



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

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 3 (893) Teisipäev, 13. veebruar 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Meenutusi esimesest meresõidust lk. 1-2
- ☛ Mitte jõud kui argument, vaid argumenti jõud lk. 3
- ☛ Tagasikäiku ei ole ...? lk. 4
- ☛ Kas assotsiatsioon või klubi lk. 5
- ☛ Kas koopereeruda? lk. 6
- ☛ Kas vaba aeg on ikka vaba aeg? lk. 7

Aastaplaan on täidetud

Põhinäitaja poolest täideti plaan 110,4%.
 Kasumiplaan (merelaevanduses endas) - 146%.
 Vedude üldmaht - 101%; sealhulgas rannasõidul 104,2%.
 Laadimis- ja lossimistöõde maht - 101,6%.
 Laadungi töötlemine **Uussadamas** - 87,9%.
 Laadungi töötlemine **Tallinna Merekaubasadamas** - 115,2%.
 Tööviljakus vedudel - 110,5%.
 Tööviljakus laadimis- ja lossimistöõdel **Uussadamas** - 128%.
 Tööviljakus laadimis- ja lossimistöõdel **Tallinna Merekaubasadamas** - 117,1%.
Loksa Laevaremonditehas:
 Tööstustoodangu plaan täideti 99,6%, sealhulgas laevaremonditöödel - 96,9%.
 Toodangu realiseerimise plaan - 110,5%.
 Kasumiplaan - 135,3%.
 (Eesti Merelaevanduse plaaniosakonna operatiivandmete põhjal)

Meenutusi esimesest meresõidust

Asjaolu, et Eesti Merelaevanduse laevadel on vähe eestlastest meremehi, kuigi Eesti on mereriik, ärgitas mind käesolevat lugu kirjutama. Tahan meenutada oma esimest merereisi, näidates ühtlasi, milliste raskustega mul kohe tuli kokku puutuda. Vaatamata kõigele sai minust siiski elukutseline meremees. Sõitsin laevadel 1935. aastast kuni 1942. aasta sügiseni, tehes läbi raske sõja merel. Olen sündinud ja üles kasvanud maa ja vee piirimaal Hiiumaal Orjaku külas. Meri loksus sõna otseses mõttes maja trepi ees. Samas Orjaku sadamas talvitusid hiidlaste purjelaevad, nii suured kui ka väikesed, umbes 35-40 laeva igal talvel. Kõik see süvendas soovi meremeheks saada. Niipea, kui ema lubas omapead liikuma, oli minu meelispaik merel. Merel on nagu mingi magnet, mis tõmbab enda poole. Madalas vees oli huvitav mängulaevu ujutada ja lihtsalt mere äärt pidi kõndida. Eriti meeldis mulle jälgida tormist merd, kuidas vahutavad lained võidu randa ujusid. Kui olin veidi sirgunud, hakkasin laevameestega koos laevadele pürgima. Kõigepealt sai selgeks õpitud laeva luubi käsitlemine, sõudmine ühe ja kahe aeruga ning ühe aertuga paadi ahtrist prikkamine. Hiljem lubasid

laevamehed proovida masti ronimist. Ka kompass tuli selgeks teha. Nii sain aja jooksul selgeks kõik vajalikud purjelaevniku meremeheoskused, isegi purjede ja vallide nimetused ja asukohad. Kevadel, kui laevad hakkasid end mereleminekuks korda seadma, abistasin pärast kooli laevamehi purjede panemisel. Siis võis mitu korda masti ronida, et purjevald läbi plokki viia. Tenga otsa andis ronida, sest seal puuduvad nõrredelid. Kui lõpetasin algkooli, oli otus kindel: merele ja ainult merele! See soov täitus 1935. aasta miiklikuu lõpus. Nimelt sõitis purjelaev "Leelo" ühel päeval halulaadungiga Jausa lahte ja jäi sinna Haldrekraku alla ankrusse. Peagi lasti paat vette ja kapten koos pojaga sõudsid Orjaku sadamasse. Kapteniks oli minu naabrimees Aleksander Liiv. Varsti oli kapten meil ja teatas ilma pikema jututa ja sisesejuhatusega: "Noh, poiss, pane oma santsukott valmis ja tule kaasa, läheme merele!" Küsisin, kas laeva. Tema vastas: "Laeva jah, ja kohe. Läheme Tallinna ja siis selgub, mis edasi saab. Ootame sind sadamas tunni aja pärast!" Teatasin sellest üllatusest emale ning asusin oma väheseid asju kokku panema. Ema ei olnud esialgu nõus, kuid lõ-

puks andis pisarsilmil järele, olin ju alles 14-aastane. Sadamasse jõudsin enne teisi. Olin selle laeva tekil varem küllalt viibinud, aga tol päeval täitis minu noort hinge mingi suursugune tunne, mis kunagi ei unune, sest minu unistus oli täitumas. Seadsime laeva mereklaariks, heiskasime purjed, hiivasime ankrud ja "Leelo" võttis sujuvalt kursi Väinamerre. Kapten oli roolis ja rääkis mulle minu kohustustest. Pidin meestele kolm korda päevas toitu valmistama ja abiks olema seal, kus vaja. Igal õhtul pidin puhastama laeva signaallaternad ja täitma need petrooleumiga ning pärast päikeseloojangut need läitma ja oma kohale panema, hommikul aga ära võtma ja hoiuruumi panema. Munsterrolli mind ei kirjutatud ning kindlat palka ka ei makstud, taskuraha "vana" ikka andis. Olin nii-öelda meremehe elukutsega tutvumas. Muhumaa kohal asusin meestele õhtusööki valmistama. Kui olime jõudnud Rukkirahu juurde, hüüdis kapten ruhvi: "Poiss, tule välja, tõmba grootpurje sooti sisse, sõidame Rukki faarvaatrisse." Jõuliselt pööras laev faarvaatrisse ja järsk Westi laine löi üle laeva ahtri, tehes mind üleni märjaks. Kapten muias ja ütles: "Pole viga, nüüd

Neptun ristas sind tõeliseks meremeheks." Järgmisel päeval jõudsim Tallinna sadamasse ja sildusime Kaupmehe sillal. Sadam oli laevadest tulvil, ümberingi käis vilgas elu. Oli näha paljude välisriikide laevu. Kostasid laevade ja vabrikute viled ning voorimeeste hobuste kabjaplagin, puusaagide vingumine ja vedurite huilgamine. Lahke häälega pakkus kärumees sooje pirukaid ja piimanaine piima. Kõik see elu tundus kuidagi teistsugune kui kodurannas. Lossisime laeva, võtsime peale vajaliku toidumooni ja joogivee ning purjetasime uue laadungi järele Hiiumaale Kõrgessaare randa. Nüüd lubas kapten mul oma juuresolekul kompassi järgi laeva roolida. Oli unustamatu tunne esimest korda purjelaeva roolida. Kusagil Krässgrundi juures pööras tuul meie peaaegu vastu, tuli hakata loovima, ehk nagu meremehed ütlesid - kreitsima-poutima. Ühe halsiga sõitsime Soome poole ja teisega Eestimaa ranna poole. Minul tuli iga poudi ajal ronida soone- ehk võõrmasti ja topseil üle taagi halsisida. Tuul tõusis ja see murdis tühja laeva tugevasti kreeni, nii et allatuule parras oli vee piiril. Lõpuks sundis tugev tuul meid Hari kurku tuulevarju sõitma.

Enne Hari kurku aga tabas meid tugev tuulepangi, mis vägisi tahtis laeva ümber paisata. Oli vaja kähku purjepinda vähendada. Vanad purjelaevnikud teavad, et tugeva tormi tõttu on see aga küllaltki raske. Pealegi oli pilkane pimedus. Sain kaptenilt korralduse: "Kiiresti soonertopseil alla lasta ja kinni panna!" Kordasin käsku ja lasksin võõr- ehk soonertopseili vaili lahti ja tõmbasin topseili nõõrvallist kokku. Ronisin ruttu masti, topseil peksis tormi käes vastu tanga ja saalinguristi ning vastu soonerpurje. Oli kottipime õõ ja silm ei seletanud peale mustade pilvede peaaegu midagi. Puri aga tuli kiiresti kinni panna, sest oli kartata, et torm lõhub purje ära. Olin jalgadega saalingupuude peal, hoidsin hammastega piikvallist ning ühe käega mastitopist kinni, teise käega tõmbasin laperdava purje oma rinna ette ja surusin vastu toppi. Teise käega tõmbasin nüüd topseilile ümber sääsingu ja sidusin ta mastitopi külje peale kinni. Võttis aega ja jõudu, kuid võit jäi minule, vaatamata sellele, et olin väikest kasvu ja alles 14 aastane. Teised mehed võtsid maha grootpurje ja groottopseili, nii suutsime elu ja tervisega Harilaiu alla ankrusse pääseda. Heitsime laeval ankrud alla, panime ankrutu-



➔ Hiidlane Peeter Pöitel oma halukaljasega "Edna" Tallinna sadamas 1926. a. ➔ Käsmu Laevaomanike (A. Tiedemann jt.) "Elna" lastib Tallinna sadamas propse, 1930ndate aastate keskpaik. Propsid toodi siia väikeste purjelaevadega, osa viidi edasi Lääne-Euroopasse. Fotod Eesti Meremuuseumi fotokogust

muutumise tõttu otsustas kapten tühja laevaga Tallinnast Orjaku sadamasse talvekorterisse sõita. Aeg oli novembrikuu lõpu poole ja õhus oli tunda külma. Sõit läks merel häireteta kuni Riguldi laheni. Siis selgus, et ranna ääres on meri kinni külmunud. Saime sõita kuni Ramsi otsani ning siis oli merel kaas peal ja meie edasisõit lõpetatud. Kapten otsustas Väinamerre sõita läbi Hari kurgu, sest seal on veevool tugev ja meri sügavam. Kuna oli õõ, tuli sellest mõttest loobuda, sest nähtavus oli piiratud ja kogu rannajoonel helendas jää. Jäime ankrusse. Õõ oli külm ja hommikul selgus, et olime "Leeloga" jäävangis. Olime niiviisi veidi üle nädala. Maa oli meist kaks-kolm kilomeetrit eemal, kaasavõetud toit ja joogivesi lõppesid. Jõime merevett, kuid süüa polnud midagi. Leidsin ühel päeval võõrist kaabelkotist vanu kartulikoori, keetsin need mereveega ära ja söime, õigemini jõime seda leent. Aeg aga venis edasi. Kontrollisime iga päev laeva pealt jää pakust, kuid see külmus väga visalt. Maale minna polnud võimalik. Kui palju päevi me niiviisi söömata olime, ei mäleta enam täpselt, kuid kindlasti üle kahe nädala. Viimaks otsustas kapten riskida ning jalgsi koos laevapaadiga maale minna, sest abi polnud kusagilt loota. Raadiot laevas ei olnud ning ilmatest me midagi ei teadnud, laeva edasi jäädes oleksime kõik nälga surnud. Olime kurnatud, nõrgad ja puruväsinud, kui ükskord maale saime. Meie teekonna tegi raskeks see, et pidime laeva paati jääd mööda endaga kaasa vedama. Rannas selgus, et olime Ramsi otsas ühes rannarootslaste talus.

Pererahvas võttis meid lahkesti vastu, kuid kostitas esialgu tagasihoidlikult, sest olime pikka aega nälginud. Kaasa anti meile leiba, liha, kala, tangu, kartuleid, kohvi

ja tuletikke. Õõsel hakkasime tuldud teed mööda laeva tagasi minema. Mitu korda puhkasime ja astusime taas pikkamööda oma "Leelo" poole. Hea oli, et laevas oli küttepuid ning külm meid ei seganud; vähemalt ubrik oli soe ja lõhnas koduselt. Tegime endile süüa ja söime arupärast. Olime niiviisi veel mõne päeva, kuni külm järele andis, vesi Väinameres tõusis ning jää Soome lahte viis. Koos jääga liikusime ka meie.

Kui laev sai jääsupist vabaks, heiskasime purjed ja sõitsime Tallinna poole, et laev talveks Sitsi mäe alla Kiili kanalisse viia. Selgus, et ka Tallinna lahes oli rannaäärne meri jääs. Ankrusse jäime Paljassaare alla, siin oli jää nii paks, et kandis inimest. Heitsime laeval ankruga alla mõni meeter jääst eemal. Teisel päeval viisime kapteni laeva paadiga tugevale jääle ning "vana" läks linna olukorda selgitama ja toidukraami ostma. Et laev Kiili kanalisse viia, tuli jää purustada. Jäämurdjad aga nõudsid raha, ja mitte väga vähe, ning kapten otsustas laevale oma jõududega teed rajama hakata. Selleks tõi ta linnast kaks pikka vanaisade pikipuuasaagi, tuurad ja pootshaagid. Hakkasime jääd saagima ja tükeldama. Olime peaaegu nädala niiviisi valgest valgeni mässanud, kui lõpuks talvekorterisse jõudsim. Nüüd kinnitasime laeva kindlalt talveankrupaigale, kuivatasime purjed ja vällid ning panime kõik laevatrümmi talvekorterisse. Ilm väljas läks aga iga päev soojemaks ja ühel hommikul oli Tallinna laht jääst vaba. Meie suur töö oli kõik asjata olnud. Jätsime oma "Leeloga" hüvasti ja sõitsime liinilaevaga Hiiumaale Kärdlasse. Oli jõulunädal.

Vaatamata esimestele rasketele katsumustele jäin merele ja laevale truuks. Nüüd olin omal nahal tunda saa-

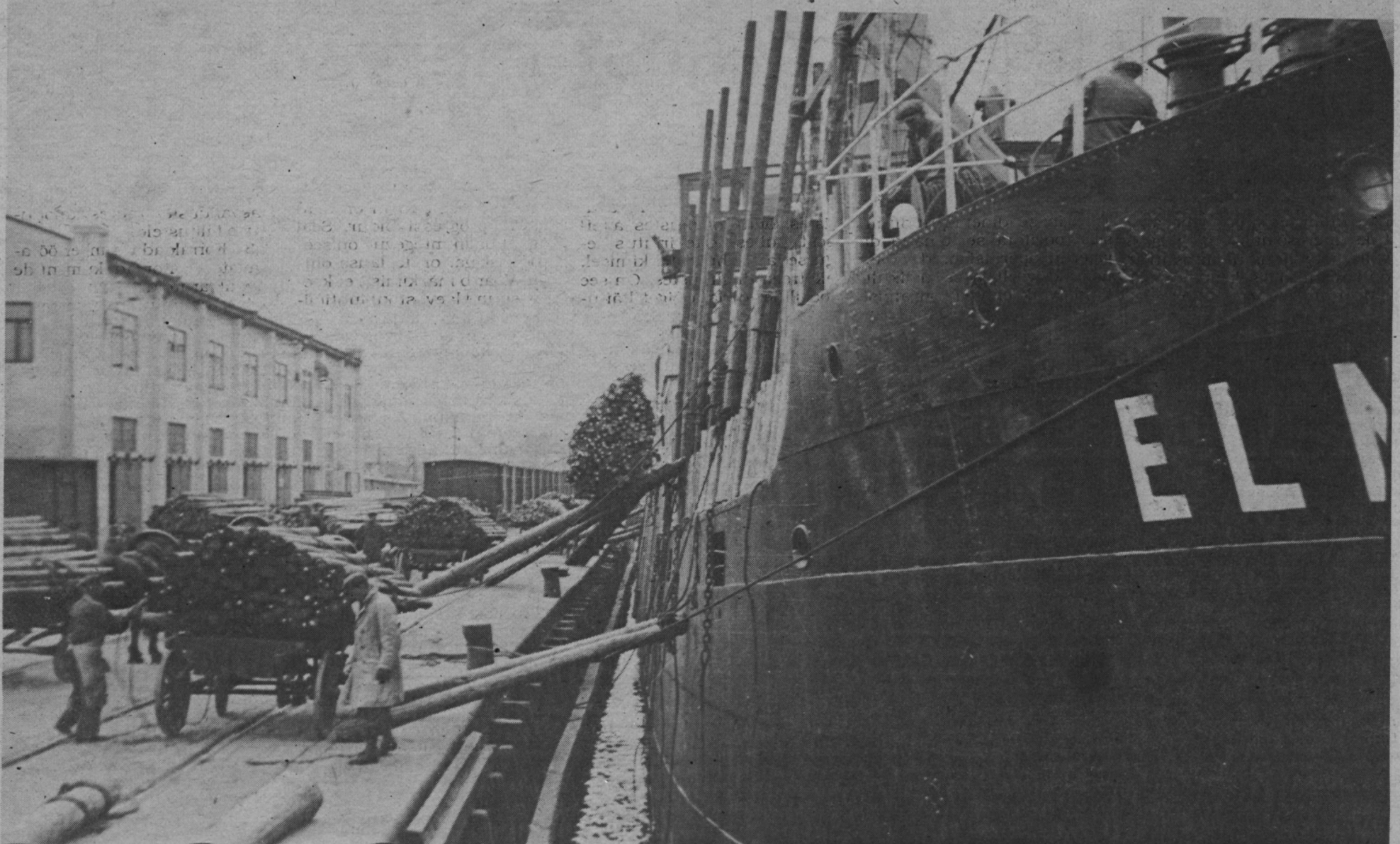
nud, mis tähendab purjelaeval meremees olla. Raskustele vaatamata oli ja on meremehe elu igati huvitav, saab palju uusi randu ja inimesi näha, erinevate rahvaste ja kultuuridega tutvuda. Tol ajal oli meremehe elukutse popp, kuigi raskustega seotud. Üks peamisi raskusi oli laeva peale koha leidmine, soovijaid oli rohkem kui laevu. Pidi olema igati mees, et kohta saada.

Lõpetuseks tutvustaksin Eesti Vabariigi ajal kehtestatud korda, mille järgi jaotati meremeestele laevas ametid.

Merele pääses noormees alles siis, kui ta oli 14 aastat vana ja tema ametinimetuse oli laeva- või tekipoiss. Nooremadruseks saadi siis, kui vanust oli 18 aastat ja merd sõidetud 18 kuud. Vanemadruseks saadi, kui merd oli sõidetud 18 kuud nooremadruseks. Pootsmaniks võis saada, kui oli 36 kuud vanemadruseks merd sõidetud.

Masinameestele olid omad nõuded. Trimmeriks (kütjabiliseks) võis saada 18aastaselt, kütjaks siis, kui on töötatud 12 kuud trimmerina. Masinistiks (määrijaks) võis saada isik, kes oli töötanud 9 kuud mehaanikatöökojas ja sõitnud 24 kuud kütjana, trimmerina või masinistiõpilasena. II järgu motoristiks võis saada isik, kes oli töötanud 12 kuud mehaanikatöökojas ja sõitnud merd 6 kuud motoristiõpilasena. I järgu motoristiks võis saada isik, kes oli 18 kuud sõitnud mootorlaeval motoristina või motoristiõpilasena ja töötanud 18 kuud mehaanikatöökojas mehaanikuna.

Manivald Kuik



Mitte jõud kui argument, vaid argumenti jõud

Laevastiku tööpere ja juhtkonna vaheline mõttevahetus meenutab kurtide vastlust. Kas see tuleneb ikka üksnes administratsiooni soovimatusest arvestada perestroika-laineharjal avalikustunud ühiskondliku arvamusega? Mulle näib, et põhjus on tunduvalt sügavamal ja selle juured peituvad suhetes, mis on tekkinud pikki aastaid kestnud administratiivsete juhtimismeetodite tagajärjel.

Tagasisideta ei funktsioneerita teatavasti normaalselt mitte ükski süsteem. Püüdkem leida neid niite, mis peavad moodustama laevastiku side-me juhtkonnaga meresõidu ohutuse alal. Vestlus kaptenikandidaatidega, samuti nagu ametis olevate kaptenite aruandedki, meenutavad pallikooli-mängu vastu seinna. Eksaminandile sõõdetakse "isiklik" arvamus, mis on teada juba varem kinnitatud kaptenite aruannetest. Sama skeemi järgi kontrollivad ministeeriumi komplekskomisjonid teadmisi otse laevadel. Merele nad mõistagi ei lähe, kui aga läheksid, siis näeksid mitte tegelikku meresõitu, vaid selle säärast varianti, mis sobib mereministeeriumis loodud skeemi. Selle nähtuse põhjust ei ole raske ära arvata. Administratiivne Süsteem teisitimõtlejaid ei kannata. Tema loodud skeemide raamest väljumine on sotsiaalselt ohtlik. Milleni atrofeerunud tagasisidega juhtimine viib, selle kohta mõned näited.

Kuni käesoleva ajani on peetud ketserluseks isegi rääkimist udus täiskäiguga sõitmisest. See tõsiasi on vägagi kõnekas, sest juba ligi kakskümmend aastat on täismännõverkäik udus üldjuhul talvaline töösõidukiirus kogu maailma laevastikes, kaasa arvatud Nõukogude Liidus. Tegelikult surutakse laevastikule sõidutaktika udus enne lokatsiooniperioodi vägisi peale. Kokkupuuteriski see ei vähenda, see-eest aga suurendab mitmekordselt majanduskadude koefitsienti. Kui meie laevastik progressiga sammu ei käiks, vaid asuks meresõidus oma jalga võiks majandustulem osutuda katastroofiliseks.

Meenutagem veel universaalset tormiravimit — Remedi diagrammi, mida laevastikus selle täieliku kasutuse tõttu enam ammu ei pruugita; avariideta töö tagamise organisatsioonilis-tehniliste ürituste aastaplaane, mida koostati ainuüksi kontrollijate rahustamiseks; meeskondade lõputuid ponnistusi "põhjapanevate" käskkirjade ümbertöötamisel — nende aegade kaja, mil mistahes edu oli saavutatud "alustes" mõeldamatu; ministeeriumi komplekskomisjonide, kes ajasid meremeestele hirmu nahka ja muutusid puuduste paljundamise instituutideks. Oeldust piisab loogilise järelduse tegemiseks: me seisame fakti ees, et eksisteerib kaks meresõidupõhimõtet — praktiline ja selle ametlik, kabinetevariant. Loota seesuguses olukorras vastastikusele mõistmisele oleks pehmelts õeldes naiivne.

Käskkirjad, määrused, arutlused, ürituste plaanid,

komisjonid jt. formaalsed meetodid on vesi just teise, ametlikult tunnustatud variandi veskile. Selleks, et praktiliselt oma eesmärgi saavutada, peaks meresõiduohutuse talitus mereministeeriumi süsteemis täitma kolme peamist funktsiooni: analüüsima, prognoosima ja andma soovitusi. Meeldival eksitsusel, et on võimalik rajada õige tee tundmatusse, on oma moraalne ja materiaalne hind. Strateegiline viga tingib tehnilised vead, millest tuleks nähtavasti esile järgnevat kolm: tootmisriski eitamine, keelupoliitika laevastiku juhtimises ning avariide paigutamine valmisskeemidesse.

Kas saab eitada inimese kukkumise võimalikkust libedal teel? Mereteed on rohkem kui libedad, kuid kui meil tootmisriski tunnustataksegi, siis üksnes sõnades. Näiteks laevade vaierdamised on otsast lõpuni ohtlikud. Treeningseadmete puudumisel soovitakse omandada vaierdusoperatsioonid üksnes aktiivselt ja oskuslikult, kuid väiksemagi riivamise puhul võetakse kapten vastutusele. Kust need aktiivsus ja oskus niiviisi tulevad, kui kapten on sunnitud vaierdamisele keskendumise asemel mõtlema ka sellele, missugune karistus teda oodata võib? Seetõttu on täiesti mõistetav, miks kapten eelistab jääda igaveseks stažeerijaks lootsi kõrval. Damoklese mõõgana ripub tema pea kohal "edasiusaldamise" presumpatsioon. Tagajärjeks on ametioskuse vähenemine ja avariohtlikkuse suurenemine. Kas ei oleks mõistlikum otsasõitmisest (riivamisest) tekkinud kahjud kahe-kolme puksiiri töö ulatuses navigatsioonikuludesse kanda? Praeguses olukorras näib mulle, et me kanname puksiiride kuritarvitamise ja kaptenite kutseoskuse kadumise tõttu suuri kahjusid.

Mõned juhid ja õigusorganite töötajad näevad tootmisriski tunnustamises üksnes soovi vabastada kapten vastutu-

sest. Selles küsimuses selguse saamiseks on tarvis kõigepealt terad sõkaldest eraldada. Udud, tormid, jää, kitsad saarvaatrid ja lüüsid ei kao kuhugi. Töö niisugustes tingimustes on ohtlik ja järelikult tõenäolised ka avariid. Kuid medalil on ka teine külg. Palju laevu oleme kaotanud sõna tõsisel mõttes tühjal kohal, olukordades, mis algselt ei olnud keerukad ega ohtlikud. Järelikult on tarvis lõpude lõpuks kasvõi proovida-gi ka selle nähtuse jälile jõuda.

Pöördugem põhilise normdokumendi — Merelaevastiku Ministeeriumi Laevateenistuse põhimäärustiku poole. §408 nõutakse igast lähenevast laevast ettekandmist kaptenile, ohu tekkimisel aga viivitamatut laeva ohutust tagavate meetmete võtmist. Selles paragrahvis sisalduv vastuolu muudab vahis oleva abi faktiliselt statistiks. Ühest küljest tegutsemiskeeld tavalistes sõidutingimustes ja teisest küljest ettekirjutus tegevuse ohu tekkimisel, ekstreemtingimustes. On see loogiline, oodata õiget käitumist ohuolukorras inimeselt, kellel puuduvad iseseisva otsustamise kogemused tavalisel laevasõidul? Mulle tundub, et loogilisem oleks kohustada teda ohtlikke olukordi mitte looma. Üksikust laevast eemaldumine avaremelt on kõige lihtsam operatsioon, mis ei nõua mitte niivõrd kõrgemat haridust, kui võrdkeskmist taipu. Mitte usalda selle sooritamist inimesele, kes on õppinud üle viie aasta kõrgemas merekoolis, on lihtsalt absurdne. Just neis laevades, kus kaptenid järgivad pimedalt ülalkäsitletud jmt. unisoonis kõlavaid põhimäärustiku paragrahve, kujuneb kapteniabidel välja tegevusetuse stereotüüp, mis põhjustab meie laevastikule rohkesti õnnetusi. Sama tugev abide usaldamatuse stereotüüp kujuneb välja kaptenitel. "Ambartšiku", "Olenjoki", "Mihhail Lermontovi" ja "Admiral Nahhimovi" hukkimise põhjus peitub minu ar-

vates mitte niivõrd laevajuhtimise, kui võrd psühholoogia valdkonnas.

Keelu ja ülekindlustatuse õhkkond, mida on aastakümneid meie laevastikus viljeldud, piirab inimeste iseseisvust ja nende loomeaktiivsust, toob suhetesse ning traditsioonidesse inertsi ja dogmatismi. Abide usaldatavuse astme kaptenisillal võib ja peab määrama üksnes kapten ise. Kapten aga õpetagu neile praktilisi tarkusi, mitte paragrahve ja eeskirju.

Mõistagi annavad paljud kaptenid, kes ei lähtu mitte põhimäärustiku tähest, vaid terve mõistusest, oma abidele vajalikul määral vabad käed. Kuid miks peab tervet mõistust kohandama määrustikule? Kas ei oleks arukam koostada normdokumendi nii, et nad tervele mõistusele vastu ei käiks? Kaptenid vastutusele võttes juhitudakse ju just määrustikust... Dogmatism on alati olnud progressi pidur. Seal aga, kus inimtegevus on seotud riskiga, on ta lausa ohtlik. Väärub märkimist, et keelav suund laevastiku juhtimises ühildub hästi süüdistava suunaga õigusmõistmises. Mõnede õigusosalal töötajate orientatsioon mitte ainult ei takista avariide ärahoidmist, vaid põhjustab ka kohtu vigu, tekitades sellega tõsiseid sotsiaalseid ja kõlbelisi probleeme. Peab veel märkima, et meie normdokumentidele iseloomulik keelav kallas on vastuolus konventsiooni nõudmistega. Rahvusvaheline konventsioon meremeeste ettevalmistamisest ja diplomaatilisest ning vahikorras olemisest, näeb vahis olevale abile ette õigeaegseid ja õigeid tegevusi vastavalt kehtivatele reeglitele, vältimaks laevade kokkupõrkeid merel. On ilmselt, et just õigeaegne tegevus peabki olema niisugune, mis väldib ohtu. Niiis konventsioon eeldab, et kaptenisillal on professionaal, mitte statist. Ühe käega kirjutame alla rahvusvahelisele lepingule, teisega aga hoiame kinni ametkondlikest normidest.

mis on selle lepinguga vastuolus ning koostatud selle aja vaimus, mil inimene oli ainult kruvike krigisevas bürokraatiamasinas.

Ärevust tekitab ka see asjaolu, et ümbertöötamise staadiumis olevaid normdokumente ei ole laevastikus arutatud. Kui nad jõustuvad, on midagi muuta juba võimatu. Kas ei tundu veidi naljakas, et riiklikke seadusi arutame kuni nende vastuvõtmiseni, aga ametkondlike norme hoitakse seitsme luku taga. Kui otsustada ametlike allikate järgi ja mõnede ametlike isikute ning õiguskaitseseorganite töötajate ülesastumiste alusel trükisõnas, siis on mereavariide peamised põhjused vaadeldaval perioodil juba kindlaks tehtud. Need on määrustike ja ametiteeskirjade jämedad rikkumised ning mõningate töötajate kohusetundetu suhtumine oma ülesannetesse. Niisugune avari analüüsimine eriti keeruline ei ole; määrustiku rikkuja on jätetud ilma tööta. Kuid kas ei kannata säärases analüüsis objektiivsus? On ju olemas ka niisugune arusaamine, et iga avari põhjus on konkreetne, individuaalsed ning nõuavad põhjalikku, ka psühholoogilist analüüsi. Lohakus on ka lohakuse vaenlane. Elu ei ole siiski teater. Meil oleks märgatavalt vähem draamasid, kui lakkaksime jagamast osi, enne kui oleme tutvunud süžega. Vigadest õppida saab üksnes sel juhul, kui on teada nende vigade tõelised põhjused. Ajalehes on tehtud rohkesti probleemide lahendamise ettepanekuid. Allpool lubatagu mul tuua mõned ettepanekud punktide kaupa.

1. Tunnistada kapteni normaalse tootmisalase riski õigust kui üht laevajuhtide parema ametioskuse ja laevastiku rentaabliima töö tingimust.

2. Lõpetada ennast mitte õigustanud praktika saata laeva kontrollima ministeeriumi komplekskomisjonid ning anda reaalne iseseisvus laevanduste meresõiduohutuse talitustele.

3. Korraldada ümbertöötavate normdokumentide avalik arutelu.

4. Luua sõltumatu mereeksperimenti ametkonnaväline institut.

5. Muuta NSV Liidu Register iseseisvaks organiks.

6. Orienteerida komandörkoosseisu ettevalmistamine laevadel ümber praktiliste vilumuste väljakujundamiseks. Teoorias asetada rõhk iseõppimisele. Teadmisi kontrollida laevanduse talitustes.

Diskussioonis ei ole ühelgi osalisel õigust pretendeerida absoluutsele tõe. Polemiiserides tuleb kasutada argumenti jõudu, mitte jõudu kui argumenti. Aeg nõuab üleminekut konfrontatsioonilt dialoogile. Kui ajalehes dialoogist midagi välja ei tule, võiks katsuda seda jätkata ümmarguse laua taga.

A. Bogdan,
"Insener Kreilise"
kapten,
Läti Merelaevandus

Seoses murega meie laevade üha halveneva tehnilise olukorra pärast otsustas meie meeskond teha ettepaneku arutada seda küsimust ajalehes.

Me ei tunne, et vastutavad ametiisikud oleksid praegu mures laevastiku ja kaldalaituste olukorra pärast. Ehk liigutab ajalehediskussioon, millest meremehed loodetavasti väga aktiivselt osa võtavad, selle küsimuse lahendamise paigast.

See lugu on kirja pandud septembris; kui me oktoobris lugesime raadiobülletäänist mootorlaeva "Jossif Dubrovinski" meeskonna pöördumist, siis veendusime, et me ei ole oma murega laevastiku tehnilise olukorra pärast ükski.

Mootorlaeva "Mihhail Kedrov" meeskond

Tagasikäiku ei ole...?

Häbi ja valus on meie mootorlaevu vaadata! Ühe suure mereriigi värvimata, räbaldunud, roostetav laevastik meenutab üha rohkem kurikuulsat Kreeka laevastikku aastat kaks-kümmend-kolmkümmend tagasi.

Tundub, et nüüd on küll juba kõigile selge: koondamine laevameeskondades polnud pehmelt öeldes tark tegu, see mõjus ja mõjub praegugi väga halvasti meie laevade tehnilisele seisundile ja välisilmele. Püüdes meeskondade arvu poolest maailma laevastiku tasemele, ei ole me üldse tahtnud arvesse võtta erinevust kaldateeninduse osas, mis ei ole hoopiski meie kasuks, ega ole teinud, ja mis kõige kurvem, ei tee ka praegu midagi selle olukorra parandamiseks. Eelnimetatud ettevõtmised polnud ette valmistatud ei materiaalselt, ei tehniliselt ega ka organisatsiooniliselt. Kõike seda tabatakse, kuid ... meil tagasikäiku ei ole.

Laevastiku tehnilise teenindamise baas ei ole remonditööde ja tehnilise teenindamise töömahte suurendanud, ehkki võib olla, et aruandluse järgi (üksikute "Suurlaiu" või "Fritzis Gailise" tüüpi laevade remondi arvel) nad kasvavadki, kuid igal konkreetsel laeval mitte. Baas töötab endiselt omamoodi "kiirabina", st. remondib vaid seda, mis juba katki on või kohe läheb, tehes niisiis mitte tehnilist või profülaktilist teenindamist, vaid remonti, ja sealjuures vaid osalist, kuna paljusid töid baas ei tee. Näiteks augustis Tallinnas seistes tellisime me katkise illuminaatori vahetamise. Baasi töölised tulid kohale, vaatasis illuminaatorit, ütlesid, et isolatsioonimaterjali puudumise tõttu tööd teha ei saa, ja läksid minema. Huvitav, kuidas me siis ise teeme? Kahjuks pole see üksikjuhtum.

Paar aastat on meile lubatud, et baasi juurde luuakse jaoskonnad laevakerede ja trümmide puhastamiseks ja värvimiseks ning kütusetankide puhastamiseks, kuid paistab, et see algatus on maha maetud; igale laevale taheti määrata neli alalist remondimeest, aga ka see on tegemata; remondimeeste tellimine laevale täidetakse tihti peale osaliselt või üldse mitte; reisile minevaid remondimeestel pole oma tehnikat, tööriistu ega materjale.

Remont kodumaistes laevaremonditehastes viib meeskonna endiselt šokiseisundisse. Remondi käik on kõigile tuttav. Kõigepealt muutub kooskõlastamisel remonditööde loetelu poole lühemaks: osa töid ei võta tehas teha sellepärast, et need pole talle kasulikud, osa aga ei saa teha sellepärast, et pole võimsusi, materjale, tagavaraosi jne. Veel ühest osast töödest ütleb

tehas ära remondi käigus. Remont ise jaguneb neljaks ajavahemikuks. Esimene: kõik võetakse kähku lahti (umbes kahe nädalaga); teine: vaikus, kui nädalate, aga mõnikord ka kuude kaupa ei ole laeval ühtki töömeest näha (see periood kestab 4-7 kuud); kolmas: palavikulise kiirusega pannakse kõik see jälle kokku, mis algul lahti võeti (jälle paari-kolme nädalaga). Ja siis saabub lõpuks remondi kõrgpunkt: see, mis tehasele kõige tähtsam ja meeskonnale kõige traagilisem - püütakse iga hinna eest laev tehasest välja saada, praagist ja tegematajätmistest olenemata. Pärast seda suhtub meeskond aasta või isegi rohkem oma enne remonti nii usaldusväärsesse laeva väga kahtlustavalt, oodates talt kõikvõimalikke altvedamisi. Remondist tulnud laeval on niisugune väljanägemine, et välismaa lootsid (omad on juba harjunud) ehmatavad ja avaldavad kaptenile hiljutise tulekahju puhul kaastunnet.

Möödunud aasta jaanuaris - veebruaris oli mootorlaev "Mihhail Kedrov" Szczecini laevaremonditehases "Grip-hia". Nemat on valmis üksikõik missuguses mahus töö ette võtma, peasi kui makstakse, maksta pole aga eriti millegagi. Leping on tehtud umbes 1981. aastal, arvestades niisiis laevade tehnilist seisust kalieksa aastat tagasi, ja seepärast ei vasta remonditööde maht tegelikkusele, hulka väga vajalikke kalleid töid pole lepingus üldse sees ja defekteerimiseks pole vahendeid ette nähtud (viimatinimetatud tööd tegelik maksumus oli 23,6% lepingu raksumusest). Et saada nende tööde jaoks vahendeid, tuli osast lepingus ette nähtust loobuda. Öeldakse, et see leping on väga kasulik, sest on tehtud veel vanade hindade alusel, mis on praegustest oluliselt madalamad. Ei tea, kellelegi ongi ehk kasulik, ainult mitte laevale ja meremeestele.

Väikemehhanismid tööks laevatekil pole viimase paari-kümne aastaga üldse muutunud, muutunud pole ka nende kvaliteet. Kodumaiseid tänapäevale kohaseid kõrgtöölidike polüfunktsionaalseid väikemehhanisme pole nähtavasti ka käegakatsutavas tulevikus oodata. Merelaevandus *egi korra katset laevadele importväikemehhanisme muretseda, kuid piirdus miskipärast kahe ühikuga iga "kaardiväe" kohta. Kui arvatavasti oleks kahe-kolme sõiduauto või mitme videomagnetofoni asemel võinud välismaalt osta laevade jaoks tehnikat, sest muidu pole meil varsti enam millegagi nende autode, televiisorite ja videomagnetofonide ostmiseks valuutat teenida. Kui

laeval oleks oma arve, kuhu laekuks teatav protsent teenitud või meeskonna poolt kokku hoitud vahenditest (prahiraha, mõistlik keeldumine lootsidest ja puksiiridest, tööd, mis ei kuulu meeskonna otseste ametiülesannete hulka jne.) ning osa tehnilise varustuse limiidist oleks võimalik kätte saada sularahas, võiksime me ise endale tehnikat, materjale, tööriistu ja muud osta.

Ent olemasolevagi tehnika tarvis ei jätku õhku - pole kompressoreid; elektriinstrumente pole ei 36 ega 220 V jaoks. Kui meie tööstus ei too 36 V tööriistu, siis tuleb ohutustehnika eeskirjad uuesti läbi vaadata ja lubada laeval 220 V töötavaid väikemehhanisme kasutada. Sularaha eest saaks poest osta elektrisae, -hõvli ja -lihvimismasina, aga sularaha ei ole. Aga oleks meil ka kõige parem tehnika - tööksi, mis seda kasutaks, on ikka tarvis.

Värvide-lakkide kvaliteet jätab samuti soovida: kuni madrused jõuavad värvimisega ahtrisse, käila poolt juba roostetab uuesti, ja tuleb jälle otsast peale hakata. Kujuneb kinnine ring, ja üpris kallid: kui palju me värvi kulutame!

Varustamisest rääkimine on lihtsalt ära tüüdanud, aasta-aastalt üks ja seesama.

Et meeskondi kuidagi üle normaalse tööaja töötama ergutada, hakati maksta töövõtu eest. Meie tingimustes, kus kaldateenindus on ideaalist kaugel ja vähendatud koosseisuga meeskonnad ei suuda laeva korras pidada, oli see väärt algatus, kuid hinnad... Näiteks 50% ulatuses rooste kõrvaldamine trümmides ja 100% ulatuses värvimine läks meil Szczecinis maksma umbes 120 000 rubla, meeskonnale oleks selle eest aga töövõtu korras makstud umbes 12 000. Eks ole, on ju vahe? Miks me tehasele siis saame seda raha maksta, oma inimestele aga mitte?

Kui me püüame laevu vähemalt rahuldavas seisukorras pidada, neid lõplikult kodusnemast hoida, siis tuleb meil mitmesuguste ohutustehnika nõuete, töökoodeksi, meresõidu ohutuse reeglite ja tehnilise eksploatatsiooni reeglite rikkumise peale välja minna. Kujuneb paradoksaalne olukord: mida rohkem korras laev on, seda rohkem igasuguseid rikkumisi on kapten toime pannud ja seda karmimalt peaks teda karistama. Kõik saavad suurepäraselt aru, et kaks inimest (pootsman ja vanemmadrus) ei suuda "Leninskaja Gvardija" korras hoida ning kõigil või peaaegu kõigil laeval kasutatakse sel otstarbel vahisoliijaid, ka õist vahti, mis aga kuidagi ei soodusta mere-

sõidu ohutuse tagamist. Kõik teavad, et nii tehakse, aga kasulik on teha nägu, et ei tea. Kui midagi juhtub, las siis kapten ise keerutab välja ja vastutab.

Töökäte puudus pigistab meil lausa kõri, ent meie peame trapi juures kolme vahimadrust, kes mitte kui midagi ei tee. Miks nad seal olema peavad? Kaitsevad piiri? Kuid Läänest ei põgene meie juurde keegi, Läände aga on praegu lihtsam ametlikult sõita, ja üldse pole see mitte meie, vaid piirivalvurite asi. Laeval peab olema üks ärkvel inimene, kes kindlustab meeskonna ja laeva ohutuse. Ning pole tähtis, missuguses sadamas laev seisab - välismaa või meie omas. Ja teine mees peab olema masinaruumis.

Mulle võib ette heita, et ma aina teen kriitikat ja ei paku midagi välja. Aga 1987.-1989. aastail saatsime me vastavatesse merelaevanduse talitustesse oma ettepanekud laevade tehnilise olukorra parandamiseks, kollektiivseks töövõtuks, meresõidu ohutuse suurendamiseks, remonditegemise parandamiseks Poolas ja meeskondade muutmiseks stabiilseks. Kuid kas neid keegi ka lugevad on? Kardan, et ettepanekud õnneldi hooli ja armastusega vastavatesse kaustadesse ja kogu lugu. Peale nende võib veel ette panna:

1. Laiendada oma remondi baasi. Algul teha ühisettevõtet Balti ja Tallinna laevaremonditehaste baasil, hiljem aga üks neist välja osta või rendile võtta. Soodustada laevade tehnilise teenindamise ja remondiga tegelevate väikeettevõtete ja kooperatiivide loomist.

2. Sõlmida lepinguid ja koöpereeruda linna ja vabariigi ettevõtetega mitmete toodete valmistamiseks, remonditööde tegemiseks jne.

3. Laevastiku tehnilise teenindamise baasi remonditööde ja tehnilise teenindamise mahtude limiit näha ette igale laevale eraldi, mitte aga laevastiku peale kokku.

4. Osa meeskonna poolt teenitud või kokku hoitud vahendeist (üleplaaniline last, mõistlik keeldumine lootsidest ja puksiiridest, tööd, mis ei kuulu meeskonna otseste ametiülesannete hulka jne.) peab jääma laeva oma vajaduste rahuldamiseks: väikemehhanismide, tööriistade, materjalide, seadmete ostmiseks ja meeskonna olmetingimuste parandamiseks. Peale selle oleks õiglane jätta laevadele mingi protsent reisiga teenitud puhtast valuutasisestulekust - ega laevandused anna ka ministriumile kogu valuutat ära.

5. Lubada meeskonnal osa tehniliseks varustamiseks mõeldud Nõukogude rublasid sularahas välja võtta.

6. Uuesti läbi vaadata töövõ-

tu korras tehtava hinnakirjad - võrdsustada need tehase onfadega.

7. Lõpetada laeva trapi juures vahis seismine. Selle vahij vajaduse peab kapten otsustama, arvesse võttes konkreetse sadama tingimusi, kus seistakse. Näiteks Aafrika sadamais vaevalt et õnnestub laevatrapi juures vahimadrusetat läbi saada.

Ent need on kõik tuleviku ettevõtmised, aga midagi peab ka kohe praegu tegema. Võib-olla on osa neist ja varemtehtud ettepanekuid naiivsed või ei saa neid kohe ellu viia, kuid ilmselt peaks nende hulgas ka midagi asjalikku leidma.

Lootus kiiresti ja suure määrinaga laevastikku põhjalikult uuendada pole nähtavasti täitunud ja meil tuleb oma hoopiski mitte uut laevadel arvatavasti veel kaua töötada. Seepärast on olemasoleva laevastiku säilitamine praegu üks kõige tähtsamaid ülesandeid. Hinnates reaalselt tegelikku olukorda ja perspektiive, tuleb tunnistada, et laevade kaldateenindus, remondi ning varustamise kvaliteet ja maht ei rahulda veel kaua aega laevastiku vajadusi. Järelikult - kas me tahame seda või mitte - on meeskonnad veel pikka aega sunnitud ise laeva eest hoolitsema, tehnilist teenindamist, sealhulgas paljusid remonditöid tegema.

Vastavalt tekiosa plaanilise ennetusremondi graafikule on "Leninskaja Gvardija" tüüpi laeval tehniliseks teenindamiseks aastast ette nähtud 11 317 inimitundi. Ühe inimese kohta tuleks 8 t. korda 365 päeva, see on 2 920 inimitundi. Tekil peaks niisiis olema 11 317 jagada 2920 võrdub 3,87, see on neli inimest, pluss kolm vahis olevat roolimeest; praegu on meil ainult kaks. Sealjuures tuleb meele pidada, et see on ainult tehnilise teenindamise töökulu, arvestamata on töö trümmide ja laadimismehhanismide ettevalmistamisel, vaierdamisel, koristamisel, tehniliste õppuste ja õppehäirete ajal jne. Ja üldse on see graafik koostatud uue laeva jaoks. Meie laeval on aga 15 - 17 aastat vanad.

Öeldust kokkuvõtet tehase tuleb täiesti ilmselt tunnistada: kui me tahame, et meil oleks töötav laevastik, siis tuleb ajutiselt - kuni kaldateenindus ei vasta laevastiku vajadustele - tagasi pöörduda vanade koosseisude juurde, see on 33 - 35 meest. Võib-olla remondibrigaadide osalise või täieliku laialisaatmise arvelt. Ehk anname siiski tagasikäigu, kuni veel hilja ei ole?!

Mootorlaeva
"Mihhail Kedrov" kapten
S. Nedelko



Pardakõnelusi

mootorlaeva "Gulbene" kapten
VASSILI FEDOTOV:
"Igaüks peab oma
tööd tegema."

Mis küsimused praegu meremeest erutavad?

Peaprobleem on laevastiku vananemine.

See seondub teise küsimusega: kas Eesti Merelaevandus peaks olema üleliidulises või vabariiklikus alluvuses? Kuidas Teie meelest peaks olema?

Esialgul raske öelda. Minu meelest on selles asjas praegu veel palju ebaselget.

IME programm ei räägi midagi laevastikust ja selle arengust. Selle kohta, mis meid võiks oodata vabariigi alluvuses, teame esialgu vaid kuulduste põhjal, ametlikke dokumente pole.

Ma ei näe, et vabariigi alluvuses oleks laevastikul arenguperspektiive — selles olukorras IME-l meile midagi

head pakkuda pole. Ega ükski meremees taha töötada jääda. Muidugi oleme vabariigi alluvusse mineku vastu.

...Laevastiku vananemine, töötajajäämise oht, meeskond peab remonti tegema reisi ajal — need on me vanad, kõigile teada hädad.

Mida saavad meremehed nende probleemide lahendamiseks teha?

Ma arvan, et igaüks peab oma tööd tegema. Meremehed teevad aga kõik, mis tarvis, ja natuke veel üle selle.

Missugused on Teie suhted kaldatalitustega?

Head muidugi. Ainult et kasu pole sellest vähimatki.

Hiljuti käisin ma mootorlaeval "Tahkuna". Meeskond tahab seda rendile võtta...

Mitte kusagil maailmas seda ei tehta. Hakkavad nad siis kõigi organisatsioonidega, kellela laev töötada ei saa, lepinguid sõlmima — komertsteenistuse, "Transfloti", sideteenistuse ning teistega? Milleks see? Et oma elu keerulisemaks teha? Rääkimata sellest, et "Tahkuna" on väga vana mootorlaev, välismaal aga ei taheta vana laevastiku-ga tegemist teha.

See, mis teistes ettevõtetes võimalik, laevastikule ei sobi — igal pool oma spetsiifika.

Agas Teid see ei sega töötamast, et laeval on peremehed kõik ja ei keegi konkreetselt?

Kahjuks ei sõltu mitte kõik kaptenist.

Kujutlegem, et kõik sõltub kaptenist isiklikult. Mis Te siis teeksite?

Kui sõltuks...

Olen juba korduvalt sellega kokku puutunud, et kaptenid ei taha oma probleemidest rääkida. Miks?

Kuidas ei taha? Me räägime neist kõige kõrgemal tasemel.

Kolm ja pool aastat tagasi, kui ministeeriumis kapteneid kinnitati — meid oli 24 inimest kõigest merelaevandusest —, rääkisime me asemistriga kõigest probleemidest.

Agas merelaevanduses?

Möödunud aasta 14. juulil oli mu artikkel "Morjak Estoniis". Rääkinud oleme ka Kaptenite Klubis, samuti iga-sugustel tootmisnõupidamistel.

Küsigem siis teisiti: miks Te ei taha ajakirjanikega oma muresid jagada?

Praktika näitab, et ajalehes kirjutamine ei saa meid aidata.

Tulgem siis tagasi selle küsimuse juurde, et kui kõik sõltuks Teist...

Vaja on head varustamist, remonti, viimasejärguline ei ole meeskonna hea tootlustamine. Seda kõike praegu pole.

Kuidas Te suhtute sotsialistlikku võistluse?

Arvan, et iga inimene peab kohusetruult töötama ja oma palga välja teenima.

Meie elukutse ei salli looderdamist. Ent selgeks teha, missugune meeskond töötab paremini, missugune halvemini, pole võimalik. Mõnel veab lastiga rohkem, teisel vähem.

Tuleb välja, et selgitada, kes paremini, kes halvemini töötab, saab vaid subjektiivselt?

Nii see on. ...Mis veel? Meie esimene abi läks puhkusele. Pärast seda hakkab ta taas tööle oma erialal, laevaarstina.

Teie arvate siis, et esimest abi pole tarvis?

Mulle ja minu meeskonnale ei ole.

Puhkusega pole ka probleeme?

Meie puhkame ainult puhkuse ajal. Ja "metsikult". 26 aasta jooksul, mis ma merelaevanduses töötanud olen, olen vaid korra ametiühingu tuusikuga puhanud.

Küsimusi esitas
JEVGENIA KASTJUK
V. ULJANOVI foto

Kas assotsiatsioon või klubi?

Eesti Kaptenite Klubist on tänaseks saanud aktiivselt tegutsev ühiskondlik organisatsioon, mille üks peasihte on äratada ühiskonna huvi kaptenitöö ja merelaevanduse probleemide vastu. Klubi kaitseb mitmesugustel tasanditel meremeeste, eelkõige aga kaptenite huve. Tundub, et ka laevanduse teistel spetsialistidel tuleks organiseeruda ning endast ja oma kutsealast rohkem teada anda.

Laevandusinseneride klubi (assotsiatsiooni) asutamise mõte küpses juba ammu ning nüüd on käes aeg see teoks teha.

12. detsembril 1989 peeti Eesti Merelaevanduse soojustehnika osakonna juhata-

ja E. Striževski eesistumisel algatusrühma koosolek. Algatusrühm kutsus meremehi ja teisi merendusega seotud spetsialiste, kes toetavad oma ühiskondliku organisatsiooni loomise mõtet, lülituma programmdokumentide ettevalmistamisse ja arutlema järgmiste küsimuste üle.

1 Uue ühiskondliku organisatsiooni nimi:

a) laevamehhaanikute klubi või laevandusmehhaanikute assotsiatsioon; sellisesse ühendusse kuuluksid laevamehhaanikud ja elektrikud;

b) laevandusinseneride assotsiatsioon; see oleks ulatuslikum organisatsioon, mis ühendab kõiki laevainsenere,

-mehhaanikuid, raadiospetsialiste jmt.

Algatusrühm toetab esimest varianti.

2 Organisatsiooni eesmärgid ja põhimõtted.

Laevandusinseneride ühiskondlikul organisatsioonil on kavas:

a) aktiivselt osa võtta tänapäevase insenerimõtte arendamisest laevanduses, mereinseneriteaduse edendamisest ja laevaekspluatatsiooni ning -remondi uute meetodite rakendamisest;

b) populariseerida laevainseneri ja -mehhaaniku elukutset ning tõsta selle mainet, kaitsta nende huviseid kõigis instantsides;

c) seada sisse ja arendada sidemeid rahvusvaheliste laevainseneride ühendustega;

d) uurida laevaenergeetika arengulugu ja levitada parimate inseneride töökogemusi, aidata kaasa laevamehhaanikute kutseoskuste süvendamisele ja nende ametialasele edutamisele;

e) korraldada oma tegevus vastavalt koostöö, võrdõiguse, solidaarsuse, heasoovlikkuse ja tiheda kutsealase ühtekuuluvuse põhimõttele.

3 Kes võivad olla organisatsiooni liikmed?

Alustades diskussiooni ühenduse struktuuri ja asutamispõhimõtete üle, ootame

vastukajaid ning ettepanekuid tõstatatud või teiste tähtsatena tunduvate küsimuste kohta. Oma ettepanekud palume saata M. Menšovile, Eesti Merelaevanduse ülema abile üldküsimustes või avaldamiseks "Morjak Estonii" (või "Eesti Meremehe") toimetusele. Kui ettepanekud on üldistatud, algab töö programmdokumentide, asutamiskoosoleku, embleemikavandi ja ühenduse registreerimise ettevalmistamiseks.

Kuni ametliku staatuse kinnitamiseni antakse kogu info algatusrühma tööst edasi üldrubriigis "Mehhaanikute assotsiatsioon". Kas olla või mitte olla?

Kiri

Kas
koopereerume?

NSV Liidu rahvasaadikule
T. Ninnasele

Möödunud aasta septembris suurendati meremeeste valuutas makstavat töötasu. Väieldamatult parandab see nende perekondade elatustaset. Valuutas makstava töötasu suurendamist taotlesime aktiivselt. Mõtiskledes selle üle, kuidas seda seaduslikult saadud raha kasutada, otsustasime pöörduda ka teie poole, et kuulda teie autoriteetset arvamust selles küsimuses.

On avalik saladus, et osa oma valuutast kulutavad meremehed kaupadele, mida hiljem müüvad siseturul. Mis motiividel nad seda teevad, ei puutu siia. Protsess iseendast on positiivne, sest meie tühjad kaupluseletid on üldtuntud. Kas Nõukogude turg vajab üksnes laiatarkaupade? Teatud tingimustel võib meremeest huvitada ka tootmisotstarbelise kauba tarnimine. Meie arvates on praegu sel-

leks kaubaks IBM-marki arvutid, mille analooge Nõukogude Liidus ei leidu.

Kõrgeklassilise arvuti ostmine ei ole ühele meremehele jõukohane. Läheb tarvis mitme mehe seaduslikult teenitud valuutat. Seepärast palume teie abi (kasvõi eksperimendi korras), saavutamaks tollivõimude luba valuutasummade kokkupanekuks, omalaadse kooperatiivi loomiseks. Tollimaksu tasumise mõistagi garanteerime.

Millised oleksid ettevõtmise plussid?

1. Riik saab rahvamajanduse tarvis arvutid. Kui meie ettepanekust võrsub organiseeritud tegevus, siis võime aasta jooksul tarnida riigile ligi 1000 raali.

2. Ühine kooperatiivne tegevus soodustab meeskonna kokkukuuluvust, tugevdab distsipliini, vähendab sala-kauba sissevedamise ohtu.

Eesti Merelaevanduse vahetusmeeskond nr. 21.

Kommentaar

Meie jutujamase teema operatiivosakonna ülema V. GUGALIMSKIGA oli: kas Eesti Tolliamet saab praegusel juhul meremehi aidata?

Muidugi ei ole tolliametil midagi selle vastu, kui meie turg rikastub tööstuskaupade ja olmeasjakestega. Mina isiklikult ei näe selles midagi kriminaalset, et meremehed omandavad mingi eseme ühisjõul, kuid kehtivate normatiivaktide järgi on mitme inimese valuuta ühendamine mistahes vormis keelatud.

Võtkem niisugune juhtum. Meeskond paneb oma valuuta kokku, moodustades omalaadse kooperatiivi, et osta ja NSV Liidu territooriumil edasi müüa kallihinnaline aparatuur (kompuutrid).

Kirjelatud juhtumil on meil tegemist laevameeskonna kooperatiivse tegevusega. Riiklike, kooperatiivsete jt. ühiskondlike organisatsioonide välismajanduslikku tegevust reguleerib NSV Liidu Ministrite Nõukogu 7. märtsi 1989.a. määrus nr. 203. Selles on öeldud, et kooperatiividel ja nendel liitudel ei ole õigust importida kaupa selle edasimüümise eesmärgil siseturul.

Teine näide. Oletagem, et

meremees laenab teiselt meeskonnaliikmelt valuutat, et osta kallihinnaline kompuuter ja see kodumaal edasi müüa. Ka sel juhul ei saa toll arvutit läbi lasta. Kehtiv tollieeskiri kõlab nii: "Inimestel, kes ületavad Nõukogude Liidu riigipiiri, on õigus tuua NSV Liitu ja viia siit välismaale asju, valuutat ja väärismetalle, kui need on mõeldud kodaniku või tema perekonnaliikmete isiklikuks tarbeks ning on omandatud ajutiselt külastatud maalt vahendite eest, mis on saadud ettenähtud korras, vahetatud välisvaluuta vastu, saadud töötasu, stipendiumina, honorarina, preemiana, auhinna vm. samasugusel viisil." Nagu näete, puudub toodud loetelus niisugune valuuta saamise allikas nagu laen.

Selgub, et kehtivad tollieeskirjad piiravad Nõukogude kodaniku õigusvõimet välismaal. Kui ta on ületanud piiri, ei ole tal enam õigust sõlmida laenulepingut oma kaasmaalasega, st. sooritada kõige lihtsamat tehingut, mille näeb ette Eesti NSV Tsiviilkoodeks, nagu kõigi teistegi liidubariikide tsiviilkoodeksid. Kas instruksioon on taas kord kõrgemal seadusest?

Ega meie vabariiklikus Tolliametis neid eeskirju ei koosta ega ka muuda. Meie asi on neid täita.

Kuhu siis abi saamiseks pöörduda? Ülemnõukoguse?

Tollieeskirju koostatakse NSV Liidu Tollikontrolli Peavalitsuses. Ju vist peaks esialgu oma ettepanekutest sinna teatama.

Lõpetuseks on sõna rahvasaadikule T. NINNASSEL, kelle poole vahetusmeeskond nr. 21 oma kirjaga pöördub. Kas Eesti Merelaevanduse ülem kavatseb meremeeste heaks midagi ette võtta? Arvab ta, et neile tuleb anda võimalus kallihinnalisi arvuteid ühiselt osta või ei pea ta seda vajalikuks.

Meremeeste ettepanek kõlab huvitavalt ja väärrib tähelepanu. Arvan aga, et Tollikontrolli Peavalitsuse poole pöördumine on asjatu, sest peavalitsusel ei ole seadusandlikke funktsioone. Mina koostan pöördumise Ülemnõukogu rahvatarkaupade komisjonile palvega lahendada see küsimus, kas tasub suurendada välisõidu meremeeste valuuta eest sisse toodavate ülidefitsiitsete kompuutrite hulka meie siseturul, ja kui tasub, siis mil viisil seda teha.

Rahvasaadik asub tegevusse. Järg on järelikult veel tulemas.

Vestlemas käis
A. Gusseinov

Noorte elamukooperatiivi teine valestart

Aunimetustest

Kas noorte elamukooperatiivi loomise teise katse läbikukkumine on juhuslik või seaduspärane?

Möödunud aasta juuni lõpul said merelaevanduse laevad järgmise radiogrammi: "Eesti Merelaevanduse komsomolikomitee tegeleb noorte elamukooperatiivi loomisega. Elamispinna järjekorras seisjad, kes osaleda tahavad, teatage endast 5. juuliks." Mis oli selle radiogrammi taga?

Juuni keskel pöördus "Dvigateli" tehase komsomolikomitee "Elektrotehnika", "Eesti Kalatööstuse", Merekaubasadama, Eesti Merelaevanduse ja teiste ettevõtete komsomoliorganisatsioonide poole ettepanekuga luua ühine ehitusrühm noorte elamukooperatiivi ehitama. Nende tingimused olid umbkaudu sellised: teie poolt inimesed ja raha, meilt maa ja ehitusmaterjalid. Korteriküsimuse praegust kriitilist seisu arvestades ei vaieldud keegi "Dvigateli" rahva algatusele vastu. Eesti Merelaevanduse komsomolikomitee üllitus aktiivselt organiseerimistöö-

se, et augusti keskel oleks ehitusrühma koosseis teada ja vajalikud dokumendid ette valmistatud.

Esialgsete arvestuste kohaselt oli kooperatiivis meile mõeldud 10–15 korterit, asja käigus meie osa aga pidevalt muutus, ja aina vähemaks. Üksikasjadesse laskumata ütlen vaid, et lõpptulemusena jäi Eesti Merelaevandusele kaks korterit. Sai selgeks, et asi ei tasu end ära.

Niisiis, teine katse luua enam-vähem normaalse suurusega noorte elamukooperatiiv kukkus läbi. Paljudel kommunistlikel noortel on veel meeles, kuidas 1987. aastal korraldati võistlus, et saada õigus astuda noorte elamukooperatiivi, kuidas töötati välja selle võistluse põhimäärus. Ja kõik asjata...

Vaatamata noorte elamukooperatiivi kõikidele plussidele (neist on palju räägitud), kerkib ometi järgmine küsimus: miks hakkas noorte ühiskondlik-poliitiline organisatsioon tegelema korteriküsimuse lahendamisega isehitamise teel? Minu mee-

lest kuulub see "vana" komisomoli arsenal, see peegeldab kõrgete komsomolifunktsionääride tööstili — aukude lappimist, tormamist, noorte entusiasmi ärakasutamist.

Ammu on teada, et iga kingsepp jäägu oma liistude juurde. Tuntud majandusteadlase P. Bunitši meelest on madala tootmisefektiivsuse üheks otseseks põhjuseks naturaalmajandusse kaldumine. Muuhulgas juurutatakse igal pool majanduslikul teel ehitamist, ütleb Bunitš. Hakkas kujunema tendents ise endale korterit ehitada, ise aidata telliseid valmistada, ise nendega oma ehitust varustada. Ja mitte vabal ajal, vaid teinekord põhitöö asemel, ja nii mitu kuud. Siis aga ilmnes, et sellest jääb väheks.

Ning NSV Liidu Töökomitee ja Ametiühingute Kesknõukogu lubasid tööstusettevõtete juhtidel viia oma töötajaid kuni kolmeks aastaks üle ehitus - montaažiorganisatsioonidesse. Tekkis algatus jätta ehitajaile 30–50% elamispinna, mis ehitatud üle

plaani. Selle loogika järgi võivad toiduinete tööstuse töötajad soovida endale jätta osa vorsti, autoehitajad aga osa "Ziguleid".

Loosung "Uppuja päästmine on uppuja enda asi" on suurel määral ellu viidav, sest et enamjagu inimesi oskab ujuda. Ent kas ikka on reaalne näha meie tulevikku niisugusena, kus igaüks hakkab puuvilla kasvatama, ülikondi õmblema, väetist valmistama, Moskvast Vladivostokki telegramme toimetama? Mina arvan, et elamispinna küsimustega peavad tegelema kohalikud ja keskvõimuorganid. Et aga noored ei jääks oma vajadustega teepervele maha, et nende huvisid ei kahjustataks, selleks peab saavutama noorte esindajate valimise riigi seadusandlikesse ja täitevstruktuuridesse, töökollektiivide nõukogudesse, ametiühingukomiteedesse.

Eesti Merelaevanduse
komsomolikomitee
instruktor
V. TŠURAKOV

Ajalehes "Rõbak Estonii" avaldati 14. septembril 1989 "Põhimäärus aunimetuste "Tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" teeneline töötaja" ja "Tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" veteran" andmise korra kohta". Kas niisugune põhimäärus on olemas ka Eesti Merelaevandusel? Kas on olemas NSV Liidu Merelaevanduse Ministeriumi põhimäärus aunimetuste kohta? küsis N. Šahhov, praami "Sõprus" elektrimehaanik.

Ajutine põhimäärus Tööpunalipu ordeniga Eesti Merelaevanduse töötajate autasustamise kohta" avaldati ajalehes "Morjak Estonii" (nr. 28) 10. aprillil 1987. Selle põhimäärusega saab tutvuda ujuvkoosseisu ametiühingukomitee esimehe või oma laeva kapteni juures.

Muuhulgas sisaldab põhimäärus aunimetuse "Eesti Merelaevanduse tööveteran" andmise korra. Meenutagem, et selle võivad saada mehed, kes on töötanud laevanduse süsteemis 25 aastat ja naised, kes on töötanud 20 aastat.

On olemas aunimetus "NSV Liidu teeneline transporditöötaja", mis kehtestati NSV Liidu Ülemnõukogu Presiidiumi 8. veebruaril 1989. a. seadlusega. Merelaevanduse Ministeriumi süsteemi töötajaid autasustatakse ka märgiga "Merelaevastiku autotöötajale", mille põhimääruse on kinnitanud merelaevanduse minister 8. veebruaril 1977. Põhimäärus asub kaadralituses vaneminspektor L. Piheli käes.

Kas vaba aeg on ikka vaba aeg?

"10-tunnine töögraafik ja kaks meeskonda laeval on ümberkorraldusteks merelaevanduses hädavajalikud," arwab "Skulptor Matvejevi" juhtivkoosseis.

Võib päris kindla peale öelda, et kõigile laevajuhtidele on üks raskemaid probleeme juhtivkoosseisu tööpäeva pikkus, see töö, mida tehakse nn. vabal ajal. 1988. aastal korraldatud küsitluse tulemuste järgi kestab näiteks tüürimeeste tööpäev 11—13 tundi. Iga nädal tuleb 15—25 ületundi, töönädala pikkus on konstitutsioonis kehtestatud 41 tunni asemel 55—65 tundi.

Et asi oleks piltlikum, vaadagem näiteks seda tööd, mida teeb "Skulptor Matvejevi" kapteni kolmas abi omast ajast. Laeval on üle 1200 kaardi ja 110 raamatu. Nende korrigeerimine maksab kartograafia takside järgi (kus kasutatakse masintöötust) 2000—3000 rubla aastas, mis ületab kolmanda abi keskmise aastapalga. Seda tööd tehakse käsitsi pärast kaheksatunnist vahti ja selleks kulub hulk aega. Kolmanda tüürimehe peal on veel igal reisil tehtavad valuutaarveldused (võtkem arvesse meie rubla kursi muutust!),

üliskeerukas töötasu süsteem (kõikvõimalikud lisatasud, preemiad jms., mis nõuavad kõva paberitööd), reisikaartide valik, asjaajamine, lipud, pürotehnika, signaaliõppused madrustele, seadmed, korrapidamine sillal jne. Tagajärg on see, et hommikuse ja õhtuse vahelisel "vabal ajal" puhkav kapteni kolmas abi on nagu rahvavaenlane, kelle tööst midagi head ei tule ja kaheksatunnine vahikord, mis tuleb sageli mööda saata rasketes navigatsioonitingimustes, näib puhkusena.

Kapteni vanem- ja teisel abil on natuke kergem, aga kaheksatunnisest tööpäevast oleks ka nende puhul lausa rumal rääkida. Juhtivkoosseisu süstemaatiline, regulaarne üleajatöö, mis on vajalik laeva normaalseks eluks, ei käi kuidagi kokku normeeritud tööpäevaga.

Hea töö eeldab head puhkust. Kuidas on asi sellega? Katkendlik uni, telefonihelinate ja metalltekilt kostvate kirkalöökkide saatel. Vajadus lahendada mis tahes ajal tek-

kivaid probleeme, tehnikarivate kiirremont — kõik see hoiab inimest pidevas pingeseisundis, laskmata tal korralikult puhata sel niinimetatud vabal ajal, kus ollakse küll vaba vahist, mitte aga oma juhivastutusest.

Meditatsiooniringud kinnitavad, et niisugune häiritud uni ja füsioloogilise tsükli rikkumine (töö erinevates ajavööndites) deformeerivad kiiresti terve inimese psüühika (paraku ei pruugi see alati tagajärgedeta mööduda). Üksnes hea huumorimeelega inimene võib pikaajalist viibimist suletud ruumis, vibreerivas ja kõikuvas kajutis, kaugel perekonnast, inimeste keskel, keda on kohale määratud kaadriosakond, puhkuseks nimetada. Ega ilmaasjata ei ole mõnedes riikides (USA-s, Inglismaal) keelatud kaua merel olnud inimestel kohtus tunnistajana esineda. Meie aga veedame laeval 2/3 oma elust.

Miks tasustatakse õigusriigis laeval pidevas töövalmiduses, peaaegu valvekorras

oldud 24 tunnist, kaasa arvatud 11—13 tundi otsest tööd, ainult kaheksa tundi? Miks õigustatakse töökoodeksi rikkumist nii kergel käel ametkondlike eeskirjade, piiratud töötasufondi, kaadriprobleemi ja muuga? Kas on õiglase, et nii tõsiste konstitutsioonirikumiste korral võetakse aluseks ministereiumi kehtestatud palgafond?

Kas juhtivkoosseisul, kes on aastaid töötanud märksa rohkem kui 41 tundi nädalas, pole õigust nõuda üleajatöö arvessevõttu, kompenseerimist vabade päevade ja palgaga? Osaliselt lahendaks probleemi 10-tunnise töögraafiku sisseseadmine (iga laeva kohta kaks juhtivkoosseisu) või kogu meeskonna üleviimine sellisele režiimile. Eeskujuks võib siin võtta Läti Merelaevanduse laevad, meie Ro-ro tüüpi laevad ja mitmed väliskompaniide alused.

Enamik laevajuhte on oma elu kindlalt merega sidunud. Me armastame oma elukutset ja oleme valmis tegema merel head tööd mis tahes ajal ja nii

palju, kui vaja on. Ühtlasi aga tahame — ja meil on selleks õigus — korralikult kodus puhata ja lapsi kasvatada. Tahame olla professionaalsed meremehed professionaalide hulgas, mitte juhuslikult laevandusse sattunud inimesed.

On kahju, et 1986. aastal Eesti Merelaevandusse tulnud kaheteistkümnest Odesa Kõrgema Merekooli lõpetanud on osa juba läinud, osa ootab korterit ja siis — hüvasti, meri. Kas maksis kuus aastat vaeva näha, et esimeste merekatsumuste puhul kohe alla vanduda. Kui nad töötanud 10-tunnise graafiku järgi ja saanud korralikult kodus puhata, poleks seda juhtunud.

Kaks juhtivkoosseisu igale laevaile on reaalne võimalus muuta meresõit ohutumaks, tõsta meremehekutse mainet ja luua oma ala asjatundjate tuumik, kes jäävad laevandusse alaliselt tööle.

D. JERMOLENKO,
"Skulptor Matvejevi"
kapteni teine abi

Hoiatuseks neile, kel on kavas peatuda Loksa meremeestekodus:

"Söömine toimub ainult köögis!"

Meie riigis kasvab kuritegevus. Sotsialistlikku omandit riisutakse lausa kõigi silme all. Riisujate vastu on astunud võitlusse ka Loksa meremeestekodu kollektiiv. Tõsi küll, seal on tehtud panus õigusrikkumiste ennetamiseks, nagu soovib kriminoloogia. 1972. aastast peale on võorastemaja juhtkond kaitsnud riigi omandit (ja ühtaegu oma rahu) lihtsa, ammu järeleproovitud vahendiga — sinna saabunud meremehelt võetakse pass ära. Et vältida vaidlust, kinnitati oma õigust veel sisekorra eeskirjadega. Nii ongi siis olemas kaks teineteisele vastukäivatena näivat normatiivakti: NSV Liidu Ministrite Nõukogu kinnitatud passimäärustik, mille 21. punkt keelab kodanikult passi ära võtta, ja 1972. aastal Eesti Merelaevanduse ülevalt kinnituse saanud võorastemaja sisekorra eeskir-

jad, mis seda lubavad. Seda peab küll ütlema, et rahulikult eksisteerivad need eeskirjutused kõrvuti üksnes väljaspool võorastemaja. Astunud üle meremeestekodu lävepaku, satute kohe kohaliku seadusesilma võimusesse.

Paraku pole meremeestekodu elanikel mahti mõtiskleda õigusriigi üle. Nemad kiirustavad korrapidajale voodipesu ära andma, et siis pärast vapiga isikutunnistuse kättesaamist joosta raamatukokku või rahakaardi järele (suur see palk remondi ajal ikka on!). Kõik peab katsuma enne õhtut korda ajada, et korrapidaja veel tööle oleks ning et jõuaks oma passi jälle padjapüüri ja linade vastu vahetada.

Juhtkonna meelest pole selles midagi imelikku. "Meil on niisugused eeskirjad!"

Administratsiooni otsingud

kuritegevuse ärahoidmise vallas ei piirdu aga selle uue tõkendi — passi äravõtmise — leiutamise. Eeskirjade 4. punkt paneb elanikud vastutama võorastemaja inventari ja voodivarustuse eest. Ei vähem ega rohkem! Nagu kollektiivne vastutus või nii. Kui tahate siin elada, siis hoidke silmad lahti. Meremeestel oleks ammu aeg seada sisse vaht võorastemaja ümbruses ja paha ei teeks ka korrusevalve, sest vastutus on ju päris tõsine — see algab uksekäepidemest ja lõpeb televisiooniantenniga katusel.

Mainitud eeskirjad on seda väärt, et neist põhjalikumalt rääkida. Kogemuste vahetuse korras tasuks need täielikult ära tuua näiteks "Literaturnaja Gazeta" 16. leheküljel. Seal avati aasta tagasi seda laadi dokumentide muuseum. Meil on ehk veel hotelle, kus administratsioon pole

senijani taibanud inimestele meelde tuletada, et

— voodisse ei tohi heita jalatsite ja üleriidetega ning pärast ülestõusmist tuleb voodi korda teha;

— üleriideid võib hoida ainult kapis;

— isiklikud asjad ja kohvrid tuleb panna selleks ettenähtud kohta (kus see on, seda ei tea vististi ei meremehed ega korrapidajad — A.G.);

— toidu valmistamine ja söömine toimub ainult köögis. (6. punkt.)

Kui teil peaks meremeestekodus tulema mõte oma toas midagi hamba alla pista, siis võtke arvesse, et "eeskirjad rikkumise korral kaotab elanik õiguse oma kohale võorastemajas ja materjalid tema kohta antakse üle Eesti Merelaevanduse juhtkonnale administratiivabinõude rakendamiseks". Ja jutt nii pikk, sest seadus on seadus.

Niisiis on Loksa seadusandjad iseendi leiutatud eeskirjade taha varjades juba 17 aastat saabujatelt passid ära korjanud. Muudatustetuud pole tema kõrgust Eeskirja kõigutanud ega meremeestekodu massiivseid ukse lahti löönud. Loodetavasti aitab seda teha Eesti NSV Transportiprokuratuur, töötajad, kelle kohus on isehakanud "õigustest ilmajätajad" maha jahutada. Ja ehk siis võivad meremehed, kes satuvad järgmist uut aastat Loksal vastu võtma, teha seda neile seaduslikult antud toas, passid oma käes.

Sellistel lootustel on ka alust. Ühele keskajalehele antud intervjuus kinnitas peaprokurör, et "prokuratuuri tähtsamaid ülesandeid selles seisabki, et mitte sõnades, vaid tegudes kaitsta kodanike õigusi ja seaduslikke huve."

ARTUR GUSSEINOV

Kiri

'Rapla'

meeskonna
avalik kiri

"Morjak Estonii" toimetusse tuli taas kiri "Rapla" meeskonnalt. Ja taas on seal kõneaineks halb tootlus. Seda aktuaalset teemat on lehes varemgi käsitletud ("Morjak Estonii", 13. detsember, 1988, nr. 30) ja päris kindlasti võib oodata ka järgi.

Kahe aasta jooksul on "Rapla" meeskond mitmel korral pöördunud väga kehva tootlustamise asjus Eesti Merelaevanduse ametiühingule ja juhtkonnale. Tähelepanu on juhitud väikesele toiduraha, Eesti Merelaevanduse Merekaubanduse Valitsuse "Torgmortrans" ja Liidu teiste sadamate samalaadsete organisatsioonide poolt tarnitavate toiduainete viletsale kvaliteedile, piiratud sortimendile ja toidupoolist laevale toimetavate laadivate hooletule tööle.

Probleemi on valgustatud mitme kandi pealt ja pakutud ka lahendusteid, kuid selle eest vastutavad isikud ei ole vaevunud rohkemaks kui päevase toiduraha suurendamine 50 kopika võrra, mis praegustes oludes ei muuda õieti midagi.

3. novembril 1989 lahkus "Rapla" Loksa Laevaremonditehasest peaaegu tühjalt, sest toiduainete saamise avaldusele reageeriti täieliku ükskõiksusega, viidates sellele,

et laos nõutud kaupa pole. Luhtus ka lootus saada kas või midagi Leningradi "Torgmortransil". Seal antakse sageli ainult seda, mida Balti Merelaevanduse laevad ei taha või neid toiduaineid, mille säilivusaeg juba möödas ja mis enam söögiks ei kõlba. Nii juhtus seegi kord.

11. novembril 1989 läks laev 20 päevaks merele, pardal ainult ülekülmutatud liha, kartul, sibul ja leib. Konserveeritud toiduaineid, puu- ja köögivilja ei antud. Vorstitooted osutusid tarvitamiskõlbmatuks juba nende laost saamise hetkel.

24. novembrist alates söi meeskond lihtsalt seda, mis tervist lausa ei ohustanud. Mingist kalorsusest ja vitamiinidest polnud enam juttugi. Sadamasse jõudis laev 30. novembril.

Toitluseasjade selline seis ja Eesti Merelaevanduse ametiühingu ning juhtkonna ükskõiksus, kes isegi ei luba midagi ette võtta, kutsusid esile meeskonna õigustatud pahameele. Küsimust arutati viiendat korda laeva üldkoosolekul ja seal võeti vastu järgmine otsus.

1. Laeva juhtkonnale koostada nimekiri toiduainetest, mis kuuluvad kohustusliku miinimumi hulka ja on meeskonnale eluliselt vajalikud (loetelu on lisatud). Kui kas või ükski

neist ei vasta koguselt või kvaliteedilt nõuetele, ei peeta laeva reisivalmis olevaks. Laev jääb kai äärde senikauaks, kuni Merelaevanduse Valitsus varustab ta vajalike toiduainetega. Kui neid laeva merelemineku ajaks ei ole, peab Merelaevanduse Valitsus andma vastava tõendi, mille alusel laev saab õiguse osta toitu esimeses välissadamast valuuta eest, sõltumata hinnast. Sellise ostu kulud kannab kas Eesti Merelaevandus või Merelaevanduse Valitsus.

Konflikti lõpetab see, kui Eesti Merelaevandus annab kaptenile ametliku kinnituse õiguse kohta osta toiduaineid välismaalt.

2. Matritud ajast alates ei võeta laevale toiduaineid, mille säilivusaeg on möödas või kohe lõpule jõudmas.

"Rapla" meeskond tegi Eesti Merelaevanduse juhtkonnale ja ametiühingule ettepaneku parandada 1. veebruariks 1990 tootlustamist laeval ja võtta asi vastaval tasemel arutusele. Kui need küsimused lahendust ei leia, teeb meeskond järelduse, et kõik konfliktid demokraatliku reguleerimise teed on ammendatud, ja talitab 1. veebruarist alates oma otsuse kohaselt.

Otsuse on kinnitanud "Rapla" ametiühingu üldkoosolek.

Kommentaar

"Laev ei tohi ilma piisavate toiduvarudeta merele minna," ütleb Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingukomitee esimees N. ŠTSEKOTIN, kelle palusime meeskonna kirja kommenteerida.

"Inimesed töötavad merel rasketes oludes, seal ei ole üle tee poodi. Kui Merelaevanduse Valitsuse laos toiduaineid pole, tuleb meeskonnale anda õigus osta need esimesest välissadamast valuuta eest. See on meie põhimõtteline seisukoht ja seda oleme korduvalt mitmel tasemel välja öelnud.

Vaadakem aga nüüd, kuidas tegutses sellises olukorras "Rapla" meeskond. Mis on laeval ette võetud, kas keegi on kaptenilt selle eest vastust nõudnud, et meeskond elab ja töötab poolnäljas?

Mulle on üldse käsitamatu, kuidas võib ilma toiduaineteta merele minna. See tähendab ju, et laev pole reisiks valmis. Ja selle asemel, et teada asjast meetmete võtmiseks laevanduse ülemale või ametiühingule, käsib kapten ankrut hiivata. Pärast esitatakse siis ultimaatum.

Kirjas toodud fakte me kontrollime, ja kui need kinnitust leiavad, arutame küsimust ujuvkoosseisu ametiühingukomitee koosolekul.

"Rapla" meeskonna kirjale on lisatud kohustuslike toiduainete loetelu, kus on 51 punkti. Meremehed ehk ei tea, et kooskõlastatult merelaevandusministri asetäitja G. Gerassimtsukiga ja NSV Liidu peasanitaararsti asetäitjaga on tootlustuse teadusliku uurimise instituut ja NSV Liidu Meditsiiniakadeemia tootlustusinstituut vastavas dokumendis kirja pan-

nud meremehe ööpäevase toidu hulga ja sortimendi normid. Selle dokumendi järgi kuulub sortimenti 27 toiduainet. Merelaevanduse Valitsusele on antud käsk koostada samasugused loetelud ka Eesti Merelaevanduse alustele."

Olgu siinkohal lisatud veel mootorlaeva "70-letije Oktjabrja" arvamus. Enne otsust tõsta toiduraha 50 kopika võrra tehti juulikuus kahe nädala jooksul arvestus, et Merelaevanduse Ministeriumi laevade ujuvkoosseisu toiduratsiooni maksumus on soovitatavatest tüüpnormidest lähtudes 2.70 rbl. Meeskond palus suurendada ratsiooni mainitud summani, s.t. töökollektiivi nõukogu rahuldada (enam-vähem) 3. augustil meremeeste soovi, igatahes mootorlaeva "70-letije Oktjabrja" meeskonna oma küll.

Paratamatult tekib küsimus, miks ühele meeskonnale tundub, et see toiduraha suurendamine ei muuda midagi, teine peab seda aga üsna oluliseks. Kas inflatsioon neelab kõik alla? Raha on, aga selle eest pole midagi osta? Või on "Rapla" meremeeste isu nii palju kasvanud? Üks mis kindel on aga see, et asja tuleb uuesti vastaval tasemel arutada. Ja mida rutem, seda parem.

Veaparandus

Käesoleva aasta 1. numbris lugeda artikli "Laevanduse kaadripoliitika" alapealkirji järgmiselt:

Kaadritööd tutvustab Eesti Merelaevanduse ülemas asetäitja kaadritöö alal A. Sergijenko.

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht seisuga
12. veebruar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Riias Beaumont'i
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel Baltimore'ist Tallinna
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Leningradist Beaumonti
"KRISTJAN PALUSALU" — Tallinnas
"VIKTOR KINGISSEPP" — Riias
"SKULPTOR MATVEJEV" — Riias
"NIKOLAI JANSON" — Abidjanis
"BORISS BUVIN" — Tallinnas
"NIKOLAI VILKOV" — Santiago de Cubas
"TIMUR FRUNZE" — teel Las Palmasest Tallinna
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Abidjanis
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Libreville'ist Tallinna
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Pointe-Noire'is
"ANDREI ANDREJEV" — teel Las Palmasest Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — teel Las Palmasest Tallinna
"PJOTR KRASSIKOV" — teel Klaipedast Las Palmasesse

"VASSILI ŠELGUNOV" — Ventspilsis
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Las Palmasest Tallinna
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Klaipedas
"JOHANNES LAURISTIN" — Owendos
"JAANANVELT" — teel Takoradist Tallinna
"OLGA VARENTSOVA" — teel Boulogne'ist Las Palmasesse
"IVAN RUSSAKOV" — teel San Pedrost Tallinna
"PAVEL DAUGE" — Luandas
"MIHAIL KEDROV" — teel Sousse'ist Durkerque'i
"IVAN BELOSTOTSKI" — Nikolajevis
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Kotkas
"VERA LEBEDEVA" — Bandjulis
"IVAN POKROVSKI" — teel Las Palmasest Tallinna
"VILJANO" — Salernos
"GRUMANT" — Lomes
"GULBENE" — teel Avilésist Tallinna
"KOHTLA" — remondis Loksal
"KÖPU" — Riias
"PAIDE" — teel Antwerpenist

Neile, kes ootavad...

Bandjuli
"POVENETS" — Avilésis
"RISTNA" — Birkenheadis
"HELTERMAA" — teel Loksale
"SEGEŽA" — teel Kaliningradist Savonasse
"OSVALD TUUL" — teel Tallinnast La Nouvelle'i
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Riias
"IVAN RABTŠINSKI" — teel Ceutast Tallinna
"ARNOLD SOMMERLING" — Szczecinis
"HUDOŽNIK PIMENOV" — remondis Amsterdams
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Riias Pasajesi
"JURI KLEMENTJEV" — Leningradis
"KAPTEN VOOLENS" — Århusis
"MEHHAANIK KRULL" — Tallinnas
"JUNOI PARTIZAN" — Saint Malos
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — teel Tallinnast Rochefort'i
"SUURLAI" — üürile antud

"HEINLAID" — Københavnis
"VASSILI KUTŠER" — Bremenis
"FRITZIS GAILIS" — Kielis
"GLEB SEDIN" — teel Bremenist Kaliningradis
"FRITZIS ROZIN" — Göteborgis
"AUGUST KULBERG" — Moerdijkis
"AMBLA" — Leningradis
"ANDJALFELD" — teel Rotterdamist Tallinna
"AEGNA" — Bremenis
"KABONA" — Sunderlandis
"MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinna
"RAPLA" — Tallinnas
"SEMJON ROŠAL" — remondis Loksal
"TERIBERKA" — Horsensis
"VIRTUSU" — Moerdijkis
"KARL KRÜSTEIN" — teel Flixborough'st Dordrechtis
"OSMUSSAAR" — Sarpsborgis
"OTEPÄÄ" — teel Ventspilsist Brusselisse
"TAHKUNA" — teel Ventspilsist Moerdijkis
"ARNOLD VEIMER" — teel Las Palmasest Lisboaesse

Ajaleht ilmub teisipäeviti

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 701
Tiraaz 4000

Toimetaja
ROMAN TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN