

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ **TALLINKil on uus laev** lk. 1
- ☛ **Laevahaldjast kotermannist** lk. 2
- ☛ **Ohvrikstoomine** lk. 3
- ☛ **Loksa Laevaremonditehas** lk. 4
- ☛ **Säärane see meie töö on** lk. 5
- ☛ **MerLe** lk. 6



Aktsiaseltsi "Helta" uus laev alustab Tallinn — Helsinki liinil 4. juunil. Lähemalt ajalehe järgmises numbris. D.Prantsu foto



## S I L L A D



# TALLINKil on uus laev

Mõni aeg tagasi kutsus Eesti Merelaevanduse kaadriosakond meremehi tööle ühisfirma "Tallink" laevale, nüüd aga annab raadio juba mõnda aega teateid salapärasest laevast nimega "Transestonia". Nende teadete seoseid avab "Tallinki" peadirektor PEETER VEEGEN.

Ostsime 1972. aastal Soomes Raumal "Hollming Oy" tehases ehitatud kaubapraami. Laeval on olnud mitu omanikku ja mitu nime, viimati "Farona". Üks omanikke, Ahvenamaa reeder, müüs ta ära umbes kolm aastat tagasi. Seejärel oli laev Taani rahandusfirma käsutuses, kes üüris ta välja sõiduks Fääri saartele. Kuid rentnik läks pankrotti ja laev seisis vara tagatisena ligi pool aastat Visby sadamas.

Laeva kohta võib öelda, et ta näeb oma aastate kohta küllalt hea välja. Ja kuigi viimase paari aasta jooksul oli laeva tehniline hooldus unarusse jäetud, olen kindel, et meie meeskonnad suudavad peatselt korra majja lüüa. Praegu-seks on tehtud mõlema masina korralik remont ja hooldus, laev tuleb üle värvida. Kesksuveks peaks laev olema

täiesti korras, et ei oleks häbiteda kus tahes näidata.

Laeva lipp tõsteti 20. aprillil Helsinki sadamas, kapten oli Erich Moik. 23-liikmeline meeskond koosneb Eesti meremeestest ja nüüd hakkab laev tööle Tallinna-Helsinki liinil, tehes 4 edasi-tagasi reisi nädalas ning vedades treilerid, kauba- ja sõiduautosid ja kui vaja, ka muud kaup.

Selle laeva tehnilised võimalused on tunduvalt paremad kui "Suurlaiul", mis meil üle poole aasta töötas. Laeva mahub kuni 198 20-jalast konteinerit (võrdluseks: "Leninskaja Gvardia" tüüpi laevale mahub 130 konteinerit), ehkki ta mõõtmed ei ole eriti suured: pikkus on 118 ja laius 16 meetrit. Konteinerimahutus pole küll kõige olulisem, sest selle liinil tegeleb konteinerite veoga Eesti Merelaevandus.

Meie jaoks on peamine autotekk, see on kaks korda suurem kui "Suurlaiul", peale selle saab liftide abil laadida autosid nii alla ruumi kui ka ülatekile. Laeva tehnilised võimalused peaksid meie vajadused selle liinil tagama vähemalt kolmeks aastaks.

**Ega kotermann lasknud end häirida sellest, et laev ühelt omanikult teisele läks?**

Meie laeva kotermann tunneb end igati hästi.

**Kas veate Nõukogude autosid Nõukogude raha eest?**

Nõukogude raha eest veetakse reisijaid ja ka autosid mõlemal meie firma laeval, kui on tegemist Nõukogude kodanike või juriidiliste isikutega, turismi-, kultuuri- või spordialase vahetusega. Kaubavahetusega seotud vedude eest tuleb tasuda valuutas, nagu see on ka Eesti Merelaevanduses.

Paljud meie kliendid kipuvad eksima põhimõtte vastu, et valuutavaba vahetuse korral tasub kumbki pool oma sõidukulud ise. Meil on väga palju pöördumisi, milles avaldatakse soovi partnerite sõidukulud rublades kinni maksta. See käib aga mängureeglite vastu ja seetõttu me niisugusele soovile vastu tulla ei saa; me ei kataks ju siis oma valuutakulusid.

**Kas kodumaine meeskond ongi selleks, et saaks rublades palka maksta?**

Meeskonna palk kokku ei

ole nii suur summa, meie rublatulud on mitmekordselt suuremad. Neile me lisa ei vaja.

**Nii et rublasid on küll, aga kulutada pole eriti millelegi?**

Nii see kipub olema. See on enamiku ühissettevõtete probleem: rublasid on, aga valuutat ei jätku, ka on rubladele raske leida mõistlikku rakendust.

\*\*\*

**Miks panite nimeks "Transestonia"?**

Meil oli palju nimevariante. Meile oleks meeldinud lühike ja lihtne nimi, aga on ju kaks eri osapoolt. Eeskujuks olid analoogilised laevad "Transfinlandia" ja "Transgermania". Kujutasime ette, et meie laev on sobiv transiitvedude puhul läbi Eesti. "Transestonia" — läbi Eesti — viitab nagu võimalusele siit läbi kaugemale sõita. Teine tähendus oleks — transport. Mõtlesime, et selline nimi sobib hästi iseloomustama selle laeva tööd.

**Miks oli teade meeskonna komplekteerimise kohta Eesti Merelaevanduse kaadriosakonna seinal?**

Oleme Eesti Merelaevanduse tütarfirma, aga merelaevandusel on selleks tarvilikud struktuuriüksused olemas. Meil on ainult väike operaatorifirma ja seetõttu pole otstarbekas luua oma kahe laeva jaoks kogu vajalikku struktuuri. Palju teenuseid saab osta väljastpoolt, pole mõtet kõike ise teha. Teisest küljest jäi merelaevandusel kaadrit üle. Siin langesid meie huvid kokku: meie hangime laeva ja laevandus meile meremehed. Seejärel jõudsime kokkuleppele, et merelaevandus komplekteerib meile meeskonna.

**Kes valib konkreetsed mehed, kas kapten või kaadriosakond?**

Meie avaldame oma soovid kapteni ja vanemmehaaniku suhtes, kapteniga koos valib meeskonna kaadriosakond. Sisuliselt on ikkagi kapten see, kes laeva meeskonna komplekteerimisel küllalt kaaluva sõna ütleb, sellega pole meil erilisi probleeme olnud.

**Ühisfirmal peaks ju omand olema ühine, miks teie kaks laeva sõidavad eri lippude all?**

"Transestonia" on küll ühisfirma omand, kuid "Tallink"

(järg lk. 8)

# Laevahaldjast Kotermannist

Ennivanasti usuti, et igas laevas oli ka oma hea vaim - kotermann (või ka klabautermann või butermann või potermann, kuidas teda kusagil nimetatakse). Laeva ja meeskonna saatuse määramisel või ettekuulutamisel on teda tähtsaks persooniks loetud mitte üksnes meil, vaid ka paljude teiste maade meremeeste poolt. Temast on säilinud mitmeid legende.

Kes ta siis oli? Meesterahvas, sündinud kolmest kiilu küljest lõõdud laastust. Kotermann on laeva või laevade vaim, teda ei või ära segada mere vaimeudega, näiteks Neptuniga. Välimuselt ta tavalisest inimesest ei erine. Enamasti vana habemega mees, vahel ka habemeta, kuid mitte kunagi noor. Habe enamalt jaolt hall, kuid esineb ka teisevärvilisi. Nähtud on kotermanni ainult laevas, eriti suurtel kaugsõidupurjekatel, aurikutel harva (nähtavasti tehnika peletab). Tuleb laeva või nähakse laevas võrast meest, kes siin-seal laevalael ehk ruumides ringi tuhnib, vahel laevaruumi laskub, seal kolistab ja sarnast müra teeb, nagu tehtaks ruumis tööd, kannab laeva ballasti ruumis ühest kohast teise ja muud sellesarnast, kuid erilist pahandust ei tee - see ongi tema. Korraga võib teda näha üksainus laevamees, kuna teised juuresolijad midagi ei näe. Pole olnud juhust, et kotermann teda nägija mehega

rääkinud oleks. Kotermanni ärakadumine on vahel silmapilkne, ta läheb kuhugi kas nurga taha ruumi, tühja kajutisse vm., kust teda otsima minnes ei leita. Et tema ilmumine ka õnnetust ette võis kuulutada, pelgasid vanad meremehed teda ja ka laevu, kus teda tihedasti nähtud oli. Tihti aga oli leitud laeva vaimu jutu järgi ka laevas vigu, mida mehed ise polnud märganud. Laevalt lahkus vaim enne laevahukku. Kui ta lahkus laevalt ja tal oli midagi käes, siis laevnikud pääsesid kõige kraamiga. Kui vaim lahkus tühjalt, siis laevnikud hukkusid või pääsesid vaevalt eluga.

Kord seisnud Pärnu jõel kaks laeva, peaaegu külg külje vastas. Üks laev olnud saarlaste, teine aga Pärnu meeste oma. Ühel õösel kuulnud Pärnu laeva vahimees, et kaks meest ajavad ankrupillil juttu. Ta hiilinud ruhvi seinajuurde ja näinud, et kaks meest sinistes vunkirietes istuvad reelingute peal ja jutustavad. Vaht kuulnud, et üks meestest öelnud: "Mede vana on hea mees, hoitab laeva nii terve, et lust kohe, aga süüa annab ka vahvasti." - "Kurat, meite jagu on nii halb, et mitte ei tahaks kasvõi laevas olla. Viimase tormi aeg hoidsin krootmast nii kõvasti kinni, et ei saanud üle parda minna. Krootmast on nii mada kui supp. Aga ma ütlen, et kui ta uut masti asemele ei pane,

lukkan masti viimase tormi aeg ümber." Vahimees saanud kohe aru, et need olid potermannid. Hommikul teatanud kaptenile, mis ta õösel kuulnud. Vaadatud järele ja leitud, et krootmast tõesti mada on. Parandatud ja pandud uus mast peale, ja sõit läinud uuesti lahti.

