



Eesti Merelaevanduse ajaleht

Ilmub (vaheajaga) alates 1950. aasta 21. juulist

# EESTI MEREMEES

Nr. 7 (897) Teisipäev, 17. aprill 1990

Hind 10 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Huvasti, Pärnu Merekool lk. 1
- ☛ "Anjal" kuu aega hiljem lk. 2
- ☛ Bakuu 40 päeva hiljem II lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi ja kaldakommentaare II lk. 4
- ☛ Eesti Kaptenite Klubis lk. 5
- ☛ Eestis lk. 6
- ☛ Jätkuv reis IV lk. 7



• MEREHARIDUS EESTIS

• MEREHARIDUS EESTIS •

## Huvasti, Pärnu Merekool!

1945. aasta jaanuaris asutati Pärnus merelaevastiku reakoosseisu spetsialistide ettevalmistamiseks merekool, mis kuulus "Tööjõureservide" süsteemi. Novembris 1948 anti õppeasutus üle mereministeeriumi süsteemi. Nüüdseks on koolil üle 8000 vilistlast: ca 4000 madrust, sh. 700 madrusdokter-mehhanisaatori kutsega, üle 2500 motoristi, sh. 600 motorist-gaas-elekterkeevitaja kutsega. Varasemal aastail on kool valmistanud ette ka masiniste ja kütjaid. Paljud lõpetanud on hiljem saanud merelase kesk-eri- või kõrghariduse ja töötavad Eesti Merelaevanduse või teiste laevanduste laevadel kuni Kaug-Idani välja. Nende hulgas on tuntud rootsmaneid ja kapteneidki. Kooli eduka töö on taganud mõistagi õpetajad, kellest mõni on andnud laevastiku spetsialistide ettevalmistamisele mitukümmend aastat oma elust.

4. aprillil kogunesid õpetajad kooli trepile, et viimast korda ühispilti teha. On muidugi hea, kui me oskame peale pidulike avamiste pidulikult sulgeda ja tehtu eest tänada

ning koolimajagi maha jätta piisugusena, et sinna võiks või hommepäev õpilased uuesti vastu võtta. Kooli sulgemise puhusel pidulikult koosviibimisel autasustati töötajaid aukirjade ja hinnaliste kingitustega ning et neile meenuks Eesti Merelaevanduse alluvuses töötatud aeg, anti kõigile merelaevanduse vimplid ja märgid. Kuid kool oli ka külalisi meeles pidanud: et nad ei unustaks Pärnu Merekooli, kingiti neile madruse-särgid.

Mida soovite neile, kes on oma töö teinud?

**Pärnu Merekooli ülem Rein Pihhus:**

Muidugi on kooli sulgemise päev kurb. Märksa huvitavam ja ilusam on uut kooli avada, kuid elu teeb oma korektiivne, vahel vastu meie tahtmist: riigile on kasulik, et meie kool enam ei eksisteeriks. Soovin kõigile meeldivaid meenutusi ja edu edaspidiseks.

**Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas:**

Täna on muidugi kurb. Asi pole kokkuhoius, vaid selles, et meil on vähenenud kaadri voolavus. On tõusnud tõsine probleem – me ei vaja nii palju uusi inimesi pidevalt juur-

de, me pole suutelised kõigile tööd tagama, see ongi kooli sulgemise põhjus. Täna kõiki tehtud töö eest. Elu läheb ju edasi, suuri muutusi on mitte üksnes meil, vaid kogu maal.

**Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja kaadri alal Aleksandr Sergijenko:**

Kooli ülesanne oli kaadrit ette valmistada. See ülesanne on hästi täidetud, praegu jääb meil kaadrit ülegi. Ja usku, kui tuleb töötada meremees ja räägib: "Ma olen perekonnapea, mul on naine ja lapsed ja kooperatiivkorter, ma pean ju leiba teenima", aga mul ei ole talle tööd pakuda, on see väga raske. Olgu teil rõõm täidetud kohustusest.

Mis võiks asemele tulla, kas jälle jungad?

**Pärnu Merekooli õpetaja Arno Kask:**

Teeme praegu koos kahe juristiga Eesti jaoks mereseadust, niisugust seadust N. Liidus ei ole. See reguleerib laevaomanike ja meremeeste vahet. Eeskujuna võtsime Soome, Inglismaa ja Eesti Vabariigi vastavast seadusest. Praegune seadusandlus ei reguleeri meremeeste professionaalset ettevalmistust, ar-

van, et see tuleb ringi teha.

Uue seaduse kohaselt tohiks merd hakata sõitma 16-aastaselt, kui pass käes. On vaja, et poisid tuleksid lihtsalt merele. Tänapäeva suure laeva peale võiks panna 4-6 noort meremeest, maksta tüürimeestele ja mehaanikutele, ja nad õpetaksid noormeestele sedasama, mida seni õpetasime Pärnu Merekoolis.

Tähtsaim on see, et poiss näeks ise, kas tast saab meremeest või ei saa. Arvan, et 2/3 meie lõpetanuist ei söida enam merd, aga nii raiskaksime vähem poiste aega. Nooruses paistab, et aega on ees küll ja küll, aga pärast hakkab kahju igast raisatud aastast. Seni võis juhtuda, et mees on Pärnu Merekoolis 9 kuud õppinud, läheb merele ja siis selgub, et ta ei kannatagi merd. On ka niisuguseid inimesi, kellele ei meeldi see töö. Näiteks siis, kui meie laevad käisid tihti Angoolas: 4-6 kuud tuli kodunt ära olla, sellest 3 kuud kiikusid ankrul peal Luanda reidil, sest sadam ei töötanud korralikult – mitte kõik ei pea sellele vastu. Või pannakse noormees parvlaevale Virtsu-Kuivastu vahet sõitma: kui on aasta

otsa edasi-tagasi sõitnud, ei pea ta enam vastu. Kui ta oleks terve aasta laevas sõitnud, tööd teinud ja raha teeninud, oleks selge, kas temast saab meremees. Kui ei, läheb õpib mõne muu ameti.

Edasi peaks tulema umbes kolmeaastane merekool. Meremel ei ole vaja tingimata kõrgharidust, on tarvis, et oleks korralik, rõhutan, korralik keskkooli harilikust keskkoolist. Kui meremees tahab saada ohvitseriks, peab tal olema piisav kultuuritaust, et ta oleks võimeline aru saama, mis maailmas sünnib. Seejärel peaks õppimine vahelduma praktikaga, õpib ja sõidab, õpib jälle ja sõidab jälle. Praegu on ju nii, et lõpetab noormees merekooli, saab kogu oma hariduse korraga kätte, ja pärast on kapteniks saamise ajaks kolmveerand sellest haridusest ununenud. On ju küll kordusõppused, aga parem oleks vajalikud teadmised anda õigel ajal. Merekooli lõpetamise ajaks pole veel küllalt elukogemust, et kõike meeskonna juhtimiseks tarvilikku mõtestada.

(Järg lk. 8)

# TOODRID, TULED JA ... MUNITSIPAALOMAND

Kas välisreisijad võivad edaspidi sõita oma laevaga otse sinna, kuhu soovivad, või ainult Tallinna sadamasse? Kes peab hoolitsema selle eest, et saarte elanikel oleks pidev ühendus mandriga? Ja peamine: kas meremehed on süüdi, kui Vormsile praam ei käi?

Need küsimused tekkisid Lääne maavalitsuses korraldatud nõupidamisel. Kokku olid tulnud Vormsi volikogu, "Lääne Kaluri" ja Eesti Merelaevanduse esindajad, arutati Vormsiga ühenduse pidamist. Asjaosalistest oli puudu vaid hüdrograafialituse rahvas, nn. mustad kaptenid. Tõsi, nädal varem samas küsimuses peetud nõupidamisel olid nad kohal.

Praegu sõidavad Vormsi vahet suured praamid, sest talvisele jääle lootes saatis Eesti Merelaevandus "Vormsi", mis muidu ühendust peab, remonti. Korda saab see 15. aprilliks.

Peale laeva aga vajatakse meresõiduks veel paljut muudki: toodreid, liinitulesid, niisugust kaid, mis laeva ei lõhuks ega laeval laseks enast lõhkuda, on vaja mõta ja kaardistada sadama akvaatorium. See "muu" praegu puudubki ja seetõttu on liiklus ametlikult keelatud. Meremeeste seisukohta selgitas Eesti Merelaevanduse juhenduskapten Roland Leit: "Te

võite ainult tänada kapteneid, kes panevad ohtu oma meeskonna, laeva ja reisijad ning sõidavad oludes, mis ei arvesta meresõiduohutust. Praegune mereliiklus käib kaptenite riisikol, aga seda ei saa neilt nõuda. Kui on toodrid kohal, liinituled teatmik, kaptenil kaart käes ja ilmastik lubab, siis ei saa kapten keelduda. Praegu võib ta vastata: "Ei, ma ei tohi." Kuidas ma talle ütlen, et sa oled sõiduplaani rikkumises süüdi?" Arutelu käiski selle ümber, kes paigaldab toodrid ja tuled ning korrastab kai. Tundus, et merelaevanduse esindajad olid sõitnud kohale selleks, et Läänemaa mees-tele nende kohustusi meelde tuletada. Kuid sealjuures kerkis huvitav küsimus: kelle oma on üldse Sviby sadam? Nüüdseks on sellest käest kätte käies saanud Vormsi külanõukogu omand. Viimane ei paista aga ootamatult sülle langenu üle küll põrmugi röömustavat. Pole tal ju seesuguse omandi käsutamiseks-kasutamiseks muid vahendeid peale valju hääle, mida toetab valijate usaldus. Raha ja ehitaja puudumise kõrval on teinegi paradoks. Kui praam, mis sõita ei tohiks, materjali kohale ei too, ei saa midagi teha, et praam graafikukohaselt sõitma hakkaks.

Arutelu võttis kokku "Lääne

Kaluri" esimees Otto Sukles: "Oleme merelaevandusega paljud asjad aetud saanud. Peame ka Vormsi rahvale selgeks tegema, mis on meri ja meresõit. Minu meelest peaksid omavahelised suhted siin klaariks saama, et poleks põhjust Eesti Merelaevandust tülitada."

Probleem tundub laiem. Asi pole ainult praeguste praamide sildumises. Kuulu järgi tahab tänava suvel mitmeks päevaks Vormsile sõita "Baltic Star" 360 reisijaga. Otse sadamasse ei pääse, praamid veavad rahva reidilt ära, aga mida teha selleks, et näiteks viie aasta pärast ka suur laev kai äärde pääseks? See nõuab suuri ehitustöid. Kas see on Vormsi külanõukogu, Lääne maakonna, Eesti valitsuse või hoopis Rootsi asi? Samalaadseid muresid hakkab ilmselt ette tulema teistegi Eesti väikesadamatega, et need vasaksid meresõiduohutuse nõuetele ja pääseksid rahvusvahelisesse teatmikesse. Lisandub muidki probleeme. Näiteks kes peaks Eesti saarte asustatusest huvitatud olema? Ons see maavalitsuste, Eesti valitsuse või ainult saarte rahva endi mure?

Liina Velland  
"Rahva Hääl"  
9. aprill 1990

Eluloolisi andmeid Jakob Waldmanni kohta on napivõitu. Minu onu, parklaeva "Dora" kapten Priidu Kömmus, teadis rääkida, et see omalaadne mees olnud pärit kusa-gilt Rapla kandist. Elanud mõni aeg ka Mahtas. Siis siirdunud Stenskäri saarele tule-tornivahiks. Suure hoole ja kohusetundega täitnud Waldmann oma tööülesandeid. Olnud oma majandusliku olukorraga igati rahul. Heasüdamliku ja jutuka mehena armastanud ta vanu meremehe-jutte puhuda. Naispere aga ei pidanud mehest suurt lugu. Neiu vahel ikka edvistasid tornivahiga, aga seda vaid vanapoisi nokkimiseks. Ent Waldmann võttis lihtsameelse mehena neidude pila töö pähe ja lõpuks armus ühte. Ta lähenes oma väljavalitule tõsise ettepanekuga, sai aga vastuseks "Ei!" Vana meremees elanud asja suure südamevalu ja kibedusega üle. Ning andnud endale sõna: "Nüüd jään kogu eluks poissmeheks!"

Kõige parem läbisaamine olnud Jakobil Kamarikkude perekonnaga Lahe külast; seal oli tal ka ristipoeg.

Waldmann oli kokkuhoidlikult elades oma paarikümneaastase teenistussaja jooksul kena kopika vanaduspäevadeks sukasäärde pannud. Ta sai palka 60 krooni kuus, peale selle prii korter, küte ja valgustus. Eluaastate üle kuue-

kümne jõudes halvenes tervis. Liiva-Annuse lähenemist tundes kavatses Jakob testamendi teha. Poolnaljatades rääkis ta "vanapoiste kassa" asutamisest. Esimeseks pärijaks määras ta oma vanapoist venna Tooma. Venna surma puhul pidi üks kolmandik varandusest minema ta risti-pojale Hugo Kamarikule. Ülejäänud kahest kolmandikust pidi aga moodustuma Palmse valla Sagadi rannakogukonna vaeste vanapoiste kassa.

Waldmann tegi testamendi 1923. aastal. Kaks aastat hiljem, kuuekümmene kuue aasta vanuselt suikus ta igavesele unele. Hakati siis astuma samme testamendi seaduslikuks avamiseks ja vennale päranduse üle andmiseks. Kuid vend suri 1926. aastal, mil testament oli ametlikult kohtu poolt veel avamata. 1928. aastal asutati Sagadi rannakogukonna vaeste vanapoiste kassa. Palmse valla volikogu määras kindlaks abiandmise korra ja jagas igal aastal toetusi. Üks esimesi saajaid olnud Peeter Kaukula, kellele antud toetuseks 40-50 krooni.

Nii juhtunud poolsada aastat tagasi Virumaal kapitaliga, mis loodi ühe vanapoisi testamendi põhjal tema päranduse alusel. Võib-olla leidub tänapäevalgi järeletegijaid?!

Harald Tammik

# "Anjal" kuu aega hiljem

Juba üle kuu aja töötab Küprose lipu all seilaval laeval täielikult Eesti Merelaevanduse meremeestest komplekteeritud meeskond. Kannatamatult ootasime seal esimesi teateid, esimesi eksperimendi tulemusi, kogemusi renditööst kapitalistide juures, tundmatul laeval. Määrab ju nende loodud reputatsioon suuresti ka Eesti Merelaevanduse terava kaadriprobleemi lahendamise. Mis moodi nad ennast seal ülal peavad? Kas rüüavad palehigis vanaisa Taylori süsteimi järgi või päevitavad Vahe-mere-äärsetel kuulsatel plaazidel paistava päikese all? Tänu Eesti Merelaevanduse kaadralitusele võime lõpuks ometi teatavaks teha mõned üksikasjad oma "välismaalaste" elust.

Paari sõnaga üteldes läheb kõik normaalselt. Ometi on leidunud koht, kus läheb tarvis meie oskust laevast viimane tilk kätte saada! Kuid väärteatavaks tegemist seegi fakt, et kapten S. Borodini kohtumisel tööandja, kompanii "Hanzeatic" peadirektoriga, ei varjanud too tõsiasja, et eesti meeskonnale usaldatud laev ei kuulu kõige paremate hulka. Kui aga hinnangud on positiivsed, siis tahaks loota, et järgmistele meie meeskondadele pakub firma käesolevast moodsamad alused. Huvitav on mär-

kida, et kõnesolev firma ei ole puhtalt laevaomanik. Rohkem kui sadat laeva teenindab ta operaatorina, varustades neid meeskondadega.

Firma on väga säästlik ja arvestav. Kõik on arvel nagu meil laevanduseski: meeskond kannab ise väikesed isiklikud kulud, maksab posti, radiotelefonikõnede jms. eest. Paljudele on uudiseks, et firma nõuab remonditöid meeskonna jõul. Ei tea, kas peremehed on eriti osavad kavalpead või on nõnda kombeks kõikidel "Hanzeaticu" laevadel? Küllap saame selles õige varsti selgust.

Kõrvuti nõudlikkusega on tagatud vajalikud töö- ja olmetingimused. Toiduaineid ja tehnilist varustust täiendatakse iga kolme kuu tagant, tuues need kohale mistahes Euroopa sadamasse. Kõigist sadamatest on kaptenil õigus osta rohelist kraami, puuvilja ja piima sularaha eest 300 dollari ulatuses. Meeskonna arvates on toit laevas väga hea. Igasugune tegevus käib kompuutrite abil; telefoni- ja raadioside firma on pidev. "Hanzeaticu" juhtkonda kuuluvad peamiselt läänesakslased. Suhted nendega on asjalikud ja nagu öeldakse ametlikes teadetes - on saavutatud vastastikune mõistmine. Terve kuu aega viibis laeval saksa kapten, kes aitas lahendada kerkivaid probleeme ning kohaneda harjumatu

õhkkonnaga. Samal ajal täitis ta firma esindaja kohustusi ja saatis pärast kuu pikkust katseaega kompanii juhtkonnale üksikasjalise raporti meie meeskonna tööst. Ta andis Nõukogude meremeeste ametioskustele kõrge hinnangu. "Anja" endise kapteni arvates on meie meremeeste kasutamisel võrreldes filipiinlastega suured eelised.

Kuidas tunnevad ennast aga meremehed ise? Kapten S. Borodin on täis optimismi. Meeskond, mis moodustati väga lühikese aja jooksul, osutus täiesti tööväimeeliseks. Kapteni sõnutsi on kõik meremehed asjatundlikud ja kvalifitseeritud töötajad. Neist on tekkimas hea sisekliimaga kollektiiv. Eriti vajalikuks isikuks osutus meeskonnas elektrimehaanik (ametinimekirjas ei ole tegelikult niisuguse eriala esindajat ette nähtud), sest laeva elektrimehaaniline osa on korras ära. Väga oli tarvis ka suurte kogemustega pootsmanni ja elekterkeevitajaid. Tehnikavahendite evitamisel oli tähtis osa täita vanemehaanik Zukovil. Temal tuli ja tuleb veel praegugi päevade kaupa pusida süsteemide skeemide ja mootorijooniste kallal. Vaadati ja katsuti üle kõik vahetult töös olevad aggregaadid ja sõlmed; asjade üleandmine toimus kahe tunni jooksul! Õnnetuseks selgus, et osa dokumentat-

sioonist on puudu. Üldiselt tuleb "Anjal" kõigil teha nii "puhast" kui ka "musta" tööd. Võib-olla sellepärast ei ole laevas veel kerkinud distsipliiniküsimust.

Meie meeskonnaga laev töötab ühes ploki viie teise laevaga. Kõik need on eri valdajate omad. Tulud lähevad ühisesse kassasse, kust nad jaotatakse laevadele. Viimaste vahel käib jõukatsumine (kas midagi meie sotsialistliku võistluse taolist?). Võrreldakse töötulemusi; iga meeskond püüab töötada võimalikult säästlikult, järelikult tulusalt. Hoidku jumal töötamast teiste dotatsioonil! Sel ajal, kui meie vaidleme, milline peaks olema meie töövõistlus, kuidas muuta see tegusamaks ja mõjusamaks, katsetakse "Anjal" mitte midagi ette lubamata ja mitte mingisuguseid mõttetuid kohustusi kokku kirjutamata töötada paremini, efektiivsemalt, stabiilsemalt. Püütakse olla esirinnas. Võtkem õppust!

Töö intensiivsus "Hanzeaticu" laeval erineb suuresti Merelaevastiku Ministeeriumi laevade töökiirusest. Esimestel on täiel määral rakendatud printsiipi: aeg on raha. Ilmselt sellepärast tegeldakse laeval laialdase aruandlusega, täidetakse rohkesti mitmesuguseid õiendeid jm. pabereid. See tõsiasi on muide paljudele suureks üllatuseks. Mulle meenub siinkohal üks

laevamehaanik, kes vahti üle andes ja masinapäevikut täites alati kurvastas: "Ameerika laevadel kirjutab mehaanik vahti üle andes ainult ühe lause: kõik on OK. Meie aga..." Ta ohkas raskesti, kadestades kogu südamest ameeriklaste praktilisust ja jätkas sulekrabistamist mõnda kodumaise masinapäeviku loendamatuid lahtreid. Nagu selgub, ei olegi aga põhjust ameeriklasi selles suhtes kadestada: jätkub neilgi täitesulepeadele ja kirjutusmasinatele tööd.

Rangelt kontrollitakse "Anjal" päevateekonna kiirust ja aega, mis kulutatakse laadimis- ja lossimistöödeks sadamates. Kuuaruanne sisaldab igapäevaste(!) teki- ja masinaruumitööde loetelu. Üksikasjalikku seletust nõutakse kiiruse vähendamise juhtumite kohta, tahetakse andmeid punkri tarbimise kohta; merel tehakse meteoroloogilisi vaatlusi ning reisiaruanne peab sisaldama põhjaliku analüüsi ilma mõjust laeva kiirusele. Kogu aruandlus, kirjavahetus laeva-, masinaja raadiopäeviku täitmise käib inglise keeles. Inglise keele hea valdamine on absoluutselt vältimatu kaptenil, vanemehaanikul ja vanemabil.

Materjali koostas  
Artur Gusseinov

# Bakuu

## neli- kümme päeva hiljem



Bakuus ei ole täna päris rahulik. Kuid paanikat pole. Vaadake neid fotosid, silmitsege inimeste nägusid ja te veendute selles ise.

Naeratavad relvadeta sõdurid. Saanud linnaloo, tutvuvad nad linnaga, lasevad endast mälestuseks pilti teha. Saavad nad kunagi veel siia sõita? Annaks jumal! Bakuus on, mida vaadata, tema elanikud on külalislahked igal aastaajal. Poleks vaid külas tuletõrjujad, kes on rutanud käsu peale rahvustevahelise vaenu tuld kustutama.

Ei kadesta viimase kahe aasta kutsealuseid. Kuidagi saime jutule 20aastase sisevägede seersandiga. Vähem kui kahe aastaga on tal seljataha juba Sumgait, Mägi-Karabahhia, nüüd, näed, Bakuu. Hiljaaegu tuli tal vaheata soomusvesti, oli väga kulunud. Kuhu paiskab saatus teda homme?

Valvepost nr. 1 on küllap pealinnas valitsushoone juures. Siin on samuti kõik korras. Noormehed, keda näete pildil, teenisid veel kuu aega tagasi rahulikult Tallinnas ega teadnud arvatagi, kui järsult muutub nende elu. Kuid pole viga, nad ei kaeba. Tunnistasid, et läks isegi huvitavamaks, tuli uusi muljeid,

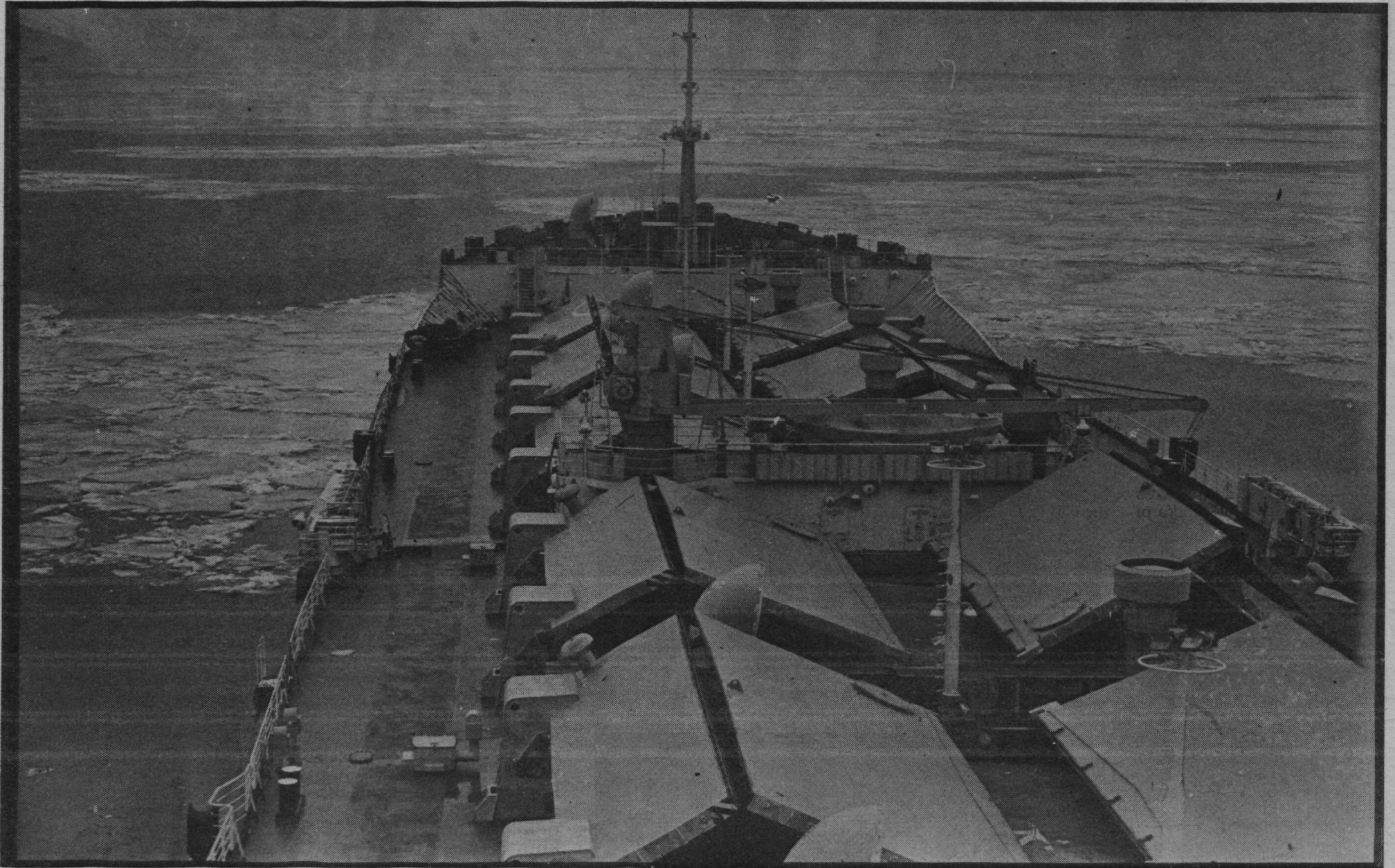
teenistuspäevad hakkas kiiremini mööduma.

Märtsipühapäev Bakuus. See on peaaegu samasugune kui aasta tagasi. Vaid sagedamini vilksatavad kaitsevärvi sinelid kirjus rahvahulgas, aeg-ajalt torkavad silma tugevdatud patrullid. Poodi ruttavate ja muud pühapäevaseid asju ajavate linlaste veidi murelikud näod. Venelastest bakuulastel tuli muret juurde — koduteel vaja läbi vaadata, silmadega üle lasta arvukad kuulutused: vahest satub olema sobiv vahetus. Kohtasin Bakuus paljusid, kuid ükski vene perekond ei olnud kindlalt ja ühemõtteliselt otsustanud, et jääb, vaatamata kõigele. Sagedamini oli kuulda risti vastupidiseid kavatsusi.

Märtsipühapäev Bakuus. Päev, mil keegi ei tea, mis juhtub homme. Kas kostavad lased ja voolab jälle veri või leitakse kompromisslahendus, ootab vabariiki teine Afganistan või vabariikliku isemajandamise ime. Inimesed puhkavad, jalutavad rohetavais parkides ja puisteedel, ruttavad kohtama. Kõik nad loodavad kõige paremat

Artur Gusseinovi  
tekst ja fotod





## Pardakõnelusi

(Algus eelmises numbris)  
Vestlustest koorus välja ka teema

### AMETIÜHING KUI MITTE KÜLL VASTANDLIKE, AGA SIISKI ERINEVATE HUVIDE KAITSJA

Üsna üksmeelselt leiti, et üksteise järel tekkivad kutsealade organisatsioonid õigustavad end kindlasti, kuid praegune ametiühing ei rahulda paljude ootusi.

**Kapteni II abi Anatoli Jerjomini:** "Vilja puhtimise probleem on illustatsioon sellele, et ametiühing ei suuda eriti midagi. Oleme kuulnud, et see on väga kahjulik, ameeriklased kirjutavad, et see mõjub geneetilisele koodile. Kes seda teab, võib-olla viie aasta pärast algab mingi haigestumine.

Ametiühing peab hoolitsema oma liikmete tervise eest, kui see on meremeeste ametiühing, siis meremeeste tervise eest. Kui ametiühing seda ei suuda, siis pole teda üldse vaja. Et aga ametiühing jaotab igasugu kaupu ja teeb kõike muud, on teisejärguline, sest kui pole tervist, pole ka seda muud kellelegi vaja. Kuivõrd on võimalik seda probleemi lahendada, on see illustatsioon sellele, mida ametiühing suudab."

**Kapten Ilmar Veskimäe:** "Administratsiooni ja reakoosseisu huvid ei lange alati kokku. Kapten ei saa vahel laevameeskonna huvidega arvestada, sest ta on admi-

nistratsiooni ja riigi esindaja. Kutseala ametiühing kaitseb kahtlemata erialaseid huve paremini kui üldine ametiühing.

Eesti Kaptenite Klubi on kutseala ametiühinguna astunud samme kaptenite kaitseks, on ette võetud "Admiral Nahhimovi" ja "Pjotr Vasjovi" kaptenite kaitse. Kaptenite Klubi liikmete turvatunne on suurem kui neil, kes pole klubi liikmed."

Kas võib tekkiva ametiühinguna vaadelda ka Eesti Meremeeste Liitu, kel on põhikirja järgi mitmed ametiühingu tunnused?

"Ei, Eesti Meremeeste Liidu eesmärke tuleb näha muus. Praegu on kadumas eestikeelne mereterminoloogia, rannakalandus on hääbumas. Hulk inimesi tegeleb merekeele leksikoniga, nad nägid suurt vaeva, et leida eestikeelseid vasteid paljudele mõistetele.

50-ndail aastail kadus järjepidevus, Eesti Meremeeste Liit peab sõlmima veel viimaseid niite, et hoida järjepidevust meresõidus ja meremeeste elus, populariseerida nende elu ja taastada meremehe elukutse prestiiži.

Mina astusin merekooli 1952. aastal, meid astus sinna 31 noormeest, lõpetas 21. Meil oli eesti õpperühm, meist said välisviisa 3—4, paralleelsest vene rühmast aga peaaegu kõik. Nägin tol ajal palju vanu meremehi, kellele mere-

sõit ära keelati. Need olid hallipäised mehed, kes õpitud ja harjunud tööd enam teha ei saanud. Hävitava hoobi andis eestlastest meremeestele EKP VIII pleenum ja selle järellaietus.

Lõpetasin Leningradi Kõrgema Merekooli 1963. aastal, ja ikka ei olnud mul välisviisat. Sain selle pärast korduvaid pöördumisi kõrgemale ja kõige kõrgemale alles 1964. aastal, mul ei sõida Eesti Merelaevanduse laevadel ühtki koolivenda merekoolist. Osa neist läks kalandussüsteemi, seal said nad tööd kas rannasõidus või veidi suurematel kalalaevadel, mis käisid küll Taani väinades ja Atlandil, kuid mitte välissadamais."

Küllaltki huvipakkuv on eelneva taustal

### EESTI MERELAEVANDUSE LAEV KUI KILLUKE EESTIT

Kapten Ilmar Veskimäe on asunud ise sõlmima järjepidevuse niite, "Kristjan Palusalu" meeskonnas on eestlasi kokku 6: kapten, kaks tüürimeest, arst ja kaks madrust. Seetõttu oli mul meeldiv võimalus kuulda kaptenisillal ka eestikeelseid käsklusi; samas aga ka absurdid, kui neljal sillal olnud ametimehest ühe tõttu tuli teistel käsklusi anda ja korrata vene keeles.

Viibisin laeval 24. veebruaril ja ootasin sealgi veidi kodus meeleolu. Kuid ei, olime Eesti Raadio kuuldavus- ja Eesti Televisiooni nähtavus-

piirkonnast väljas. Seetõttu ei saanudki me teada, kuidas möödus see päev kodus. Tõsi, järgmise päeva KTV "7 päeva" vahendas lipuheiskamistseremooniat Toompeal, kuid kuulutas ühtlasi üle kogu NSV Liidu, et Eesti Vabariik kestis vaid ühe päeva, sest järgmisel päeval algas Saksa okupatsioon. Siiski võeti meeskond selle tähtpäeva auks kokku, et avaldada lugupidamist põhirahvusest meeskonnaliikmete pidupäevale.

Ühtlasi nägin, kui tähtis asi on laevas ajaleht, olgugi ta vana. Meremeeste kodused on kogunud neile eelmise reisi aegsed ajalehed, järgmisel reisil loetakse ja vahetatakse neid. Kel on "Eesti Ekspress", kel "Esmaspäev", "Viru Sõna" või muud. Laevapere jaoks on tellitud ka "Rahva Hääli", "Päevaleht" ja mõned ajakirjad. See ärgitas huvi tundma,

### KAS MEREL MEREMEESTENI JÕUDEV INFORMATSION ON PIISAV,

et eemal olles kodustest sündmustest selget pilti luua. Pöördusin eeskätt nende poole, kelle ülesanne on informatsiooniga tegelda ja seda edastada, kuid küsitlesin teisigi.

**Kapteni I abi Valeri Merkin:** "Eesti Merelaevanduse laevade meeskondadel on ühelt poolt infonälg ja teisalt küllus. Teabekanalite hulga ja teabe enda hulga tõttu ei

saa öelda, et meremehed oleksid ära löigatud riigi, ühiskonna ja vabariigi elust. Muidugi on meil suur hulk kirjandust ja perioodikat nii vene kui ka eesti keeles. On raadiokanal, mis lubab meremehel igas sõidurajoonis informatsiooni saada. Eriti tõstaksin esile "Ülemaailmse Moskva raadio" ("Vsemirnaja služba Moskovskogo radio") toimetuse rolli. Sellesse hulka kuuluvad ka merelaevanduse ja parteikomitee raadiobülletäänid, samuti faksiimileajalehed. Kui me pole ookeanil, saab vaadata ka televisioonisaateid, sealhulgas välismaiseid. On ka kinofilmid. Tundub, et seda kõike on küllalt.

Infonälg ja -küllust vastandades pidasin silmas seda, et sündmuse toimumise faktist informeerituse seisukohalt on kõik enam-vähem korras. Kui aga rääkida hinnanguist neile faktidele, tekib küsimusi, sest raadiopropagandal on omad seadused. Arvestades arvamuste väljendamist, on see üheülbaline, suunatud konkreetset inimesele, kes tajub informatsiooni; puudub arvamuste pluralism. Fakt, selle tõepärasus ei kutsu esile kahtlust, kuid seejuures võib sellesamas raadiobülletääniski valida tohust materjalihulgast seda, mis vastab võib-olla sellele seisukohale, kes valis. Ja mitte alati ei vii see objektiivsele hinnangule, rääkimata sel-

## "Kristjan Palusalul"

lest, et katastroofiliselt ei jät-  
ku materjali vabariigi elust.  
Inimesed huvituvad sünd-  
mustest, need sündmused  
toimuvad nii suure dünaami-  
kaga, et jõuame kurbade nal-  
jadeni, nagu näiteks: "Järsku  
siis, kui me tagasi tuleme,  
seal enam nõukogude võimu  
ei ole" või muud taolist. See-  
tõttu on siin, mille üle mõel-  
da.

Laevastiku iseärasustega on  
seotud seegi, et olenevalt sõi-  
dupiirkonnast või info läbita-  
vusest võime vahel sedasama  
raadiobülletääni terve kuu  
mitte saadagi. Aga seda vä-  
hest teavet, mida saame  
muudelt kanalitelt, ilmselt ei  
jätaku. See puudutab ka aval-  
liku arvamuse kujunemist.  
Me arutame neid või teisi poli-  
itilise elu küsimusi, aga kui  
püüame jõuda suhtumiseni  
ühese või teise sündmusesse,  
ei saa me seda teha ka pi-  
kaajalises diskussioonis, sest  
meil on ebatäielik informat-  
sioon.

Väljapääsuks võiksin pak-  
kuda järgmist. Esiteks, tu-  
leks luua väike raadiobülle-  
tääni toimetuse, et me saaksime  
enam-vähem objektiivse  
pildi vabariigi elust, ülevaate  
nii eesti kui ka vene keeles il-  
muvast ajakirjandusest erine-  
vate arvamustega, et saaksime  
kujundada hinnangu  
sündmustele vabariigis. Mis  
toimub piiri taga, sellega saa-  
me isegi hakkama. Teiseks  
oleks vaja videomagnetofoni.  
Mitte ainult videokassette fil-  
midega, vaid tähtsam oleks  
selle sotsiaal-poliitiline as-  
pekt, ka spetsiaalsete mater-  
jalide ettevalmistamine laeva  
videoteegi jaoks. Kolmandaks  
tuleb loobuda vanadest, mit-  
te kellelegi vajalikest filmi-  
dest. Lähtuda tuleks laevasti-  
ku eripärasest ja arvestada tõ-  
sist soovi mõista seda või teist  
olukorda."

**Raadiojaama ülem Aleksandr Sitov:** "Iga raadiojaam  
järgib oma eesmärgi ja neist  
lähtudes edastab saateid. Me  
saame uudiseid ainult raadi-  
odist, seetõttu on tihti raske  
olukorras orienteeruda.

Kui me maale tulles ajalehti  
ostame, on juba pilt eelmise  
korraga võrreldes muutunud.  
Raadios on teatav tendents-  
likkus tuntav. Komandöridel  
on raadiovastuvõtjad olemas,  
nemad saavad kuulata näi-  
teks BBC-d või "Vabadust" ja  
n.ö. keskmist leida. Tõsi, ra-  
adiojaam "Ülemaailmne Mosk-  
va raadio" konkureerib väga  
edukalt kõigi vene keeles töö-  
tavate Lääne jaamadega ja  
loob reaalsema pildi. Vahel on  
nii, et ÜRI programmi ja "Üle-  
maailmse Moskva raadio"  
saated täiendavad teineteist,  
eriti viimasel ajal, kui on tul-  
nud palju alternatiivseid ar-  
vamusi."

**Kapteni vanemabi Fjodor Seljanko:** "Kui me lahkume  
kaldalt, algab eemaldumine  
informatsiooniallikaist, mida  
kaugemale, seda enam. Siin  
teravnevad küsimused, mida  
seal ei märka, isoleerituse  
tõttu. Ookeanil vahis olles on  
aega ühe või teise probleemi  
üle järele mõelda. Kõike, mis  
maal oli ebaoluline ja märka-  
matu, seda analüüsid reisil  
olles. Tuleb välja, et see on va-  
jadus info järele, millest järe-  
lusi teha. Isegi maal olles ei  
saa hõlmata teavet kogu selle  
mahus, siin veelgi vähem.

Saame mõne radiogrammi,  
rahvas hakkab tegema oma  
oletusi. Varem oli lihtne: rea-  
geerida sellele ja sellele, ja  
peaaegu oligi juba ette öel-  
dud, kuidas reageerida. Nüüd  
on inimesed juba veidi vaba-  
dust tundnud ja tõrkuma  
hakanud, seetõttu selline  
katse ärataks ainult imes-  
tust. Kõik võtaksid selle vas-  
tu nii: miks me peame rea-  
gerima ja vastama, ise otsusta-  
me. Palun, diskuteerime, pa-  
lun, erinevad arvamused. Me  
peame saama arutada, kuid  
miks me peame reageerima."

**Kapteni II abi Anatoli Jerjomini:** "Info ebapiisavus sõl-  
tub ka meie raadiojaama vas-  
tuvõtmisest. Kui oleme  
kaugel läänes, loodame Lää-  
ne raadiole ja televisioonile.  
Kodule lähemal tahaksime  
sagedamini saada sedagi ra-  
diobülletääni. Seal tuleks  
kokkurusutud vormis esita-  
da rohkem teemasid ja fakte,  
et võiksime saada parema pil-  
di toimuvast. Sageli juhtub  
nii: tuleb kaldalt radio-  
gramm, selles palutakse ar-  
vamust mingi probleemi koh-  
ta. Rahvas koguneb, haka-  
takse arvama, kuid ebapiisava  
lähteinformatsiooni tõttu  
ei ole võimalik kõike argu-  
menteeritult läbi arutada."

**IV tüürimees Aivar Green:**  
"Muidugi on meil informat-  
siooni vähe, Eesti kohta prak-  
tiliselt midagi sõidu ajal tea-  
da ei saa."

**I klassi madrus Margus Piirson:** "Elame nagu udukotis,  
kui oleme Euroopast kau-  
gemal, siis kodus uudised  
üldse päralt ei jõua. Muu  
maailma kohta saab teavet  
siis, kui oma raadiot kuulata

ja keeli osata. Kui oleme kus-  
kil ranniku ääres, näeme te-  
levisioonisaateid. Näiteks  
Ameerikas nägime Armeenia-  
Aserbaidžani sündmusi,  
kuid seegi on lühiülevaade."

**I klassi madrus Hannes Timpmann:** "Muud ametlik-  
ku infot peale parteikomitee  
raadiobülletäänide kuskilt ei  
tule. Kui Ameerikast ajalehti  
ostame, on uudised juba va-  
nanenud ja kui midagi pöör-  
delist ei toimu, siis sealsetes  
lehtedes ei kajastata."

**Kapten Ilmar Veskimäe:**  
"Enne perestroikat tõesti rah-  
vusküsimus avalikult esile ei  
kerkinud, kuna eesti rahvus-  
est mehed olid lihtsalt alla  
surutud, nad rääkisid teiste-  
ga nagunii vene keelt ja võt-  
sid seda nagu paratamatust.  
Aga kui nüüd tekkis sõnaõig-  
us neis küsimustes, siis  
muutus paljugi ja eriti tera-  
vaks tegi asja see, et meie lae-  
vanduse parteikomitee oli  
väga Interliikumise mee-  
olus, kuid seal valmistatakse  
meie jaoks infot ette. Eesti  
rahvusest meremehed elasid  
seda kõike väga raskelt üle.  
Kodunt kaua ära olles annab  
info ühekülgsus end terava-  
malt tunda."

Huvitav, mida teatakse lae-  
val Eesti Kongressi ja Ülem-  
nõukogu valimistest, Eesti  
Kongressist, Leedu Vabariigi-  
st ja muustki, mis vahepeal  
juhtunud?

\* \* \*

Ameerikas ma siiski ei käi-  
nud, ei näinud ookeanisõitu,  
trümmide pesemist, laeva  
värvimist ja ammugi mitte  
tormi. Kuid Tallinnast Len-  
ingradi sõites nägin, kuidas

minu silme all lendas kolme  
seisupäevaga korstnasse  
30 000 rubla ja kuulu järgi ka  
meeskonna preemia. (See vii-  
mane osutus õnneks tõesti  
kuulduseks.) Aga kokku vii-  
bis "Kristjan Palusalu" kodu-  
mail 10. veebruarist, mil ta  
saabus Tallinna, 8. märtsini,  
mil lahkus Leningradist. Lah-

kusin laevalt, kõrvus ühe  
meeskonnaliikme repliik:  
"JULM ON NÄHA, KUIDAS  
NIISUGUST LAEVA HAKA-  
TAKSE KOPPADEGA LOSSI-  
MA!", kodus aga kuulsin sä-  
damatöölise 28. veebruari  
hoiatusstreigist, mis veelgi  
meie meremeeste kannatuse  
pidi proovile panema. Peab

ikka jätkuma meremeestel  
kannatlikkust, et mitte muu-  
tuda veel seejuures fatalis-  
tiks. Lõpusalmiks tundus  
hästi sobivat:

"Nii hirmus rikas helde riik,  
kes jõuaks teda kiita!"

(U. Laht)

23.—27. veebruar  
Madli Vitismann

Kaldakommentaar

**Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas:**

◆ Puistflastilaevad on tellitud-  
ki vilja vedamiseks üle ookea-  
ni, vilja veetakse paraku aga  
regulaarselt lõhestatult. Need  
laevad toovad tulu ka siis, kui  
nad tagasi sõidavad ballastis.  
Viljalaeval ruumi teistsugust  
laadungit, näiteks maaki, ei  
tasu panna, ruumide puhas-  
tamine läheb liiga kulukaks ja  
aeganõudvaks, kui pole  
oodata suuremat vaheaega  
viljaveol.

◆ N. Liidu laevadel ülekaal  
välisvedudel näiteb, et laeva-  
liiklus ei ole tasakaalus, nor-  
maalne oleks 50:50. Ka Aafri-  
ka liinil tahavad Aafrika riigid  
nüüd poolt vedude mahust  
oma kätte saada. Maailma-  
praktikas on tava, et liinivedu-  
dest veab kumbki pool oma  
laevadega 40% kaubast, üle-  
jäänud 20% jääb vabalt kon-  
kureerivale laevafirmadele.

◆ Uusi laevu saada polegi nii  
kerge. Kui me loodaksime  
ainult välisurul teenimisele, siis  
meie sissetulekud kõiguksid  
sõltuvalt maailmahindadest.  
Välisstarbija kauba veol saaksime  
keskmiselt 75% sellest,  
mida teenime praegu.

◆ Seni läheb kogu meie teeni-  
tud valuuta sõltumata sel-  
lest, kust me selle saame, N. Liidu  
eelarvesse. Mereministeerium  
saab sellest 7,5%, Eesti  
Merelaevandus aga poole  
üleplaaniisest valuutatulust.  
Veebruarist 1990 kehtib Balti  
liiduvabariikide ja N. Liidu val-  
itsuse neljapoolne määrus, et  
nüüd peavad liiduvabariikide  
valitsused kokkuleppel N. Liidu  
valitsusega määrama selle  
osa valuutatulust, mis jääb va-  
bariiki.

◆ Mida ka töökollektiiv ei ot-

Kaldakommentaar

sustaks, sellest Eesti Merelae-  
vanduse staatus ei muutu, sest  
see on määratud omandisea-  
dusega. See sõltub ka vaba-  
riikliku ja üleliidulise seadu-  
sandluse suhetest. Üleliidulise  
seaduse järgi on kogu mere-,  
lennu- ja raudteeliiklus liiduli-  
ses alluvuses.

◆ Kui kapten esitaks ühegi  
õigustatud pretensiooni, oleks  
kaldatalitus preemiast ilma.

◆ Kaptenite huvitatuse koh-  
ta laeva finantstegevusest  
võib öelda, et esimesed  
aruanded välislaevas tööta-  
valt kapten S. Borodinilt näita-  
vad, et kaptenite tegevuse  
üle on raudne kontroll. Sageli  
ongi välislaevades küllaltki  
range kontroll ja ka ranged  
seadused. Loodame, et kap-  
ten S. Borodin tutvustab oma  
kogemusi edaspidi ka ajale-  
hes. Arvan, et laevanduse  
juhtkonnalgi on sellest midagi  
õppida.

◆ Puhtimise ümber on praegu  
palju määramatust. Saatsime  
"Ivan Babuškiniga" reisile  
kaasa kontrollbrigaadi, kelle  
ülesanne on pidevalt mõõta  
gaasi eraldumist laeval.

◆ 1972. aastal, kui ma tulin  
tööle Eesti Merelaevandusse,  
oli ujuvkoosseisus eestlasi 22%.  
1987. aastaks, kui sain laevan-  
duse ülemaks, oli meid jäänud  
alla 13%. Nüüdseks on eestlas-  
te osakaal Eesti Merelaevan-  
duse ujuvkoosseisus tõusnud  
15,4%ni, kusjuures kolmandik  
kaptenest on eestlased.

◆ Peame tegema kõik või-  
maliku, et mitte teha laeva-  
dest diskussiooniklubisid. See-  
tõttu peame andma laeva-  
dele eeskätt ametlikku infot,  
millest igaüks saaks ise oma järe-  
lused teha.

Kaldakommentaar

Kas ikkagi ei saaks vilja lossi-  
mist kiiremini ja paremini kor-  
raldada?

**Eesti Merelaevanduse lae-  
vade eksploatatsiooni valitsu-  
se juhataja Rein Meindok:**

Sellest viljakogusest, mis N.  
Liit sisse ostab, võtab Tallinna  
Uussadam vastu 5–10%, roh-  
kemaks pole ta suuteline. Lää-  
nemes lossitakse vilja veel  
Leningradis, Riias ja Klaipedas.  
Et vilja veavad suure süvisega  
laevad, siis need otse Lening-  
radi sõita ei saa. Uussadam  
võtab vastu nii palju ("Kristjan  
Palusalul" ca 10 000 t), et lae-  
va süvis väheneks vajalikul  
määralt. Uussadam võtab vas-  
tu 5 000 000 t vilja aastas, kuid  
N. Liit ostab sisse 40 000 000 t.  
Kuni Uussadamat polnud, los-  
siti pargastele.

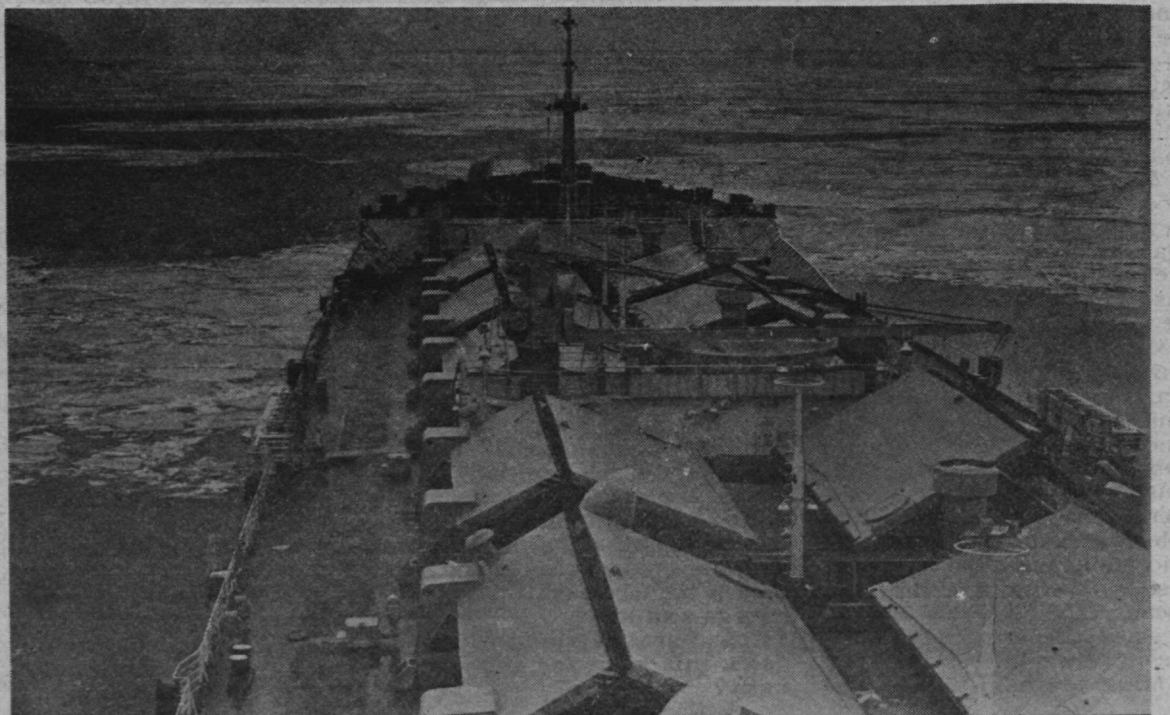
Praegu korraldatakse sada-  
ma tööd vilja lossimisel Mosk-  
vast: milliseid laevu, millal ja  
kui palju lossida. Eelmises lehe-  
numbris nimetatud Moskva or-  
ganisatsioonid määravad  
kindlaks, kuhu N. Liidus villi suu-  
nata. Seisuaegade tõttu kan-  
nab kahju mitte üksnes lae-  
vandus, vaid ka sadam. Igal  
sadamal on oma normaeg  
lossimiseks, kui ta selle ajaga  
toime ei tule, siis maksab lae-  
va seisuaaja kinni.

Muidugi sooviksid kõik lae-  
vad saada Uussadamasse, kui  
vähegi võimalik, püüame  
omad laevad siin lossida. KUI  
KÕIK OLEKS LAABUNUD NOR-  
MAALSELT, OLEKS LOSSITUD  
USSADAMAS VÄHEMALT  
8000 T PÄEVAS, SEEGA NÄDA-  
LA AJAGA, SEEJÄREL OLEKS  
VÕINUD AMERIKA POOLE  
TEELE ASUDA.

Kaldakommentaar

Kaldakommentaar

Kaldakommentaar



A. Jerjomini foto

# Eesti Kaptenite Klubis



Sellest on nüüd möödunud ligi poolteist aastat, kui asutati Eesti Kaptenite Klubi — oma seaduslike huvide kaitseks ühinenud kutseliste meremeeste ühiskondlik organisatsioon. Eesti kaptenite eeskuju järgisid Leedu, Läti, Balti laevanduse, Odessa, Aasovi, Novorossiiski, Murmansk, Kaug-Ida ja Kamtšatka kaptenid... Ühesõnaga, kaptenite ühendused on tuult tiibadesse saamas.

\*\*\*

Eesti Kaptenite Klubi seisab väljaspool poliitikat. Nii on sätestatud tema põhikirjas. Kaptenid on aga valmis ära kuulama mitmesuguste poliitiliste parteide ja voolude esindajaid. Hiljutit esines klubis ajakirja "Poliitika" asetajametaja J. Golikov, kes tutvustas ühenduse "Vaba Eesti" vaateid.

\*\*\*

Kaotatud on kapteni esimese abi ametikoht. Selle ase-

mel on Eesti Merelaevanduses moodustatud sotsiaal-psühholoogiliste uuringute osakond. Kaptenid kutsusid oma kokkusaamisele (Eesti Kaptenite Klubi tuleb kokku iga kuu teisel ja neljandal kolmapäeval, enamasti interklubisse) kolm selle osakonna esindajat — B. Kulikovi, L. Punissoni ja V. Vassiljevi.

Vahetati vastastikku arvamusi. Klubi seisukoht oli, et psühholooge tuleb merele saata ainult meeskonna palvel. Sotsiaal-psühholoogiliste uuringute osakond peab saama sõltumatuks kommertskeskuseks, mis ei sõltu ei laevanduse parteikomiteest ega juhtkonnast. Peamine on, et see osakond ja tema töötajad ei muutuks sõnakuulmatutega arveteoendamise vahendiks nagu vanasti.

\*\*\*

Eesti Kaptenite Klubi põhikirja tehti parandused, mis lubavad klubil tegelda kommertsgevusega.

## Assotsiatsioon või koordinatsioonikeskus?

20. veebruari "Morjak Estoniis" ilmus lühike teade pealkirja all "Laevaarstide assotsiatsioon". Jutt käis sellest, et oma elukutse töötajate kolleegidest eraldatud laevaarstid peaksid liituma NSV Liidu laevaarstide assotsiatsiooni.

Palusime seda mõtet kommenteerida Vabariikliku Laevanduse Keskaigla paarstil VELLO SUBIL.

Laevaarstide töö koordineerimise keskuseks oli omal ajal Moskva Meremeditsiini Instituut. Nüüd saab aga juba kaks aastat selle likvideerimisest. Seepärast võib praegu teoksil olevat instituudi taasasutamist Odessa filiaali baasil igati tervitada. Muide, minu laual on praegu kiri, kus antakse teada, et NSV Liidu Tervishoiuministri teaduskonverentside plaani kohaselt on tulemas üleliiduline konverents teemal "Inimene ja ookean", mille korraldaja on NSV Liidu Veetranspordi Hügieeni Instituut. See peetakse oktoobrikuus Mahhatškala Meditsiiniinstituudis ja on esimene pärast mitmeaastast vaikust.

Mainida tahaks ka seda tööd, mida teeb komisjon, kes tegeleb inimese kohanemisega mereoludes. Kuna olen ise selle komisjoni liige, siis olen asjaga päris hästi kursis. Selle tegevus hõlmab meremehi, jõe-laevandustöötajaid ja laevaremontijaid teenindavate raviasutuste töö korraldamist, tööd Põhja meredel ja meremeeste kutsahaiguste uuringuid. (Neid haigusi põhjustavad sageli puhtpsühhilised tegurid.) Kui tegutses veel Meremeditsiini Instituut, võtsin komisjoni tööst aktiivselt osa. Instituudidirektorite ja peaspetsialistide seas olin ma tegevvarstide esindaja ja kaitsesin nende huve.

Mida te siiski arvate lae-

vaarstide assotsiatsiooni moodustamise mõttest?

Asi on selles, et Veetranspordi Hügieeni Instituut tegeleb põhiliselt nimelt hügieeniküsimustega, uurides laevaelu tingimusi, laevade ehituse põhimõtteid, kajutite konstruktsiooni, toitlusbloki tööd ja toiduainete hoidmise tingimusi... Seepärast ongi väga vaja kedagi, kes tegeleks haiguste ja raviga, s.t. kõige sellega, mis on seotud meremeeste tervisega. Võib-olla kõnealune assotsiatsioon võtakski just need asjad enda peale. Minu meelest tuleks see luua NSV Liidu Tervishoiuministri baasil.

Kas oleks mõeldav ja otstarbekas asutada ka Baltikumi või Eestisse laevameedikute assotsiatsioon?

Ma olen alati arvanud, et mis tahes uued vormid toovad endaga ikka midagi kasulikku kaasa. Ehkki vana, sisetallatud rada pidi on ju lihtsam jätkata. Tegime katse ühendada Balti basseini paarste (koondise "Zapřoba" raames). See hõlmas Kaliningradi oblastit, Leedu, Eestit ja Leningradi. Tähelepanu pälvisid eelkõige kalurite probleemid. Meremeeste muredega ei tegele selles plaanis seni keegi, ehkki mõlemad on ühtede ja samade haiglate hooleks.

Mis puutub vahetult assotsiatsiooni, siis mina olen loomulikult selle poolt. Ja püüaksin selle abil ühendada sadamaarste, laevaarste ja sanitaar-epidemioloogijaama. Põhimõtteliselt on nad ju väljas ühe asja eest. Praegu allub sadama sanitaar-epidemioloogijaama vabariiklikule sanitaar-epidemioloogijaamale ja nagu polekski otseselt meiega seotud.

Kui assotsiatsioon loodaks, mis kasu see siis annaks?

Kõige tähtsam on töö koordineerimine ja õige arusaam paljudest asjadest. Ka pole meil Eestis õigupoolest kuskilt kvalifitseeritud nõuanriet saada. Meremeditsiini küsimustes oleme iseendale kõige kõrgem instants. Hulka vahetult meid puudutavaid käskke võib aga mitmeti mõista. See assotsiatsioon aitaks paljusid küsimusi ühtmoodi käsitleda. Minu meelest vajab meremeditsiini koordineerimist. Meile on palju antud, aga meilt nõutakse ka palju.

Praegu on kogu Eestis teoksil muudatused: kus ühendatakse, kus lahutatakse või tehakse ümber. Kas need muudatused puudutavad ka laevameedikuid?

Seni veel mingeid muudatusi ei ole, ehkki läbirääkimised käivad. Nende sisu on selles, et kui ettevõtte tahab endale meditsiinitalitust, peab ta seda ise finantseerima. Praegu finantseerib meid Eesti NSV Tervishoiuministri ja teatud dotatsiooni annavad osanikud: Eesti Merelaevandus, "Eesti Kalatööstus", laevaremonditehased ja Kalurikolhooside Liit. Töit-õelda rahuldab niisugune asjade seis meid täiesti. See aitab lahendada meremeditsiini spetsiifilisi probleeme, mida on rohkesti ja mille puhul raha mängib üsna suurt osa. See, et me teenindame põhiliselt ettevõtteid, mis pole vabariiklikus alluvuses, ei ole meile isegi praegustes oludes mingid probleemid tekitanud. Meil on väga head suhted kõigi Tallinna ja ka Tartu haiglatega. Loodan, et arusaamatusi ei tule tulevikuski.

Soovin südamest, et see nii läheks.

Vahendanud  
Jelena Bulatova

## Kuue miljoni kaheksasaja tuhande rubla eest kaupa

Nii suure summa ulatuses tarbekaupa tuleb Eesti Merelaevandusel evitada 1995. aastaks.

Möödunud aasta kontrollarv oli 150 000 rubla, 1995. aasta oma on 6 800 000 rubla. Mis on nende arvude taga?

Kuni mulluse aastani pööras ainult Loksa Laevaremonditehas küllaldast tähelepanu tarbekaupade tootmisele. Seal valmistatakse aialaudu, -lippe, pörandaliiste jm. tisle-ritooteid. Kolme aasta jooksul on tehasepere suurendanud teenuseid elanikkonnale (rahulises väljenduses) 40 000 rublalt 150 000ni. See ongi tema lagi, sest ettevõtte asub Lahemaa Rahvuspargi territooriumil, kus uute tootmisvõimsuste rajamine on keelatud. Seda arvestades võeti 1989. aasta detsembrikuus vastu otsus organiseerida tarbekaupade tootmine kahe sadama ja merekaubandusvalitsuse "Torgmorgtrans" jõududega.

Praeguseks on Tallinna Uussadama pere oma kaasosanike — Odessa l. Laevaremonditehase ja Rjazani autoaparatuuri tehase kollektiiviga — kokku leppinud, et hakatakse tegema gaasiballoniseadmeid sõiduautode tarvis. Loksa Laevaremonditehas on asunud koos kontserniga "Estar" looma ühistrikotaažitootmise ettevõtet. Eesti Merelaevandus ja koöperatiiv "Dixi" Pärnust sõlmisid lepingu, mille alusel hakatakse ühiselt mõõblit val-

mistama. Rajamisel on kudumis- ja õmblustöökoda. Selle vaderiks on Merekaubanduse Valitsus. Ei ole välistatud, et kudumis- ja õmblustööga hakatakse tegelema ka Tallinna sadamas. Kavas on avada kontserni "Estar" jaoskond Merelaevanduses. Organisatsioonilistest ettevõtmistest väärivad märkimist järgmised. Juba 1989. aasta märtsikuus telliti "Estimpeksi" kaudu kaks kergmetallkonstruktsioonidest ehitust. Peetakse läbirääkimisi sõiduautode diagnostikaaparatuuri ostmise asjus nii gaasi kui ka bensiniiga töötavate autode tarvis, samuti autodele gaasiballoniseadmete monteerimise bokside ostmise asjus. Ostetud on kudumis- ja õmblusmasinad. Valmis on endise Loksa sööklaahoone rekonstrueerimise projekt ühissetevõtteks kontserniga "Estar". Monteeritakse tootmishoonet ja mõõblitootmiskompleksi kätlamaja Pärnus.

Praegu on Merelaevandusel olemas kõik võimalused käesoleva (1990.) aasta tarbekauba tootmisplaani täitmiseks 800 000 rubla ulatuses. Kui aga lähevad käiku võimsused Loksal, Tallinna Uussadamas ja Pärnus, siis võime toime tulla ka tarbekaupade niisuguse hulga valmistamisega, mis on ette nähtud XIII viisaastaku kontrollarvudes.

K.Voronin,  
Eesti Merelaevanduse

## Reisimärkmed

Tatjana

Smirnova

(Algas 27. veebruari lehes)

## Ei ole merekontor

Muide, meremehed ise väidavad, et merelaevanduses töötavad heatahtlikud inimesed. Ainult hirmus merekauged. "See ei ole merekontor," öeldakse siin merelaevanduse kohta.

Kasvõi niisugune näide. Kaptenil kästakse aru anda, miks Odessas oli vaja toiduainete veoks puksiir tellida. Aga algul toodi ju sellised toiduained, et meeskond oli valmis plahvatama. Tagasi jõudes aga korraldatakse põhjalik kontroll: mitu protsenti kartulit, liha jne. vanemabi maha kandis ja ega see ettenähtud normi ei ületa. Eks katsu normi piirides püsida, kui mädanevat kaupa antakse. Nii et mehi täistopitud bussiga Odessa poole teele läkitada tohib, aga saata Tallinnast varustust või konteiner kvaliteetsemaid toiduaineid ei või...

Veel üks iseloomulik näide. Odessast Jugoslaaviasse viisime sütt. Ja edasi, teel Ameerikasse oli tarvis trümmid sõest ära puhastada. Kes meie "Ivan Babuškini" kunagi näinud ei ole, võib vaadelda viiekorruselist Lasnamäe maja. Ka tema kaheksa trümmi on nimetatud üldsuurusele vastavad. Kõik need trümmid tuligi puhtaks teha ja valmistada vilja jaoks ette.

Et kaldarahvas aru saaks, mida see tähendab, pakun välja järgmise retsepti: tehke oma leivakast tühjaks, pange sinna pooleteiseks nädalaks süsi sisse ja siis hakake seda õlistest plekkidest ning sõepurust ilma pesemisvahenditeta puhtaks nühkima. Sest pesemisvahendeid ei õnnestunud ju muretseda... Eesmärk on, et teie leivakast saaks endise väljanägemise. Võite kindlad olla, et parim viis plekkidest lahti saada on leivakast prügimäele viia.

Laeva prügimäele ei vii. Seda peab puhastama ja värvima. "Ivan Babuškini" täidab kahe reisiga "Povenets"- tüüpi laevade aastaplaani - isegi kui ballastis tehtud reisiosa arvestada (see tähendab miljonit). Kapten saatis mitmele adressaadile radiogramme ja palus luba Jugoslaaviast värvi osta. Püüdis pidevalt sputnikside kaudu helistada, istus tundide kaupa raadio-ruhv. Ja kõik see aeg ei suudetud kaldal otsustada, kes peaks vastava otsuse tegema.

missuguse osakonna kompetentsi see küsimus kuulub.

Tegelikult ei olnud mingit kahtlust, et värvi on vaja. See läks maksma 2 tuhat rubla. Kui Ameerika vastav inspeksioon poleks trümmi kōlblikuks tunnistanud (trümmi, kuhu vili läheb, kontrollitakse Ameerikas kolm korda), oleks see merelaevandusele 70 tuhat rubla maksma läinud, nädalane seisuaeg seal hulgas.

Kapten ei saa paljudes küsimustes iseseisvaid otsuseid vastu võtta. Iga tema otsuse peab kinnitama ühe või teise osakonna ülem. Aga ka nende jaoks võivad igasugusel otsustamisel olla tagajärjed. Kõige selle taga terendab Moskva revidendi kuju. Kõik järgmised lülid teevad oma otsuseid - või õigemini kardavad neid teha - just revidenti arvestades. Ent ka revident on normatiivaktide ja instruksioonidega käsist-jalust seotud ja mida kõrgemal, seda enam.

Väljapääs on muuta süsteemi, milles iga inimene on vaid rattake või kruvike üldises ebamajanduslikkuse ketis.

Kõik teavad, et on vaja muuta. Ei tea ainult - kuidas. Teha autonoomne allsüsteem? Või püüda vananenud mehhanismi ladusat tööd halvata sel teel, et osutada ühes selle osas vastupanu? Ühe hooga kōidikud eemale heita või end neist aeglaselt vabastada?

"Fondide piires oleks võimalik tegutseda. Peamine pidur on normatiivid," ütles kapten.

Meremees ei või kuus üle 75 tšeki saada, tehnilisele va-

rustusele ei tohi kvartalis üle 500 rubla kulutada, välismaalt tohib toiduaineid osta vaid siis, kui ollakse juba üle viieteistkümne ööpäeva merel olnud ja kulutada ei tohi rohkem kui rubla inimese kohta. Praktikas võib need normatiivid absurdini viia.

Kalda ja laevastiku praeguse suhetesüsteemi juures kehtib kindel põhimõte: kui mõni juhtum ei mahu instruksiooni või normatiivi alla, siis muudetakse viimaseid. Tihtipeale palutakse seda teha meremeestel enestel. Näiteks võib tuua tehnoloogilisi kaarte, kuhu peab täpselt kirja panema tööd tegeva inimese iga sammu. Et nii keerule ülesanne käib kaldategelastele üle jõu, siis see austav missioon on pandud vanemabile, kes peab iseenda tarvis instruksiooni looma.

## Must kass laevastiku ja kalda vahel

Ma kuulsin kord ühes kõneluses, et raha on mustaks kassiks kalda ja laevastiku vahel.

Kuidas meremehele näiteks see selgeks teha, miks sama-suguse Poola laeva kapten saab päevas 39 dollarit (ameerika kapten saab kuni 300), nõukogude kapten aga 6 dollari ringis, mis on kaks korda vähem kui poolakast madruse töötasu? Siin ei aita liigutavad jutud üldriiklikest hädadest ja probleemidest ning riigieelarve defitsiidist.

Ma küsisin ühe Taani laeva külalastamisel, kui palju selle viiest mehest koosnev meeskond teenib. Seal on kapten, mehaanik, kaks madrust ja kokk; laev on meie "Spartaki"

suurune. Kapten ja mehaanik saavad üle 2 000 dollari kuus. Aastalepinguga võetud filipiinlased, kes peavad ülejäänud ameteid, saavad kui odav tööjõud 500 dollarit igaüks. Toiduks kulub umbes 11,5 dollarit inimese kohta päevas. Kui laevakompanii töötaja läheb puhkusele, makstakse talle koos puhkuserahadega ka toiduraha.

Kui me silda läksime, hāmmastas mind üks pealtnäha tähtsusetu detail: kapten istus mõnusalt tugitoolis ja võttis enda alla peaaegu poole kogu ruumist. Ta seletas: "See on mu peamine töötegemise koht." Ma mõtlesin, et see on küll liialt mugav. Ise meenutasin meie kapteni päris nurka lūkatud tooli - ehki meie laeva sild on taanlaste omaga võrreldes tohutu suur. Meil võeti see tool nurgast välja vaid välismaise lootsi ilmutisel. Mitte ainult meie kapten ja tüürimees, vaid ka loots endale midagi seesugust ei lubanud. Tal seisis nähtavasti meeles, et kui veel ise tüürimees oli, siis võis sel toolil istumise eest diplomisse augu saada, halvemal juhul aga koguni tööst ilma jääda.

Poole meie sillast võtab enda alla "vanarauahunnik" nimega "Birjuza". See on meie teadusemeeste viimane leiutus, maksab umbes miljoni ja on autasustatud riikliku preemiaga. Minust sai selle "Birjuza" tänulik austaja. Üht suuremaid selle koostisosi on nimelt väga mugav peeglika kasutada.

Kord ütlesin, et võiks sellega ju mõne pioneerirühma

õnnelikuks teha, saaksid vanametalli plaani täis. Tõsine tüürimees vastas tõsimeeli, et pole õige metall...

## Aeg on kurssi muuta

Reis on läbi... Ent mul on kogu aeg tunne, et midagi on ütlemata. Mul on tunne, et nüüd hakkab kogu mu edasine töö kulgema nagu läbi nende inimeste vaatenurga, kellega ma sain kokku mootorlaeval "Ivan Babuškini". See on ju nii loomulik, sest meie, kaldalolijad, peaksime töötama nende jaoks. Ma taipasin seda lõplikult pärast oma esimest reisi. Ja ei jõua ära imestada, miks meremehed, kui nad kaldatöötaja tooli istumise alla saavad, niivõrd muutuvad. Või miks need kaldatöötajad, kes kord või kaks reisi on kaasa teinud, kõik seal läbituntu nii kiiresti unustavad.

Kas tõesti on asi vaid meie lühikeses mälus?

Kas mina ise unustan selle, mis ma "Ivan Babuškini" tundsin ja teada sain? Ma ei tea.

Kaldal satud teistsugusesse mõõtude ja koordinaatide süsteemi. Siin muutuvad kõik meremehed ühetaoliseks massiks, mis peab alluma kaldal väljamõeldud seadustele. Siiski tahaks loota, et kui meie seadusandjad teevad järjekordset käskkirja või sünnitavad uut instruksiooni, tuleb neile silme ette see meeskond, kellega nad läksid oma esimesele merereisile. Ning et see ei ole mingi üldmulje, vaid iga läbielatud tunne ja iga konkreetne inimene eraldi. Siis oleks meil vähem kooskõlastamatust ja mõistmatust. Rohkem oleks üksteise usaldamist.

Esialgu me tekitame aga käskkirju ja instruksioone iseenda jaoks, möödame iga olukorda vaid iseenda järgi, kohandame neid üldistele tingimustele. Seepärast on need vaid meile enestele vajalikud, ja muidugi on ülemuste võimalikku arvamust arvesse võetud. Mida kõrgemale asi jõuab, seda rohkem on parandusi. Niisugusel kujul jõuabki uus direktiiv laevastikku. Seal ajab see paremal juhul naeru peale, ülejäänud juhtudel teeb aga tighedaks.

Me teeme praegu kõike iseendast lähtudes ja ülemuste jaoks. Aga peaksime endast andes ja laevastiku jaoks. Aeg on kurssi muuta.

Jättkuv  
reis



Lõpetajad kevadel 1989

Õpetajad kevadel 1990



(Algas lk. 1)

Kas ise olete senitehtuga rahul?

**Endise Pärnu Merekooli endine ülem Rein Pihhus:**

Suurem jagu Eesti Merelaevanduse tööliskaadrist on meie kooli lõpetanud, neid jätkus ka pea kõigile teistele laevandustele, põhja, itta ja lõunasse, ka jõelaevnike hulka. Viimane lend oli ainult Eestist, 3 eesti- ja 3 venekeelset õpperühma. Vene õppekeele rühmadele õpetasime eesti keelt, kõigile Eesti aja- ja kultuurilugu. Kõiki aineid me eesti keeles veel ei suutnud anda, kuid suurem jagu oli eesti õppekeele rühmadele õpikute puudumisest hoolimata eesti keeles, terminid andsime kahes keeles.

Kahju on sellest, et just nüüd hakkasid meile tulema Eestist pärit poisid, kusjuures parimat reklaami tegid meile varasemad lõpetanud. Selleks aastaks oleks soovi- jaist võinud juba kaks kooli-

täit õpilasi komplekteerida, praegu ei ole sõjaväes käinud keskhariidusega noormeestel teed merele pääsemiseks. Kahjuks siis, kui kool hakkas just Eesti-keskseks muutuma, tuli lõpp.

Leian, et Pärnus on ideaalsed tingimused poisse merega kokku viia, meretunnetust süstida: meil olid sõudmis-, purjetamis- ja ujumistunnid. Palju andis juurde ka avameerijaht "Linda", igal aastal koolitasime vähemalt 20 noormehest purjetajad-roolimehed.

Loodan, et Pärnus ükskord uuesti merekool tuleb, ei ole ju mammutkoolid need kõige paremad.

Nüüd kõneldi Pärnu Merekoolis lahkumispäeval. Kuidas elavad teised Eesti merekoolid, sellest loodame juttu teha meie ajalehe järgmistes numbrites.

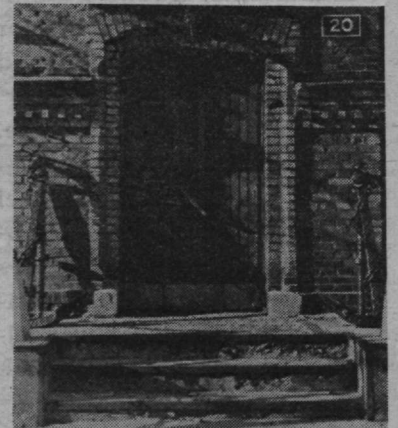
Madli Vitismann

## • MEREHARIDUS EESTIS •

# Hüvasti,

# Pärnu

# Merekool!



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 16. aprill (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Tallinnast New Orleans'i  
 "70-LETIJE OKTJABRJA" — Beaumontis  
 "VIKTOR BAKAJEV" — Houstonis  
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Beaumontist Tallinna  
 "VIKTOR KINGISSEPP" — Riias  
 "SKULPTOR MATVEJEV" — Leningradis  
 "NIKOLAI JANSON" — Lagoses  
 "BORISS BUVIN" — Tallinnas  
 "NIKOLAI VILKOV" — teel La Habanast Santiago de Cubasse  
 "TIMUR FRUNZE" — teel Las Palmasest Tallinna  
 "ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Akabast Tallinna  
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — Freetownis  
 "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Tallinnas  
 "ANDREI ANDREJEV" — San Pedros  
 "MAKSIM LITVINOV" — teel Dualast Pointe Noire'i  
 "PJOTR KRASSIKOV" — teel Buchananist Tallinna  
 "VASSILI ŠELGUNOV" — teel Temast Tallinna

## Neile, kes ootavad...

"JOSSIF DUBROVINSKI" — Abidjanis  
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — Matadis  
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Rouenist Abidjani  
 "JAAN ANVELT" — Londonis  
 "OLGA VARENTSOVA" — teel Santa Cruzist Tallinna  
 "IVAN RUSSAKOV" — Bandjulis  
 "PAVEL DAUGE" — teel Tallinnast Hamburgi  
 "MIHHAIL KEDROV" — teel Akabast Szczecini  
 "IVAN BELOSTOTSKI" — Lomés  
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Rostockist Leningradi  
 "VERA LEBEDEVA" — teel Las Palmasest Tallinna  
 "IVAN POKROVSKI" — remondis Szczecinis  
 "VILJANÕ" — teel Chioggiast Iljitsšovskisse  
 "GRUMANT" — teel Oskarshamnist Bizertasse  
 "GULBENE" — teel Antwerpenist Tallinna  
 "KOHTLA" — teel Rotterdamist Lorient'i  
 "KÖPU" — teel Safist Tallinna

"PAIDE" — Tallinnas  
 "POVENETS" — Saguntos  
 "RISTNA" — teel Kaliningradist La Pallice'i  
 "HELTERMAA" — remondis Loksas  
 "SEGEŽA" — teel Wismarist Klaipedasse  
 "OSVALD TUUL" — Gdynias  
 "HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Tallinnast Esbjergi  
 "IVAN RABTŠINSKI" — Ravennas  
 "ARNOLD SOMMERLING" — teel Saint Nazaire'ist Cannes'i  
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — Alexandrias  
 "HUDOŽNIK KORIN" — Leningradis  
 "JURI KLEMENTJEV" — Leningradis  
 "KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas  
 "MEHHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi  
 "JUNOI PARTIZAN" — teel Leningradist Nantes'i  
 "KESULAI" — teel Helsingist Århusi  
 "VIIRELAI" — Tallinnas  
 "MANILAI" — Tallinnas

"SUURLAI" — Stralsundis  
 "HEINLAI" — Helsingis  
 "VASSILI KUTŠER" — remondis Klaipedas  
 "FRITZIS GAILIS" — teel Riias Bremenisse  
 "GLEB SEDIN" — teel Klaipedast Calais'sse  
 "FRITZIS ROZIN" — Norrköpingis  
 "AUGUST KULBERG" — Hollandis  
 "AMBLA" — teel Tallinnast Leningradi  
 "ANDJALFELD" — Antwerpenis  
 "AEGNA" — Sarpsborgis  
 "KABONA" — Bremenis  
 "MOHNI" — teel Hullist Klaipedasse  
 "RAPLA" — Leningradis  
 "SEMJON ROŠAL" — teel Leningradist Le Tréport'i  
 "TERIBERKA" — Southamptonis  
 "VIRTU" — Loksas  
 "KARL KRUŠTEIN" — teel Ventpilsist Brusselisse  
 "OSMUSSAAR" — Ventpilsis  
 "OTEPÄÄ" — Sarpsborgis  
 "TAHKUNA" — Kristiansandis  
 "ARNOLD VEIMER" — teel Tallinnast Kieli

Ajaleht ilmub teisipäeviti

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda. Ofsettrükk Maht 2 trükipoognat Tellimuse nr. 1686 Tiraaz 3500

Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN