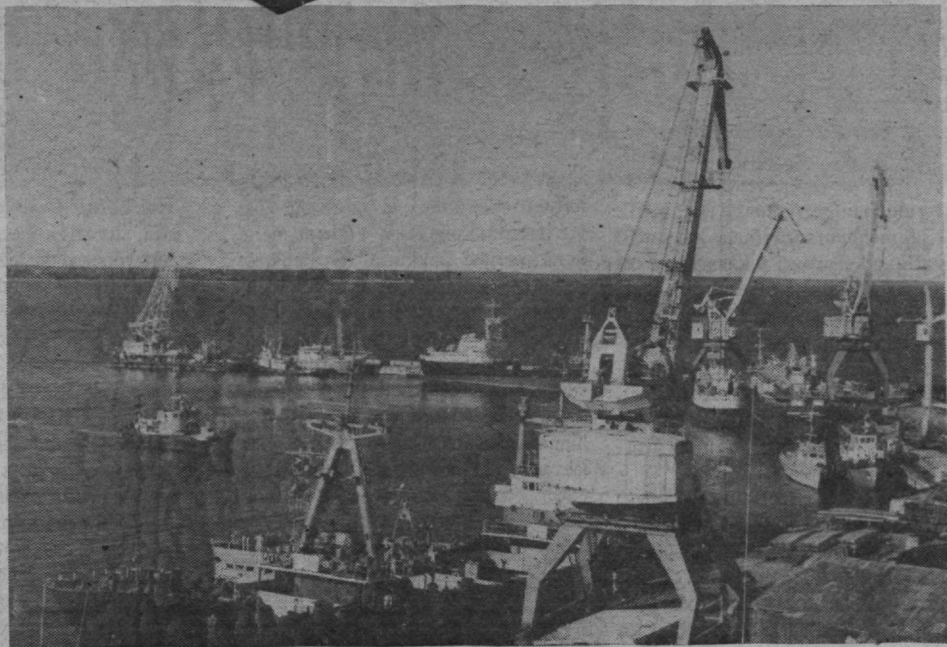
•Tallinna merekooli hoo- ne ("Meremeeste Kodu")
•Tallinna merekooli lipp koos auvalvega 1930. a.

•Fotod Tallinna Meremu- seumi fotokogust



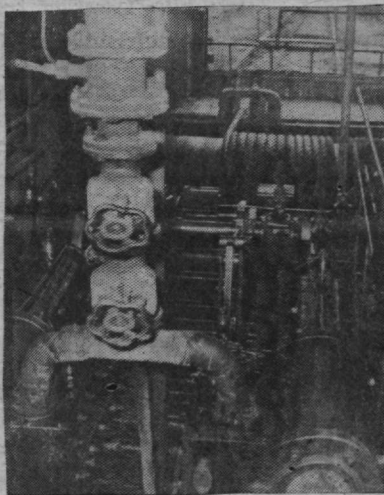
VAATENURK

Loksa Laeva

Probleemid,
vaated,
arvamused

Kõigepealt ehitati Loksale tellisetehas. Siis tekkis probleem, et tellised on vaja ära vedada. Ehitati väike sadam. Siit tuli uus probleem — laevu oli tarvis remontida. Ja nii rajati 1905. aastal Loksale laevaremonditehas. Sellest on nüüd hulk aega möödas, tellisetehas on ammu unustatud ja tema asemele ehitatud laevaremonditehase lihtrikompleks. Selle projekteerisid Soome insenerid ja ehtasid kodumaistest materjalidest meie töölisel. Sisseseade on pärit Saksamaa LV-st, Saksa DV-st, Soomest, Rootsi ja Šveitsist.

Uusimate seadmete kõrval on tehases 1905.a. aurumasin, mis on tehtud Franz Krulli tehases. Ja kui importseadmed on sageli kapriissed ning vahel koguni jäävad seisma — kord pole üht, kord teist varuosa —, siis aurumasin töötab tõrgeteta.



• Franz Krulli aurumasin

Küsimusele, kaua see veel töötada võib, sain vastuseks, et sada aastat.

"Praegu on tehasele vaja uut dokki. Vähemalt 10 000 tonnile. Meie oma on mõeldud ainult 4000-le," jätkas minu giid, tehnikaosakonna juhataja ANATOLI GUNKIN. "Tehase enda rahad ei pane sellele vastu. Mitte ei taipa, mis siis laevandusele kasulik on: kas maksta kolm korda rohkem ja veel valuutas välismaistele firmadele või rublades Loksa tehasele.

Kui saame uue doki, võime remontida enamiku meie laevu. Praegu remonditakse 70% Eesti Merelaevanduse alustest välismaal, 16% põhjapasseini laevaremonditehastes ja ainult 14% Loksal."

See oli esimene probleem, millega ma Loksa laevaremonditehases kokku puutusin, neid on siin aga teisigi. Järgnevalt mõned intervjuud.

"Kas usute, et võite tehase probleemid lahendada?"

ALEKSANDR KUSTOV lõpetas 1973. aastal Odessa Laevainseneride Instituudi mehaanikateaduskonna. Aasta tagasi valiti ta häälteenamusega Loksa laevaremonditehase direktoriks.

Mis ülesande te endale pärast direktoriks saamist seadsite?

Kindlustada ja stabiliseerida tehase seisundit. Praegu on meie lihtrikompleksil tellimused kuni 1990.a. Mis hiljem saab, on seni teadmata. Tegutsetakse mitmes suunas — otsime lihtritele ostjaid, nii liidu- kui ka välisturul ning kaalume ka alternatiivvariante, nagu näiteks väikelaevade ja konteinerite tootmine.

Olen kuulnud, et kutsute kindla aja tagant brigadirid kokku?

Nii see on. Tahaks, et nendest kohtumistest kujuneks välja brigadiride nõukogu, kus oleksid esindatud nii laevad kui ka kogu tootmisosa.

Millega brigadiride nõukogu tegelema hakkab?

Probleeme tõstatama ja optimaalseid tootmisvorme otsima.

Kas meie laevaremont võiks ka maailmatasemele jõuda?

Ei või. Seal on hästikorraldatud varustamine. Kui mitte just 24 tunniga, siis viie päevaga kindlasti saadakse vajalik detail kätte ükskõik kust maailma otsast. Meil tuleb mõnikord oodata metalli, värvi jmt. kolm kuud. Halvas varustamises ei süüdistata ma materiaaltehnilise varustuse valitsust, sest seal tehakse kõik, mis võimalik. Meil puudub aga ainete ressursside turg. Üsna kõvasti mõjutab töö kvaliteeti ka praegune palgasüsteem. Siin oleme püüdnud üht-teist juba ära teha — näiteks soodustused nendel erialadel, kus ei saa tagada häid töötingimusi. Raha selleks saime säästetud erutussummadest ja ühtlasi kasutasime nüüdseks lõpetatud, suured formaalse tehasesisese sot-

sialistliku võistluse fondi.

Kas laevaremonditehases oleks võimalus ka valuutat teenida?

Rohkem kui poolteist aastat tagasi tegime plaanivälise remondi koos ümberseadmestamisega mootorlaeval "Kunstnik Nesterov". Seal oleksime võinud teenida 25 000 valuutarubla. Tegime selle summa peale avalduse Eesti Merelaevandusele, kes andis selle edasi "Sovbunkerile". Täna seni ei ole teenitud rahast midagi kuulda, seadmeid pole me saanud. Reklammime praegu oma toodangut välismaal levitatavates reklaamväljannetes, kuid tulemusi on veel vara oodata.

Kas usute, et suudate tehase probleemid lahendada?

Üksi küll mitte. Aga on kollektiiv, kes on nende lahendamise huvitatud.

"Lahendust seni pole, kuid lootust on."

VIKTOR KISSIL, peainsener
Käisin praegu tsehhis. Inimesed töötavad rasketes oludes. Seadmed ja tehnoloogia on vananenud.

Tehnoloogial pole taset, on tehnoloogia kasutamise tase. Meie tehases on see maha jäänud. Ning see ei juhtunud mitte aasta või kaks tagasi.

Kas tehas välisfirmade teenuseid ei taha kasutada?

Välismaal pole laevaremondiseadmed suurt paremad kui meil. Väikemehhaniseerimisvahendeid oleks küll tarvis, aga pole valuutat. Kõrgtehnoloogiaseadmed ei ole alati majanduslikult põhjendatud. Programmjuhtimisega pingid on

20-30 korda kallimad kui universaalpingid, tootlus on aga 2-3 korda suurem. Ära tasuvad nad enast suurseriatootmises.

Eesti Merelaevanduses on praegu väga mitut tüüpi laevu. Aasta jooksul ei tule meie tehasesse peaaegu kunagi kaht ühe seeria laeva. Laevad on vanad ja remont keeruline, iga kord tuleb teha midagi uut.

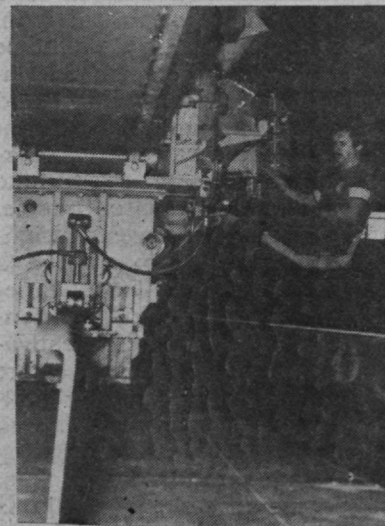
Välismaal on väga arenenud koöperatsioon. Kapitalist ei pea endal tööpinki, mida ta kaks korda kuus tarvitab. Ta pöördub teise firma poole, kellel see tööpink olemas on, ja see täidab ta tellimuse kiiresti. Meilgi peab koöperatsioon muutuma majanduslikult efektiivseks, ei ole mõtet ikka ja jälle jalgratast leiutada.

Tingimata on vaja uuendada treipinke. Raha selleks tehases praegu on, kuid liidus pole seadmeid.

Kas sellest olukorrast mingit

väljapääsu ka on?

Praegu küll mitte. Aga lootust annab see, kui masinatööstus edasi areneb. Minu arvestuste kohaselt ei juutu see enne järgmist viisaastakut.



•Lihtritsehhis

remonditehas

Ajakirjanduses on palju juttu olnud Loksa Laevaremonditehasest. *Audiatu et altera pars* - kuulakem ka teist poolt.

"Pool tehast tuleks laiali saata ja teistele siis topelt palka maksta."

JURI JORDAN, kvaliteediala asedirektor, töökollektiivi nõukogu esimees

Kas tehases on töökollektiivi nõukogu vaja?

Ei ole. Minu meelest võiksid kõiki neid küsimusi, mida tõstatab töökollektiivi nõukogu, lahendada ka tehase juhtkond ja isemajandamiskomisjon, kuhu kuuluvad kõigi allüksuste juhid, partei- ja komsomolikomitee sekretär, ametiühingu esimees ja grupporganisatorid. Kõik kompetentsed inimesed. Töökollektiivi nõukogus käib aga muudkui üks seletamine: see on seaduslik, see ei ole, see on kasulik, see mitte.

Kui nüüd kujutada ette, et tehases oleksid kõik vajalikud seadmed, kas siis saaks teha maailmatasemel tööd?

Ei saaks. **Miks siis?** Peale seadmete on mujal maailmas veel töökorraldus ja normaalne palk. Seal juhib tootmist üks inimene, äärmisel juhul kaks. Tema käsutab

kõiki: tehnikat, raha ja inimesi, tema otsustab ka töökorralduse üle.

Meil juhivad kõik - töödejuhatajast direktorini välja. Ja kui tootmine on halvasti korraldatud, ei rahulda töölised ei tema tööd ega palk.

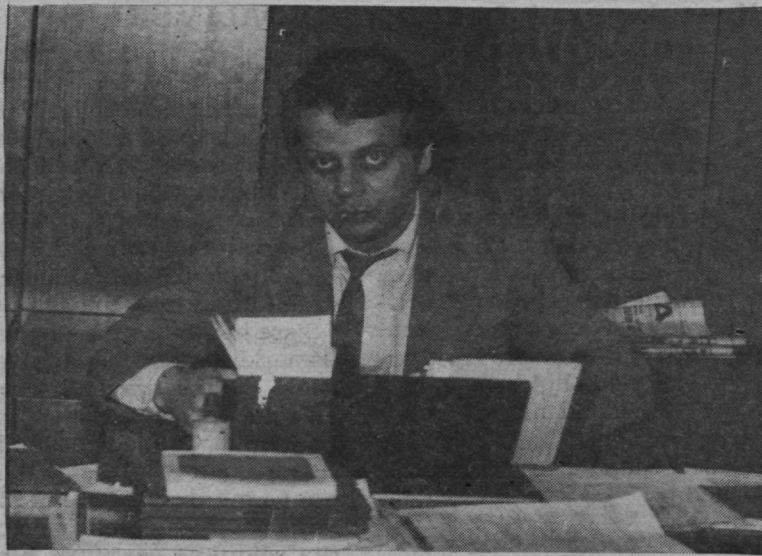
Välismaal tuleb spetsialist laeva, kaasas parim valik tööriistu. Teeb oma kohvri lahti ja hakkab tööle. Meil läheb lukksepp kõigepealt laeva töömahtu kindlaks tegema. Seejärel tuleb ta tehasesse tagasi, otsib vajalikku riista ning pärast lõunat asub siis ehk ka lõpuks tööle. Ja pärast nõuab suurt raha.

Kas meil oleks võimalik töökorraldust muuta?

Ei ole. **Aga teoreetiliselt?** Tuleks pool tehast laiali saata ja teistele siis topelt palka maksta. See pole aga reaalne, sest meil ei ole muid töökohti asemele pakkuda ja ilma selleta ei ole õigust valandada.

"Ei ole enam usku oma jõusse."

KUZMA GAŠPOR, ametiühingu esimees, 25. septembrist endine esimees.



Miks te ära lähete?

Olin hiljuti Donetskis. Just siis, kui seal streigiti. Ma nägin sõbralikku ja üksmeelset kollektiivi. Nad teavad, mida nad tahavad, ja saavad oma

tahtmise.

Kas teie ei usu, et te oma tahtmise saate?

Ei usu. Pole enam usku oma jõusse. Kui ma viis aastat tagasi siia tulisin, oli see usk ole-

mas. Mul oli huvitav, praegu aga... Kas teate, millega me tegeleme? Jaotame näiteks kurikuulsaid "valuutahüvesid". On see siis ametiühingukomitee töö?

Oma meeskonda teil ei kujunenud?

Asi pole isegi mitte selles. Rahvas on meil passiivne. Peamine on töö, ühiskondlik tegevus on kümnendal kohal. Need valdkonnad on aga tihe-dalt seotud. Mõned inimesed ikka aitavad ka, kuid sellest jääb väheks. Ma rääkisin juba kolm aastat tagasi, et meil on vaja raadiolehte. Et kõik teaksid, mis tehases tehakse. Selles räägitaks meie probleemidest, mida muidu ei saa lahendada kas või juba sellepärast, et nendest on teadlikud üksnes mõned inimesed tehase juhtkonnast.



PAVEL TSEHMISTER, gaa-sijaoskonna meister, raadiolehte toimetaja. (Esimehe raadiolehte number ilmus 29. septembril 1989.)

Milleks teil seda lehte vaja oli? Miks te selle enda pea-

seada tehases sisse videoinformatsioon. Et pandaks kas või paar televiisorit sööklasse ja üks lihtri-tsehhi. Asja oli just valuutakaupade müük. Kas tehases siis tõesti ei võinud mõnda videomagnetofoni en-

"Siis juba niisama ei tukutaks."

le võtsite?

Miks? Ma ei tea. Töötan siin 1987. aastast. Olen lõpetanud Odessa Laevainseneride Instituudi. Teggin kohe alguses ettepaneku

dale jätta? Nendest oleks palju kasu. Võiks näiteks filmida töökollektiivi nõukogu koosolekut. Oleks hoopis teine asi, kui selle liikmed teaksid, et neid jälgivad kolleegid, kes neid sinna valinud on. Siis juba niisama ei tukutaks.

Kas te olete raadiolehte toimetajana päris sõltumatu?

Ma arvan, et jah. **Kas te ei kardate, et teid võidakse maha võtta?** Võidakse küll, aga see ei hirmuta mind.

"Tee nii, et ka sinu kõrval hästi töötatakse."

VLADIMIR PŠENITŠNOI, parteikomitee sekretär

Meil on kommuniste, kelle peale võib loota. Selliseid ongi enamik. Kuid on ka inertseid inimesi, kes ei taha ühiskondlikku tööd teha. Öeldakse umbes nii: "Ma teen oma tööd hästi, mis te veel tahate?" Aga katsu nii teha, et ka sinu kõrval hästi töötatakse! Partei peal on kõige keerulisem töökasvatustöö. Töö inimestega on raske. Kõige valusam on näha, kuidas kommunistid parteist välja astuvad. Jaanuarikuust saadik on meil olnud kümme sellist juhtumit, asja andsid avalduse veel kuus inimest.

Saite parteikomitee sekretäriks alles hiljuti. Kas loodate, et teil õnnestub midagi muuta?

Kui ma seda ei loodaks, kuidas ma siis üldse töötada saaksin?

"Tehases tuleb kord majja lüüa, selleks aga..."

VASSILI DOLBIN, peainseneri asetäitja ohutustehnika alal

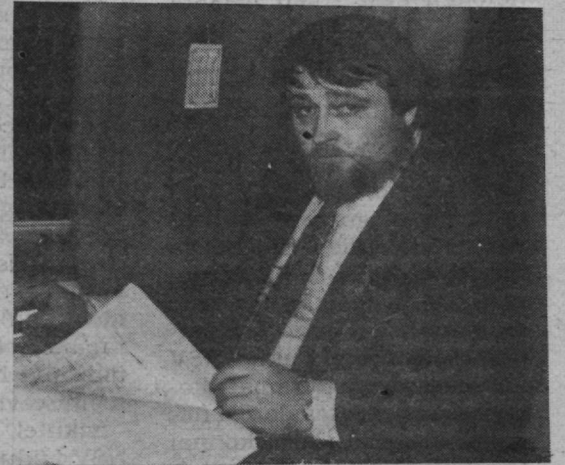
Kuidas on tehases lood ohutustehnikaga?

Kas teid huvitavad põhjused või tagajärjed?

Nii see kui teine. Viimasel ajal pole juhtkond tööhutusele enam tähelepanu pööranud. Kõige tähtsam on plaan. Palju on töökollektiivi nõukogu otsustada, see pole aga sageli kompetentne. Ametiühing ei tee midagi, oma algatusel pole seal kor-dagi ohutustehnika asju üles võetud. Kahest inimesest koosneva ohutustehnikatalituse võimuses pole ka kuigi palju. Mul on õigus pöörduda direktori ja peainseneri poole ning nõudmisi esitada, mitte aga ise asja lahendada.

Need on põhjused. Millised on siis tagajärjed? Tehas on laokil. Kaid on metalli täis aetud, aga juulis jäi vanarauaplaan täitmata. Missugune on meie tootmiskultuur? Seda pole ollagi. Ja tagajärjeks on traumatismi kasv. 1988. aastal registreeriti neli õnnetusjuhtumit, tänavu üheksa kuu ga aga juba kuus.

Kas on ka kutsehaigusi? Viimase viie aasta jooksul pole kirja pandud ühtki.



Tehases on vaja kord majja lüüa. Selle nimel aga tuleks natuke kärpida tootmisplaanu.

Toimetuselt

Praegu lähevad mitmed ettevõtted üle uutele majandamisvormidele. Moodustatakse ettevõtete ühendusi, millel

on oma ajukeskused, komertspangad, väliskaubandustalitused, sisemised isemajandavad teeninduskoon-dised ja oma kõrgem organ- osanike konverents. Sõlmitakse otselepinguid ja luuak-

se ühissettevõtteid. Oleme juba ka näinud, kuidas uus, ajakohane tootmiskorraldus annab häid tulemusi.

Loksa Laevaremonditehas- ses aga kõik alles ootavad... Vahest peaks ehk meenuta-

ma Anatoli Agranovski sõnu: "Reformid reformideks, aga tööd tuleb ikka teha."

Jevgenia Kastjuk

G. Simonjansi fotod