Ühel päeval läinud kokk messi ja näinud, kuidas üks väike mees hoidnud ühe käega nõusid laua peal ja topinud teisega toitu suhu.

Kui aga näinud, et kokk vaatab teda, kadunud ära.

See oli Pärnu kotermanni jutt. Hiidlastele on meelde jäänud veel selle sajandi lugu:

1912. aastal seisnud kaljas "Palma" Hiiumaa ääres Luidja lõukas tuulpaos. Meeskond, peale 14-aastase koka August Samueli, oli maale läinud. Et laev oli vana ja seetõttu kõvasti lekkis, siis oli kapten Samuelile kohuseks teinud laeva vähemasti paari tunni tagant pumbata, kuna vastasel korral see oleks võinud põhja vajuda. Varsti peale meeskonna lahkumist algas tugev NW-torm, ja see vanale laevale veel enam peale katsus, nii et laeva tuli veel sagedamini pumbata. Kusti pumpas lühikeste vaheaegade tagant pea õõ läbi laeva, samuti ka järgmise päeva, kuna torm oli tugev ja ükski hing laeva ei pääsenud. Ohutuks oli Kusti niivõrd väsinud, et ei suutnud enam pumpa lõntsiks tõmmata. Siis ta läi-

nud ruhvi ja heitnud pisut puhkama. Mõne aja pärast ärgates kuulnud, et pump tugevasti töötab. Ruhviaknast pilludes näinud, et keegi hallides riietes halli habemega vanamees, kel jalas olnud vee- saapad, vöö vahel vene kirves ja pääs südvester ning ise olnud umbes pütsi (see oli puldarnist veeämber) kõrgune, tugevasti pumbaangliga töötanud, seni kui pump olnud pä-

ris lõnts. Kusti muidugi ei julgenud enam ruhvist välja minna. Mõne aja pärast tulnud see halli habemega vanamees jälle ning mõõtnud enne laeva kogunud vett, nagu see tavaliselt ikka enne pumpamist sünnib, ja tõmmanud jälle pumba lõntsiks. Nii kestnud see kaks päeva ja ööd. Kui kolmanda päeva õhtul torm niipalju raugend, et meeskond laevale pääses, siis olnud Kusti näost valge kui kasetoht ega rääkinud alguses sõnagi, kuna lõpuks teiste pärimise peale seletanud loo lõplikult ära. Mehed alguses ei tahtnud lugu uskuda, kuid kui laeva



Klabautermann

looditi ja selgus, et laev tõesti veest tühi oli, mida Kusti poleks suutnudki kolm päeva vahetpidamata teha, siis seletas kapten, et tööpoolest mõnikord tulevat butermann niisugustel juhtudel laevameestele abiks. Kas teeb ta seda armastusest meeste vastu või laeva pärast, ei tea, sest laeva põhjavajumisel lahkuvat butermann alati laevast.

Butermann elavat laevas karneeringu vahel.

Kahjuks ei ole peale sõda neist enam midagi kuulda olnud. Või ehk siiski?



Rohkem kui kolm aastat tagasi Novorossiiski lähedal Thsemessi lahes juhtunu vapustas kogu me maad. Reisilaeva "Admiral Nahhimov" hukkimine põhjustas sadade inimeste surma.

Kahe kokkupõrganud laeva kaptenid said karmi karistuse. Anti välja käskkirju ja määrusi. Abinõud on tarvitusele võetud... Kuid tegelikult jäi meie laevastiku ajaloo suurima laevaõnnetuse uurimine lõpuni teostamata. Ametliku uurimise käigus välja pakutud versioon kaptenite "kuritegelikust lohkusest" seletab kõik ära... ja ei seleta midagi. Seletab kõik, sest võtab kõik küsimused maha ja rahustab ühiskondlikku arvamust. Ei seleta midagi, sest ei näita kokkupõrke põhjust ega inimeste massilise hukkimise põhjusti.

Merelaevanduste ajalehtedes ja hiljem ka ametkondlikus ajakirjas "Morskoi Flot" ilmus artikkel "Saladusteta laevaõnnetus", mille autor on B. Uvarov, eriti tähtsate asjade uurija Vene NFSV Prokuratuuri juures. Tema juhtis "Admiral Nahhimovi" hukkimise uurimist. Artikkel on selle poolest huvitav, et kergitab saladusloori, mis meremeeste eest varjas kokkupõrke peamisi asjaolusid. Kirjutises järgitakse algusest lõpuni juurdelse loogikat ja mereametkonna seisukohta. Katsume B. Uvarovi arutlusi jälgides sellest loogikast ja sellest seisukohast aru saada. Seda enam, et selgub: nii ametkond kui ka uurijad suhtuvad sellesse tragöödiasse ühtmoodi.

# Ohvrikstoomine

Kas avari tagajärgede raskus ja vana aurulaeva seisukord olid omavahel seotud? Seda küsimust on käesoleva kirjutise autor, samuti ka teised kirjutajad, juba ajakirjanduses esitanud. Missugune on siis vastus? B. Uvarov on nõus, et "Admiral Nahhimov" oli vana laev. Ta ütleb: "Mis puudutab 1948. aasta konventsiooni, siis auriku konstruktsioon ei vasta tööpooldest selles esitatud nõudmistele. Kuid asi on selles, et need nõudmised ei käi laevade kohta, mis nagu "Admiral Nahhimovgi" on ehitatud enne selle konventsiooni vastuvõtmist. Seepärast polnud laeva kasutamise konventsiooniga vastuolus". Kuidas seda järeldust hinnata? Kas uurija ise eksib või tahab lugejaid eksitusse viia? Hiljem on veel kaks konventsiooni sõlmitud: 1960. ja 1974. aastal. Iga järgmine konventsioon asendab eelmist, muutes ohutusnõudeid rangemaks.

Järelikult võib "Admiral Nahhimovi" mieresõidukõlblikkusest kõnelda vaid 1974. aasta konventsioonist lähtudes. Näib, et ka B. Uvarov ise tunnetab oma positsioonide ebakindlust ning tugevdab neid seepärast järgmise arutlusega: "A. Bogdan jätab mulje, nagu oleks NSV Liidu Merelaevastiku Ministeeriumil piiramatu arvul tänapäevaseid laevu ankrus seisnud, ent ministeeriumi bürokraadid tahtsid "Admiral Nahhimovit" kasutada peaaegu et Nõukogude kodanike elude ohtu asetamiseks. Muidugi polnud asi niimoodi. Auriku kasutamine siseliinidel ei tulenenud mitte heast elust ja risk oli muidugi olemas." Kas uurija annab endale aru, mida räägib, kui ta eelistab otstarbekust seadusele? Missugune seadusandlik akt annab ja kellele annab õiguse inimeste riskida? Või õigustab seda riski auriku kasutamine siseliinil? Välismaalaste eludega riskida ei tohi, sest nii võib rahvusvaheline skandaal tulla, omadega aga pole vaja ilmingimata tseremoonitseda.

Me oleme tihti kuulnud sõna "otstarbekus". Revolutsiooniline otstarbekus. Parteiline, riiklik otstarbekus. Solovetski võim, Kolõma - see oli otstarbekas. Võimas industrialiseerimine ja naljasurm olid otstarbekad. Otstarbekas oli poeete tööpõlgu riiki all ristida... Ja kuhu siis otstarbekus meie uurija välja viib?

Ta küll tunnistab, et vana auriku kasutamine oli riskiga seotud, kuid ei näe selle seost avari raskete tagajärgedega. Milles siis sel juhul risk seisnes? Uurija seletab oma seisukoha ise ära. Kritiseerides kirjutise "Kapteni surm" autoreid (A. Bogdan ja A. Volodazov "Literaturnaja Gazeta") kirjutab ta: "Kui jätkata nende arutlusuunda, siis on asi lihtne - tuleb ehitada niisuguseid laevu, mis kokkupõrke korral ei upuks kiiresti. Kuid see on ju absurdne! See hütatus teeb pehmelt öeldes nõutuks. Kuulub see ju inimesele, kes uuris üht suuremat laevaõnnetust meresõidu ajaloo. Inimesed püüavad ammusest aegadest peale teha laevu, mis kokkupõrke korral kiiresti põhja ei vajaks. "Titanic", mis end jäämäe otsas lõhki kisus, püsis veepinnal 2 tundi 40 minutit; "Andrea Doria", mis 1956. aastal kaks korda suurema kiiruse juures kui Thsemessi lahe kokkupõrkes osalenutel "Stockholmiga" kokku põrkas, püsis pinnal 11 tundi. Tuletan meelde, et "Admiral Nahhimov" uppus kaheksa minutiga. Teist niisugust juhtumit pole mereajaloo vists olemas. Rahvusvahelisi konventsioone sõlmitaksegi sellepärast, et oleks võimalik vältida laevaomanike omavoli, kes õhutuse arvel raha kokku hoivad. Rahvusvahelise meresõidu küsimustele spetsialiseerunud ajaleht "Lloyd's List" (London) kirjutab sellest järgmiselt: "USA rannakaitse teatas ametlikult, et merematkelaevad, mis külastavad USA sadamaid, peavad olema valmis rangemaks kontrolliks, mis vastab merel inimeste kaitse konventsioonis esitatud nõudmistele... Admiral Sipes, vastates rannavalve ülemääraste püüdlikkuse kohta käivale kriitikale, mis väidab, et rangelt kontrollitakse ka täiesti uusi laevu, ütles, et kokkuhoitust ohutuse arvel ei tohi juttugi olla." Neil seal on siis niimoodi. Aga meil, tuleb välja, on teisiti?

Juurdluse arvates ei puutu laeva tehniline seisukord üldse asjasse. Ja tõhutu hulk ohvreid plinud mitte sellepärast, et laev otsekohe põhja vajus, vaid sellepärast, et toimus kokkupõrge: Siinkohal ei saa kuidagi meenutamata jätta inglise praami "Herold of Free Enterprise" hukkimist, mis Belgia rannikul ümber läks. Ka siis hukkus hulk inimesi. Ja mis tegi Suurbritannia range kohus? Võttis kap-

tenilt üheks aastaks diplomi ära. Ning sellegi otsuse kohta esitas ametiühing protesti. Ma olen sellest analoogist juba rääkinud, aga paistab, et see ei ole uurija B. Uvarovit vähimalgi määral segadusse viinud. Ta kirjutab: "Inglise praami kapteni üks reegliterikkumine pole võrreldav nende seitsmeteistkümneme jämeda rikkumisega, millised pani toime Tkatzenko umbes tunni aja jooksul enne kokkupõrget." Uurija ei tule nähtavasti selle peale, et mingeid muid reeglite rikkumisi inglise praami kapteni puhul ei otsitudki. Inglise kohus oleks lihtsalt kõik selle kõrval jätnud, mis otseselt avariisse ei puutunud.

Eks katsugem mõttes tunni aja jooksul seitsmeteist rikkumist sooritada. Et seda tahtlikult korda saata, ei jätku fantaasiat. Kuidas võis siis kapten nende kõigiga ettekaatsematult hakkama saada? Selge, et need on kehtivate normatiivdokumentide rikkumised. Ent koike reglementeerivate dokumentide astronoomiline hulk eeldab, et iga kapten on küps kümme-konnas rikkumises süüdistatud saama. Küsimus nüüd endalt, mis oleks juhtunud, kui mitte ühtki neist Tkatzenko puhul poleks leitud? Oleks toimunud kokkupõrge, sest selle põhjus ei olnud mingite paragrahvide rikkumine, vaid üks täiesti konkreetne asjaolu - ekslik hinnang vastutuleva laeva tegevusele. Nii et millega siis juurdlus tegeles: kas töö tuvastamise või valmis versioonile tõestuste leidmisega?

Kui Tkatzenko puhul leiti 17 rikkumist, siis Markovil on neid koguni 26! On's see juhus? Arvan, et mitte. Kapten Markov jättis ju silda kogunud abi, sest oli kindel, et teine laev annab tema omale teed. Paistab, et sellest teost ei piisanud maksimaalse karistuse tarvis. Ent selgub, et meie normatiivlademed on tõeline kullasoon. Nende abiga on võimalik luua süü, mis venib, palju tarvis, on võimalik teha süüta süüdlasi. Sellest on meil ammu halb traditsioon saanud.

Pöördugem veel kord tagasi välismaise analoogi juurde. Ajaleht "Lloyd's List" kirjutab praami "Herold of Free Enterprise" hukkimise kohta järgmiselt: "Kaotasime "Heroldi" efektiivse kontrollisüsteemi puudumise tõttu. Vanemadruus jäi magama, esimene ohvitser tegeles aga muude asjadega ning laev läks teele

avatud võõrirambiga. Nüüd on praamidele paigaldatud tõhus kontrollisüsteem: valgusindikaator näitab võõrirambi asendit, ka televisioonisüsteem jälgib seda." Inglise nähtavasti saavad aru, et kui üks madrus magama jäi, siis võib see ka teisega juhtuda. Selle asemel, et kaptenile ebapiisavat kasvatustööd ette heita, nagu see oleks tingimata meie laeva puhul olnud, pidasid inglased mõistlikumaks korraldada kahekordne tehniline kontroll, nii et kapten saaks sillast võõrirambi jälgida. Nad tegid selle ära korraga kõigil reistpraamid. Milline oleks aga olnud meie kapteni saatus pärast laevaõnnetust, kus hukkus paarsada inimest? Kui selle küsimuse puhul ka eriarvamusi on, siis vaid vabaduskaotuse pikkuse osas. Kui aga jutt tuleks abinõudest, mida meie mereametkond tarvitusele võtnuks, poleks siin minu meelest üldse erinevaid arvamusi. Igal meremel oleks lihtne vastata, et otsekohe järgneksid käskkirjad, määrused, arutamised, abinõude plaanid, kuid kontrollisüsteem jääks muutmata.

Iseloomulik on, et Suurbritannia kohus ei mõelnudki kaptenit vanemadruuse magamajäämises süüdistada. Igaüks vastutab iseenda eest. Meie kohus oleks aga arutlenud niimoodi. "Kohtukollegium ei aktsepteeri Markovi seletust selle kohta, et ta arvas laeva olevat valmis reisile asuma, sest kapteni vanemabi kandis talle sellest ette. Ta ei võtnud mingeid abinõusid tarvitusele, et kontrollida ettekande õigsust, kuigi aega ja võimalusi selleks oli. Peale selle ei saa Markovit nimetada juhtumi puhul vabastada vastutusest seetõttu, et NSV Liidu Merelaevanduse Ministeeriumi määrustiku järgi vastutab Markov mitte üksnes iseenda, vaid ka oma alluvate tegutsemise eest laeva ja reisijate ohutuse kindlustamisel." Laeva teeleasumiseks valmisoleku kontrollimine pole kapteni, vaid tema vanemabi määrustikujärgne kohustus, millest too peab 15 minutit enne sadamast lahkumist kaptenile ette kandma. Ülemkohus, kes tõstab õigusemõistmise mõõga vastutustundetuse vastu, viitab ametkondlikule normatiivaktile, mis sanktsioneerib vastutustundetust. Sellega seoses saame anda küllaldase hinnangu nii NSV Liidu Merelaevanduse Ministeeriumi

määrustikule kui kaptenite õigusliku kaitstuse määrale. Võtkem arvesse, et jutt käib kriminaalvastutustest ja Ülemkohtu otsus välistab kaksipidi mõistmine. Järelikult kannab kapten kriminaalvastutust oma alluvate lohkuse eest.

Kellegi ohvrikstoomine kui probleemide lahendamise viis, mis laevastikulähedasele rahvale nii armas on, ei ole meie päevil ega mereringkonnades tekkinud. Ega nüüd enam teada ei saagi, kus ja missugusel ajal üks leidlike hulga esimesena appi hüüdis: "Püüa varas kinni!" Varga peas põlevat või vähemalt natuke hõõguvatki mütsi pole tarvis, kui on näpp, mis ohvrit osutab ja samaantrumm, mis küllalt kõvasti kõlab. Ei siis muud, kui tiri aga tapalavale või häbiposti - "rahvavaenlast", "kahjurit", "spiooni", "veismanisti-morganisti", "kosmopoliiti", "kuritegelikult lohakat"... (Ei, punkti on sellele loetelule vara panna.) Sellele "tiri!" peab muidugi õigustust leitama, nõnda-öelda teoreetiline baas loodama. Ka laevastikulähedasel sõbralikul ringkonnal on see olemas. Ametlikult küll ilma nimeta, võib seda, et mugav kasutada oleks, "eksimatuse teooriaks" nimetada.

Uurija B. Uvarov leiab, et kaptenil pole õigust eksida. "Keegi pole kaptenile andnud õigust eksida," kordab teda kolleeg ühes mereväljaandes. Dialektikat ei õppinud me teatavasti mitte Hegeli järgi. Võib-olla sellepärast rändab puht-idealistik ettekujutus ühe trükiväljaande veergudele teise omadele, ja mitte ainult seda: satub varjatud kujul ka käskkirjadesse ja määrustesse. Eksimatuse apoloogiad ennustavad, ise seda taipamata, tegelikult kõnelusele sarnaste laevaõnnetuste paratamatust. Eksimatuid inimesi pole maailmas olemas. Vigadele saab ja peab inimene vastu seadma lihtviisilise terve mõistuse. Reaalne tee võimalikult vähendada vigade hulka ja nende tagajärgede raskust on analüüsida juhtunud vigu, prognoosida uusi võimalikke eksimusi ja abinõusid nende neutraliseerimiseks.

(Järgneb)

Läti Merelaevanduse  
auriku "Insener Kreillis"  
kapten A. Bogdan  
"Dalnevostotšnõi Morjak"  
4. aprill 1990

# Loksa Laeva pool aastat



## Arvutid! Arvutid? Arvutid...

1990. aasta lõpuks on Loksa Laevaremonditehases 16 personaalarvutit

Hiljuti sai Loksa Laevaremonditehase arvutuskeskus juurde kolm MCS M-30 tüüpi personaalarvutit. Need tulid 1989. aasta juunis. Selle aasta lõpuks on tehase 16 personaalarvutit. Need peaksid laevaremonditehase kõigi talituste vajaduse rahuldama.

Järgmise näite põhjal saab otsustada, kui võrd tarvilikud need on. Varem kanti täpselt neljakümne ühte tohutusse ramatusse käsitsi sisse 2062 nomenklatuurnimetust – kõik see oli ladudes sees. Lihtne on ette kujutada, kui palju aega nõudis inventuuri tegemine. Nüüd tehakse seda arvuti abiga ja kogu dokumentatsioon mahub kuude korraliku kausta.

Uute arvutite saamisega on arvutuskeskusel tööd juurde tulnud. Kõigi talituste tarvis valmistatakse uusi programme. Tegeldakse ka õpetamisega, mis õieti keskuse ülesannete hulka ei kuulugi.

Kompuutrisaal asub tehase juhtkonnahoones terve kilomeetri kaugusel. Tehase talituste nende töötajate jaoks, kes arvuteid kasutavad, on see küllaltki ebamugav – mõnikord tuleb see maa mitu korda päevas maha käia. Seepärast

viidigi osa arvuteid juhtkonnahoonesse. Seal on nüüd kolm "Iskra-226". Kasutajate jaoks on see mõnus. Kuid kolme "Iskra" tarvis on ruum liiga väike. Kui kõik kolm arvutit töötavad ja ka printerid on sisse lülitatud, siis tekib ruumis küllalt kõva lärm. Ja niimoodi päev läbi... Tihti peale töötab selles pisikeses toas kuus – seitse inimest, ja siis pole ruumi ümbergi pöörata.

Küsimus laheneb tõenäoliselt siis, kui kõik arvutid on käes ja need paigutatakse otse talituste ruumidesse. Nii tekib veel üks tingimus: kõik, kel tarvis, peavad õppima arvutiga iseseisvalt töötama, praegu aga on arvutuskeskuse spetsialistid kogu aeg juures.

Nüüd jõudsimegi väga tõsise probleemini. Need, kel arvuteid vaja kasutada, ei näita üles just suurt tahtmist see teine kirjokus päriselt selgeks õppida. Miks siis? Esiteks mõjub tavaline mõtlemine: miks meil seda vaja on, oleme ju nii kaua ilma selleta rahulikult elanud ja normaalselt tööd teinud. Ja teiseks tekib arvutite kasutuselevõtuga koondamise oht. Niisugust hulka inimesi pole enam tarvis – peamise töö teevad arvutid ära.

## Loksa Laevaremonditehase kaupluses ootab teid tuhat pisiastja

Oletame, et te otsite suvilasse lauda ja ei leia. Või tavalist ust. Või ehk kena lillelauda. Või hoopis puuri, kaablit ja puitu, sest teil on midagi tarvis parandada, te olete meister iga töö peale ja lihtsalt ei saa ilma nende pisiastjadeta hakkama.

Ja siis satute Loksa Laevaremonditehase kauplusesse. Ning oh imet, siit leiate kõik, mida teil nii hädasti tarvis.

Kauplus võtab ka tellimusi. Tellida võib juba eelpool nimetatud laudu, uksi, põrandaliiste jms. Need tooted on märksa kvaliteetsemad kui kaubandusvõrgus saadaolevad. Ning odavamad.

Pood avati 1989. aasta septembris. Loksa Laevaremonditehase realiseerib selle kaudu rahvatarbekaupu, ülenormatiivset toodangut ja mittelikviidseid kaupu. Nii et kauplusest on kasu nii ostjail kui tehasele.

Loksa Laevaremonditehase kauplus on avatud iga päev kella 14 kuni 18, pühapäeval ja esmaspäeval suletud.



## Milles siis

Nii näeb välja Loksa Laevaremonditehase söökla. See on avar ja valge ruum asub juhtkonnahoones. Siin saab nii hommikust, lõunat kui õhtust süüa.

Söökla lahtiolekuajad on küllastajail väga sobivad. Ja peale selle on siin "Torgmortransi" Tallinna sööklatest veel üks erinevus: Loksal osatakse hästi süüa teha ja ka olemine mugavaks muuta. Töölised saavad värsket juurvilja ja salateid. Ka kondiitritooteid ei unustata. Sealjuures on hinnad samasugused nagu igas teiseski töölissööklas.

Milles siis peitub saladus? Jah, muidugi, tehase maksab söökla töötajail juurde, kuid seda teeb ka Tallinna Merekaubasadam. Tulemused on aga erinevad. Arvatavasti on asi ikka moraalses küljes, mis mitte alati ei sõltu materiaalistest stiimulitest.

Söökla kõrval asub ka mõnus puhvet, kust terve tööpäev läbi saab tassi kohvi.

## peitub saladus?



# remonditehas hiljem

## Elamuehitusprogramm Ei mingeid probleeme?

Kes selle välja mõtles, et Loksa Laevaremonditehas pole korteriprobleemi?

Muide, midagi selles ütlemisses on siiski õiget – siin on vaid elutingimuste parandamise järjekord. Aga ega kade-daks ei tee, kui keegi elab vanas, ilma igasuguste mugavusteta ahikütttega majas. Ja kommunaalkorteri mõiste pole Loksal samuti veel minevikku vajunud.

Ka laevaremonditehas remondi-ehitusjaoskonda pole põhjust kadestada, programm "Eluruum-2000" paneb teatud kohustused peale. 240 peret on juba saanud omaette korteri õnnelikuks omanikuks. Uues majas, kuhu kolib 55 perekonda, käivad viimistlustööd.

Üks väike iseärasus: Loksa Laevaremonditehas püüab viimasel ajal ehitada vaid kolme- ja neljatoalisi kortereid! Elamuehitusprogrammis on veel kaks, kokku 120 korteri-

ga maja.

Ent sellega remondi-ehitusjaoskonna kohustused kaugegtki ei piirdu. Peale elumajade tuleb laevaremonditehasel ehitada veel polikliinik, apteek, teenindusmaja, kauplus, kultuurimaja ja ... prügimägi.

Aga tulgem nüüd maa peale tagasi. Kellelegi pole saladus, et mitteriiklike objektide ehitamine on seadusaktiga üle viidud turumajanduslikule alusele.

Loksa Laevaremonditehas ehitab majanduslikul meotidil, sellest aga tulenevad teatud asjaolud. Ehitusmaterjalide hind on tõusnud kaks korda, ja ka nende hindadega ei taha keegi enam müüa, nüüd nõuavad kõik "vabalt-konventeeritavat" või siis tasumist teiste materjalidega põhimõttel: sina mulle, mina sulle. Aga kas Eesti Merelaevanduse fonde eraldab või ei, se on teadmata. Teine variant



on tõenäolisem; ja kui eraldabki, siis on neid ehitusmaterjale ikkagi väga vähe.

Laevaremonditehasel pole ka vajalikke ehitusmehhanisme. On vaid kaks veeuputus-aegset ekskavaatorit ja bulldooser ning pidev varuosade puudus. Viimaste aastate jooksul on tehas varasemast neli korda suuremaks kasvanud, iga päev on kusagil avari. Ning remondi-ehitusjaoskonna tehnikat vajatakse nagu õhku. Ent ka siin on samasugune lugu nagu ehitus-

materjalidega – merelaevandusele tuleb Loksa Laevaremonditehas miskipärast viimases järjekorras meelde, siia saadetakse vaid see, mida merelaevanduse teised osakonnad eriti ei vaja.

Ka peatöövõtjat on praegu raske leida.

Remondi-ehitusjaoskonna töö on keerulisemaks läinud veel selle tõttu, et ta ei pea mitte ainult ehitama, vaid ka valmishitatud objektide eksploatatsiooniga tegelema.

Nagu näete, probleeme jätkub. "Oleks meil niisugused tingimused nagu Eesti Merelaevanduse väikeettevõttel "Regatt", küll me siis alles ehitaksime!", ütlevad laevaremonditehas ehitajad. Nad ei nõua midagi üleloomulikku. Vajatakse vaid tehnikat ja ehitusmaterjale, kusjuures ei paluta armuandi, vaid ollakse valmis maksma. Praegu pole ei ühte ega teist, aga Loksa Laevaremonditehas remondi-ehitusjaoskond töötab. Ja töötab päris hästi!

## Mis muret teeb...

Loksa Laevaremonditehas raadioleht alustas uuesti tööd.

Raadioleht oli esimest korda eetris 26. oktoobril 1989.

Leht räägib eranditult kõigist tehase probleemidest ja teeb seda julgelt ning teravalt. Selles on kuulda tehase töökollektiivi nõukogust, kaupluste töö kontrollimisest, lasteaedadest, ehitusküsimustest jne. Ühesõnaga sellest, mis muret teeb. Lehele vastab nii tehase kui merelaevanduse administratsioon.

Muide, laevaremonditehas administratsioon on oma raadiolehe suhtes võtnud väga mõistliku hoiaku. See ametiühingu- ja parteikomitee loodud leht tõstatab väga teravaid küsimusi. Tegijad võivad rahumeeli oma küsimusi esitada – nad teavad,

et administratiivseid meetmeid nende suhtes ei rakendata.

Kolm viimast kuud pole ühtki raadiolehte tehtud – tehnilistel põhjustel polnud võimalik saadet transleerida.

Üks tehniline probleem on veel. Lõpetati tehase täielik radiofitseerimine, kõikjal on valjuhääldid, ent helitugevust reguleerida ei saa. Kui raadio hakkab "lõugama", tõmbavad töölised lihtsalt juhtme puruks. Ja nii transleeritakse oma saadet eelkõige laevaremonditehas juhtkonnahoonesse, lihtrikompleksi ning õue.

20. aprillil sai remont läbi ja raadioleht jätkas tööd. Sel puhul kolleegidele palju õnne!



## Luuakse ühisettevõte

Jätkates juttu rahvatarbe-kaupadest, võime lugejaile teatada, et Loksa Laevaremonditehas sõlmis kontserniga "Estar" ühisettevõtte loomise lepingu. Ühisettevõtte hakkab tegema kõrge kvaliteediga ja konkurentsivõimelisi trikootooteid. Ootame nende ilmumist polettidele!

Läti Merelaevanduse laevu remonditakse Loksa Laevaremonditehas, Eesti Merelaevanduse omi aga Lätimaal.

Lehekülje koostas Jevgenia Kastjuk Dmitri Prantsu fotod

# SÄÄRANE SEE MEIE TÖÖ ON

Sattusin Tallinna Uussadama tollipunkti puhkepäeval. Aga nagu sadamaski, pole ka tollis puhkepäevi. Osa laevu olid lossimisel või laadimisel, osa parajasti saabunud või lahkumas. Tollis kontrolliti Soome saadetavaid veo- ja sõiduaautosid. Sellest hoolimata oli operatiivosakonna juhataja asetäitja Gleb Komarov lahkesti valmis juttu ajama.

**Tulite just sadamast. Mis te seal tegite?**

Laeva ja sadama juhtkonna vahel tekib sageli lahkkelisid lasti rikkumise pärast. Kui süüdlas on raske kindlaks teha, siis kutsutakse meid kohale. Praegu oli just niisugune juhus.

**Miks nimelt tolliametnike vahekohtunikuks kutsutakse?**

Seda me ju tegelikult oleme, sest kõik sadamas seisvad laevad ja nende last on meie kontrolli all.

**Kaua te juba tollis töötate?**

Kaheksa aastat. Alustasin Tallinna reisisadamas.

**Kaheksa aastat... Siis te mäletate ju ka neid üsna hiljutisi aegu, mil sõna "toll" meremehed ärevusse ajas. Lapsi hirmutati miilitsaga, meremehi tolliga. Eks vastavalt sellele teisse ka suhtuti.**

...Koguni mõistatus oli: "Kus kirjutab Aleksei Tolstoi oma "Kuldvõtmekeses" tollimeestest?"

**Kus neist siis seal juttu on?**

Mäletate, kui rebane Alice ja kass Basilio meelitasid Buratino lmede Välule ja otsustasid ta seal jalgupidi puu külge riputada, et raha maha pudeneks...

**Mis nüüdseks muutunud on?**

Enne kehtisid teistsugused tollieeskirjad. Nüüd on neid tunduvalt lihtsustatud. Sellepärast, et Nõukogude meremeeste palk on väike ja loomulikult tahavad nad siis selle valuutanatukese eest, mis neile antakse, koju perle võimalikult rohkem kaasa tuua.

**Mitte ainult koju, Olgem avameelsed. Palgaga, mis nad saavad Nõukogude rahast, peret ülal ei pea.**

See on tõesti nii. Ja kui varem kehtisid paljude kaupade toomisel piirangud, siis nüüd võib meremees kaasa tuua kõike, mis legaalselt teenitud valuuta eest ostetud. Oletagem näiteks, et üks mees on mitme reisi jooksul raha kõrvale pannud ja tahab selle eest osta korraga kaks videomagnetofoni. Palun lahkesti! Teine otsustab kümne karbi näovee kasuks. Tehku seda!

**Nii et praegu enam tolliametnikega ei hirmutata?**

Eks tollimehi ole ka igasuguseid. Pealegi on meie tööd sätestavates dokumentides segaseid kohti, mida võib tõlgendada mitut moodi. Hulk aastaid oli näiteks lubatud tuua asju ainult oma tarbeks, mitte müümiseks. Kes selle koguse kindlaks määrab? Kui ma laevadel loenguid pidasin

või niisama juttu ajasin, küsiti mul alalõpmata, kus siin see piir on.

**Igati loomulik küsimus.**

Muidugi. Oletagem, et mul on halb tuju ja ma määran piirnormiks ühe koguse, heas tujus olles aga vaatan mõne asja peale läbi sõrmede ja lubatud kogus kasvab tunduvalt. Praegu on kõik teistmoodi. Näiteks võib meremees tulla ja öelda, et ta on ostnud kümme karpi näovett. Ühe tahab jätta endale, üheksa maha müüa. Talle kirjutatakse välja läbivaatuse tõend, ta maksab tollilõivu ja läheb rahumeeli komisjonikauplusesse.

**Kui suur tollimaks üheksa karbi pealt umbes tuleb?**

See sõltub kaalust. Igatahes on see summa väga väike. **Kuidas on asjad kirjandusega? Kas siin on ka midagi muutunud? Mõni aasta tagasi peeti näiteks "Doktor Zivagot" Nõukogude vastaseks teoseks ja turismiprojekt, mille kaanel supel- hooajal rannas võetud pilt alasti modellist, oli pornograafiline.**

Selle valdkonnaga tegeleb meil erigrupp. Neil on täpsed kriteeriumid, kuidas eristada näiteks erootilisi väljaandeid pornograafilistest ning Nõukogude vastast kirjandust sellest, mida tohib sisse tuua.

**Kas erootikaajakirju on nüüd lubatud sisse tuua?**

Muidugi. Miks siis meie ei peaks tohtima inimkeha ilu nautida?

**Mulle räägiti hiljuti, kuidas tolliametnik käskinud ühel meremehel ajakirjast aktifoto välja rebida, vastasel korral ähvardatud ajakirja ära võtta. Kas niisugune asi võis juhtuda?**

Võis küll. See oli piirivalvurite rida. Niinimetatud poliitkontroll anti alles hiljuti tollile üle.

**Kuhu konfiskeeritud ajakirjad pannakse?**

Me ei konfiskeeri neid, vaid koostame akti ja anname edasi juba mainitud grupile. Asjatundjad teevad siis kindlaks, mis nendega edasi teha – kas hävitada või omanikule tagastada.

**Kuidas te võrkeelsete teoste sisust aru saate? Kas te ise valdate mõnda võrkeelt?**

Inglise ja prantsuse keelt. Keeli oskamata läheb meie töös raskeks.

**Kas te olete neid õppinud omal käel või koolis?**

Lõpetasin võrkeelte instituudi ja sattusin siia suunamisega.

**Ega kahetse?**

Seni veel mitte.

**Mis teid tollitöös köidab?**

Kui ma Gorkist Tallinna tulilin, oli mul tollist romantiline kujutus. Sellest tööst teavad ju üldse vähesed. Meie filmide järgi on see umbes nii, et ajad aga mööda katuseid, nagaan pihus, salakaubavedajaid taga, otsid marihuaanat jne. Ühes filmis sattus näiteks haavatud, hinge vaakuv tolliametnik õõsel laeva trümmi, aga tegi seal lõhna järgi kindlaks narkootikumide olemasolu. Selle üle võib praegu ainult müüa. Paraku üldiselt suhtutakse tolli sama halvasti nagu teistesegi bürokraatlikesse organisatsioonidesse. "Näe, mul võeti tollis ära..." Nii saavadki alguse kuulujutud. Tegelikult ei võta me midagi lihtsalt niisama ära. Salakauba puhul on loomulik, et see konfiskeeritakse ja antakse riigi tuludesse.

Nõukogude vastane kirjandus hävitatakse. Muidugi oli meie töös kuni viimase ajani ka palju mõistamatuid asju. Väliturist võis tollivabalt kingiks tuua ainult väikseid asju – sulepäid, valgumihkleid jne. Suuremad esemed, nagu magnetoolad jt. olid keelatud, nende eest tuli tolli maksta. Aga inimene võib ju näiteks Soomest sugulaste juurde tulles tahta midagi kinkida.

**Midagi natuke kopsakamat kui sulepea või valgumihkel...**

Nojah. Aga et mul olid oma eeskirjad, pidin ma sellest kinni pidama. Kirjutasin kviitungi ja võtsin eseme hoiule. Tolli laost oli sellel kolm teed: esiteks võis inimene eseme tagasi sõites kaasa võtta. Teiseks, tahtes selle siiski sugulastele kinkida, tulid nad koos sinna, maksid tollilõivu ja võtsid asja kaasa. Kolmas võimalus oli, et omanik oma eset tagasi ei nõudnud. Siis anti see pärast kahekuist laoshoidmist riigi tuludesse. Selle edasine saatust on mulle teadmata, komisjonikauplustes pole ma säärast kaupakordagi näinud.

**On avaldatud ka arvamust, et kui tolliametnikel pole piisavat teavet, siis on neil väga raske laevast salakaupa üles leida. Peab see paika?**

Tavaliselt pole meil mingit

teavet. Lugu on muus. Eeskätt kogemustes.

**Kas teie olete salakaupa leidnud?**

Olen küll. Eriti reisisadamas. Mul on meeles, kuidas ma ühe soomlase särki alt võtsin ära kolm maali. See polnud minu tööpäev. Aga olin ühe soomlase kirebule võtnud – tal oli deklaratsioon täidetud kustutatava pastaga. Siis alles hakati selliseid pastapliiatseid valmistama.

**Ja teil oli juba teada, et neid kasutatakse deklaratsiooni täitmisel?**

Jah. Mul oli juba kaks säärast juhust olnud. Ühel korral oli tegemist vanema abielupaariga. Soliidsed inimesed, poleks iial arvanud, et nad võivad sellise asjaga hakkama saada. Välja sõites oli neil deklaratsioonis kirjas 500 marka. See summa jäi mulle meelde – tundus perekonnareisi jaoks liiga väike. Tagasi tuldi suurte kohvritega ja deklaratsioonis oli juba 4500 marka. Proovisin teksti lõppu, see tuli kustutades maha. Tollidokumendi võtsime on aga teatavasti kriminaalkorras karistatav.

**Kuidas te ikkagi need pildid avastasite?**

Olin just tulnud vaksalihoonesse, et kontrollida meeldejäänud deklaratsioone. Seal seisis üks vintis noormees. Küsisin, kas tal Nõukogude raha on (seda ei tohi välismaale viia). Ta vastas, et ei ole. Soovitasin kontrollida. Peenrahakotis oli 60 rubla. Kirjutasin kviitungi, mille alusel ta võib oma raha kolme aasta jooksul ükskõik millises Nõukogude Liidu tollipunktist kätte saada. Tema järel tulnud vanem mees lõi härrandliku liigutusega letile 6 rubla ja nõudis kviitungit. Olin selleks ajaks juba neli aastat tollis töötanud ega mäletanud, et keegi oleks kunagi nii väikest summat loovutanud. Mõtlesin, et siin peab veel midagi olema. Palusin tal oma taskute sisu ette näidata. Selle peale ta võpatas. Aga taskutes polnud midagi erilist, niisama puid-padi. Küsisin, kas see on kõik. Kõik. Kui ta käe uuesti taskusse pistis, krabis seal miski: kolm negatiivi, millel olid kujutatud maalid. Fotod paistsid olevat tehtud muuseumis. Mõtlesin, et nüüd peaks veel pildid ka leidma. Mees oli tõmbunud näost halliks ja higi voolas talt ojadena. Küsisin uuesti

tema rahataskut vaadata. Ta pistis vastumeelselt käe põue, tõmbas rahatasku välja, ja siis puudutas mu küünarnukk kogemata mehe selga. Nüüd sai kõik selgeks nii mulle kui talle. Läksime kabinetti, kus tulid lagedale Serovi (pärast tuvastas küll ekspertis, et tegu oli osava võttinguga), Kleveri ja tundmatu kunstniku maalid. Viimase väärtuseks hinnati kolm ja pool tuhat rubla. Nii et edu sõltub kogemustest ja tähelepanuvõimest. Mul oli hea meel, et avastasin need maalid ise, ilma kellegi vihjeta.

**Nii et te siiski ei cita vihjete olemasolu?**

Meil on salakaubanduse vastu võitlemise osakond, mis selliste juhtumite kohta arvet peab. Muidugi, suures laevas, näiteks puistlastialuses, on väga raske salakaupa üles leida. Seal mängib peale sinu taiplikkuse oma osa ka kutsealane vilumus. Ja mis kõige tähtsam – peab teadma, mida otsida.

**Kui nüüd laev tuleb tavaliselt reisilt ja teil pole mingeid andmeid, et seal salakaupa on, kas te siis ikka vaatate ta üle?**

Me kontrollime valikuliselt. **Kes teeb valiku? Või oleneb see tujust?**

Ei. Vahel juhtub, et laev tuleb sisse, komisjon läheb pardale, ja äkki ütleb vaist, et siin on midagi peidus.

**Kas nüüd, kui tollieeskirjad on lihtsustatud, on ka salakaupa vähemaks jäänud?**

Salakaubaveo juhtumite arv võib-olla on vähenenud, aga kogused on suuremad ja kindlama sihitusega. Ega meilgi ole mõtet tühja-tähja taga ajada ja formaalseid akte koostada. Töönäitajate huvides võiks ju midagi ka lausa karvupidi päevavalgele tirida, see aga poleks siis juba enam aus mäng.

**Teil on isegi oma näitajad?**

Kuidas siis muidu. Nendest sõltub meie preemia. Aga elus käib kõik vaheldumisi. Sa võid paar kuud kõvasti rabelda, kõiki järgemööda kontrollida, ilma et midagi leiaksid. Kolmandal kuul aga avastad igaühel salakaupa.

**Mis tunne teil on, kui olete salakauba avastanud?**

Olen muidugi rahul, eriti kui asi puudutab kultuuriväärtuste salaväljavedu. Ei või ju lasta kogu riiki laiali tassida. Teisest küljest tunduvad kinni peetud inimesed nii nurka surutuna, et neist hakkab kahju. Võtkem toosama maalide lugu. See soomlane oli ju lihtsalt ülevedaja. Talle oli öeldud, et too pildid kohale, ja saad pataka raha.

**Küllap tuleks otsida siinseid sahkerdajaid, kes erinevalt sellest soomlasest peavad teadma, mida Serovi meile tähendab.**

Muidugi. Teavadki, aga sellest hoolimata sokutavad meie ühisvara välismaale. Meie ülesanne on selliste omakasupüüdlike kavatsuste tõkestamine.

Küsitlenud  
Tatjana Smirnova

# Kas "Käitumisreegleid " muudetakse?



"Sahhalinski Morjak" teatab, et on tehtud ettepanek muuta "Meremehe" käitumisreegleid välismaal. Samas tuuakse ära Merelaevastiku Ministeeriumis koostatud teksti variant "Nõukogude meremehe meelespea käitumisest maaleminekul välissadamates".

Täiesti loomulikult peab ka "Meelespea" projekt, nagu kõik uus, säilitama ja säilitabki oma eelkäijalt päritud jooni. Taas sinatakse meremeest, millega tahetakse nähtavasti osutada talle suurt klassiusaldust ("Sa astusid maale välissadamates", "Pea meeles!"). Jälle on "iga Nõukogude meremees" saanud piduliku ülesande "esindada välismaal meie sotsialistlikku riiki ja Nõukogude rahvast" (kuigi koosseisude koondamised viisid ei puudutanud NSV Liidu konsulaate ja saatkondi välisriikides) ning muidugimõista "au ja väärikusega kanda NSV Liidu kodaniku kõrget tiitlit".

Välissadamates maale läinud meremeestelt ei nõuta enam oma seltsimeeste jälgimist ja nende tagasihoidmist manduva ühiskonna ahvatlustesse langemast, kuid endiselt peate te, seltsimehed meremehed, õigesti ja argumenteeritult selgitama sealsetele kodanikele Nõukogude riigi sise- ja välispoliitikat.

Õppige inglise keelt!

Artur Gusseinov

Meremeeste üritustel võib sageli kohata üht justkui võõra ametkonna esindajat. Milline on Teie seos meremeestega?

**Eesti Välisministeeriumi konsulaarosakonna juhataja Kalle Ott:**

Töötasin 25 aastat Eesti Merelaevanduses, sellest nüü huvi kui ka tutvus meremeestega. Meie tööalased sidemed püüvad sellega, et ametisõitjatega tegeldes vormistab meie osakond ka meremeeste väliskomandeeringuid.

Ajalehtedest võis lugeda, nagu oleks uus luud Välisministeeriumi puhtaks pühkinud.

Uus välisminister Lennart Meri valis lihtsalt ise endale meeskonna, nii nagu kapteni gi laevas tahab oma meeskonda.

Ega Teie osakond vist töö vähesuse üle kurta saa?

Muidugi mitte, ametisõitjate arv on tohutult kasvanud.

Tänavu on meil nelja kuu jooksul tulnud vormistada rohkem kui 13 000 inimese välislähetuse dokumendid, nii võib arvata, kui palju neid igal tööpäeval teha tuleb, aga iga vormistamise taga on tükk tööd.

Kuhu kõige rohkem sõidetakse?

Esikohal on muidugi Soome, teisel kohal Rootsi ja kolmandal Saksamaa Liitvabariik, seega on näha, et taastuvad Eesti ajaloolised sidemed.

Missugustes suundades veel maailm meie jaoks avardub?

Tuleb ette sõite näiteks Sin-

gapuri või Indoneesiasse. Hiinagi pole enam eksootika, seal käiakse üsna palju, samuti Lõuna-Koreas. Iisrealiga on tihenendud eriti kultuurisidemed. Haruldased on vast sõidud Lõuna-Ameerikasse.

Kas on ühisettevõtete hulka juhtunud ka selliseid, kus siinpoolne partner tegeleb eeskätt rohke reisimisega?

Eks ilka, aga aeg selekteerib need välja. Kogu äritegevuses on piiri ettevõtlikkuse ja avantüürismi vahel tunnetada küllalt raske, aga seda piiri ületada üsna kerge. See on loomulik arengumaa tendents, lastehaigus, mis läheb ajapikku üle.

Helistas  
Madli Vitisimann

## KES ON MERLE ? MIS ON MERLE ?

# Merekeelest ja mereterminoloogias

Enamik eesti noori meremehehakatise, ka mõnigi juba eakam kuldpagunitega laevajuht räägib üsna sageli *švartovka* tegemisest ja *osadka* vaatamisest. Selline asjaolu oleks veel kuidagi arusaadav, kui vastavad sõnad eesti keeles puuduksid või vähetuntud oleksid. Antud juhul aga küll ei usu, et ükski eestlasest meremees ei tunneks *süvist* või *sildumist* või mõnd teist lihtsamat ja sageli esinevat meresõna. Tavaliselt on sellisel juhul tegemist lihtsalt hoolimatusega, et mitte ütelda kultuuritusega. Põhjuse na tuuakse harilikult oma keelse merehariduse puudumine, sõnaraamatute vähesus ja omakeelse kirjanduse nappus. Hea tahtmise juures aga võib enamikule võõrterminitele leida eesti vaste.

Mereterminoloogia ühtlustamisele asuti kohe pärast Eesti iseseisvumist. Selleks aitasid tõhusalt kaasa oma keelsed merekoolid, eestikeelsed õpikud, merekaardid ja lootsiraamat ning erialased ajakirjad. Paljudele neist olid lisatud väikesed meresõnastikud.

Kahekümne lühikese omariiklusaasta jooksul jõuti usumatult palju, kuid mereterminoloogia jäi siiski lõpuni

korraldamata. Pärastsõja-aastail on kõik toona saavutatatu teinud kindlat vähikäiku ja tulemuseks on ülaltoodud lingvistilised sedõvrid. Pealegi on elu vahepeal tublisti edasi läinud, uued laevad ja uus tehnoloogia nõuavad uusi sõnu ja mõisteid.

Et kujunenud olukorras püstitki eesti merekeele vaesumist pidurdada ja jõudumõda ajaga sammu käia, tulid mõned kriitiliselt mõtlevad meremehed kokku Eesti Meremuuseumis, et asuda mereterminoloogia korrastamisele. Meremuuseumi direktori A. Pärna toetusel loodigi 1973. aastal mereterminoloogia komisjon. Sellest ajast on meremuuseumi katuse all koos käidud lugematu arv kordi ja iga kuu mõnel teisipäeval kostab Paksu Margareeta poolt tulist vaidlust ja mahlakat merejuttu.

Mõne aasta eest sündis mõte hakata koostama Eesti mereleksikoni. Kirjastus "Valgus" oli asjast huvitatud ja nii saidki mereterminoloogia komisjoni liikmetest leksikoni koostajad. Ülesanded jagati ja 1986. aastaks oli algne märksõnastik koostatud. Selle peamised valdkonnad on laevajuhtimine, mille eest seisab hea Eesti Merelaevandu-

se juhenduskapten R. Leit; laevachitus edeneb Muuga sadama kapteni R. Raudsalu käe all, merepraktikat juhatab teine sadamakapten E. Hunt, laevajõuseadmeid J. Kask, meteoroloogiat Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja, kapten M. Käbin; purjelaev on usaldatud teerokale meremehele E. Russoville, lootsindus H. Palk'ile, mereajalugu A. Pärnale, kalandus J. Sammetile, laevad ja personaalia B. Paole ning merekaubandus ja õigus allakirjutajale. Kirjastuse poolt on kaastegevad O. Luhaveer ja H. Hallikmaa. Peale nimetatute on oma abi ja nõuga alati kaasa löõmas kapten K. Leemet ja kapten A. Kask ning veel palju huvilisi mitmelt alalt.

Eesti mereleksikon on kavandatud üsna kopsaka raamatuna, nii umbes "ENE" kõite mahus. Käesolevaks ajaks on käsikiri laekunud ja toimetamine läheneb lõpule.

Loodan, et kavandatav leksikon tuleb kasuks nii noortele kui ka juba eakamatele meresõitjatele ning leevendab erialase kirjanduse puudulikkust. Usun, et ka laiem lugejaskond leiab seal mõndaigi huvitavat.

Uno Laur

# MIDAGI MEREMEESTELE

Alates järgmisest numbrist hakatakse avaldama artikleid ühekõitelisest "Mereleksikonist" (tegijate kõnepruugis MerLe), mis on ENE toimetuses praegu trükkis ettevalmistamisel ja mis kavatakse üllitada lähiaastail. Eelkõige valime avaldamiseks artikleid, mis tutvustavad (või tuletavad meelde) eestikeelset mereterminoloogiat lootsinduse, hüdrograafia, laevajuhtimise, -chituse ja -jõuseadmete, kalapüügi jm. alal, prominentsete eesti meremeeste ja merendusteadlaste (sh. väliseestlaste) lühiehulugusid, merega seotud muulaste elulugusid, mida eestikeelses teatmekirjanduses ei leidu, ümberhinnatud ajaloosündmusi jne.

Kuna MerLe oma üleschituselt sarnaneb ENE-le, siis kasutame ka uue ENE lühendeid ja paljuski artikli üleschituse meetodikat (näit. tärn sõna ees viitab, et selle märksõna all leiab loetavale artiklile lisateavet). Kahjuks ei võimalda artiklite erinev valmidusaste avaldada artikleid rangelt alfabeetilises järjestuses, kuid hugejad, kes artikleid enda jaoks vajalikuks peavad, võivad need välja lõigata ja ise süstematiseerida (näit. valdkondade kaupa, panna üldalfabeeti, või muul moel). Oletatavasti jääb meie "järjejutt" ilmuma üsna pikaks ajaks, sest kirjastusolud Eestis liiguvad kindlalt halvenemise suunas.

Ka lugejate aktiivne kaasalõõmine on teretulnud, sest näit. eriti kasin on meil teave paljude Eesti-aegsete merega seotud organisatsioonide kohta, puuduvad paljude isikute sünni- ja surma-aastad (sel juhul on tekstis tema nime taga küsimärk) jne., ning kui kellelgi on meie artiklis puuduvaid andmeid, siis ärge ta häbenegu meile sellest teatamast. MerLe tegijate aadress on Tallinn 200090, Pärnu mnt. 10, ENE toimetuse, "Mereleksikon". Loomulikult võib sellel aadressil kirjutada ka lihtsalt oma arvamusi artiklite kohta.

HEAD LUGEMISTI!

Olev Luhaveer  
MerLe peakuraator

(algus lk. 1)

on ühe osaniku "Palkkiyhtymä Oy" omand ja meie opereerime sellega lepingu alusel. Siin tuleb arvestada juba teisi seisukohti, kuidas ja mis tingimustel töö käib. Minu arvates on "Transstonia" tulevik ja töö küllalt selged, aga "Tallinkiga" on lahendamist ootavaid probleeme veel ees.

\*\*\*

**Kui spetsialiseeruda on mõistlik ja teiste firmade teenuseid osta kasulik, siis miks ei osta te "Infloti" teenuseid?**

"Infloti" tariifid on nii kõrged, et me ei pidanud mõistlikuks selle töö eest selliseid summasid maksta. Teeme selle töö ise ära ja oleme seni oma jõududega hakkama saanud. Aga kui agendifirmale makstav hind on sobiv, siis ostame muidugi heameelega igasuguseid teenuseid. Kõike ei jõua ise ära teha ja polegi mõtet.

**Kas teiegi firmal on takistusi arveldustel välismaal-maga?**

Meil on ju pankadega olukord praegu kaunis õnnetu: Tartu Kommertspank on Eestis ainus, mis suudab mingil määral välismaaga valuutatehinguid sooritada. See on nii ühisettevõtte kui ka teiste ettevõtete probleem, et raha ülekandmine siitpoolt ja saamine sealpoolt on väga raske. See viib paljud ettevõtted raskesse olukorda. Mõne võib-olla isegi pankroti äärel: kui teenused on osutatud, aga raha ei laeku, siis tuleb varsti firma ukseid kinni panna. Meil õnneks nii raske ei ole, sest meil on oma allettevõtte Helsingis, seetõttu saame ka seal seda raha kasutada, et sadamamaksude ja muude kulude katteks üle kanda.

**Kui meenutada "laevade sõda" veebruaris-märtsis, mil määral oleks "Sally Line" programmi realiseerimine häirinud teie firmat?**

Praegu on kahjuks nii, et väga paljud Tallinnas ja mujal on arvamusel, et niis-

ti laevandus kui ka reisilaevandus on suur rahaauk, ning üritavad iga hinna eest avada laevaliine, kui võimalik, siis Tallinna ja Helsingi vahel. Neid katseid on olnud juba mitu ja konkreetseid laevuugi liikumas. Eri projektid on olnud eri sadamate ehitamise ja uute laevade hankimise kohta.

Kahjuks peab tunnistama, et see turg nii rikas ei ole, et siin võiks edukalt tegutseda palju laevafirmasid. Kui teinekord võib lehtedest lugeda ekslikke andmeid, et "Georg Ots" teenib kümnetesse miljonitesse ulatuvaid valuutatulusid, siis on selles esiteks komaviga ja teiseks asjatundmatus: ei teata, kuidas seda raha arvestatakse ja milline selle tagapõhi.

On vaja näiteks arvesse võtta, et laeva põhikapitali eest ei tule arvestada mingeid kulusid, selle on riik lihtsalt eraldanud ja nõ. teise raha eest ostnud. Teiseks on meie meeskonna palk välismaal laevadega võrreldes väga madal. Kolmandaks ostetakse kütus ja paljud muud varustusartiklid rublade eest. Kui see kõik kokku liita, siis ei paista pilt enam kuigi roosiline.

Kui nüüd mitu laevaliini üheaegselt alustab, siis tähendab see muidugi kaunis tõsist konkurentsi ja on selge, et kõigil siin hästi minna ei saa. Aga ma ei usu, et me peaksime eriti murelikud olema: meil on konkreetne liin avatud ja töötab. Usun, et suudame selles konkurentsi arenda, ehkki see eriti lihtne pole. Muidugi on tähtis, et konkurentid oleksid aus ja kõigil ühesugused võimalused.

Tahaksin rõhutada, et me ei ole kahjuks nii rikkad, et võiksime praeguses majanduslikus olukorras lubada endale luksust ehitada mitmeid sadamaid ja hankida uusi laevu. See tähendaks, et meie kapitalimahutused ja kohapealsed võimalused kasutatakse paljudeks aastateks ette ära, kusjuures ei ole kin-

del, et nad end tagasi maksavad. Seepärast tekitab olukord, kui ühte sektorisse tungib väga palju kapitali ja üritajaid, paratamatult ülepaakumise ja keegi peab pankrotistuma. Meie väljaarenemata majandus pole veel küllalt küps, et lubada endale vaba konkurentsi. Kui me aga kutsume sellele turule vaba konkurentsi korras tugevamad Lääne firmad, siis ei ole meie endi tekkivad firmad kuigi heas seisukorras. Esiteks puudub neil kogemus, teiseks aga põhikapital, seega võimalus areneda.

**Kas jagate seisukohta, et kuni kodumaised laevafirmad pole jalule tõusnud, tuleb võõramaiseid eemale hoida?**

See on muidugi mõistlik seisukoht: tuleb lihtsalt olla realist ja näha meie võimalusi - kus me oleme ja mida me võime -, et mitte luua endale illusioone, arvates, et kõik end tingimata ära tasub ja turism

areneb nii tormiliselt, nagu mõnede optimistidele paistab.

Tuleb arvestada, et Tallinna võimalused on piiratud, õigmini juba ammendatud. Tööd alustav "Estline" toob nädala veel 3000 turisti juurde. Tallinna hotellide ja restoranide võimsus on juba ammu ammendatud, aga midagi uut veel kerkimas näha ei ole, ehkki projekte on palju ja räägitakse paljude hotellide ehitamisest. Kuni need hotellid ükskord valmivad, pole meil ju midagi pakkuda. See tähendab, et laevaliine võib küll juurde tekkida, aga ilma turismi infrastruktuuri välja ehitamata ei ole mõeldav ka laevade edukas töö.

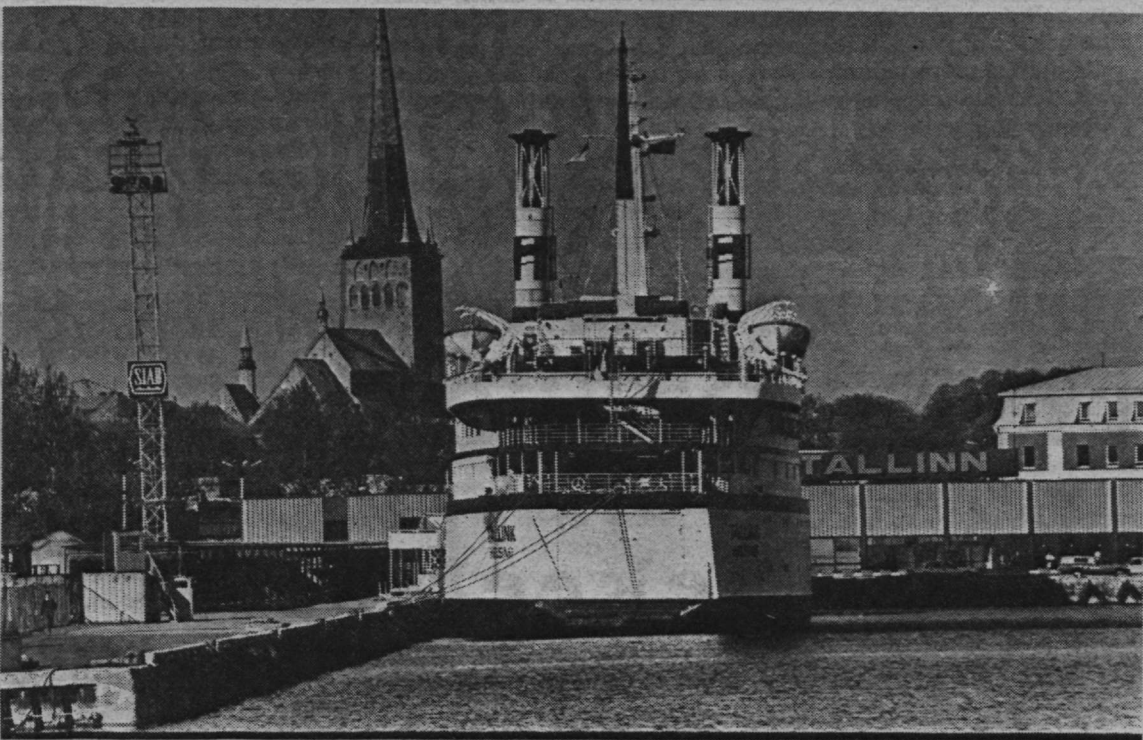
\*\*\*

**Praegu, kui reisijad sõidavad Reisisadamast, nende autod aga Uussadamast, on vist reisijail väga ebamugav?**

"Ebamugav" on selle iseloomustamiseks liiga pehme

sõna. Et sadamas praegu ehitatakse, ei lubata meil ehituse ajal "Tallinkiga" autosid vedada. "Tallinkil" on piisavalt suur autotekk ja reisijal oleks mugav oma autoga ühes laevas sõita, kuid nüüd peab ta vangerdama läbi Uussadama. Me ei oska seda teisiti tõlgendada kui kunstlike ebamugavuste loomisena meie klientuurile. Alati ei õnnestu reisijal oma reisi selleks ajaks seada, kui tema auto reisib. Laeva Uussadamasse saabumise ajal ekslevad inimesed oma autot otsides sealses mitte eriti inimsõbralikus ümbruses. See on õnnetu olukord ja me mõtleme, et võib-olla oleks parem paluda inimesi hoopis Viiburi kaudu sõita. Praegu on raskusi nii sadamal ja tollil kui ka klientuuril. Aga minge vaadake ise.

Nii tehkemgi!

Küsitles  
Madli Vitismann

31. mai "Vaatevinklis" näidati autode (mitte)vedamist Reisisadamast Helsingisse.

Tallinna Merekaubasadama kapten Eduard Hunt:

"Ei "Tallink" ega "Georg Ots" vea autosid ajutiselt. See on merelaevanduse, tolliameti ja sadama ühine otsus seoses ehitamisega."

D. Prantsu foto

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 4. juuni (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Tallinnast New Orleansi  
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Tallinnast Amsterdami  
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Tallinnast Beaumonti  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Beaumontis  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Ventspilsist Savonasse  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Klaipedast Antwerpenisse  
"NIKOLAI JANSON" — Fredericias  
"BORISS BUVIN" — teel La Habanast Marieli  
"NIKOLAI VILKOV" — teel La Habanast Lisboasse  
"TIMUR FRUNZE" — teel Luandast Tallinna  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Abidjanis  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Las Palmasest Tallinna  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Bissaus  
"ANDREI ANDREJEV" — teel Tallinnast Amsterdami  
"MAKSIM LITVINOV" — remondis Szczecinis  
"PJOTR KRASSIKOV" — Bandjulis  
"VASSILI SELGUNOV" — teel

Rouenist Nouakchotti  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Tallinnas  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Tallinnas  
"JOHANNES LAURISTIN" — teel La Lusi  
"JAAN ANVELT" — remondis Luandas  
"OLGA VARENTOVA" — teel Freetownis  
"IVAN RUSSAKOV" — teel Las Palmasest Tallinna  
"PAVEL DAUGE" — Lomés  
"MIHAIL KEDROV" — Owendos  
"IVAN BELOSTOTSKI" — Tallinnas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Ceutast Tallinna  
"VERA LEBEDEVA" — teel Nouakchottist Conakrysse  
"IVAN POKROVSKI" — Tallinnas  
"VILJANO" — teel Dunkerque'ist Kaliningradi  
"GRUMANT" — teel Huelvast Hopasse  
"GULBENE" — teel Gdańskist Gabesse  
"KOHTLA" — teel Venezia Tartusi  
"KÖPU" — teel Marina di Carrarast Ijitsšovskisse  
"PAIDE" — Kaliningradis

"POVENETS" — Tallinnas  
"RISTNA" — teel Birkenheadist Bremenisse  
"HELTERMAA" — remondis Loksali  
"SEGEZA" — Tallinnas  
"OSVALD TUUL" — teel Rotterdamist Riiga  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Ravennast Bordeaux'sse  
"IVAN RABTŠINSKI" — teel Leningradist Antwerpenisse  
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Amsterdamist Tynedocki  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Bremenist Leningradi  
"HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas  
"JURI KLEMENTJEV" — teel Sunderlandis  
"KAPTEN VOOLENS" — Århusis  
"MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna  
"JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Antwerpenisse  
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi  
"VIIRELAI" — Tallinnas  
"MANILAI" — teel Københavnist Helsingisse  
"SUURLAI" — teel Tallinnast Borgholmi

"HEINLAID" — teel Århusist Helsingisse  
"VASSILI KUTŠER" — Bremenist  
"FRITZIS GAILIS" — Tallinnas  
"GLEB SEDIN" — teel Ventspilsist Nantes'i  
"FRITZIS ROZIN" — Gävles  
"AUGUST KULBERG" — teel Ellesmere-Portis  
"AMBLA" — Kristiansandis  
"ANDJALFELD" — teel Moerdijkist Uddevallasse  
"AEGNA" — Gdynias  
"KABONA" — teel Riias Tallinna  
"MOHNI" — Riias  
"RAPLA" — Kalmaris  
"SEMION ROŠAL" — Gravesendis  
"TERIBERKA" — teel Rotterdamist Tallinna  
"VIRTUSU" — remondis Loksali  
"KARL KRUSTEIN" — teel Roomassaares  
"OSMUŠAAR" — Drammenis  
"OTEPÄÄ" — teel Tallinnast Rotterdami  
"TAHKUNA" — teel Brusselist Gdyniasse  
"ARNOLD VEIMER" — teel Göteborgist Arendali

## Neile, kes ootavad...

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. 2491  
Tiraaz 3500

Toimetaja  
ROLAND TRUBETSKOI  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN