



EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 8 (918) Teisipäev, 28. mai 1991

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Streik? lk. 2
- ☛ "Tahtsin vaadata..." lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi "Prosperousel" lk. 4
- ☛ Meremees maal ja merel... lk. 5
- ☛ Mida on teha Lääne-Aafrikas? lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres VI lk. 7
- ☛ MerLe XVIII lk. 7



18. mail demonstreeris oma võimeid "Tsiklon". Lähemalt järgmises numbris.
Foto: D. Prants



Eesti Meremeeste Liidus

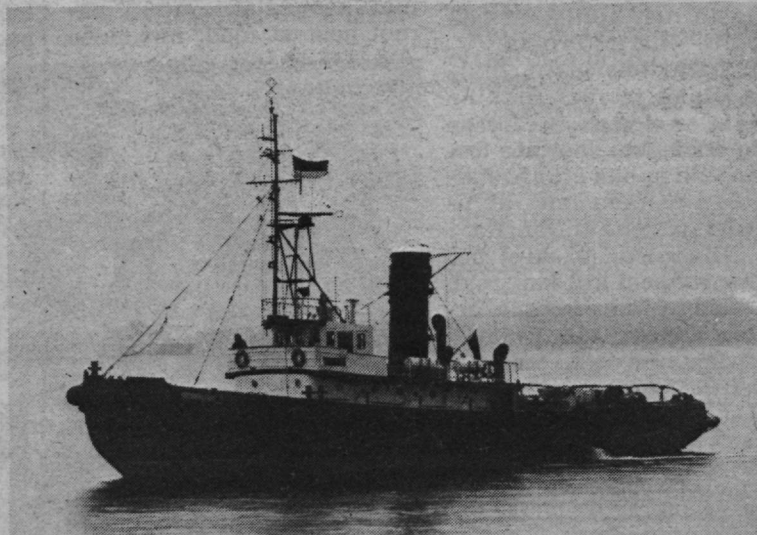
Eesti Meremeeste Liidu juhatuse järjekordsel koosolekul arutati Eesti Meremeeste Liidu üldkogu otsuse täitmist. Leiti, et praegu on olukord küllaltki keeruline ja mitme otsusepunktiga tuleb veel oodata: võib-olla kujuneb Eesti Meremeeste Liit tuleviku ametiühinguks. Praegu on kavas moodustada erialasektsioonid. Komisjoni, mis vaatab läbi põhikirja täiendused, valiti J. Koit, A. Siemer, Ü. Mihkelson ja L. Song.

Arutati, kuidas tähistada 50 aasta möödumist 28. augustist 1941, mil viimane karavan läks Tallinnast Kroonlinna. Teises maailmasõjas hukkus Eesti meremeeste mälestusmärki ei ole — kuigi sellega 70-ndail aastail tegeldi, jäi asi soiku. Nüüd on aeg seda uuesti arutada ja leida lahendus.

Liidu juhatuse otsustas oma koosolekuid pidada iga kuu teisel kolmapäeval kell 14 Eesti Meremuuseumis. Sinna oodatakse ka kõiki liidu liikmeid, kel midagi mureks või on pakkuda huvitavat liidu töö tõhustamiseks. Eesti Meremeeste Liidu volikogu koosolek on 12. juunil kell 14 Tallinna Merekolledžis.

Heino Tohver

Mis uudist?



Eesti meremeestele ennustatakse lähitulevikuks sõitmist vanadel laevadel. Ühe vanaraua on "üles tõstnud" tootmiskooperaatiiv "Yu", mille eesotsas on Jugoslaavia päritolu perekond Grojic. Kooperaatiivi esimehe Igor Grojici hobi on olnud purjesport, sealt huvi laevade vastu. Taastatud on 1955. aastal Leningradis ehitatud aurupuksiir "Admiraltejets". Möödunud suvel sai laev remonditud ja käis Kotka merepäeval. Tänavune mai veedeti Hamburgis sealse sadama 802. aastapäeva pidustustel ühena kahest külalislavast (teine oli jäälohkuja Poolast). Seisti muuseumikai ääres ja tehti lühemaid väljasõite. Eesti Meremuuseumi kaudu on saadud järgmiseks aastaks kutse tulla laevaga Amsterdami ja Rotterdami Euroopa meremuuseumide kokkutulekule, mille teema on eraalgatus laevahituse traditsioonide säilitamisel tuleviku jaoks.

"Admiraltejets" ei ole kooperaatiivile rublatki sisse toonud, vastupidi, nõuab pidevat kulu. Tõsi, korras laev on muidugi kapitalimahutus. Hamburgis igatahes pakkus laev Eestist suurt huvi, ilmusid vastukajad ajakirjanduses. Loodame selle laevaga edaspidi lähemat tutvust teha.

Madli Vitismann
G.-U. Detlefseni foto

STREIK ?

Baltikumi lootsid on pöördunud avaldusega sadamaülemate, ametiühingu ja Eesti Kaptenite Klubi poole.

Avalduses märgitakse, et "lootsid ei suuda enam oma peresid ülal pidada, sest tarbekaupade ja kommunaalteenuste hinnad tõusevad ja mõningaid kaupu saab ainult valuuta eest. Tasu õõsel ja pühade ajal töötamise eest pole palk, vaid kompensatsioon biorütmide häirimise eest. Nõukogude lootsi palk ei ole kunagi olnud kõrgem nõukogude madruse reaalpalgast. Samal ajal makstakse kogu maailmas lootsi töö kinni kapteni tasemel. Lootsi töö on väga tähtis sadamatele, laevadele, mereministriumile, firmadele ja ettevõtetele ning sellest tasub rääkida. Loots toob sadamale sisse keskmiselt 10 000 rubla kuus, sellest 70% valuutas. Arvestades valuutarubla reaalsel kurssi 1:40 tuleb reaaltuluks 3000+7x40=283 000 rubla, aga loots ise saab koos lisatasudega keskmiselt 600 rubla miinus tulumaks, s.t. kõigest 0,2% saadavast tulust.

Kus? Millises valdkonnas? Millises riigis võib kohata niisugust häbiväärset ekspluaateerimist? Ei ole saladus, et lootsimaksude eest ostetakse välismaalt valuuta eest tehnikat, aga lootsidele ei suudeta tänini osta välismaistega analoogseid päästeveste, see-

est kindlustati lootside elu väärtusega 15 000 rubla (devalvatsiooni arvestamata)."

"Lootsid ei soovi välja näha rahvusvaheliste kerjustena, andes oma (tervise arvel saadud) tulu parasitorganisatsioonidele."

Ja lootsid nõuavad:

1. Lootsi palk peab olema samal tasemel kui kaptenil kõige suurema tonnaaziga laeval, mis sellesse sadamasse sõidab.

2. Kehtestada lisatasu valuutas nagu ujukkoosselsule", sest loots ületab pidevalt piiri ja pealegi toob sisse valuutat.

3. Muretseda sellised päästevestid nagu välismaal.

4. Lootsidel peab olema õigus minna kaugsõitu kasvõi üks kord aastas."

Ja ähvardavad: kuna neid pole kuulda võetud, korraldavad hoiatusstreigi algusega 28. mail kell 00 kuni 31. maini kella 24-ni.

"Streik on poliitiline, sest lootsid võitlevad õiguse eest ise oma töö vilju käsutada, ise käsutada oma intellektuaalse tegevuse tulemusena saadud tulu, s.t. "NSV Liidu Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi" muutmise eest. Streigi ajal peavad lootsid viibima oma töökohal ja olema valmis tooma sadamasse laevu, mis on avariiseisukorras, millel on pardal haige või kiirestirikne last jms."

(järg lk. 2)

(algus lk. 1)

Analüüsigem neid väiteid lähemalt.

1. Lootsid ei ole ainsad, kes ei suuda oma peresid ülal pidada, sest tarbekaupade ja kommunaalteenuste hindade tõus ning kaupade puudumine kodumaise raha eest kauplevates pooides puudutab kogu ühiskonda.

2. Nõukogude madrase palk sobib võrdluseks muudelgi elualadel: näiteks oli hiljaaegu Eesti Vabariigi Ülemnõukogu liikmete palk samal tasemel. Ajakirjaniku palk jääb aga nõukogu madrase palkale alla, õpetaja oma samuti. Ei ajakirjanik ega õpetaja saa kompensatsiooni õõsel ja pühade ajal töötamise eest, kuigi neilgi seda ette tuleb. Vahe on selles, et ei ülemnõukogu liikmetel ega ka ajakirjanikud ja õpetajad lähe näiteks kapsaid müüma, kuigi selle eest paremini makstakse, ja seetõttu saabki neile nii vähe maksta. Nad töötavad sellegipoolest edasi.

3. Arvatavasti on teisi elualasid, kus on võrnatlik kokku rehkendada, kui palju ühe inimese tegevuse tulemusena tulu tekib: võib-olla teab ka kullakaevur, kui palju ta riigile valuutat sisse toob, või mõne suure laeva kapten. Sellest hoolimata ei ole kuld kullakaevuri oma, seevastu on palju elualasid, kus on võimatu ühe inimese panust konkreetselt rahasummaga väljendada. Lootsimaks on pealegi üks riigimaksu liik, mida riik võtab oma sadama küllastamise eest, ja vaid osa sellest on lootsi töötasu. Riigimaks võib olla kehtestatud ka teistil: näiteks nii, et lootsimaks on tunduvalt väiksem ja majakamaks sellevõrra suurem.

4. Millises valdkonnas ja millises riigis võib kohata nüüsgust häbiväärset eksploatuutakse töö valdkondades tööliste riigis. On juba anekdoodiks kulunud väga tavaline lugu, kuidas õhtukooli õpilased õpetajat haletsevad, seegi on iseloomulik vaid tööliste riigile.

5. Valuuta eest ostetakse tehnikat seetõttu, et kodumaal paljusid masinaid ei valmistata. Kuigi näiteks ajakirjanikud valuutat sisse ei too, ei valmistata neile kodumaal muid töövahendeid kui pasta kad ja paber, kõik ülejäänud tuleb osta valuuta eest. Ka lootside palka ei arvestata kodumaise arvelauega, vaid valuuta eest ostetud kompuutriga, kuigi palka arvestav raamatupidaja valuutat sisse ei too.

6. Lootsid pole ainsad, kes ei soovi näida rahvusvaheliste

kerjustena, kuid sellena näevad välja kõik, kes rublades palka saavad.

Kirjast tulenes lootside rahulolematuse nõukogude tegevlükusega, mida pole loonud nende konkreetsed tööandjad. Et uurida, kui palju on Tallinna lootsidel põhjust streikida ja kelle vastu, proovime lootside probleeme lähemalt selgitada.

Tallinna Uussadam: lootsi toas on Mihhail Šmõkov ja



sadamakapten Rein Raudsalu.

M. Šmõkov: Baltikumi Lootside Assotsiatsioon haarab lootse Leningradist Kaliningradini, kuid palgad on eri sadamais erinevad. Lootsid tahavad suurendada oma iseseisvust: kui juhtimine on lähemal, on n.ö. kasulikkude algatust rohkem.

Reisi soovime minna selleks, et näha, kuidas naabrid töötavad, kuidas kasutavad puksiire jms. Ka valuuta saamine pole tähtsusetu — muul moel lootsidele valuutat maksta ei saa.

R. Raudsalu: Kui lootsi lähed lühemale Euroopa-reisile, näeb ta selle jooksul mitut sadamat ja saab ka veidi valuutat — selle vastu me ei ole.

Ma arvan, et meie lootsidel enam probleeme ei ole. Sadamaülem kohtus nendega hiljuti ja otsisime koos lahendusi. Päev enne kohtumist tuli Moskvast paber, et aasta tagasi tellitud päästevestid on saabumas ja... esimest korda nägin ministri teinud telegrammis vabandust hilinemise pärast. Kõige parem on vast Euroopa Lootside Assotsiatsiooni prospektis leiduv päästevõõga jopp, mis vette

kukkumisel täitub automaatselt. Palk on meie sadama lootsidel rahuldav. Terve maailma lootsid mõtlevad öösiti ja pühade ajal. Üks meie lootse on Grenoble'i treeninguil käimata, aga lähed peagi. Aga valuutat maksta — see pole sadama ülema võimuses.

Lootsidel on needsamad probleemid, mis meil kõigil. Rahulolematuse on muidu progressiivne nähtus, aga et siin streikima peaks hakama, seda küll ei ole. Toetada kolleegide streiki — palun väga. Teiste sadamate lootsidega sidet pidada ja nende vastu huvi tunda on muidugi vaja, ka solidaarsust on vaja. Aga et meie lootsidel Eestile ja Uussadamale pretensioone ei ole, siis püütakse streiki toetada nii, et sadam sealjuures kahju ei kannataks. Baltikumi Lootside Assotsiatsiooni rahuldab ka see.

Tallinna Kaubasadam: lootsi Jüri Niitepõld ja sada-



makapten Eduard Hunt.

E. Hunt: Lootsid tahavad kõige suurema laeva kapteni palka. Tallinna sadamas on need ro-ro-tüüpi või 25 000-tonnised puistlastilaevad. Merelaevanduses on sellise laeva kapteni palk 590 rubla. Meie lootsid saavad praegu — vaatasin just aprillikuu palgahte — üle 800 rubla.

On palju teisi asju, mida vaja oleks ja mis ülelahe meestel on olemas. See kiri on läbimõtlema — solvava tooniga. Võib ju olla eri arvamused, aga esitada oma argumentid üksteist solvamata.

J. Niitepõld: N. rublasid saame rohkem kui kaptenid, aga neid ju enam keegi ei arvesta. Kapteni valuutatasu teeb välja umbes 20 palka.

E. Hunt: Kõik tahavad valuutat saada, mitte üksnes lootsid. Ma ei saa aru, miks valuutapoodide süsteemist — kui tahad näiteks Belgias või Hollandis midagi osta, vahetad pangas raha ja ostad.

Selleks, et reisi minna, peab teadma, kellena — näiteks III tüürimehe dublöörina, sest vaevalt ükski kapten võtaks lootsi päris III tüürimeheks, lootsid on tüürimehetööks veidi diskvalifitseerunud. Tööprotsess laevadel on muutunud, seadmed on uued, neil tuleks ka teoreetiliselt valmistuda. Lootsi peamine väärtus on tema kogemused just Tallinna sadamas.

Lootsi peab olema osav ja tugev:

- kord tuleb ronida majakatusse kõrguseni,
- kord astuda ühelt õõtsuvalt laevalt teisele õõtsuval laevale

J. Niitepõld: Loots on endine kapten või vanemtüürimees, kes soovib kodu lähedal töötada, tal peavad olema suured kogemused laeva manööverdamisel. Seni meid laevaga reisi ei lubatud, nüüd on see muutunud aga teostatavaks. Meil oleks vaja minna niihästi valuutateenimiseks kui ka enesetäienduseks. Nüüd võib ju lubada, aga mina pole näiteks 10 aastat merd sõitnud, siin on mehi, kes pole 24 aastat sõitnud. Me ei kõlba niiviisi enam III tüürimehekski, peaks enne 3-kuulised kursused läbi käima. Merele võib minna mees, kes on paar aastat tagasi laevalt tulnud, aga 15—20 aastat kaldal olnud mehed on diskvalifitseerunud.

E. Hunt: Maailmapraktikas lootsid tüürimehena sõitmas ei käi, kõigil lootsidel on oma kitsalt piiritletud lootsimispiirkond. Meil on see hoopis väike: Tallinna laht ja Tallinna sadam. Lootsitöö on praktika, ehkki mingid teoreetilised arvestused seejuures on. Ja just pikaajaline töö annab vajaliku kogemuse, teoreetilised kursused, näiteks Leningradis, ei anna aga suurt midagi.

J. Niitepõld: Tihtipeale me ei jõua kaasas käia selle uuega, mis laevadele tuleb. Neid laevu, mis meil pidevalt käivad, me tunneme. Kui tuleb mõni uus laev, palume kaptenit, et ta näitaks tarvilikke seadmeid. See pole mingi häbi, hulleme oleks teadmatuse varjamine. Merekooll kõige uuemaid seadmeid ei saa, pole niipalju raha, aga laevajuhid käivad kõik seal kursustel.

E. Hunt: Välismaa laevadel on automatiseerimistase palju kõrgem kui meil. Neil on liinilaevadel programmid, mis algavad kai äärest äramineku ja lõpevad kai äärde tulekuga. Näiteks "Nord Estonia" katsetatakse nüüd, pärast aastast tööd, niisuguse

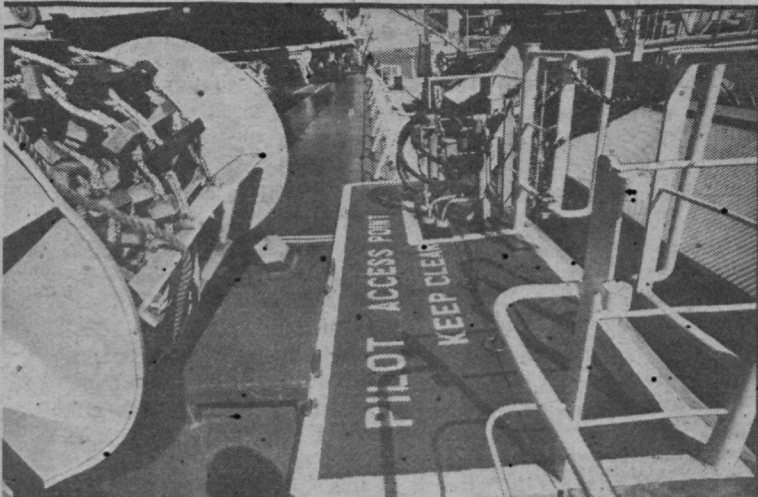
programmi loomist Tallinna sadamasse sissesõiduks; Stockholmis neil selline programm juba töötab. Selline automatiseerimistase on tekinud viimase aastaga, näiteks "Viking Line'il" ja "Silja Line'il" on programmid laeva haalamiseks kai äärde arvuti abil. Praegu kasutatakse neid inimese töö kontrolliks, täiel määral veel ei usaldata.

Meie lootsid vajavad välismaiseid päästevahendeid, sest N. Liidus toodetakse on kohmakad, rasked ja kasutamiseks ebamugavad. Näide kaugjuhtimisest, mis ei toimi, on see, et aasta tagasi tellisime Moskva ettepanekul nende kaudu päästevestid ja siiani pole neist rohkem kuulnud.

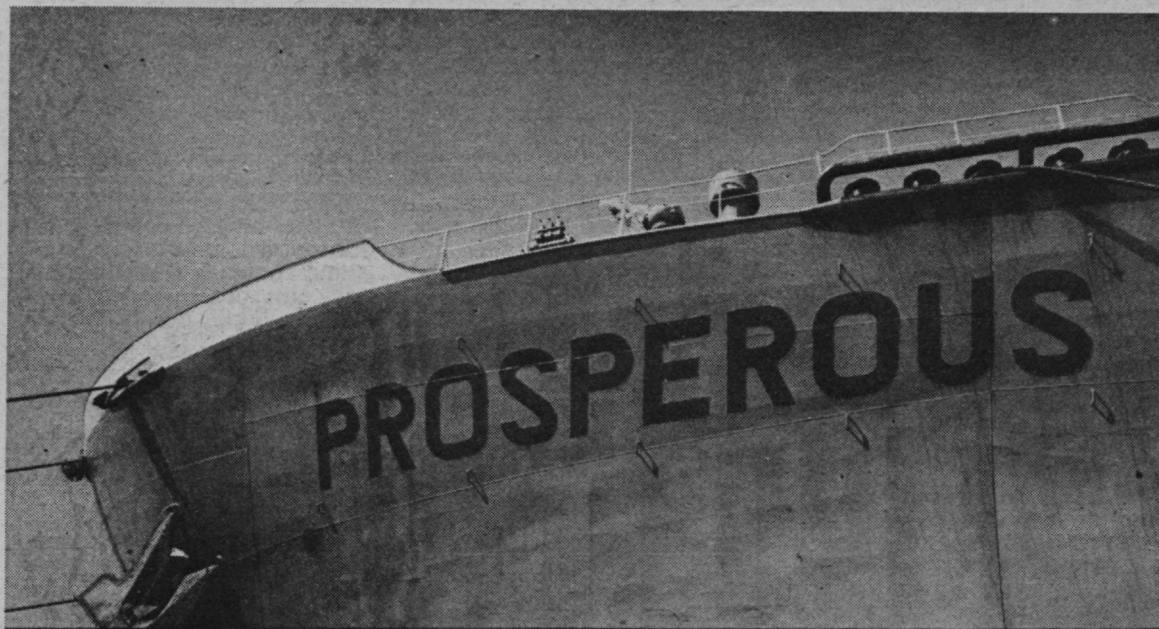
Lootside elukindlustus on meil uus asi, kuigi mõte liikus juba varem. Klaipeadas kindlustati lootsid 10 000 rubla eest, meie leppisime kokku 15 000-se elukindlustuse peale. Selles kirjas on see aga esitatud mõnitavas toonis. Oht lootsi töös on, ja mitte väike. Ohtlik on ronida tormise ilmaga laeva ja laevast maha, kui laev õõtsub ja lootsiakaater õõtsub. Minu teada on viimase kümne aasta jooksul N. Liidus kolm lootsi hukkunud. Hea ja kogenud lootsi ei saa olla noor. Aga vanema inimese reaktsioon aeglustub, nii et inimese vananedes risk kasvab.

J. Niitepõld: Üks häda on meil see, et kui mehed tulevad lootsitööle, on nad küllaltki vanad, aga lootsi peab arstliku komisjoni läbima samamoodi kui ujukooseisuse meremehed. Igaühel tekivad sellega mingid probleemid, ja nii kulub sellele terve nädal. Kui meil midagi vaja on, pole me ujukooseisus, aga nõuded meile on samasugused kui ujukooseisule.

Muidugi on meil ka konkreetsed pretensioone, mõndagi hakati meie sadamas alles nüüd lahendada, kuigi probleemid on tõstatatud



Pardakõnelusi



pikkus 270 m
laius 43 m
kere kõrgus 23,9 m
süvis 17,3 m
DW 149 000 t

kaubamahtuvus 164 500 m³
peamasina võimsus 16 900 hj
kiirus 13,9 sõlme
vette lastud 23. II 1990
laevatas Kaohsiung Shipyard Taivaniil

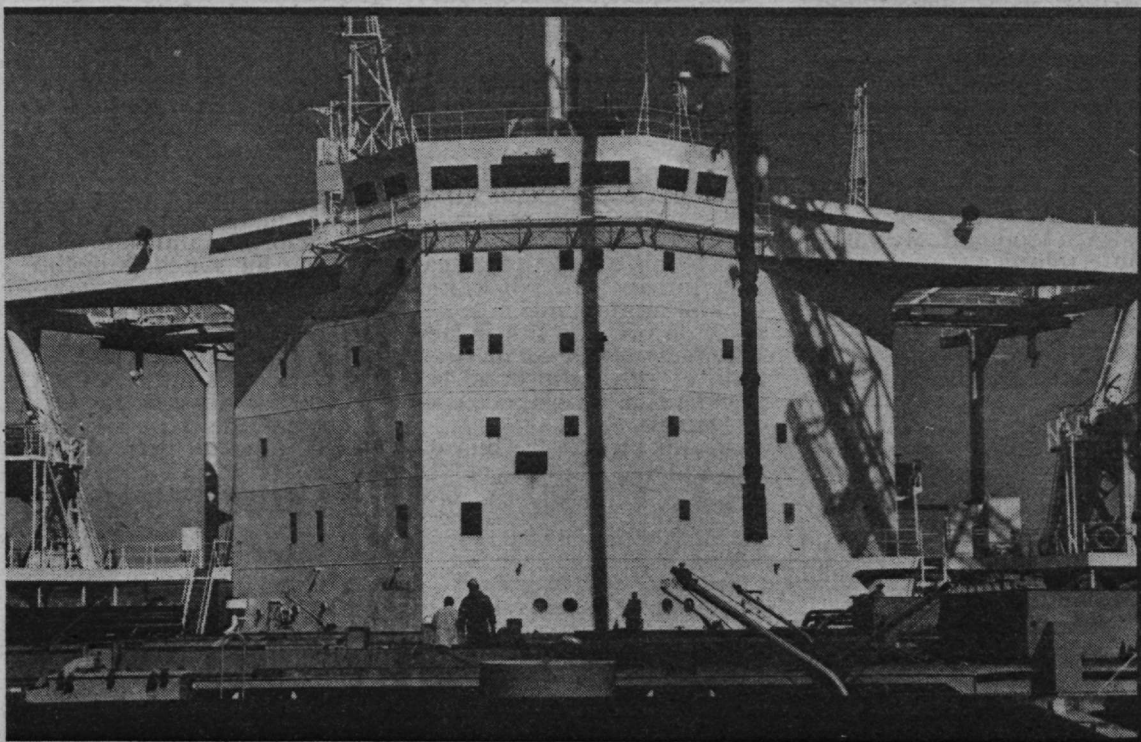
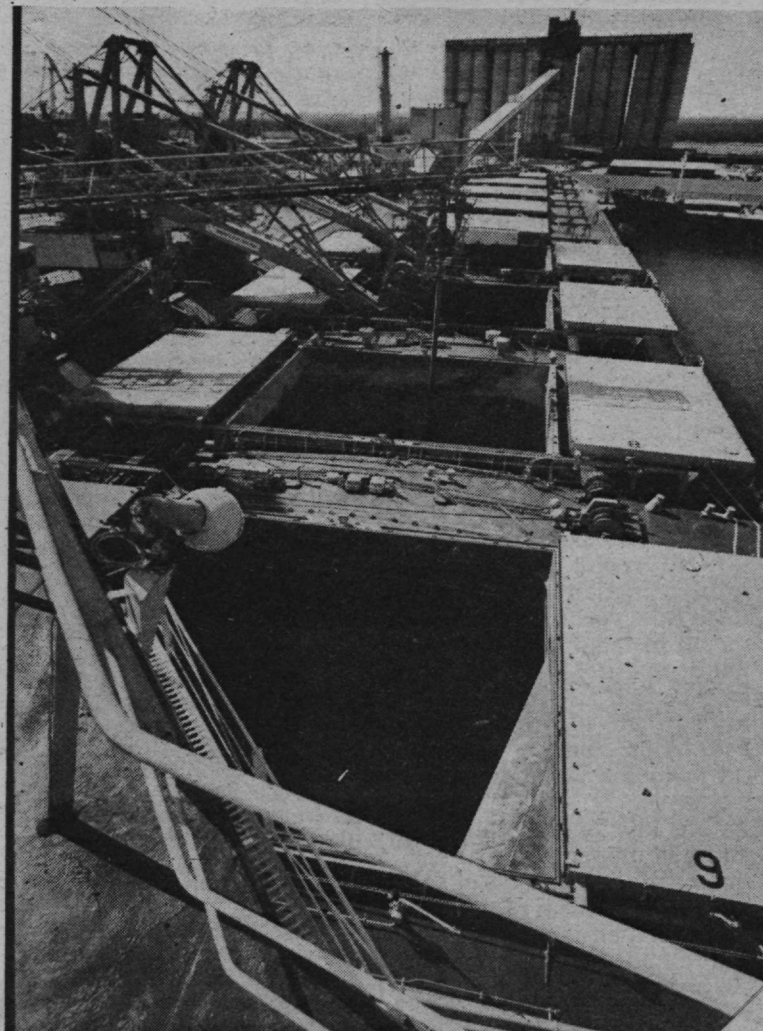
Niisugune 9 laadruumiga puistlastilaev tõi Tallinna Uussadamasse 120 000 t vilja. Sadamakapteni Rein Raudsalu sõnul on see seni suurim viljakogus, mis ühe laevaga Uussadamasse toodud, kuigi üks mõõtmeilt suurem laev on kunagi varem sadamas käinud.

Mõistagi huvitusime niihästi laeva väljanägemisest kui ka töökorraldusest. Järgnevalt olulisemast, mida iirlasest kapten **Paul A. Miley** endast, oma laevast ja mees-

konnast rääkis.

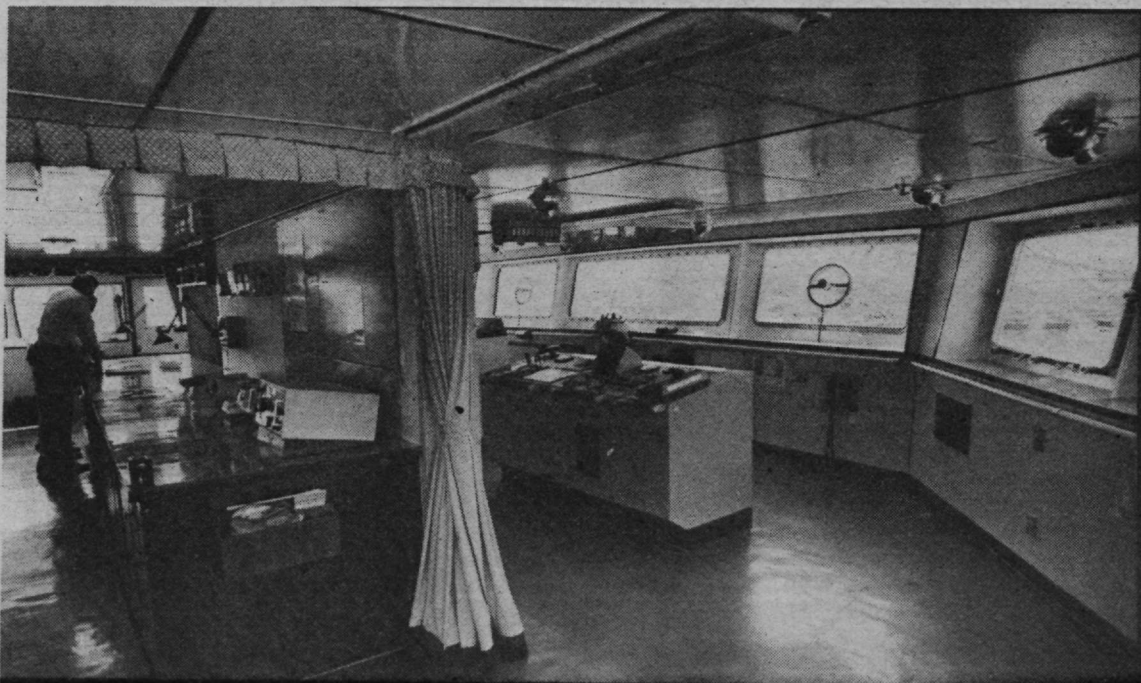
Laev on täielikult automatiseeritud, seetõttu on meeskond väike, kõigest 22 meest. Neistki pidavat kaks lisaks

olema, sest tavaliselt sõidavad sellised laevad 20-liikmelise meeskonnaga. Masinaruumis peetakse vahiti tööpäevadel kella kaheksast viie-



→ Roolikamber väljast

→ ja seest

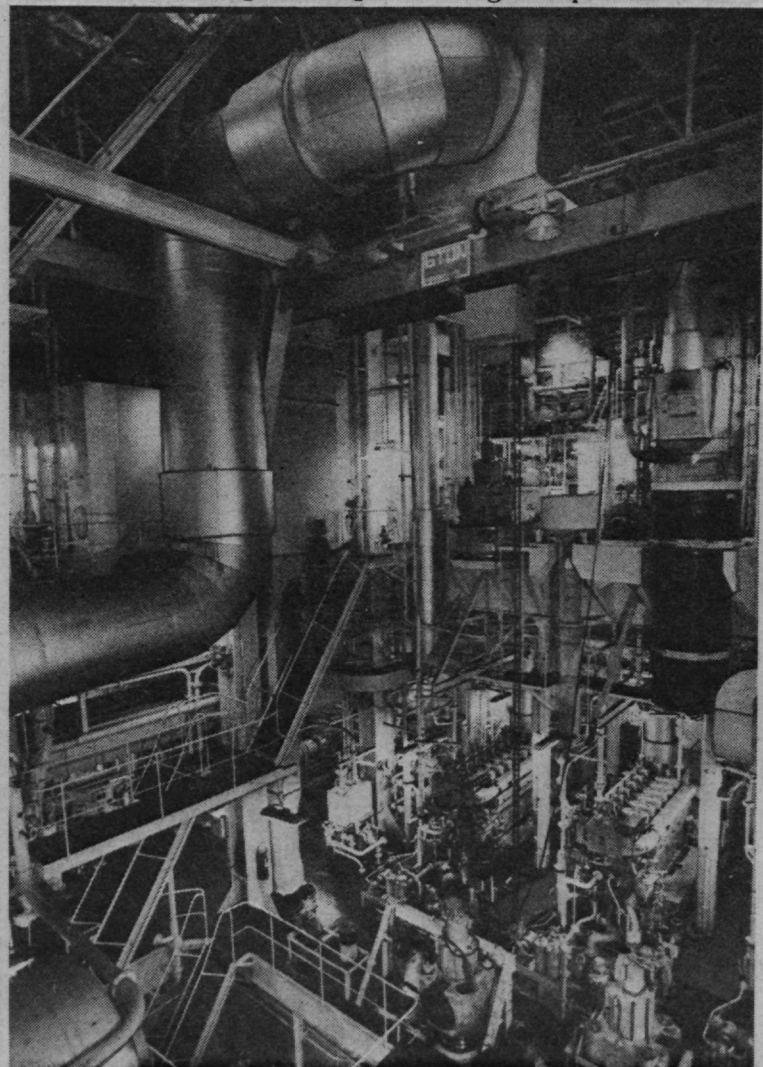


ni, öösel ja puhkepäeviti töötab automaatika. Ohvitserid töötavad 6 kuud, seejärel kolm kuud puhkavad. See peaks käima teistegi meeskonnaliikmete kohta, kuid praeguseks on Bangladeshist pärit mehed juba peaaegu aasta järjest töötanud.

Kummaline on see, et laeval on kaks lippu. P. Miley: "See on uus süsteem, sest Hongkong läheb 1997. aastast üle Hiina Rahvavabariigile. Keegi ei tea, kuidas siis saab olema, käesoleval ajal muudetakse mitmesuguseid eeskirju ja eelmisest aastast on kaks lippu. Hongkongis on 3 miljonit

hiinlast, kel on Briti pass ja kes ei taha Hiina kodanikuks saada." "Prosperouse" meeskond on pärit nii Hongkongist kui ka Bangladeshist. Raadioruumist võib igaüks satelliitside abil kojugi helistada, aga — minut maksab 10 \$. Kui kõik on rahulik, räägitakse inglise keelt, kuid kapteni sõnul vallandub ärevas olukorras eeskätt emakeelne jutt. Muide, kokki on laeval kaks: üks on hiinlane, teine Bangladeshist. Hommiku- ja lõunasöök on euroopalikud, kuid õhtusööki pakutakse niihästi euroopa kui hiina köögist, võib valida. Toiduai-

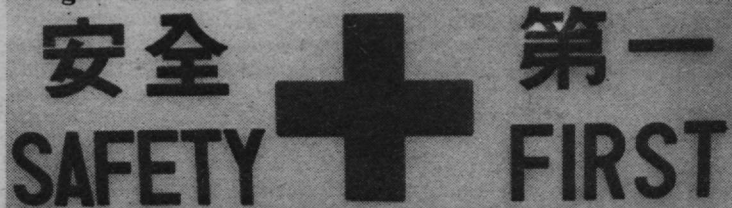
→ Masinaruum: paremal pesades tagavaraplokid



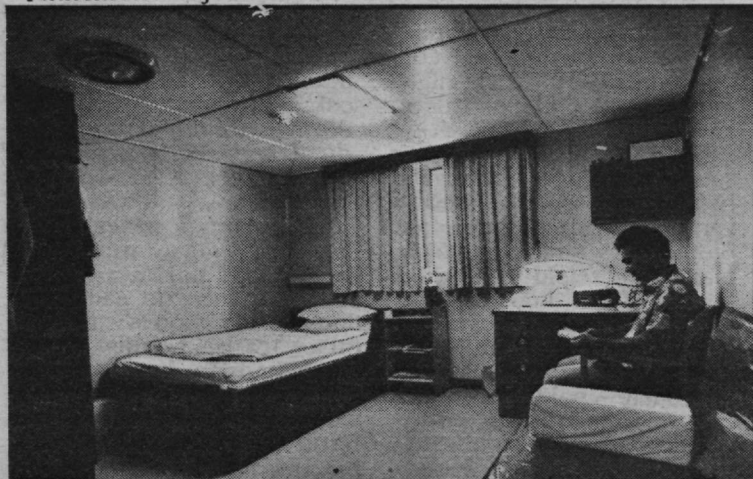
Masina juhtpult, kapten ja vanemmehaanik



Riigikeel ennekoike



Tuurimehe kajut



Toiduvarusid 4 kuuks



Ohvitseride mess



ned võetakse laevale korraga neljaks kuuks, nii on võimalik osta sealt, kus odavam.

Seni on sõidetud põhiliselt Põhja-Atlandil Kanada ja Euroopa vahet, laeva opereerib üks Hamburgi firma. Tööst vabal ajal on võimalik meelt lahutada rikkaliku videoteegi, raamatukogu ja lauatennise abil. Laev on uus ja hästi ehitatud, seetõttu pole veel midagi katki läinud, kuid tagavaraosi ja -plokkveetakse kaasas. Kui midagi peaks juhtuma, läheb ka tekimeeskond masinaruumi appi: väiksemate asjadega saadakse hakkama, suuremate vigade korral tuleb tarvilikud plökid vahetada. Muidu pidi meeskonna koosseisust piisama, kuid nii pika laeva puhul on raskusi otste maale andmisel: ühel mehel tuleb mitme otsa vahet joosta. Kõik võimalik on automatiseeritud ja kompuutrite abil juhitav: süvis, laadimise täpsus, paindemomendid ja püsivuse karakteristikud — kõike näitab kompuuter. Nii pikk laev kipub painduma ja väänduma, pealegi on tänapäeva laevad võrdlemisi kerge konstruktsiooniga, seetõttu tuleb laadimisel hoolikas olla.

Kapten P. Miley on õppinud Inglismaal Clemetis, töötanud 11 aastat tüürimehena. Pärast seda, kui likvideeriti Iiri laevakompanii, kus ta algul töötas, siirdus P. Miley Itta. Kaptenina on ta töötanud viis aastat. Viimasel ajal on sageli tulnud käia Jaapanis uusi laevu vastu võtmas — et tänapäeval on kõik automatiseeritud ja kompuuter tavaline tööriist, ütleb P. Miley, et tuleb osata mitte üksnes navigeerida, vaid ka programmeerida. Grenoble'is trennööril ta harjutanud ei ole, kuid "Prosperouse" vastuvõtmisel harjutas laevatehase kapten temaga kaks päeva.

Miks siis mitte Iiri firmas? P. Miley ütleb, et Iiri laevakompaniisid enam öieti polegi, vähemalt kaugsõidus pole Iiri laevu. Laevandus käib Iiri maal alla ja see on rahvuslik häbi. Kanadas ja Ameerikas on omad meremehed, aga Euroopa Ühisturu riikides on meremeestega raskusi. Muidugi on vanadel meresõitjatel rahvastel oma traditsioonid, kuid tänapäeva eurooplased ei taha merd sõita, kauaks kodunt naise-laste juurest lahkuda. Tema ise? "Kodu on Iiri maal, seal kasvatab naine 8- ja 4-aastast poega, tunneb end leedina, käib shoppingul ja kulutab minu raha." Kas palk on selleks piisav? Maksakse ITF-i (transpordiametiühingute föderatsiooni) määrade järgi, mis üle selle, sõltub nõudmise-pakkumise vahekorra kohalikul turul. Miks hakkas P. Miley meremeheks, romantika või raha pärast? "Meremehed on eemal igapäevakärest, -stressidest, -muredest ja -kiirustamisest. Ja kodus alati oodatud."

Lõpetuseks kiidab kapten Uussadamat ja vastutulnud lootsi, hr. Filatovit. Nii suure laevaga on lootsidel vahel probleeme, juhtub, et tuleb juhtimine üle võtta, sest loots kardab — suurel laeval on suur inerts.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

Meremees merel ja maal on kaks eri inimest Meremeeste tervisest ja oma tööst...



Tatjana Popova ja Sergei Malogin. Anatoli Oreško foto

räägib profülaktilise meditsiini instituudi teadur bioloogiakandidaat

TATJANA POPOVA

"Süstlaid ja ravimeid te meil ei näe, sest me ei tegele konkreetsete haigustega ega ravihaiged. Praktilisel ja profülaktilisel meditsiinil on üks eesmärk — hoida inimese tervist —, aga erinevad vahendid selle saavutamiseks.

Kui moodsat terminoloogiat kasutada, siis uurib meie töörühm laeva ökoloogiat. Tänapäeval ei eita vist enam keegi, et laevas valitsevad spetsiifilised olud. Profülaktiline meditsiin tegeleb põhiliselt tervete inimestega. Meie ideaal on luua niisugune meditsiinisüsteem, mis ei laseks organismi hälvatel areneda patoloogilise seisundini ja teeks kõik, et meremehed saaksid võimalikult kaua oma kutsetööl olla."

Kui kaugele meie teadus on siis jõudnud sellel teel ideaali poole?

"Me ei tea peaaegu midagi sellest, milline on meremeeste tervislik seisund merel. Oma kogemustest lähtudes võin öelda, et meremees arstlikus kontrollis ja merel on kaks ise asja.

Tervise pärast pidi "Eesti Kalatööstuse" ja Eesti Merelaevanduse ujuvkooosseisust aastail 1982—1988 lahkuma 709 inimest. Kõige sagedamini sundisid kutsetööd maha panema südame- ja veresoonehaigused. See oli 127 inimese (27,8%) lahku-mise põhjuseks. Mainitud haigustest oli 70,5% juhtudel tegemist südame isheemiatõvega, sealhulgas müokardi infarktidega. Kõige rohkem esines neid haigusi laevajuh-tidel, masinameeskonnal ja madrustel, s.t. põhiliste mererialade töötajail.

Miks siis just süda on laevameeste kõige hellel koht? Et sellele vastata, on vaja teha uuringuid mereloleku ajal. On selge, et meditsiin pole laevastiku arenguga sammu pidanud. "Eesti Kalatööstus"

on 20 aastaga jõudnud rannapüügist ookeanipüügini. Üle kahekümne aasta on käigus olnud Eesti Merelaevanduse Aafrika-liin, aga uuringuid selle kohta, kuidas töö troopikas mõjub meremeeste tervisele, NSV Liidu Riiklik Teaduskomitee ei kinnitanud. Peale meie väga väikese rühma ei tegele Eestis minu teada keegi meremeeste tervise teadusliku uurimisega. Ja ka Liidus tehtavad uuringud hõlmavad enamasti üht organismi mõjutavat tegurit — vibratsiooni, müra jms. Kompleksuuringuid seni pole."

Kui kaua ja mis rahaga te olete oma uuringuid teinud?

"Selle aastani saime raha eelarvest. Palju tänu oleme võlgu sadamaaigla paaristile doktor V. Subbile, kes seisis hea, et me uurimiseks raha saaksime. Neli aastat kulus materjali kogumisele, kaks aastat andmete töötlemisele. Omamoodi vahefiniš oli 19. juuni 1990, mil ma Leningradis arstide täiendus-instituudis kaitsesin oma kandidaadiväitekirja, mis käsitles troopikareiside mõju kalurite tervisele."

Tean, et te olete pikemat aega töötanud laeval. Ehk räägiksite sellest pikemalt.

"Uuringumaterjali kogudes tegime neli reisi "Eesti Kalatööstuse" ujuvbaasil "Fryderyk Chopin". Igal reisil oli kindel ülesanne. Esimesel oli vaatluse all 75% meeskonnaliikmeid ja me uurisime nende tervisliku seisundi muutumist 40 näitaja põhjal. Tegime kindlaks, et laiuskraadide vahetudes muutuvad organismi funktsioonid tunduvalt.

Teisel reisil kontrollisime saadud andmeid, jälgides meremehi nii päeval kui öösel. Kuna teine reis sai tehtud teisel aastaajal, siis võisime võrrelda, kuidas geograafilise asukoha vahetus mõjub meremehe südamele (järg lk.6)

Mida on teha Lääne-Aafrikas?

(algus lk. 5)
ja kevadel.

Kolmandal reisil katsetasime mõningaid profülaktilisi kuure. Kui selgus, et neljas reis jääb viimaseks, valisime välja kõige tulemuslikuma kuuri ja püüdsime näidata selle mõju südame reaktsioonidele. Nii meremeeste sõnut-si kui ka analüüsiandmete järgi oli positiivne efekt täiesti tuntuks.

Kuidas te tehtud töö lühidalt kokku võtaksite?

"Me töötasime välja metoodika, mis võimaldab meremehe organismi seisundit hinnata vere järgi. Tegime kindlaks, et kõige tundlikumalt reageerivad kliimavahetusele süda ja veresoonekond. Olenevalt organismi iseärasustest talub üks inimene seda paremini kui teine. Meremeeste hulgas on ka selliseid, kelle südamele ja veresoonekonnale mõjub troopika eriti halvasti sügisel ja talvel.

Rohkem me paraku meremehe minna ei saanud. Nii jäigi selgeks tegemata, kuidas mõjuvad profülaktilised kuurid eri aastaaegadel, kui palju ja milliseid profülaktilisi ravimeid peaks üks või teine konkreetne meremees tarvitama. Uurimistöö on praegu jõudnud sinnamaani, et meie teadmised võiksid olla aluseks praktilistele soovitude andmisel laevaarstidele ja meremeestele töesti kasu tooksid. Nüüd on aga meie töö rühm, kuhu peale minu kuuluvad veel meditsiinkandidaat Ivar Randmaa (EKG dešifreerimine) ja Eesti TA Majanduse Instituudi programmeerija Sergei Malõgin (süsteemanalüüsi spetsialist), põrganud kokku tänapäeva tegelikkusega. Eelarveline finantseerimine on lõpetatud ja me ei tea, kes oleks valmis töö jätkamise eest maksma või kas seda üldse jätkataksegi. Kui me lähemal ajal kuskilt raha ei saa, jääb paljude aastate töö lõpetamata. Ja küllap läheb laiali ka meie töö rühm, tuleb võtta käsi meile muu teema ning väevalt siis õnnestub enam nende probleemide juurde tagasi tulla."

T. Popova arvates kulub töö lõpetamiseks ja profülaktiliste soovitude väljaandmiseks tegevarstide tarvis veel 3 aastat. See ei olegi nii pikk aeg, kui arvestada väga mahukat lähteinfot, mis soovitude andmiseks vajalik on.

Tatjana Popova on pöördunud toetuse leidmiseks Eesti Merelaevanduse poole. Oelgem otse, et mitte just kõige sobivamal hetkel. Laevanduses pole praegu see aeg, mil teadusuuringuid finantseerida. Seepärast ei tahaks esitada ka retoorilist küsimust, kas meil on targem kulutada praegu 30 000 aastast teadusele või maksta tulevikus linnakassasse 18 000 iga väljastpoolt Eestit tulnud spetsialisti pealt. Kas osaleda sanatooriumide ehituses või teha nii, et neid võimalikult vähe vaja oleks? Tahaksin lihtsalt, et T. Popova palvesse tõsiselt suhtutaks. Ta on teadlane, kes teeb oma tööd südamega ja kelle tööst meile kõigile kasu on. Ehk me saame teda millegagi aidata?

Artur Gusseinov

"Morjak Estonii" 1991, nr. 18

Nüüd võib öelda, et Eesti Merelaevanduse nõukogu on töö jätkamiseks raha leidnud (Toim.).

Lääne-Aafrika, mis Eesti Merelaevanduse meremeestest vist kellelgi nägemata pole, on ajakirjanikele kahjuks liiga kauge. Seetõttu pakume seekord pilku mitte mere, vaid, ütleme, sadama poolt. Aprillis peeti Libreville'is COWACi (Continent West-Africa Conference) täiskogu. COWACist jutustab Eesti Merelaevanduse ookeaniliinide osakonna juhataja NIKITA ŽUKOV, lüüriksid vahelepoikid on Eesti Merelaevanduse ülemalt TOIVO NINNASILT ja pildid hoopiski Kameruni sisemaalt.

T. Ninnas:

Terve põlvkond Eesti Merelaevanduse meremehi on suurteks Aafrika-spetsialistideks saanud. Sellepärast on praegu nii, et laevanduse juhtkonnast olen mina ainuke, kes Aafrikat halvasti tunneb. Oma noorpõlves töötasin ma mujal ja hiljem olin kaldal ökonoomika alal, seetõttu pole mul olnud Aafrikaga tegemist.

Olen ikka Aafrikas peetavale COWACi üldkoosolekule püüdnud minna — need toimuvad kaks korda aastas eri maades —, aga alati on midagi vahele tulnud. Kord oli N. Liidu rahvasaadikute kongress, kord veel midagi... Kuigi koosoleku aeg määratakse pool aastat ette, näiteks järgmine toimub 15. oktoobril Hispaanias.

Koosolek toimus Gabonis. See on väga omapärane maa, kus elab veidi üle miljoni inimese ja on väga suure prantsuse mõju all. Väga raskelt lastakse meesuguseid mehi sinna sisse, viisade saamine Aafrika riikidesse on üldse keeruline. Kuna aeg oli ammu ette teada, viisad siiski saime. Et me lendame ikka "Aeroflotiga", siis läksime kõigepealt Kameruni, sinna käib lennuk kord nädalas. Seepärast lendasime varem välja, et õigeks ajaks kohale jõuda. Nii olimegi neli päeva Kamerunis. Aastaid on seal merelaevanduse esindajaks Eesti Merelaevanduse inimene, praegu kapten Pantsõrev. Enne teda oli Yrjö Saarinen, samuti Nikita Žukov. Seal on paljud meie mehed läbi käinud. Pantsõrev on meie regionaalne esindaja. Üks meie ülesandeid oli tutvuda selle mehe tööga, tema probleemidega ja ta töö kasuteguriga. Praegu maksab selle töö eest küll Moskva "Sovfracht".

Ükski valge seal jala ei käi: autost majja, majast autosse. Koht, kus meremehed seal aega veedavad, on saksa meremeeste misjon — kunagi oli Kamerun Saksa asumaa, pärast vahetas mitu korda pere-

meest, viimased olid prantslased; on olnud ka inglase käes. Osa maad on praegugi ingliskeelne. Lääne-sakslased peavad seal juba aastaid meremeeste misjonit — see on koht, kus meremehed, eriti sakslased, käivad. On basseini — saab supelda, süüa, õlut juua, raamatuid lugeda. On võimalik öömaja saada — meremehed võivad oclava hinnaga eest toa üürida ja laeva oodata. Seal on ka pastor ja piiblid igas keeles. Seal käivad ka meie meremehed ja veedavad öhtuid, see on kohe sadama lähedal.

Doualas oli nii, et eriliselt korda näha ei saanud. Kogu see elulaad on meile harjumatu. Gabonis oli maa väga korras, prantslased on selle teinud oma kapsaaiaks.

N. Žukov:

Kritiseerisime merelaevanduse ministereeriumi ja kõiki noid seisakuilminguid, mis seal olid ja on praegu. Ent selles süsteemis, mis praegu laguneb, oli ka väärtuslikku, ja nimelt: igal sellesse kuuluv laevandusel oli oma kindel sõidurajoon, igaüks oli spetsialiseerunud teatud vedudele teatud kandis. Ühesõnaga, kõigile oli leivatükk kindlustatud. Ja seetõttu puudus vähemalt omavaheline konkurents. Meie naabrid lätlased tegelesid tankeritega. Leedulased spetsialiseerusid külmutuslaevadele, vedasid banaane. Balti Merelaevandusel on peamiselt USA ja Kanada liinid, ka Austraalia. Ning meie käes on Lääne-Aafrika veod.

Niisugune jaotus algas ammu, üle kolmekümne aasta tagasi. Meie esimene laev "Mahtira" alustas seda tööd kapten Lindemanni juhtimisel. Nõukogude ekspordi maht neisse riikidesse oli tol ajal väga soliidne. 60-ndate aastate algus oli aeg, mil need Lääne-Aafrika riigid olid alles iseseisvunud, neil polnud raha. Meie nõukogude kaubad olid aga veel konkurent-sivõimelised, ja meie vedasime sinna kõike. Ning importi-

sime sealt väga palju kaupa, peamiselt kakaod ja punast puud. Ent aja möödudes, meie kaubaveo edasi arenes ilmnes, et pole enam tasakaalu: sealt siia poole tuleb rohkem vedusid kui vastupidi. Ka tekkis vajadus teenida ehtsat valuutat, mitte ainult valuutarublasid. Seetõttu hakkasime Uniafrica raames ka välissadamaist — peamiselt Dresdenist, Rotterdamist, Rouenist, Hamburgist, Dunquerque'ist — kaupa Lääne-Aafrikasse vedama. Seni olid meil olnud vaid Tallinn—Lääne-Aafrika liinid ja vedanud olime ainult meie riigist minevat või meile tulevat kaupa.

70-ndate aastate alguses saime "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevu, see oli eelnevaga võrreldes suur samm edasi. Saime teha kindlama sõiduplaani ja reisid sagesid. Siis algas ka koostöö Ida-Euroopa maadega, peamiselt SDV ja Poola kompaniidega. Saime oma välismaistele klientidele pakkuda juba kuni kuus reisi kuus, prahirahad ja sõiduplaan oli ühtne. Nii see asi arenes. Nüüdseks on kogunenud suur kogumustepagas tööks just sellel kontinendil, ja see on väärtus, mida teistel laevandustel ei ole. Igal rajoonil on ju oma eripära. Seda on paari sõnaga raske seletada. Aafrika ei sarnane ühelegi teisele kohale, mida teame, alats ilmastikutingimustest ja lõpetades mentaliteediga. See viimane ei tähenda, et võiks üheselt öelda: kõik nad on seal laisad, ei viitsi tööd teha: Kogu kliima — niiskus ja temperatuur — mõjutab niimoodi, et organism ise hakkab enda eest hoolitsema, ei luba kiiresti liigutada jne. Ehkki, jah, laiskust esineb. Kuid asi pole ainult selles.

Me lendasime Gaboni kohaliku Aafrika lennukiga ja see hilineb väljalennuga. 45 minutit ootasime konditsioneerita ruumis ja siis tundsin, mis tähendab olla Aafrikas. Kohe olime läbimärjad ja see aeg

tundus hügla pikk.

Libreville'is elasime väga ilusas euroopalikus võraste-majas. Linn oli väga puhas ja ilus. Väga huvitav oli kohalike elanike käitumine. Kui Dou-las valge inimene tuli kohvri-ga, siis leidis kindlasti mees, kes tahtis seda kohvrit kanda ja veidi teenida. Libreville'is seda küll ei olnud. Kohalikud tundusid hoopis väarikamad, ei kippunud ühti kohe valgeid peenraha eest teenindama. Gabonlased on uhked oma maa üle. See on neil rikas, on naftat, uraani, metsa, ja seepärast on nad kindlad oma maa tuleviku peale. Nad kõik oskavad prantsuse keelt, sest üle miljoni elaniku räägib muidu 40 eri keelt, omavahel nad prantsuse keelela hakkama ei saaks.

Ka sadamad erinesid meie omadest väga, nüüd nad aegamööda hakkavad arene-ma, tsiviiliseeritud sadamate ilmet võtma, mõnes kohas on juba väga häid ehitisi. Reidil olid pikad järjekorrad, lossimine käis aeglaselt. Ka seal-kaubal on oma spetsiifika. Kaua aega vedasime toorainet palmiõli jaoks, arahhist, kakaoube. Nüüd on import — ei saa ütelda, et vähenenud — praktiliselt lõppenud. N. Liit on kaotanud korraliku maksa-ja maine. Lepingud on küll olemas, ja meie olime valmis vedama, aga sellist ostjat enam ei usaldada. Kord kõr-vedata saanud, tahavad kauba omanikud nüüd pigem ettemaksu. Selle impordi kadumist näeme kasvõi "Kalevi" vabrikuga valgetest "šokolaadikommidest". Ja see import läks meie kaudu kogu N. Liitu.

Niisiis on Eesti Merelaevandusel kogunenud suured kogemused: meie mehed tunnevad seda sõidurajooni, nende sadamate ja kauba töötlemise spetsiifikat, sadamareegleid, mis oluliselt meie omadest erinevad, tunnevad ka nende maade seadusi, oskavad sealt tulevat kaupa vedada. See pole sama, mis Euroopa ja Ameerika vahelised veod, või Kaug-Ida veod või näiteks India veod. On mehi, kes asjaga üle kahekümne aasta tegelnud; kaptenitel algab juba põlvkondade vahetus. See ei tähenda, et meil Lääne-Aafrika vedudega seoses üldse konkurentsi ei oleks. Mereministereeriumi süsteem nagu kogu suur maagi on üleminekul turusuhetele. Seetõttu ei saa täielikult välistada konkurentide tekkimist teiste merelaevanduste näol. Praegu seda küll veel tunda ei ole, aga võib ju juhtuda, et kui keegi näiteks Kuubal jääb laadungita, põikab ta Lääne-Aafrikasse... Nii et kui praegu meil N. Liidus veel konkurenti ei ole, siis ei tähenda see, et niimoodi jääbki.

(järgneb)

Üles kirjutanud

Mari Vamba
ja Madli Vitismann

Alain Denis' fotod raamatust "Beyond Sight: Cameroon", Paris 1989

Kaluriküla Alabongi jõel





➔ Mingis riigis, mingis linnas... Millises?

"Õhtuleht" on korduvalt kirjutanud putkandusest Tallinnas Viru tänaval. Mis pärata, turumajandus. Tallinna Reisisadamas toimatakse arenenud turumajanduse põhireegli järgi: tuleb tekitada inimestel vajadusi, mille olemasolust neil seni aimugi polnud, ja siis asuda neid vajadusi rahuldama. Nii ongi tekitatud parasjagu putkaid, et rahuldada vastloodud vajadusi. Mis sest, et avatud vaid mõni tund päevas ja sellisel ajal, mil vaevalt õnnestub putka ukseni trügida. Ja hoolimata sellest, et reisisajate tõeliste vajaduste arvel: osta piletit, registreerida reisile, täita tollideklaratsiooni (võib-olla isegi istudes).

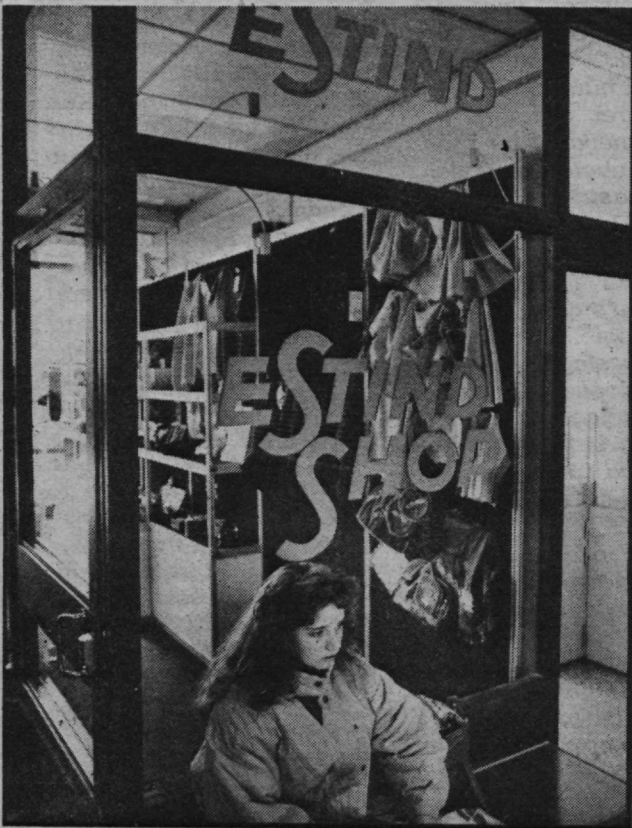


➔ Võib osta riided selga,

➔ teha pilti,

➔ osta lilled

➔ ja pudel. Ja minna külla



Dmitri Prantsu fotod

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 27. mai (peadispetšeri osakonna andmeil):

Neile, kes ootavad...

"IVAN BABUŠKIN" — teel Tallinnast Baie Comeau'sse	"VASSILI ŠELGUNOV" — Tallinnas	"KOH" — Port-Sudanis	"SUURLAID" — Helsingis
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel Tallinnast Montreali	"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Rouenist Bandjuli	"KÖP" — Tallinnas	"HEINLAID" — Husumis
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Tallinnast Kanadasse	"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Tallinnast Hamburgi	"PAIL" — remondis Loksal	"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas
"KRISTJAN PALUSALU" — Baie Comeaus's	"JOHANNES LAURISTIN" — teel Ceutast Vitoriasse	"POVE JETS" — teel Ceutast Läänemerele	"FRITZIS GAILIS" — Københavnis
"VIKTOR KINGISSEPP" — Tallinna reidil	"JAAN ANVELT" — Tallinnas	"RISTNA" — Salonikis	"GLEB SEDIN" — Tallinnas
"SKULPTOR MATVEJEV" — Sorelis	"OLGA VARENTSOVA" — teel Tallinnast Casablancasse	"HELTERMAA" — Pasajesis	"FRITZIS ROZIN" — Tallinnas
"NIKOLAI JANSON" — Stambulis	"IVAN RUSSAKOV" — Lagoses	"SEGEŽA" — Haminas	"AUGUST KULBERG" — Antwerpenis
"BORISS BUVIN" — Leningradis	"PAVEL DAUGE" — teel Tallinnast Kotkasse	"OSVALD TUUL" — Gentis	"AMBLA" — Riias
"NIKOLAI VILKOV" — Santanderis	"MIHHAIL KEDROV" — teel Rouenist Ventspils	"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Riias Sunderlandi	"ANDJAFELD" — Fecampis
"TIMUR FRUNZE" — teel Larhacast Zeebrüggesse	"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Santa Cruzist Tallinna	"IVAN RABTŠINSKI" — teel Haminast Aleksandriasse	"AEGNA" — Tallinnas
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Hamburgist Beirutisse	"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Haminast Bombaysse	"ARNOLD SOMMERLING" — Rouenis	"KABONA" — Leningradis
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel San Franciscost Las Palmasesse	"VERA LEBEDEVA" — Port Harcourt'is	"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Rouenist Riiga	"MOHNI" — teel Rotterdamist Riiga
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Ventspils	"IVAN POKROVSKI" — teel Kotkast Džiddasse	"HODOŽNIK KORIN" — Tallinnas	"RAPLA" — remondis Loksal
"ANDREI ANDREJEV" — Tallinnas	"VILJANÕ" — Tallinnas	"JURI KLEMENTJEV" — Oulus	"SEMJON ROŠAL" — Dublinis
"MAKSIM LITVINOV" — Lagoses	"GRUMANT" — Tallinnas	"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas	"TERIBERKA" — Leningradis
"PJOTR KRASSIKOV" — Venezias	"GULBENE" — remondis Loksal	"MEHAANIK KRULL" — Århusis	"VIRTUSU" — teel Tallinnast Ventspils
		"JUNOI PARTIZAN" — teel La Pällice'ist Tallinna	"KARL KRUSSTEIN" — remondis Loksal
		"KESSULAID" — Københavnis	"OSMUSSAAR" — teel Moerdijkist Läänemerele
		"VIIRELAID" — Tallinnas	"OTEPÄÄ" — remondis Loksal
		"MANILAID" — teel Århusist Helsingisse	"TAHKUNA" — teel Rotterdamist Ventspils
			"ARNOLD VEIMER" — Visbys

Asutanud Eesti Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE POSTIAADDRESS:
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Ofsettrükk
Tellimuse nr. 2294
Tiraaz 1500

Tegevtoimetaja
MADLI VITSMANN