



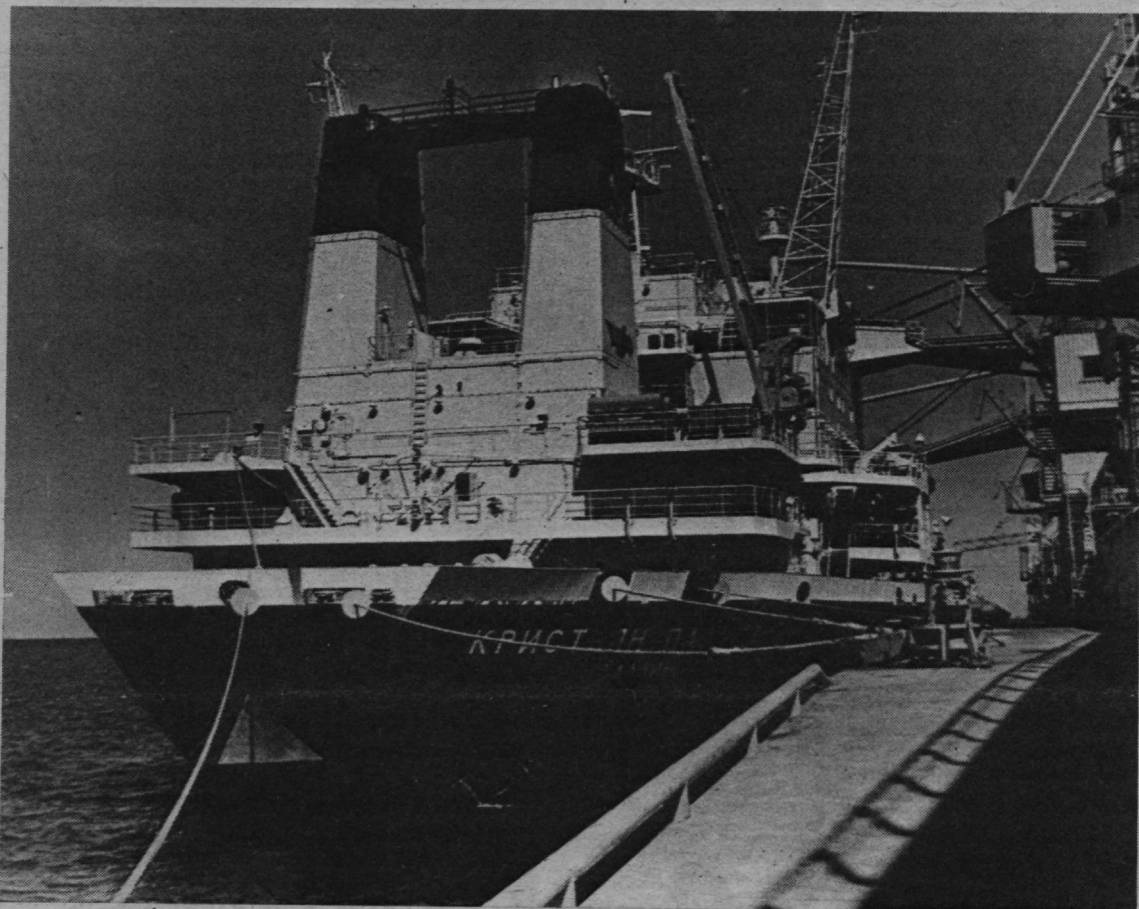
Eesti Merelaevanduse valit-  
suse, partei- ja komsomoliki-  
tee ning mere- ja jõelaevanduse  
töötajate ametiühingu Eesti  
vabariikliku komitee hääle-  
kandja

# EESTI MEREMEES

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

Hind 10 kopikat

Nr. 2 (886), Teisipäev, 29. august 1989



## Vääri oma nime, "Kristjan Palusalu"!

Juuresolev pilt kahekordse olümpiatšempioni Kristjan Palusalu nime kandvast Eesti mere- laevanduse uuest puistlastilae- vast on tehtud mõni aeg tagasi, kui laev oma esimeselt reisilt ko- dusadamasse jõudnuna Tallinna Uussadama kai ääres seisis.

Laeva sõiduomadused on head, oma eelkäijatega võrreldes kulutab ta vähem kütust. Tema täiskoorem on 50 000 tonni puist- lasti.

"Kristjan Palusalu" kapten on Ilmar Veskimäe. Esimesele reisi- le läks laev Nikolajevi tehastest "Okean", kus ta ehitati, ning tõi USA-t Tallinna 44 000 tonni mai- si.

Esimeselt reisilt naasnud uut laeva käis uussadamas vaata- mas ka EKP Keskkomitee esime- ne sekretär Vaino Väljas. Tema ongi tegelikult laeva ristiisa - Kristjan Palusalu nime soovitas uuele alusele panna just V. Väl- jas.

Parteijuhi saatis laevanduse ülema esimene asetäitja Vladimir Ilves. Meeskond näitas külaliste- le oma laeva. Arutati Eesti Mere- laevanduse tööpõhimõtteid IME oludes.

\*\*\*

Praegu on "Kristjan Palusalu" Kanadas uue lasti järel.

E. Normani foto

## Kuidas õpime eesti keelt

Nagu oleme juba kirjutanud, on Eesti Merelaevanduses moodus- tatud pidevalt tegutsev eesti kee- le õpetuse töörühm, mille eesot- sas on laevanduse ülema esime- ne asetäitja V. Ilves.

Välja on antud laevanduse üle- ma käskkirj, milles muu hulgas on öeldud:

kaadriosakonnal koostada ni- mekirjad juhtivatest ja insener- tehnilistest töötajatest ning tee- nistujatest, kes oma ametikohal peavad oskama eesti keelt;

teha 1. augustiks 1989.a. sa- dama õppe- ja kvalifikatsiooni- kombinaadi õppeklassis remont ja seada sinna sisse eesti keele kabinet;

samaks tähtjaks muretseda sadama õppekombinaadile vaja- lik sisseseade, toolid ja tehnilised õppevahendid;

eestikeelseks asajamiseks muretseda ladina šriftiga kirjutus- masinad;

kaptenitele organiseerida lae- vadel eesti keele õpe vastavalt kaadriosakonna ja ujuvkoo- seisu ametiühingukomitee juhendi- tele. Eesti Merelaevanduse õpe- pekombinaadil varustada laevad nende avalduste põhjal eesti keele õppimiseks vajalike vahen- didega

Mullu detsembris vastuvõe- tud NSV Liidu Ministrite Nõu- kogu määrus sätestas riiklike, kooperatiivsete ja ühiskondli- ke organistasioonide õiguse sõlmida iseseisvalt välisside- meid.

Välissidemete detsentralisee- rimine on oluli- ne tähis ettevõ- tete majandus- v a b a d u s e laiendamisel. Eesti Merelae- vanduses on loodud välissi- demete grupp. Gruppi juhib Eesti Merelae- vanduse ülema asetäitja öko- noomika alal I. Lovetski ning sinna kuuluvad rahandus- ja valuutaosakon- na ülem S. De- bel, tehnikatalituse ülem V. Kolesnikov, tehnikatalituse ülema asetäitja B. Pantelejev ning Merelaevanduse ülema abi uue tehnika alal V. Soko- lov.

Usutlesime välissidemete gru- pi juhti I. Lovetskit.

Nõukogude organisatsioonide väliskaubandustegevust regulee- rivad praegu NSV Liidu Ministrite Nõukogu mullune detsembrimää- rus ning tänavune märtsimäärus "Väliskaubandustegevuse riikli- kust reguleerimisest". Riiklik regu-

nüüdsest ekspordi ja importi ope- ratiivsemalt korraldama. Loomu- likult koordineerime laevanduse välisest hingu.

Paistab, et teil seisab ees õige mitmekülgne töö.

Paistab jah. Meie kohustus- test. Peame korraldama välis-

Meil tuleb õppida tundma välis- turgu, analüüsida infot ning koos- tada seadmete, varustuse ja tar- bekaupade valuutaostudeks va- jalik dokumentatsioon.

Grupp hakkab esindama lae- vandust tarnijatega peetavil lä- birääkimistel, väliskaubandus- näitustel ja -süm- poosiumidel.

Oleme päde- vad osutama abi ühissettevõtete asutamisel või mõne meie ette- võtte osavõtul ja kooskõlastame nende põhikirju.

Eks täitnud ju teie ja teised gru- pillikmed paljusid neid ülesandeid varemgi...

Seda küll. Muu- tub aga laevandu- se kui välisside- mete ametliku osalise staatus. Kõik registreeri- tud väliskauban- duses osalejad kantakse riiklikku

registrisse.

On muidugi ka sootuks uusi te- gemisi. Tööd jätkub.

Millise iseloomuga otsuseid vastu võtate?

Soovitusi.

A. BARANKINA

# Laevandus osaleb välis-kaubanduses

leerimine eeldab ka väliskauban- duses osalejate registreerimist. Millal võib ses mõttes meie laevan- duse väliskaubandustegevuse sünnipäeva tähistada?

Küllap õige varsti. Meie grupp on loodud laevanduse väliskau- bandustegevuse efektiivsuse ta- gamiseks. Arvan, et hakkame

maalt seadmete ostmist laevan- dusele ja meie ettevõtetele.

Vastavalt laevanduse talituste ja allüksuste tellimustele koosta- me valuutaeraldise fondi kulu- plaani. Lõppsõna selle fondi moodustamise kohta ütleb töö- kollektiivi nõukogu.



# Pärituult Eesti Kaptenite Klubile!



Meie sõsarleht "Morjak Estonii" on Eesti Kaptenite Klubi kohta avaldanud hulk materjale. Siinkohal pakume ka oma lugejatele väikese ülevaate selle noore organisatsiooni sünnist ja senisest tegevusest.

## Esimene Nõukogude Liidus

Need, kes meremehe elukutset ja meie laevastiku mainet kalliks peavad, mõistsid juba ammu, et tarvis on ühineda. Seda tingivad ka kogu Nõukogudema laevastiku valupunktid: sagedased avariid, meremehekutse (sealhulgas isegi kapteniameti) sotsiaalse prestiiži langus, vajakajäämised kõrget klassi spetsialistide ettevalmistamises. Ja lõpuks ka kaptenite kaitsetus kehtivas õiguskorras. Iga avariimaterjalid lähivad kohe prokuratuuri ning kapten satub niiõelda ühele pingile kriminaalkurjategijatega...

Vähem kui aasta jooksul on ühinemise mõtted teoks saanud: sündisid Eesti Kaptenite klubi ja sel suvel ka Eesti Meremeeste Liit.

Eesti Kaptenite Klubi asutamiskoosolek peeti möödunud aasta 4. oktoobril. Võeti vastu algatusrühma poolt ette valmistatud dokumendid – kaptenite deklaratsioon ning klubi põhikirja. Valiti klubi ajutine nõukogu, kes hoolitses klubi ametliku registreerimise eest, korraldas konkursi klubi embleemi saamiseks ning juhtis kogu tegevust kuni klubi juhatuse valimiseni.

Eesti Kaptenite Klubi on informaalne organisatsioon, kelle eesmärgiks on suurendada meresõidu ohutust ja kapteniameti prestiiži, kaitsta kaptenite seaduslikke huve ning populariseerida meremehe elukutset nii meie vabariigis kui ka väljaspool.

Klubi liikmeks võetakse üldkoosolekul vastu kaug- või lähisõidukapteni diplomiga tegelik või endine laevajuht, kes tunnistab klubi põhikirja, õiendab liikmemaksud ning keda soovivad kolm klubi liiget. Praegu kuulub klubisse juba üle kaheksa kapteni. On valitud ka esimene auliige – Tallinna linnapea Harri Lumi, kel meie merenduse arendamisel suuri teeneid.

Klubi ajutisse nõukogusse valiti peamiselt need kaptenid, kes juba algatusrühmas selle ürituse eest toekalt seisnud olid. Nõukogu esimehe kohustused pandi Igor Gnezdilovi, kassapidajana amet Rein Raudsalu õlule.



Eesti Kaptenite Klubi esimeseks presidendiks valiti augustis 1989. a kapten Igor Gnezdilov.

## Elav tegevus

on äratanud klubi vastu laialdast huvi. Et seni veel omi ruume pole, käiakse koos Interklubis – iga juu teisel ja neljandal kolmapäeval. Koosoleku algusest annavad märku laevakella kumedad löögid.

Arutatakse kõigile huvipakuvaid probleeme, vaieldakse, otsitakse ajurünnaku korras parimaid lahendusi ja ettepanekuid, plaanitakse edasist tegevuskava. Klubi on öelnud sõna seka ajakirjanduses avaldatud avariijuhtumite analüüsimisel. Ajalehe "Morjak Estonii" (4. aprill 1989) vahendusel pöördus klubi avaliku kirjaga NSV Liidu mereministri J. Volmeri poole. Kirjas analüü-

siti laevadel asetleidvate trauma juhtumite objektiivseid põhjusi ning tehti ettepanekuid nende põhjuste kõrvaldamiseks. Sama ajalehe 11. juuli numbris trükiti ära ministri vastus Eesti kaptenitele. Klubis on toimunud mitmeid huvitavaid kohtumisi – veteran kaptenitega, merekooli kursantide ja inglise keele õpetajatega. Eesti Kaptenite Klubi on

## tõeliselt internatsionaalne

### Eesti Kaptenite Klubi embleem (vapp)

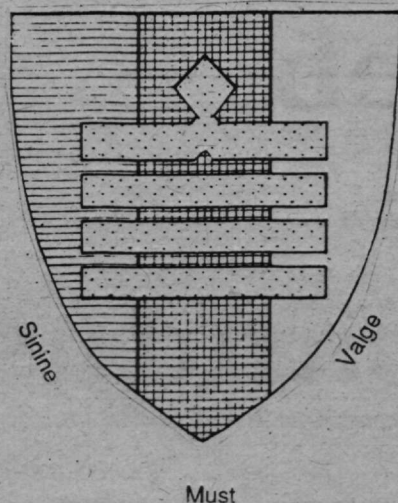
Rohkem kui kaheksa konkursile laekunud töö hulgast valis žüri välja juuresoleval joonisel kujutatud. Selle kavandi autoriteks on A. Baskin ja S. Samonenko, mõlemad merelaevastiku teadusliku uurimise keskinstituudist. Nemad pälvisidki 250 rubla suuruse esimese preemia.

Otsustati välja maksta 50 rubla suurune ergutuspreemia. Selle sai J. Sannikov Tallinna Merekoollist. Tema kavandit hakatakse kasutama Eesti Kaptenite Klubi ametlikel paberitel.

### Eesti Kaptenite Klubi vapi kirjeldus

Vapp on kujundatud ranges vastavuses heraldika kaanonitele. Tema alus on muistse skandinaavia kilbi kujuline. Selline kilp oli ka Tallinna linna pitsatil XIII sajandil. Kilbi väli on eesti rahvusvärvides, selle keskel on paigutatud kullavärvi kapteni varrukamärk.

Vapi must-valgel variandil on värvid tähistatud heraldikas alates XVII sajandist kasutusele võetud graafiliste tingmärkidega.



organisatsioon. Seda tunnistab kasvõi fakt, et töökeelteks on siin eesti, vene ja inglise keel. Klubi embleemi (vapi) põhjaks on eesti rahvusvärvid.

Uut kvaliteeti klubi tegevuses tähistas astumine rahvusvahelise kaptenite assotsiatsioonide föderatsiooni – IFSMA – liikmeks. Otsuse Eesti Kaptenite Klubi vastuvõtmise kohta tegi IFSMA (International Federation of Shipmasters Associations) juba 1. märtsil 1989. Sellekohane tunnistus (sertifikaat) anti klubi ajutise nõukogu esimehele Igor Gnezdilovile üle 25. mail Stockholmis, kus tema ja Rein Raudsalu juba täisõiguslike delegaatidena võtsid osa IFSMA XV Peaassamblee tööst. (Lähemalt võite sellest lugeda "Morjak Estonii" 4. juuli numbrist).

Nüüd on valitud ka klubi alatise juhtorgani – juhatuse esimene koosseis. Kavandatakse edasist tegevusprogrammi, otsitakse töö tõhustamise teid.

Eesti Kaptenite Klubi on heisanud täispuurjed. Edaspidi tutvustame ka teise informaalset organisatsiooni – 10. juunil asutatud Eesti Meremeeste Liidu – esimesi samme.



Sertifikaat Eesti Kaptenite Klubi vastuvõtmise kohta IFSMA liikmeks.

INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATION  
302, LAMBETH ROAD, LONDON SW11 3LQ



To Whom It May Concern:

Having by letter of the 27th September 1989 requested the Charter and Statutes of the Estonian Captains Club to be presented to the General Assembly of the IFSMA for its approval and inclusion in the Charter of the IFSMA, the Charter is hereby approved and included in the Charter of the IFSMA.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

The Charter is signed by the President of the IFSMA on the 27th September 1989.

KALJU MÜRK



Viimane oli nagu eelnevadki plaaniline reis. Enne minekut selgus, et ühte sadamasse pole vaja sisse sõita: Angoola tarvis jäi laadimata 600 tonni seepi. Seetõttu sai laadimisplaani ringi tehtud nii, et me võiksime oma lastist vabanemist alustada üksikõik missuguses sadamas. Sissesõit planeeriti vaid Namibisse ja Luandasse, kuhu läks enamuse laadungist. Kui lähenesime Luandale, tehti meile ettepanek kohe sadamasse siseneda. Kuuba armeel nappis toiduaineid, mida me nende jaoks vedasimegi. 2. veebruaril heitsime ankrusse, 5. veebruaril kinnituseme aga Kuuba laeva parda külge. Lossimine teise laeva kaudu oli väga raske. Pidime õpetama Kuuba sõjaväelastele õigeid töövõtteid ja jagama nendega oma tööriistu... Lositi nõnda: kõigepealt meie laevalt Kuuba laevale ja seejärel kraanaga kaldale. Sõjaväelased tegid seda tööd esimest korda, kuid nad töötasid reipalt ning

reidile tagasi. Reidil aga valitses laevauputus ning täielik teadmatuse edaspidise suhtes. Enne meid seisis seal "Andrei Andrejev" 500 tonnise lastiga 69 ööpäeva.

*Korrespondent: Seega oli töö puhkepäevadel teile ainus võimalus lõpetada mahalaadimine ja viivitamata lahkuda?*

V. Daniltšenko: See oli tõepoolest ainus võimalus minema saada. Meie inimesed olid tublid: ei

tegitte angoolaste töö ära, pidanud nad ju selle eest maksma, kui mitte teile, siis vähemalt laevandusele?

Issand, seal ei maksa keegi midagi. Olime rõõmsad, et tulema saime.

*Korrespondent: Aga kas laevandus teile selle eest maksis?*

Maksis küll. Tõsi, praegused hinded on kaugel täiuslikkusest. See pole meie, vaid Moskva ökonomistide süü. Näiteks säästsi-

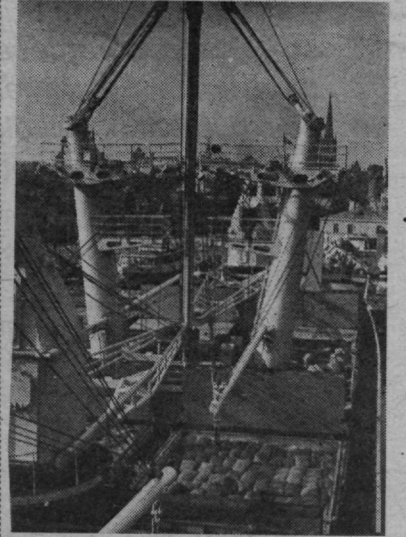
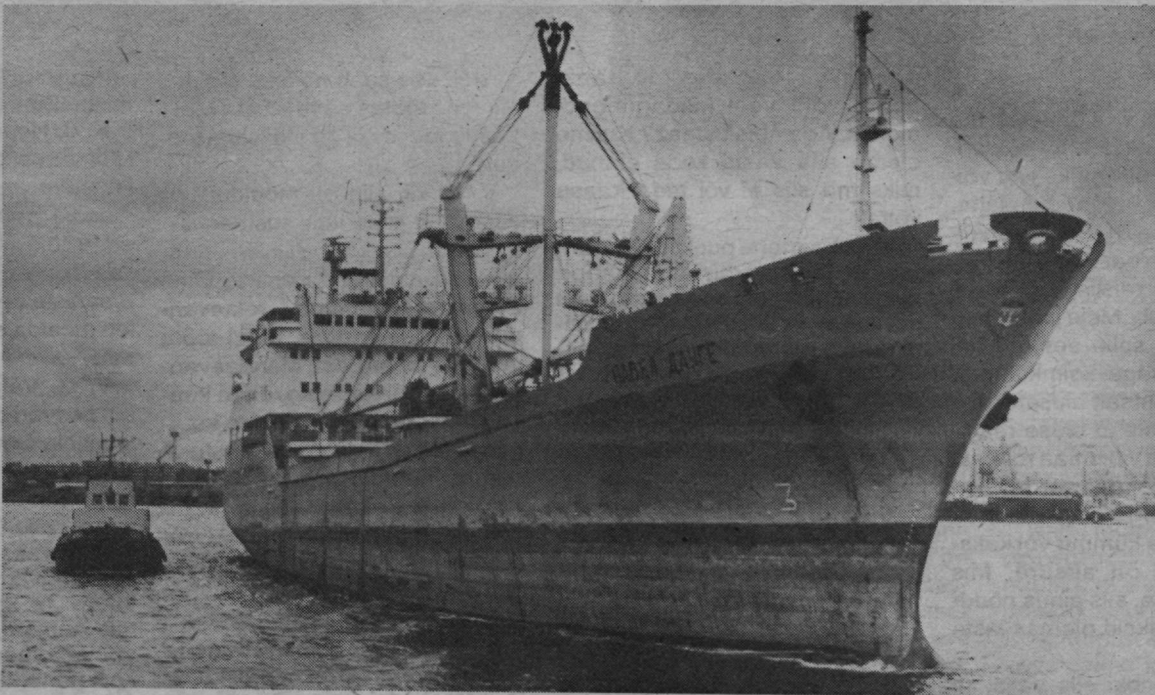
nud töömees nelja rublaga.

*Korrespondent: Nüüdisele ei jäta kedagi üksikõikseks: igaüks taotleb või nõuab midagi. Kas teie arvates on laevanduses viimastel aastatel midagi muutunud?*

Ajalehti lugedes torkab silma, et kõik aina nõuavad midagi, omapoolset panust aga anda ei taha. Minu arvates on vaja selle "millegi" saamiseks tööd teha, pretensioone võib ka pärast esitada. Laevanduses toimunud muutustest torkab esmajoonel silma eestkoste ja ringkirjade vähenemine. Ja ikkagi oleks vaja rohkem vabadust töös. Senini on aga kõik määrustikega ja muude dokumentidega piiratud nii, et tööd on võimatu teha. Pean silmas just töö kommerts külge. Liiga mahukas on aruandlus. Meil käivad inimesed vahispuhkamas. Räägime mere sõidu ohutusest, aga kapteni vanemabi või kolmas abi puhkavad tõepoolest ainult vahisolles, sest kuu lõpus või kodu-

PARDA-KÖNELUSI

**Aafrika-reisid on sarnased nagu kaks tilka vett või nagu neil reisidel sõitvad "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevad. Ja ikkagi on neis kõigis küllap midagi ainuomast ja tavatut. Mida arvab sellest ja oma viimasest kuumamaareisist mootorlaeva "Pavel Dauge" kapten Valentin Daniltšenko?**



*Otseleping tähendab alalist veobaasi, stabiilset plaanitäitmist ja üleplaanilist valuutatulemit. Otselepingute kasuks räägib ka see, et aastail 1987-1988 laekus nende alusel tehtud vedude plaanitäitmise tulemusel laevanduse materiaalse ergutamise fondi pool miljonit rubla.*

*Esiailgu, kui Eesti Merelaevandus alles hakkas sõlmima otselepinguid Välismajandussidemete Ministeriumi kaubanduskonduktiga, olid tulemused keskmised. Nendel rajanevate vedude osa oli 36 protsenti koguveomahust. Selle juurde ei jäädud aga käed rüppes istuma ja juba 1988. aastal oli niisuguste vedude osatähtsus 84 protsenti.*

*Praegu on Eesti Merelaevanduse põhilised partnerid väliskaubanduskonduktid "Avtoeksport", "Sojuztransit", "Eksportless", "Sojuzeksport", "Promsõrjoimport" ja "Eksportthleb". Kokku on lepinguid kaheksa. See tagab Eesti Merelaevandusele kindla hulga vedusid juba traditsioonilistesse paikadesse. Nüüdseks on olemas juba kogemused. Oma kohustusi täidavad pooled ausalt ja kellelgi pole pretensioone olnud.*

*Eesti Merelaevanduse ekspluatatsioonitalituse sellesuunaline tegevus jätkub.*



# TÕTTA AEGLASELT

said kuue päevaga hakkama. Pärast Kuuba laeva lahkumist sildusime kai ääres.

Aga ega me veel lastist lahti olnud. Kolmandas trümmis asus angoolaste jaoks mõeldud põhilaadung, kai aga, mille ääres seisisime, kuulus kuubalastele. Seetõttu lubati meil maha laadida senikaua, kuni tegu oli kuubalastele mõelduga. Pärast tuli aga kaiäärne vabastada teistele laevadele, mis ootasid oma järge. See aga tähendas, et meie meeskonna reis võib määramata ajaks venida. Palusime oma angoola sõpru pisut kiiremini tegutseda, ent see ei andnud oodatud tulemusi. Siis otsustasime minna kompromissile. Tegemata järelepärimist ning kasutamata ametlikke kanaleid, palusime luba osutada angoolastele internatsionaalset abi. Kuubalased tulid kohale, vaatasid, et tööd on teiega palju – 2300 auto kummirehvi – ning jäid nõusse. See jutujamine toimus reedel. Peatumisluba Kuuba kai ääres anti meile kuni esmaspäevani. Laupäeva päeval lõpetasid kuubalased töö ja lahkusid. Meie meeskond tegi tööga algust 17.00. Kõik said väga hästi aru, et kui me lubatud ajaga toime ei tule, aetakse meid

säästnud tervist ega aega. Laupäeval töötasid pimedani. Kai oli valgustamata. Kummid tuli veevõrgu 80–100 m kaugusele laevast. Minul kaptenina oli oma poiste pärast päris mure. Kõik läks aga hästi. Pühapäeval alustasime taas hommikul ning lõpetasime kell kaheksa õhtul.

*Korrespondent: Kas angoolaste töötasid koos teiega?*

Ei, nad olid kadunud nagu tina tuhka. Tundsime küll, et meid kogu aeg jälgitakse.

*Korrespondent: Oli see neile kasulik?*

Kasu kohta ei oska midagi öelda. Selle töö eest nad meile midagi maksma ei pidanud. Tegime selle pigem laevanduse jaoks. Säästisime umbkaudu 180 000 rubla.

Mahalaadimine läks üldse väga hästi. "Pavel Dauge" nina juures seisis Prantsuse laev, helikopterite laadimisel pidime vahemaad väga täpselt silmas pidama, mis ka korda läks. Kuni me teist helikopterit troppisime, nihutasid madrused laeva ühe trümmi võrra ettepoole ja saimegi ülejäänud kopterid maha laadida.

*Korrespondent: Mulle jääb üks asi ikkagi arusaamatuks: kui te*

me meie terve reisi, meeskond sai selle eest aga pisut üle 270 rubla valuutat. Inimese kohta ei tule kümnet rublaga. Hinded on niisugused, et kasulik on "Krulli" tüüpi laevadel kinnitada kaks konteinerit, kui laadida meil tühjaks terve trümm. Töö Aafrikas tähendab aga pori ja neljakümne kraadilist leitsakut. Meie inimesed on ju lihtsalt ime. Viimast laadimist illustreerib ilmekalt järgmine pilt: Prantsuse meeskond jälgis meie tööd terve päeva. Nad ei saanud toimuvast lihtsalt aru. Kui aga kerkis tasu küsimus, pöördusin ma laevanduse ülema ekspluatatsiooniala asetäitja M. Boroviki poole. Eksploatatsioonimehed ütlesid meeskonnale suur aitäh. Laevanduse juhtkond eraldas meile 80 protsenti laeva palgafondist – ümarguselt 3400 rubla. Jagamisel lähtusime igaühe tööpanusest.

*Korrespondent: Laevandust pole siis milleski süüdistada. Kas ministerium on süüdi?*

On küll. Hiljuti näiteks kehtestati uued proviandi laadimise normatiivid. Varem töötasid laadijad tunnitasu alusel. Ei saadud küll ränka raha, aga midagi ikkagi. Nüüdsete normide järgi saab iga laaditud tonni eest 20 kopikat. Vaevalt aga lepid 20 tonni laadi-

sadamasse saabumisel on neil vaja end paberimäest läbi kaevata. Näiteks raamatupidamisaruanded toitlustamise kohta. Vanemabi teeb kuust kuusse aina üht ja sama. Ammu oleks aeg leida mingi mõistlik kompromiss, et mitte iga kopika kulutamise pärast aru anda. Aga praegu on ikkagi kergem: ühiskondlike organisatsioonide ja juhtkonna eestkoste on nõrgenenud. Mis äriasjusse puutub, siis kui me ei peaks kõike kooskõlastama, võiksime agendi poolt välisadamasse pakutava lasti kohe peale võtta. Kuni aga meie kooskõlastame, on teine vedaja juba leitud. Ja see tähendab majanduslikku kahju, olgugi väikest. Kui ma meie viimase reisi ajal oleksin omajõududega mahalaadimisele kinnitust küsinud või poleks seda saanud, oleksime senini Aafrikas. Kõik see mõjub ka kollektiivi meeleolule ja mikrokliimale. Mina näen muidugi asju oma mätta otsast – kapteni kajutist. Tugitoolist võib see teisiti paista. Arvan vaid, et tuleb pingutada laevanduse ja meie kõigi hüvanguks.

Usutles  
JELENA BULATOVA



# Auhinnaks - naine...

Mõni aeg tagasi trükkis "Morjak Estonii" ära ajuti-se eeskirja meremeeste perekonnaliikmete välissõitade kohta Eesti Merelaevanduse laevadel. Kuna see puudutab eelkõige meremehi endid ja paneb teatud vastutuse kaptenile, siis palusimegi viimastel oma arvamust avaldada.

Meie vestluskaaslasteks olid kaptenid Vladimir Gil, Aleksander Korjagin, Vladimir Paškov, Rein Raudsalu ja Konstantin Baranov, kes kõik on asjast väga huvitatud. Järgnevalt ongi sõna neil.

**V. G.** Minu meelest on eeskiri koostatud nii, et seda võimalikult vähe kasutada saaks. Jutt käib miskipärast ainult meremehe naisest või laeval teeniva naise mehest. Mina tahaks nende kõrval näha ka lapsi: 12-aastasest alates üksinda, viieaastane aga näiteks võiks ju koos emaga reisile minna, kui kapten seda võimalikuks peab. Kogu vastutus on kapteni ja lapse vanemate peal. Ja laevandus ei pruugi karta, et pärast kõiksugu õnnetused tema kaela aetakse. Terve maailm praktiseerib seda ja peab normaalseks. Olen kindel, et ka meid mõistetakse õigesti, kui samamoodi talitame. Mina isiklikult ei näe mingit põhimõtet vahet küllakutsega välismaale sõidu ja meeskonnaga reisile mineku vahel. Risk on siin täiesti võrreldav riskiga raudteel, nii et õigupoolest ei olegi midagi rääkida.

Valuutavahetuse asi on ka juba ammu selge, midagi uut ei ole siin vaja välja mõelda. Valuutat võib vahetada samuti nagu neile, kes väljakutsega sõidavad. Seda ju vahetati naistele, kes sõitsid oma meeste juurde Poolasse, kus laev remondis oli. Las Riigipank määrab vahetuskursi ja talitab nii, nagu seda kogu maailmas tehakse. Hoopis totter on säte, mille järgi ma pean aasta varem andma kaardiosakonda ligikaudse pereleikmete välisreisile mineku graafiku. Inimese jaoks, kes on teinud kas või ühe Aafrika reisi, kõlab see peaaegu fantastiliselt. Kuidas ma saan aasta ette öelda, millal mu naine reisile tuleb või kas üldse tuleb?

**A. K.** Lähtuma peab sellest, et naised tulevad reisile kaasa põhiliselt soojal ajal, hilleskevad, suvel või varasügisel — maist kuni septembrini, kui ilm on ilusam, vaba aega rohkem ja lapsed laagris või vanaema juures. Me ju lubame lapsi ja emasid kõigkvalmalikele lõbusõitudele ja midagi ei ole juhtunud. Miks siis reisil peaks juhtuma? Ning veel, miks kord kahe aasta jooksul ja mitte iga aasta?

**V. G.** Minu arvates tuleks laevandusse tööle asumisel anda viisa nii meremehele kui tema naisele. Mõelge ise. Me teeme pidevalt ühe reisi teise järel Aafrikasse. Ja äkki tuleb lühike reis näiteks Antverpeni ja tagasi. Kü-

sitakse, kus ma olin, miks ma naist sellele reisile kirja ei pannud. Ja samal ajal oleks just võimalik ka last kellegi hoolde jätta. Sellepärast peabki kõik need võimalused varem eeskirjas ette nägema, tegema reisile mineku nii lihtsaks kui saab. Meie juhtkonna paaniline hirm selle ees, et mul on pardal korraga kolmkümmend naist, on aga lihtsalt alusetu.

**A. K.** See pole ju üldse reaalne. Kui vaadata välismaa rohkeid kogemusi, siis on pardal samaaegselt kõige rohkem neli naist. Mitte aga kümme või kakskümmend. See on absurd. Mis puutub lastesse, siis ainus nõudmine on, et oleksid olemas laste päästevõid.

**V. G.** Nii tulebki siis välja, et seda, kas naine sõidab või ei, võib otsustada ühe päevaga. Mitte aga aasta varem. Head reisi ei tea lihtsalt ette. Praegu seisab sadamas "Veera Lebedeva". Tal on juba kolm korda reisi ära muudetud. Nii et mõni sai võib-olla kolm korda kohvreid edasi-tagasi tassida.

**A. K.** Üsna veider tundub ka nõudmine, et naisel peab olema iseloomustuse oma töökohast. Mõelge nüüd ise, ettevõtte annab naisele iseloomustuse, et ta võiks oma mehega reisile minna. Ausalt öeldes on mulle ükskõik, kuidas mu naine oma ülemustega läbi saab. Kollektiivis on suhted ilmselt normaalsed, kui ta juba seal töötab. Iseloomustuse annab aga ikkagi juhtkond. Mis ta sinna kirjutada saab: täidab või ei täida tootmisülesandeid? Aga naine ei tule ju minuga reisile mitte selleks, et plaani täita. Ta tuleb puhkama! Ja see, kas teda võtta kaasa või ei, peaks olema ainult minu otsustada. Mitte et kollektiiv ütleb, kas lasta naist oma mehega minna või ei.

**Korresp.** Mida te arvate määruse kahest esimesest punktist? Piltlikult öeldes on see nagu autasustamine.

**A. K.** Viimasel ametiühingu konverentsil ütleski selle kohta väga hästi kapten Baranov: "Kas naine antakse mulle siis nagu autasuks?" See on absurdne

punkt. Viieaastase tööstaaži nõuet võib veel kuidagimoodi mõista. Aga abielustaaž? Kui me oleme alla aastat koos elanud, miks ma siis ei või teda kaasa võtta?

**V. G.** Esimene punkt peab nähtavasti jah soodustama kaadri kinnistumist ning seda saab veel seletada. Bulgaarlastel aga näiteks võib meremees sama punkti alusel võtta naise kaasa pärast aastast töötamist, kui ta on hiljuti abiellunud ja läheb pulmareisile.

**Korresp.** Nii et abielustaaži nõuet neil siis ei ole?

**V. G.** Muidugi mitte, see absurdne punkt tuleb tingimata ära jätta. Pulmajärgne aeg pole ju mitte ainult kõige õnnelikum, vaid ka kõige rahuikum. Pärast tulevad lapsed, lasteaed, kool...

**A. K.** Ja siis ei taha juba naine ise reisile tulla. Suured lapsed, suured mured.

**V. G.** Tuleb välja, et kui enamik sellest, millest me praegu räägime, maha võtta, jääb eeskirja kõigest kolm lõiku.

**Korresp.** Ja kuidas see teie arvates siis välja näeb?

**V. G.** Kõigil ujuvkoosseisu töötajatel, kes on laevanduses töötanud viis aastat, on õigus võtta reisile kaasa oma naine või laps (11. eluaastast üksinda, 5–11-aastased koos emaga). Meremeeste dünastiate kasvatamise seisukohast on see väga tähtis.

Kui meremees on viis aastat töötanud, saab tema naine soovi korral viisa ja (ideaaljuhul) välispassi, mis nõudmise korral välja antakse.

Välismaasõiduks müüakse meremehe omastele Riigipanga määratud hinnaga valuutat. Müügitüend on ametlik dokument valuuta väljaviimiseks.

See oleks minu meelest täiesti piisav. Ülejäänud sõltub kaptenist.

**R. R.** Perekonnaliikmel peaks olema meremehe pass, see lihtsustab märksa immigratsiooniformaalsusi, mis eri maa-des on erinevad.

**V. P.** Milleks meremehepass? Aitab, et see meil olemas on. Paljudes riikides pannakse meremehe passi lihtsalt vaheleht, millel on naise pilt.

**K. B.** Mina tahaks ikkagi teada, millega on põhjendatud seda viit

aastat. Mis saab näiteks siis, kui inimene töötas enne Musta Mere Laevanduses ja on meile üle toodud?

**V. P.** Ei, siin on mõeldud viit aastat ministeeriumi süsteemis.

**K. B.** Nii tulekski siis kirja panna. Muidu on see absurd. Oled 20 aastat töötanud Merelaevanduse Ministeeriumis, nüüd tööta veel viis aastat Eesti Merelaevanduses, et saaks naise reisile kaasa võtta. Ja ma olen üldse kategooriliselt staažinõude vastu — see on nii inim- kui ka pereleikmeõiguste diskrimineerimine.

**R. R.** Ei ole. Nõue töötada viis aastat Merelaevanduse Ministeeriumi süsteemis aitab kaadrit kinnistada.

**K. B.** Nii et ma sõidan siis merd ainult sellepärast, et mul viie aasta pärast lastaks koos naisega reisile minna. Noh hea küll, olgu siis peale, aga seda aega peab tingimata vähendama aastani. Tuleb näiteks madrus laevandusse. Töötab aasta ära. Me anname talle iseloomustuse, kirjutame, et ta on tubli jne. jne. Miks ta ei võiks siis teisel aastal oma naist reisile võtta? Üheski arenenud maas ei nõuta mingit staaži. Kui rootslane tuleb laevandusse tööle, võib ta kohe naise kaasa võtta.

Abielustaaži punkt tuleb muidugi hoopis välja jätta. Inimesed on võib-olla kümme aastat elanud lahutuse äärel, kuid nemad võivad koos reisima minna. Asjaabiellunud aga, kes on teineteisesse eriti kindunud, ei või. Ja mida arvata iseloomustustest?

**V. P.** Mingeid iseloomustusi pole üldse vaja.

**K. B.** Ei, miks? Las see olla nagu käendus. See tähendab, et mina, meeskonna liige, vastutan oma naise eest.

**V. P.** Huvitav küll. Nii et sina vastutad oma mittetöötava naise eest ise, minu töölkäiva naise eest aga vastutab näiteks "Kreenholm"?

**R. R.** Ma tahaks üldse teada, mille eest sa vastutad?!

Kui nüüd aga tõsiselt rääkida, siis praegu ehk ei maksaks veel iseloomustusi ära jätta, arvatakse nõudmisi, mida esitavad mitmesugused organid, kelle seadusi on väga raske muuta. Vaatame, võib-olla nad nii väga ei segagi. Aga selline iseloomustus

on vajalik ainult ühel korral, vormistamisel.

**K. B.** Hea küll. Aga mida hakata peale sellega, et reisigraafik tuleb teha aasta varem ja dokumendid anda sisse kolm kuud enne sõitu? See on võimatu! Kui kaardiosakond tahab tõesti meremeeste eest hoolitseda, siis tuleb mõelda operatiivsele süsteemile.

**V. G.** Väljapääs on selles, et sul peavad olema pass ja mereleminekuõigus, mida sa võid kasutada siis, kui seda vajalikuks pead. Ainult sellest on abi.

**Korresp.** Kujutlegem nüüd veel korraks seda olukorda. Naised ootavad head reisi. Ootavad kaua. Ja lõpuks saadetakse teid Aafrika asemel Euroopasse või Vahemerele. On loomulik, et kõik pretendeerivad nüüd nimelt sellele reisile. Mis siis saab, neid on ju palju?

**V. P.** See ei ole nii.

**V. G.** Selline oletus pole reaalne. Teoreetiliselt ja matemaatiliselt jah, aga mitte tegelikus elus.

**R. R.** Seda, kes siis lõppude lõpuks läheb, otsustagu laeva ametiühingukomitee. Ja üldse võiks selle asja otsustamisel jätta meeskonnale ja kaptenile vabad käed.

**K. B.** Aastane graafik on mõtetu. Kord jääb laps haigeks, kord ei anta puhkust, kord...

**V. P.** Paljugi, mis elus ette võib tulla.

**A. K.** Reaalne pole ka kolmekuuline tähtaeg. See tähendab, et Aafrika-sõitu minnes pean ma juba avalduse sisse andma. Aga sõit võib kesta niihästi kolm kui ka kuus kuud.

**V. P.** See kolm kuud on jälle järjekordne konks, et reisile mitte lasta. Ja kui kolme kuu asemel oleks ka näiteks kaks või kakskümmend päeva? Meremees ei saa ju päevagi oodata.

Minu meelest on kõrvale jäetud ka tasumine koka ja puhvetipidajate teenete eest. Söögi eest tasumine on teine asi.

**A. K.** Selles küsimuses tuleb siis igal konkreetsel juhul koka ja puhvetipidajaga kokku leppida, kas ta on valmis seda niisama tegema või tuleb oma taskust maksta.

**R. R.** Jah, see on vaieldav küsimus.

Vestluse on kirja pannud  
JELENA BULATOVA

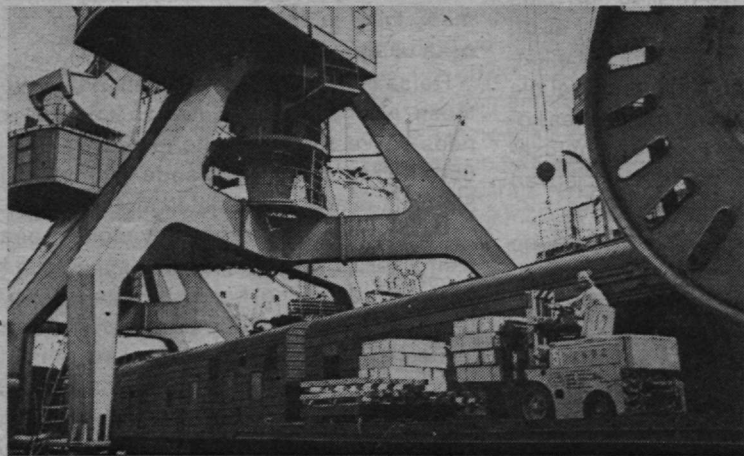


# Auhinnaks

# naine...



# ESIMESE POOLAASTA TÖÖTULEMUSTE KOKKUVÕTETE ALUSEL ON EESTI MERELAEVANDUSE JA TALLINNA KAUBASADAMA KOLLEKTIIVID ÜLELIIDULISES SOTSIALISTLIKUS VÕISTLUSES TUNNUSTATUD III KOHA VÄÄRILISEKS



**INIMENE  
ON KÕIGE  
TÄHTSAM**

Seda põhimõtet Tallinna merekaubasadamas järgitakse. Hoolitsus inimese eest on saanud südameasjaks, südant aga teadupärast ei vahetata.

Veel üsna hiljuti ei tundnud hingetu tootmismehhanism meie vastu mingit huvi. Plaanid, nõrmid, tähtajad ja näitajad olid aastakümneid märksa tähtsamad kui inimeste hüväng, tervis ja meeleolu. Perestroika ajal saime aru, et oleme eelkõige elavad inimesed, et tootmine on meie tarvis, aga mitte vastupidi. Moodi läks termin "inimfaktor", mis hakkas kaunistama ajakirja- ja leheveerge, loosungeid ja plakateid. Rohkest kasutamisest muutus see sõna peenrahaks. Õnneks ei toimitud nõnda kõikjal. Nii mõneski ettevõttes hakati inimese heaks tegusid tegema. Ja kuigi niisuguseid ettevõtteid pole palju ning esimesed sammudki on arglikud, on tähtis fakt ise. Meie vabariigis on Tallinna Merekaubasadama

üks neid ettevõtteid.

Usutlesin Kaubasadama ülema asetäitjat kaadri alal **Nikolai Spassi**.

"Tegudele läksime üle mullu. Kõigepealt võtsime käsile tervisekeskuse projekteerimise ja rajamise.

Sadamameeste töö pole kergegi killast. Vihma, tuule, leitsaku ja lume eest ei saa alati varjuda. Seetõttu põevad meie töötajad radikuliti ja külmetushaigusi. Nende tarvis me rajamegi universaalse ja heakorrasstatud tervistuskeskuse, mis on varustatud uusima tehnikaga. Praegu käib töö täie hooga: remonditakse ruume, hangitakse seadmeid ning otsitakse spetsialiste-entusiaste. Aga vaadake tulevikku.

Ühes kabinetis vabastab teid lihasepingest ja paljudest hädadest masseerija. Sadamatöötajate käsutuses on nõelravi- ja füsioteraapiakabinetid, saun, basseini ja psühholoogilise lödvastuse ka-

binet. Eraldi kabinet on naistele. Soovijad võivad käia tsirkulaar- või charcot' duši all ning teha ravivõimlemist. Kõik see käib aja-, närvi- ja rahakuluta.

Tervisekeskus hakkab rakedama ka isemajandamise põhimõtteid. Kui keskuse töötajail on aega ja võimalusi, võidakse teenindada mitte üksnes sadamatöötajaid, vaid ka kõiki teisi, kes sadama territooriumil töötavad. Neid aga pole just vähe. Selle eest tuleb mõistagi maksta. Sadamatöötajaid aga ning edaspidi ka nende perekondi teenindatakse sadama arvel tasuta või sümboolse tasu eest. Selle aasta lõpus või tuleva alguses tahame keskuses esimesi külalastajaid vastu võtta.

Kõik, millest rääkis, on praegu vaid poolenisti reaalne. Kuid on juba ka konkreetseid tulemusi. Sadama initsiatiivil loodi atletivõimlemise klubi "Fregatt", mis on tegutsenud meie ühiselamuse juba üle aasta. Sadam eraldas klubile ruumid, muretses trennööriidid ning palkas spetsialistid. Praegu aga rajatakse klubi baasilt taastumiskeskust.

Paljude perede jaoks on materiaalne heaolu vaid unistus. Niisuguseid peresid on ka Kaubasadamas kahjuks üsna palju. Pean silmas vallasemasid, paljulapselisi perekondi, mittetöötavaid invaliide ja pensionäre ning palgata lapsehoolduspuhkust pidavaid naisi. Kõigile neile inimestele, kes kas töötavad või töötaksid sadamas, makstakse materiaalse ergutamise fondist toe-

tust. Alates tänava aprillist saab igaüks neist kas kuus või kvartalis tagasihoidlikku, kuid garanteeritud lisa pereelarvele. Nii otsustas sadama töökollektiivi nõukogu.

Nagu mujal, on ka meil elamis-pinnaga raskusi. Teeme kõik võimaliku. Kallaveresse ehitame praegu majandusmeetodil kahte 28-korterilist elamut. Suure vaevaga saime loa alustada tuleval aastal 30 korteriga elamu ehitamist Pallasti tänava kandis.

Lahendame ka puhkuse probleeme. Koos ühe Tallinna tehasega oleme üürinud Aegna saarel viisteist tuba. Meie töötajad puhkavad seal juba mitmendat aastat. Oleme sõlminud sidemed kolleegidega lõunast ning tänava puhkab Aasovi mere ääres 17 meie töötaja last. Meie ametikaaslased Musta mere äärest eraldasid sadamale peretuusikuid. Kuigi kõik mainitu on vaid tilk vett merre, näeme sidemete süvendamiseks reaalselt perspektiivi.

Oleme silmas pidanud ka defitsiidiprobleemi. Et seda veidigi leevendada, avasime sadamas kaupluse "Torgmortrans" filiaali, kus meie töötajad saavad osta tarbekaupu, sealhulgas poonipoe ülejääke. "Torgmortrans" pole meiega küll päriselt ühel nõul, ent tahame nende kaupade müümise muuta igapäevaseks ja -nädalaseks süsteemiks, vähendamaks meie töötajate vaeva.

Tervisekeskusest kõneldes unustasin mainimata, et juba aastapäevad teenindab meie

töötajaid sadama poolt palgatud masseerija.

Püüame operatiivselt lahendada ka kogu vabariigi ees seisvaid probleeme, sealhulgas eriti teravat keelekõsimust. Mullu organiseerisime sadamatöötajatele eesti keele intensiivõppe kursused. Sisustasime nende tarvis ruumi ning palkasime kvalifitseeritud spetsialistid. Kursusi finantseerib sadam ning õpikulud on enam kui küllalt. Praegu sisustame veel üht eesti keele kabinetit. Intensiivõppe kestab kolm kuud, õpitakse kolm tundi päevas, ka laupäeviti. Kuna koormus on suur, lubasime kursustel käia ka töötajal. Täiskasvanuile keeleõpetamine on küll vajalik, ent tänamatu töö. Teine asi on lastega, kelle tarvis korraldada samuti intensiivkursused. See võimaldab neil nüüdistingimustes kiiremini kohaneda. Meil on ka konkreetne eesmärk: et meie noorsugu hakkaks huvi tundma kalderialade vastu. Oleme sõlminud sidemed ning osutanud abi 38, koolile. 58. koolis sisustame arvutiklassi. Praegu peame läbi rääkimisi ühe Lasnamäe kooliga, kus hakkab tööle spetsialiseeritud juhtimisklass. Seal asuvad õppima juhtimisandekad ja -hulmid lapsed kogu linnast. Võtame rõõmuga tööle noori, kes tahavad sadama suunamisel õppida mereerialasid keskeriõppeasutustes ja kõrgkoolides. Plaan on meil palju. Kõige tähtsam on aga ikkagi inimene!"

Üles tähendas  
**JELENA BULATOVA**

Artiklis: "Laevade mahakandmine ja tööpuudus" nentis Eesti merelaevanduse kaadriülem I. Bobrovski, et esmajoones takistab meie tööd välisfirmades napp keeleoskus.

Ent kõnelgem arvude keeles. Lisatasu võrkeeleoskuse eest saab 96,7% (kahe keele oskuse eest 16%) kaptenest, 85,7% kapteni vanemabidest, 23,8% kapteni esimestest abidest, 24,8% vanemmehaanikuist, 5,3% mehaanikuist, 9,1% elektrimehaanikuist ning 12,1% raadiospetsialistidest.

Kuigi need protsendid on meie ministeeriumi süsteemi keskmi-

sest üle, ei saa jätta märkimata, et 4 kapteni ei oska üldse võrkeelt, paljud aga on pikendanud oma keeleoskuse kontrollimise tähtaega.

192 inimest ei tulnud keeltekursustel ühe aastaga toime. Kõige rohkem on neid mehaanikute (70) ja raadiospetsialistide (37) hulgas.

Laevanduse ülema käskkirjaga kinnitati juunis keeleõpetuse tõhustamise programm.

Keeltekursused kavatakse varustada tänava septembri alguseks vajalike tehnikavahenditega. Programmi põhieesmärk on tagada võrkeele tegelik valdamine.

1. oktoobril alustavad tööd kõi-

## Kapten peab oskama võrkeelt

gi erialade töötajate jaoks mõeldud kahe-nädalased kaugõppe intensiivkursused: Keeleõpetajad hakkavad pidevalt merereisidel käima. Laevad varustatakse õppe- ja meetodikavahenditega.

Seega sammuvad keeleõpetuse korraldus ja materiaaltehniline varustamine käsikäes.

Karmistatakse ujuvkoosseisu spetsialistidele esitatavaid nõudeid. Laevanduse ülema käskkirjas seisab mustvalgel, et juhtivtöötajad, kellel on võlgnevusi kolmekuistel võrkeeltekursustel, ei arvata edutamisereservi.

Kapteniks võib saada üksnes töötaja, kes on sooritanud eksami kogu kursuse ulatuses ja saab keeleoskuse eest 10% lisatasu. Alates tänava 1. septembrist nõutakse sedasama ka kapteni vanemabiks pürgijailt.

Kaptenid, kellel on võrkeelte kursustel võlgnevusi, peavad liik-

videerima "valged laigud" oma teadmistes 1. aprilliks 1990. a. Kes sellega toime ei tule, loetakse ametikohale mittesobivaks.

Alates 1. septembrist 1989. a. määratakse kapteni teise abi ametikohale spetsialiste, kes on sooritanud eksami kaheaastase võrkeeltekursuse ulatuses ning saavad keeleoskuse eest 5% lisatasu. Sama nõutakse aasta pärast vanemmehaanikult, kapteni esimestelt abidelt ja raadiojaamad ülemaalt. 1992. a. septembriks peavad aga nimetatud spetsialistid oskama keelt sedavõrd, et neile saaks maksta 10% lisatasu.

A. BARANKINA



# PÄASTEVOÖD RASKE LUUGI TAGA ?

## KIRI...

Toimetusse tuleb sageli lugeja kirju, milles avaldatakse oma arvamust ühe või teise asja kohta, räägitakse sellest, mis muret teeb, ja tehakse konkreetseid ning lugejate endi meelest kasulikke ettepanekuid. Üks selline kiri on siin.

## ...ja kommentaar

"Ma töotan praamil "Sõprus". Sõnumid allveelaeva hukkumise kohta sundisid mind järele vaatama, kus ja kuidas hoitakse päästevahendeid "Sõprusel" (see ei kuulu küll minu kohustuste hulka, aga kui midagi peaks juhtuma, siis tuleb minulgi päästja olla...).

Päästeparvi hoitakse paaditekil, ja kui laeva korpus vee alla vajub, peavad need pinnale kerkima ning automaatselt avanema. Individuaalsed päästevööd on aga reisijateruumi vasaku ja parema parda esikus istmete sees (see tähendab siseruumides). Nende kasti istmete kaaned on üsna rasked. See takistab näppamast päästevöödelt vilesid, lampe ja patareisid. Vööde veepinnale kerkimist laevaõnnetuse korral pole aga isegi mitte teoreetiliselt ette nähtud. Põhiliselt hoitakse neid tehnilise ülevaatusse jms. jaoks, mitte aga inimeste

päästmiseks.

Iga nainegi ei jõua kergitada istme kaant, lastest rääkimata. Nii et tagatud ei ole mitte inimeste ohutus, vaid päästevööde hoidmine.

Minu meelest peaks päästevööde konteiner asuma sellises kohas, et juhul, kui laev hakkab uppuma, konteiner avaneks ise ja kõik päästevööd tõuseksid ilma inimese abita vee peale. Päästevööd olgu kergesti kättesaadavad, umbes nii, et vajutat nupule või midagi muud taolist, millega iga nõrgukegi inimene hakkama saab.

Ma olen oma arvamusega ehk hiljaks jäänud, kuid seda võiks arvestada järgmise põlvkonna reisi- ja reisi-kaubalaevade projekteerimisel ning ehitamisel.

Austusega N. Sahhov."

"Reisijate ohutus on tagatud," arvab Eesti Merelaevanduse vaneminspektor **JÜRI VOLMER N.** Sahhovi kirjale vastates.

"Päästevestid peavad olema kajutites reisijate juures. Parvlaeval ei ole reisijad aga mitte tekkidel, vaid siseruumides. Iga istekoha all on päästevest, mille võib signaali korral kohe kätte saada ja selga tõmmata. Selle järele ei ole tarvis kuhugi joosta. Kui kõik vestid on ühes kohas, ühes konteineris, võib sellega õnnetusehetkel äkki lihtsalt midagi juhtuda, ja siis jäävad juba kõik reisijad ilma päästevahenditeta.

Teine asi, mida peab ka silmas pidama, on vajadus vest selga panna kohe, kui antakse häire ja tekib oht, et laevalt tuleb lahkuda. Seda nõuavad nii meie kui ka rahvusvahelised eeskirjad. Ja see käib eranditult kõigi reisilaevade kohta. Selleks, et siinsamas, oma koha juures olev päästevest selga tõmmata, piisab täiesti nendest 30, 60 või isegi 120 minutist, mis enne laeva põhjavajumist jäävad. Kui päästevööde konteiner häiresignaali peale automaatselt ava-

neks ja need ilma inimeste abita ise vee peale tõuseksid, nagu pakub välja N. Sahhov, kes siis ikkagi garanteeriks, et inimesed suudavad nendeni ujuda ja nad seejärel veel selga tõmmata? Reisijate hulgas võib ju olla ka vanu inimesi, lapsi ja lihtsalt selliseid inimesi, kes ei oska ujuda.

Reisilaeval "Georg Ots" on päästevestid tõesti tekil nende jaoks, kes on kohvikus, baarides või restoranides. Aga ka siin ei ole nad ühes kohas, vaid mööda seda suurt laeva laiali. Kajutites aga on reisijatel oma vestid.

Ma kordan veel, et päästevahendid peavad olema reisija vahetus läheduses, kõigile käepärast. Seda ei tingi hoopiski mitte mure päästevööde ja nende osade pärast, vaid hoolitsus inimeste eest. Kui praamil hoitakse päästevööd luku taga, siis see on muidugi lubamatu isetegevus. Mis puutub aga kirjas tehtud ettepanekusse, siis niisugusel kujul pole see vastuvõetav. See on minu arvamus."

## Kas te olete kunagi näi-

## nud päästeparve avatuna?



mega, sest sellest, kui põhjalik on parvede kontroll (seda tehakse kord aastas) ja kui hoolikalt on kokku pandud kõik sinna juurde kuuluv, oleneb teatud hetkedel inimeste elu. Lisagem veel, et jaam töötab NSV Liidu Registri kontrolli all.

Mis parve juurde kuulub? Spetsiaalses konteineris on joogivesi, apteek, toiduportsjon, väike lamp koos patareidega, liim ja vahendid parve parandamiseks, nurga-pegel...

Jaam on töötanud veebruarikuust saadik. Seadmed paigaldatakse omal jõul laevanduse tehnoteenindusbaasis ujuvtöökoja pardal. Kõik jaama töötajad tegid väljaõppe Ufa tehniliste kummitoodete tehases.

Varasematel aegadel anti parved kontrollida Kirovi-nim. kolhoosi, mis läks maksma 148 rubla parve pealt. Kui arvestada, et iga aasta kontrollitakse kuni 400 laevanduse laevade ja sadamalaevastiku aluste päästeparve, siis tuleb päris aukartust äratav summa.

Peale parvede kontrollitakse veel päästeveste ja -rõngaid. Kui aeg lubab, võetakse päästevahendid laevalt maha ja kontrollitakse ära seisua ajal. Selleks juhuks, kui laev peab ära minema, on valmis varufond.

Jaam võtab vastu tellimusi ka teistelt laevandustelt.

A. BARANKINA



Piltidel:

\* Laevade päästevahendite jaama vanemmeister Vladimir Agarkov võtab kontrollimiseks järjekordse päästevesti.

\* Päästerõngast kontrollib Vladimir Hristoforov

\* Juri Kudrešov (vasakul) ja Aleksei Vassiljev mõõdavad rõhku päästeparves.

\* Nii näeb välja avatud päästeparv.

\* Nikolai Kvatsenko (vasakul) ja Vladimir Hristoforov päästeparve kokku panemas. V. ANTUPOVI fotod



Sellele laevade päästevahendite jaama vanemmeisteri Vladimir Agarkovi küsimusele vastasin mina kuivamaa inimesena, et ei ole. Kuid võib vist päris julgelt öelda, et ega kõik meremehedki jaa-tavalt vastaks. Isegi Vladimir Agarkov ise, kes on laevanduses teeninud 27 aastat, nägi alles pärast päästevahendite jaama tööletulekut, mida see parv endast õieti kujutab.

Jaamas töötab peale meistri veel viis inimest. Kõik kogunud ja laevanduse eluga harjunud mehed. Oma tööd teevad nad süda-





I. juunil 1968. aastal lõpetas rühm Colorado ülikooli teadlasi eesotsas tuntud füüsiku Edward Eugen Condoniga tundmatute lendavate objektide teadusliku uurimise ning märkis oma aruandes: "Nüüdiseadmiste seisukohalt näib kõige vähemveenvana hüpotees, mille kohaselt UFO-sid seletatakse mõtlevate olendite külaskäiguga teistelt planeetidelt." Ameerika Ühendriikide Teaduste Akadeemia poolt heakskiidetud Colorado ülikooli õpetlaste järeldused kanoniseeriti USA valitsuse ametliku arvamuseks.

Ent needsamad Condoni komitee liikmed märkisid oma kirjas UFO-dega tegeleva väiksema, ent märksa sõltumatumana organisatsiooni presidendile Colman von Kewitzkyle, et "kogu teaduslik skeptitsism kadus, kui komitee liikmed tunnistasid üksmeelselt planeetidevaheliste lennuaparaatide olemaolu ning mõnsid nende piloteeritavaid visiite Maa-le arvutute töepäraste tõendite ajal. Meie valitsus on sellest täiel määral informeeritud, kuid tõrgub infot üldsusele teatavaks tegemast esmajoonelise poliitilistel põhjustel. Meil on palju üllatavat ja fantastilist materjali..."

Niisugune veendumus tekkis Condoni komitee liikmetel pärast LKA jurisdiktsiooni all oleva Fotointerpretatsiooni Rahvusliku Keskuse külastamist.

Nimetatud külastuse tõttu sai kannatada üksnes tõde, sest näidatud materjal oli rangelt salajane ega kuulunud avalikustamisele. Varsti pärast Mehhiko linnas Acapulcos 1977.a. aprillis toimunud rahvusvahelist UFO kongressi valmistas president Colman von Kewitzky Grenada peaministri sir Eric Hairy toetusel ette vajalikud dokumendid UFO-probleemi arutamiseks ÜRO Peaassambleel ning selle poliitilise erikomitee istungil. 28. novembril 1977. aastal esitas Grenada valitsus resolutsiooniprojekti ÜRO agentuuri või departemangu moodustamise kohta, koordineerimaks ja levitamaks infot UFO-de ja nendega kaasnevate fenomenide kohta. Ameerika valitsus reageeris kõuehäälselt ohule kehtestada UFO-probleemi üle rahvusvaheline kontroll.

Sel ajal oli ülalmainitud sõjaliste objektide tegevus täielikult halvatud. Üsna edukalt on tegutsenud "sinised baretid". Need on kõrge kvalifikatsiooniga mobiilsed üksused, mis on loodud ekstra avariitõrje ühikute jaoks. Teaduspäraselt leidis üks esimesi UFO-avariisid aset 2. juulil 1947. aastal New Mexico osariigis Roswelli linna lähedal. 1948. aastal evakueeriti Texase osariigist Larelo lähedal avariitõrje ühik. Kettakujulise õhulaeva diameeter oli 30 meetrit. Pardalt leiti 1,3 meetri pikkuse piloodi surnukeha. Huvitav on märkida, et lennuki F-94 meeskond jälgis UFO lendu ja hädamaandumist õhust. 1952. aastal sooritas analoogiline aparaat hädamaandumise Kalifornia osariigis Edwardsi õhujõudude baasis. Samuti kettakujulise õhusõiduki diameeter oli 27 meetrit. Selle illuminaatoreid oli

lareeris ta: "UFO-de fenomen jääb ka pärast kvalifitseeritud spetsialistide poolt tehtud kompetentseid uuringuid arusaamatuks ja seletamatuks."

Seega siis ühest küljest UFO-sid kui materiaalse maailma esemeid pole olemas. Teisalt aga loodi juba 1952. a. UFO-dest teatamise ülemaaline süsteem ning USA õhujõudude baasidele anti käsk UFO-d kinni püüda. See info oli kirjas LKA 20. aprilli 1977. a. salamemorandumis.

Põhja-Ameerika õhujõudude baasid, mis on varustatud infrapuna sensorite ning jälgimise sputniksüsteemidega, registreerib igal aastal 500–900 UFO-t.

Vaatamata korraldusele UFO-

kahjustanud kõrge temperatuur. Seadis viidi Right Pattersoni õhujõudude baasi. 1953. aasta maikuu toimetati Arizona osariigist Kingmani lähedal Right Pattersoni õhujõudude baasi avariitõrje ühik. Taas kettakujulise kumera üla- ja alaosaga aparaadi diameeter oli 10 meetrit ning kõrgus 7 meetrit. Plangutusmetall meenus välimuselt poleeritud alumiiniumi. Ülaosa ühenduskohas oli üks mõõtmega 1x0,75 meetrit. Maandumisseadmeid ei avastatud. Õhulaeva sees olid kaksikistmed, seintel seadised. Leiti ka 1,2 meetri pikkuse hõbedases kombineeritud piloodi surnukeha.

1962. aastal tegi New Mexico

ja rässakat pilooti. Lähenejate kavatsusi mõistnud piloot haaras mingi kiirgusseadme ning suunas selle kolonelile, kes halvatuna maha langes.

Right Pattersoni õhujõudude baasis säilitatakse ühe endise luureohvitseri sõnutsi külmutatult enam kui 30 piloodi surnukeha. Tema tunnustuse kohaselt tegi ajavahemikul 1966. aastast kuni 1968. aastani Ohio, Indiana ja Kentucky osariigis avariitõrje ühik. Purunenud või hõivatud laevu hoitakse lisaks Right Pattersoni baasile veel Langley ja Mac Dilli õhujõudude baasis. Ohvitser teatas, et 60-ndail aastail sooritati salajasi UFO-operatsioone Langley katsepolügooni

kohal helesinist kiirgavat kera, mille diameeter oli 30 meetrit. Kohati helendas kera kollakalt. Larosase lähedal viibinud vaatlajad nägid kera alaosas pikka horisontaalset platvormi, mis värvilt meenutas metalli. Platvormi küljes oli kolm alumiiniumi värvi konsooli. Keskmise konsooli paremal ja vasakul küljel seisid silmitsi kaks inimest, kelle pikkus oli 2,5–3 meetrit.

Torkas silma, et nende kehad olid lamedad, ilma väljaulatuva rinnakorvita ning venitatud. Käed olid neil pikad ja jalad lühikesed. Punane rõivastus oli nii ere, et silmadel hakkas valus. Näojooni polnud võimalik eristada, ilmselt kaitsekiivrite tõttu. Vasakpoolse olendi kõrval asus vertikaalne helesinise suitsuga täidetud "klaastoru".

Hiljem võttis UFO kursi Santa Cruzile Tenerife saarel.

28. novembril 1980. aastal võttis UFO Inglismaal Lääne-Yorkshire'is Todmondeni linna lähedal pardale politseiohvitser Alan Godfrey, kellele tehti arstlik läbivaatus. Teda uurisid lambikujuliste peadega tillukesed viieaastase lapse suurused olendid. Läbivaatuse juures viibis habetunud inimese moodi olevus, kes ilmselt juhtis asjaajamist ja kellel oli isegi nimi – Poseph.

ÜRO tegevuse juurde naastes tuleb nentida, et ICU FON-i presidendi arvates on ülim aeg, et ÜRO võtaks resolutsioonide meetmeid UFO-probleemi üle rahvusvahelise kontrolli kehtestamiseks. Esmalt tuleks vastu võtta kosmoseseadus, mis annaks

ÜRO-le Maa-tsilisatsioonile täieõigusliku esindaja volitused.

Terast tähelepanu vääriks seaduse 1. paragrahvi 3. ja 4. punkt.

Punkt 3: "Ükski maailma rahvus ei tohi algatada sõjategevust või sõjalist missiooni ega osaleda relvaründes teiste planeetide jõudude vastu avakosmoses või kuulutada sõda ükskõik missugusele tsivilisatsioonile Galaktikas."

Punkt 4: "Tuleb täpselt kindlaks määrata ja piirata strateegilise või taktikalise relvastuse, mürskude, laserrelva, tuumalõhkepeade jms. kosmosesse viimise ja kosmosesõudude kasutamise tingimused. Relva kasutamine Galaktikalaevade vastu peab olema rangelt piiratud ja seda võib teha üksnes enesekaitseks või julgeoleku kaalutlustel äärmisel vajadusel või otsese surmaohu korral."

Üleilmselt tunnustatud aerokosmonautika spetsialist professor Herman Oberg, keda kutsutakse aeronautika ja raketitehnika isaks, reageeris ettepanekule kosmoseseaduse kehtestamise kohta niiviisi:

"Teie ettepanekud näivad mulle antud olukorras ainuvõimaliku loogilise sammuna... Ent arvan, et esimese sammu astuvad uraanlased."

Ameerika ajakirjadest tõlkis  
N.LEGEDAV



d kinni püüda, ei ole Ameerika armeel õnnestunud vältida "lendavate taldrikute" massilisi luurelende üle kontinentidevaheliste raketite baaside, nende juhtimispunktide ning tuumalõhkepeahoidlate.

1976. a. kolme kuu jooksul nähti UFO-sid korduvalt rippumas raketite stardipaikade, side- ja juhtimispunktide ning tuumalõhkepeahoidlate kohal.

Sel ajal oli ülalmainitud sõjaliste objektide tegevus täielikult halvatud.

Üsna edukalt on tegutsenud "sinised baretid". Need on kõrge kvalifikatsiooniga mobiilsed üksused, mis on loodud ekstra avariitõrje ühikute jaoks. Teaduspäraselt leidis üks esimesi UFO-avariisid aset 2. juulil 1947. aastal New Mexico osariigis Roswelli linna lähedal. 1948. aastal evakueeriti Texase osariigist Larelo lähedal avariitõrje ühik. Kettakujulise õhulaeva diameeter oli 30 meetrit. Pardalt leiti 1,3 meetri pikkuse piloodi surnukeha. Huvitav on märkida, et lennuki F-94 meeskond jälgis UFO lendu ja hädamaandumist õhust. 1952. aastal sooritas analoogiline aparaat hädamaandumise Kalifornia osariigis Edwardsi õhujõudude baasis. Samuti kettakujulise õhusõiduki diameeter oli 27 meetrit. Selle illuminaatoreid oli

osariigis Hullomani õhujõudude baasi lähedal hädamaandumise UFO, mille diameeter oli 22 meetrit ning kõrgus 4 meetrit.

Raadiolokatsiooni kontrollitavate andmeil toimus maandumine kiirusega 90 miili tunnis. Pardalt leiti kahe 1,1 meetri pikkuse hõbedases kombineeritud piloodi laibad.

1964. aasta 10. detsembri öösel kell kaks algas Kansase osariigi ääremaal Riley fordis avastatud UFO esialgse uurimise operatsioon. Pilootide pardal ei olnud. Valvemeeskonnana kasutati vintpüssidega M 14 varustatud rahvuskaardiväe I. diviisi üksusi. Varustuse hulka kuulusid ka lõhkekuulidega padrunid. Operatsiooni juhtinud kindralmajor käsutas: "Tulistage igaüht, kes püüab õhusõidukini pääseda."

1966. aastal nägid Arizona osariigi kõrbes õppustel viibinud sõjaväelased lähedal maandunud UFO juures rühma pilooti. Lühikeses heitluses võeti kinni üks piloot, kes suri pärast süstimist.

1968. aastal rippus suur UFO kolm päeva Nevada osariigi Nellise õhujõudude baasi kohal. Kolm korda eraldusid emalaevas väikesed lennuaparaadid. Üks neist maandus baasi territooriumil.

Turvateenistuse relvastatud üksus eesotsas seda juhtinud koloneliga nägi lähenedes lühikesest

lähedal ning Virginia osariigis Norfolkis sõjamerejõudude treeningukeskuses. Right Pattersoni baasis UFO-de arvestustalitus töötanu sõnutsi on nende kataloogides kirjas üle 1000 säilitusühiku (õhusõidukid, interjööriosaad jne.).

Pealtnägijate kirjelduste kohaselt on kettakujuliste UFO-de piloodid 1,2 meetrit pikad, nende pea ja keha ei ole propotsioonid, silmad on sügaval koopas ning veidi pilukil, silmamunad suured ja auku vajunud, nina asemel on ühe- või kaheauguline eend ning suu asemel pisike ava, mida ilmselt hääle edastamiseks ega toidu manustamiseks ei tarvitata. Hammaste kohta infot ei ole. Kõrvade asemel on pisikesed süvendid. Juukseid ei ole või kui, siis väga vähe. Aju kohta andmed puuduvad. Käed on pikad ja kõhetud ning ulatuvad põlvedeni. Kätel on neli sõrme, nende vahel nahast kile. Suguelundid puuduvad. Veri neil on, kuid mitte selle sõna tavatähenduses. Nahk on hallikas. Kõhetut kaela pole sageli rõivaste alt näha. Kehakaal on umbes 18 kilogrammi.

Enamus pilootidest aga "küla-lislahkete" ameerika sõjaväelaste kätte ilmselt ei sattunud. Sellest annab tunnistust varem salastatud Hispaania Kaitsemisteeriumi info: 22. juunil 1976. aastal kell 21.30 nägid sajad pealtvaatajad Kanaari saarte



# Üksindus – on see õnnetus?

Oma kutsehuvide tingituna käsitan ma üksinduse mõistet nii, nagu seda teevad demograafid. Üksik on see, kes pole abielus.

Kes nad siis on ja palju neid on? Kas võib üksikuks pidada inimesi, kes juriidiliselt vormistamata abielus? Selliseid abielusid tuleb aga üha sagedamini ette. Mõnedes lääneriikides, näiteks Rootsis ja Soomes, elab ligi 20 protsenti inimesi alaliselt koos, ilma oma suhteid seaduslikult vormistamata. Eelviimase rahvaloenduse järgi oli meil abielus naisi 1 300 000 rohkem kui abielus mehi. See näitab, et seaduslikult normistamata abielusse suhtutakse erinevalt. Viimase loenduse järgi on üksikuid inimesi kakskümmend neli miljonit, kuid oma arutluses ei saa me läheneda sellest arvust. Selle alla käivad ka vanurid ja veel mõned elanikekategoriad. Ent on ka niisuguseid arve, mis panevad mõtlema. Nii on Moskvas 30–40 aasta vanuseid vallalisi naisi kolm korda rohkem kui mehi. Kui astuda sisse mõnda kosjakontoris, võib seal näha ainult naisi, vahel harva tuleb mõni mees, vaatab võiduka näoga ringi ja läheb edasi järgmisse – ühte Moskva 23 kosjakontorist.

Kui hakata vaatama, kes need üksikud siis on, selgub, et oleme avalikkuse ees suuresti süüdi, sest seni on sotsioloogid selle asjaga väga vähe tegelenud. Kui siin sügavuti minna, siis ilmneb, et üksikute seas on nii homoseksualiste, prostituute kui ka narkomaane... Nähtavasti pole keegi nii julge, et oleks selle küsimuse ette võtnud, teatud ajani olid meil ju isegi seksuaalprobleemid keelul all. Me lubasime küll Ameerika ajakirjanikel esitada naistele sel teemal küsimusi mittemiljonilise auditooriumi ees, kuid oma sotsioloogid neidsamu küsimusi ankeeti panna ei tohtinud.

Nüüd ehk olukord muutub. Teine küsimus on see, mida kujutavad üksikud inimesed endast psühholoogiliselt. Tinglikult võib eristada nelja üksiku inimese tüüpi.

Esimene grupp on tahtlikult üksikuks jäänud. Siia kuuluvad need, kes eelistavad üksiku inimese eluviisi ja väidavad, et see on parem kui elu perevangis.

Läänes tehtud uurimuste põhjal on säärase inimeste protsent üsna suur ja elu on näidanud, et paljud neist tegid õige valiku. Kui võrrelda meie statistikaandmeid Skandinaaviamaade või mõnede teiste riikide omadega, siis näeme, et seal on rohkem vallalisi, aga ka lahutusi on vähem. Kujunenud on selline olukord, et paljud inimesed otsustavad kas enast peites või avalikust arvamusel mõjutada lastes perekon-naelu kasuks, ehkki neil pole selleks kalduvust ja nad ei taha loobuda oma pereväärtustest "väärtustest" – näiteks abieluväärtustest –, mis objektiivselt takistab head perekonda loomast. On täiesti loomulik, et selline liit kiiresti laguneb.

Teine grupp inimesi on need, keda tinglikult võib nimetada ülivallivateks. Põhimõtteliselt tahaksid nad abielluda, kuid selleks peaksid nad leidma muinasjuturintsu. Siin peitubki põhjus, miks suurlinnades on tohutu hulk hea haridusega ja tööalaseltnunnustatud naisi, kes ei ole abiellunud.

Kolmandasse gruppi kuulujaid võiks nimetada kauplajateks, kes üldiselt on valmis abielluma, aga nad tahaksid leida sobiva partneri.

Neljanda grupi moodustavad ootajad, kes on valmis vastu võtma iga ettepaneku. Ja peab ütleva, et neid ei olegi nii vähe. Ootajad, eriti naised, ongi lahutajate reservvägi. Sest mõlematu abielu, mis on sõlmitud ainult sel-

leks, et vanemate juurest minema pääseda, et kuidagimoodi vastata avaliku arvamusel standarditele, lõpeb mõistagi ju üsna sageli lahutusega.

Mis siis teha? Kui me praegu räägime pluralismist kõige keerulisemates valdkondades, siis tuleb vististi tõdeda, et selleni on vaja jõuda ka abielu- ja peresu-hete sfääris, olla palju sallivam nende suhete mitmesuguste vormide vastu. Ma ei räägi äärmuslikest vormidest, ehkki ka seda küsimust peab arutama.

Üksinduse probleeme tuleb vaadata rahulikult. Praegu on ajakirjandus ja avalik arvamus häälestatud nii: kui naine pole abielus, siis on tal midagi viga. Ajalehed ja ajakirjad on täis kirjutisi, kuidas leida endale meest ja kuidas mehele saada, kui raske on olla üksik jne. Muidugi, üks nii kirjutavadi eelkõige ilmselt inimesed, keda tinglikult võib arvata otsijate ja ootajate hulka. Ent ma ei ole näinud ühtegi artiklit, kus positiivselt räägitakse naisest, kes on teadlikult valinud üksinduse ja loonud mingi endale vastuvõetava elumudeli. Me oleme pidevas hirmus sündimuse langemise pärast. Ei maksaks aga arvata, et inimesed, kes meie kirjutisi loevad, on lausa rumalad, ja et tarvitseb vaid ilmuda artiklit, kus räägitakse üksiku naise heast elust, kui lugejanna kohe oma mehe maha jätab ja enam lapsi ilmale ei too. Need protsessid on hoopis inertsemad ja üks kirjutis ei otsusta siin midagi. Seepärast ei pruugi kõrvale tõrjuda ka niisugust mõtet, et inimese pole näiteks abieluks loodud (selles ei näe ma midagi muud peale ühe inimloomuse iseloomustuse), et on olemas ka alternaatiivsed käitumisvormid. Me ei räägi sellest ja nii tunnevadki inimesed, kellele abielu ei sobi ja kes kalduvad üksiku-elu

poole, end alaväärtuslikena ning püüavad iga hinna eest abieluda...

Käitumisvormi on mitmeid ja ajakirjanduse ülesanne on kirjeldada neid igakülgset, näidata negatiivse kõrval ka positiivset. Ma ei taha sellega ütelda, et me peaksime hakkama nüüd kõik rääkima, kui hea on elada üksinda. See oleks kõigepealt vale. On tehtud uurimusi, kus on analüüsitud 40- ja 50-aastaste hinnanguid oma elu kohta. Vastused küsimusele "Kas te olete rahul oma eluga?" näitavad, et kokkuvõttes on need inimesed, kes on abielus ja kellel on lapsed, 40–50. eluaastast alates oma eluga rohkem rahul, nad vastavad harvemini, et elu on luhta läinud, neil on vähem psühholoogilisi pettumusi.

Tahtmata olla taktitudetu, peame siiski välja ütleva lihtsa tõe, et kõige eest tuleb maksta, et 20–30- ja 30–40-aastaselt ainult enda peale mõtlemine tähendab sageli nukrust ja üksildust 60–70-aastasena. See pole muidugi teab mis avastus, aga seda ei tohi ka unustada.

Mis siis ikkagi teha? Oli aeg, kus kangesti palju kirjutati perekonnateenistusest, nüüd kirjutatakse sellest vähem. Otsijate ja ootajate hulk aga muudkui kasvab, vajadus niisuguse teenistuse järgi olemas. Propageerida võiks neid vorme, mis on end õigustanud mujal ilmas, näiteks tutvust videomagnetofoni abil. Inimene läheb stuudiosse, kus temast tehakse lühike videofilm, ja hiljem sõlmitakse siis tutvust videokasseti abil. Inimestel jääb kogemata see ärapõlatu tunne, mida elab üle iga naine, kui teda tantsima ei kutsuta. Kõik need ettepanekud on aga siiani jäänud puhtteoreetilisteks, kord pole filmi, kord ei ole neid, kes tahaksid sellega tegelda.

MIHHAIL MATSKOVSKI,  
filosoofidoktor  
(Ajakirjast "Žurnalist")

## Varakindlustuse uusi liike

Korterivaragused sagenevad pidevalt. Kel vara kindlustamata, pole lohutust muidugi kuskilt oodata. Kui kurjategija ka leitakse, siis varastatud asjad on pahalihti rikutud või müüdüd ja raha otsas. Kahju heastamine on aeganõudev ja vahel ka lootusetu. Kellel aga sõlmitud kindlustusleping, kas temale tekitatud kahju saab hüvitatud?

Riiklik kindlustus sõlmib kodanikega mitmesuguseid koduse vara lepinguid. Viimasel ajal on lisaks lihtlepingus loetule hakatud kindlustama ka kuld- ja väärismetallist ning unikaalseid ja antikvaarseid esemeid, kollektioone. Lihtleping sõlmitakse väga erinevate tarbeseemete ja vara kindlustamiseks alates hoovis asuvast heinakuhjast kuni kristallvaasid, riiete ja raadioaparatuurini. Tarif on odav: 15–40 kop. 100 rubl. kindlustussumma kohta aastas. Kuni 1000 rublane leping sõlmitakse ilma ülevaatuseta. Õnnetuse korral (ka nende loetelu on pikk: vargustest tulekahju ja maavärinani) hüvitatakse kliendile tekkinud kahju riiklikes hindades. Kääril tekivadki kõige suurema riskigrupi esemete puhul. Komisjonikauplustes, kooperatiivides maksab näiteks välismaine teler ca 5–6 tuhat rubla, riiklikud hinnad samadele kaupadele on 1,5–2,6 tuhat. Ka välisriikist soetatud videokaamerat hindab omanik enamasti tunduvalt üle 10 tuhande rubla, "Vnesposõltri" hinnakiri aga ainult üle 4 tuhande, rääkimata veel personaalarvutitest, millele on üldse raske analoogi leida või hinnakirjast leida. Kas tasubki siis kindlustada, kui üle poole hinnalist vara kindlasti hüvitamata jääb?

Alates 1. septembrist on katseliselt muudetud koduse vara kindlustamise korda. Raadio- ja videoaparatuuri, arvu-teid jms. esemeid, mis maksavad üle 1000 rubl., saab kindlustada ERILEPINGU järgi, tariifiga 1 % kindlustussummast aastas. Kindlustada saab mitte ainult riiklikes hindades, vaid kindlustusvõtja soovil ka komisjoni- (kokkuleppe) hindade alusel.

Odavamate esemete kindlustuskaitse on endiselt tagatud lihtlepinguga. Õnnetus ei hüüa tules, sestap kindlustage oma vara elu- või töökohajärgses kindlustuse inspektuuris.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 28. augusti seisuga (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" - teel Gentist Jeddahisse  
"70-LETIJE OKTJABRJA" - seisab Galvestonis  
"VIKTOR BAKAJEV" - lõpetab Riias lossimist  
"KRISTJAN PALUSALU" - saabub tühjal Churchilli (Kanada)  
"VIKTOR KINGISSEPP" - lossimine Torre Annunziatas (Itaalia)  
"SKULPTOR MATVEJEV" - seisab Klaipedas  
"NIKOLAI JANSON" - jõuab 11. sept. Tallinna Uussadamasse  
"BORIS BUBIN" - jõuab 7. sept. Bremerhavenisse (SL)  
"NIKOLAI VILKOV" - sõidab Havannasse  
"TIMUR FRUNZE" - väljub Tallinnast  
"ALEKSANDR OSSIPOV" - Tallinnas  
"LENINSKANA GWARDIA" - lõpeb remont Szezecinis (Poola)  
"ALEKSANDRA ARTJUHINA" - Warri sadamas (Nigeeria)  
"ANDREI ANDREJEV" - Antwerpenis  
"MAKSIM LITVINOV" - Tallinnas  
"PJOTR KRASSIKOV" - saabub Dualasse (Kamerun)

"VASSILI SELGUNOV" - Lääne-Aafrikas, teel Dualasse  
"JOSSIF DUBROVINSKI" - väljub Rouenist (Pr) Conakrysse (Guinea)  
"NIKOLAI ŠVERNIK" - seisab Luandas (Angoola)  
"JOHANNES LAURISTIN" - saabub 2. sept. Tallinna  
"JAAN ANVELT" - saabub Las Palmasesse  
"IVAN RUSSAKOV" - lõpetab remonti Novorossiiskis  
"OLGA VARENTSOVA" - väljub Te-mast Pointe Noire (Kongo) suunas  
"PAVEL DAUGE" - saabub Kaliningradi  
"MIHHAIL KEDROV" - väljub Tallinnast  
"IVAN BELOSTOTSKI" - Port Sudanis  
"ALEKSANDR VINOKUROV" - remondis Szezecinis (Poola)  
"VEERA LEBEDEVA" - Tallinnas  
"IVAN POKROVSKI" - saabub 31. aug. Tallinna  
"VILJANO" - Itaalias  
"GRUMANT" - teel Aleksandriast Tarragonasse  
"GULBENE" - Calais, suundub Avilesi (Hispaania)  
"KOHTLA" - Saabub 4. sept. Riiga

"KOPU" - saabub 2. sept. Tallinna  
"PAIDE" - teel Pasajesi (Hispaania)  
"POVENETS" - saabub 3. sept. Palamosse (Hispaania)  
"RISTNA" - saabub Abidjani (Elevandiluu Rannik)  
"HELTERMAA" - väljub Tallinnast Saksa DV-sse  
"SEGEŽA" - Kaliningradis  
"OSVALD TUUL" - väljub Tallinnast  
"HUDOŽNIK NESTEROV" - saabub Tallinna  
"IVAN RABTŠINSKI" - saabub Tripoli (Liibüa)  
"ARNOLD SOMMERLING" - saabub Tallinna 29. aug.  
"HUDOŽNIK PIMENOV" - väljub Tallinnast  
"HUDOŽNIK KORIN" - saabub Tallinna 30. aug.  
"JURI KLEMENTJEV" - remont Bremerhavenis  
"KAPTEN VOOLENS" - teel Kielist Aarhusi (Taanis)  
"MEHNIK KRULL" - Tallinnas  
"JUNOI PARTIZAN" - saabub 30. aug. Leningradi  
"VIIRELAID" - väljub Tallinnast  
"KESSULAID" - saabub Aarhusi  
"SUURLAID" - rendil

"MANILAID" - saabub Tallinna  
"HEINLAID" - saabub Helsingisse  
"VASSILI KUTSER" - väljub Breemenist Tallinna  
"GLEB SEDIN" - Tallinnas  
"FRITZIS GAILIS" - teel Breemenist Tallinna  
"FRITZIS ROZIN" - remont Loksas  
"AUGUST KULBERG" - teel Leningradist St. Malo'sse (Pr.)  
"AMBLA" - Kaliningradis  
"ANDJALFELD" - Leningradis  
"AEGNA" - Tallinnas  
"KABONA" - väljub Antwerpenist Rotterdami ja Tallinnasse  
"MOHNI" - Tallinnas  
"RAPLA" - väljub Tallinna Uussadamast  
"SEMION ROŠAL" - Ventspilsis  
"TERIBERKA" - väljub Leningradist Breemenisse  
"VIRTSU" - saabub 29. aug. Tallinna  
"KARL KRUSTEIN" - Gdynias (Poola)  
"OSMUSSAAR" - remont Loksas  
"OTEPÄÄ" - väljub Lidköpingist (Rootsi) Ventspilsis  
"TAHKUNA" - saabub Kaliningradi

## Neile, kes ootavad...

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



Õnnetus- ja  
Maht 2 trükipoognat  
EKP Keskkomitee Kirjastuse  
trükikoda  
Tallinnuse nr. 3513

Väljaandee eest vastutav  
KALJU MÜRK