



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

Hmub (vaheagadega) alates 1950. aasta 21 juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 1 (891) Teisipäev, 16. jaanuar 1990

Hind 10 kopikat

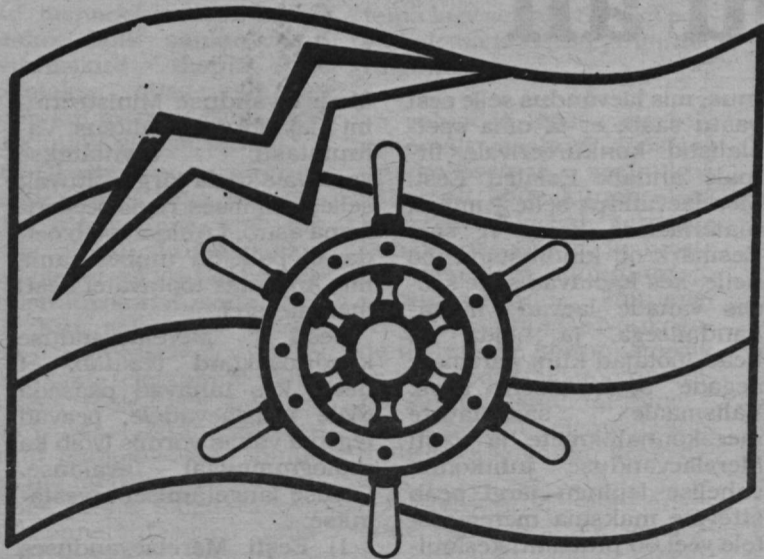
TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

☛ Aastaalguse intervjuu	lk. 2
	lk. 5
☛ Esimene Eesti meeskond välislaeval	lk. 2
☛ Meremehe õiguste bill	lk. 3
☛ Kellele esitada arve?	lk. 4
☛ Kes on kes Kaptenite Klubis	lk. 5
☛ Laevanduse kaadripoliitika	lk. 6
☛ UFO-d	lk. 7



D.Prantsu foto

EESTI MEREMEESTE LIIT



10. juunil 1989 kogunes Tallinna merekooli saali 137 meremeest, et panna alus Eesti Meremeeste Liidule. Eeltööd selleks alustati juba eelmise aasta sügisel. Initsiatiivgrupi poolt oli kokku pandud põhikiri, mis ka vastu võeti. Valiti 30-liikmeline volikogu, 10-liikmeline juhatus ja Liidu vanem.

Eesti Meremeeste Liit on Eestis tegutsev meremeeste ning merega seotud organisatsioonide vabatahtlik ühendus, mille põhieesmärgid on:

- ◆ Eesti kui traditsioonilise mereriigi lugupeetavuse tõstmine,
- ◆ merenduse, kalanduse ja muu merealase ettevõtluse toetamine Eestis,
- ◆ osalemine majandus-, sotsiaal- ja poliitiliste kü-

simuste lahendamisel,

- ◆ merealase kutsehari-
- dussüsteemi täiustamine,
- ◆ Eesti Meremeeste Liidu liikmete kutsealaste, majanduslike ja sotsiaalsete huvide kaitsmine,
- ◆ eestikeelse mereterminoloogia taastamine ja arendamine,
- ◆ Eesti merekultuuri ja -sümboolika arendamine,
- ◆ mereasjanduse rahvalikustamine ja meremeheameti lugupeetavuse tõstmine Eestis, eriti noorsoo hulgas,
- ◆ meremeeste ühiskondliku aktiivsuse tõstmine,
- ◆ välissuhete arendamine,
- ◆ mere puhtuse kaitsmine,
- ◆ Eesti mereajaloo uurimine ja meretehnika pärandi säilitamine.

Eesti Meremeeste Liidu liikmeskond jaguneb noor-, täis-, au- ja toetajaliikmeteks. Toetajaliikmeteks võivad olla ka organisatsioonid. Täisliikmeks saamiseks tuleb olla kolm aastat merd sõitnud ja osata eesti keelt. Noorliikmeteks võidakse võtta nõuandva häälega merealaste õppeasutuste õpilasi ja merealaste huvialaklubide liikmeid.

Eesti Meremeeste Liit on juriidiline isik, kel on oma pitsat ja pangaarve. Liidu töö toimub sektiioonides. Väljaspool Tallinna on loodud kolm piirkondlikku osakonda: Pärnus, Haapsalus ja Kuressaares. Liikmeid on käesoleval ajal 304, nende arv aga pidevalt kasvab.

Ants Pärna

Uue aasta esimesel tööpäeval

Aastaalguse intervjuu Eesti Merelaevanduse ülema

TOIVO NINNASEGA

Eelmise aasta lõpul olite NSV Liidu rahvasaadikute kongressil, peatselt sõidate end täiendama. Seetõttu jätkate edaspidiseks tähtsa küsimuse, missugusena näete Eesti Merelaevanduse tulevikku isemajandavas Eestis, ja piirdume nendega, millele lihtsam kohe vastata.

Möödunud suvel loodi Eesti Meremeeste Liit. Missugused on liidu ja Eesti Merelaevanduse suhted?

Meremeeste Liidul on väga õilis ülesanne äratada ellu meretraditsioonid alates kasvõi merealast sõnavarast. Praeguseks on juba paari põlvkonna jooksul traditsioonide järjepidevus katkenud, eesti merekeel on jäänud seisuma, puuduvad paljud terminid. Meremeeste Liitu suhtun ma hästi, olen liidu volikogu liige. Aga ma ei tahaks, et see oleks kuidagi eraldatud kõigest muudest mereringkondadest. Eesti Meremeeste Liit tegeleb ainult eesti keelt oskavate meremeestega, liidu töökeel on eesti keel. See kõik on õige, kuid Eesti Meremeeste Liit peaks saama koduseks ka neile, kes tahavad Eestis elada ja Eesti ellu integreeruda. Meil on ettepanek, et Eesti Merelaevanduse töökollektiivi nõukogu, kes on nende inimeste esindaja, võtaks lähemal ajal vastu otsuse astuda Eesti Meremeeste Liidu kollektiivliikmeks. See tähendab,

et laevanduse ja liidu huvid on küllaltki ühesuunalised. Enamik meie noori meremehi astub Meremeeste Liitu, samas on seal ka palju vanu meremehi, nii saab liit põlvkondade ühendajaks.

Ja muidugi on Eesti Merelaevanduses tõsine probleem eestlastest kaader. 1972. aastal, kui ma tulin Kauglaidast Eestisse tagasi, oli siin töö 23–24% eestlasti. 1987. aastal, kui sain laevanduse ülemaks, niisii 15 aastaga, oli see protsent langenud 13ni. Praegu on juba rahvuskadrit juurde tulemas. Meil on Leningradi Kõrgemas Merekoolis 35 vabariikliku suunamisega kohta, kuid on märgata huvi vähenemist. Pole nagu päris selge, mis see laevandus on, kardetakse, et viisat on raske saada jms., kuigi nüüd on paljugi teistmoodi kui varem.

Olen kaugel mõttest, et merelaevanduses hakkavad tööle vaid eestlased, see on täiesti ebareaalne. Aga reaalne on see, et eestlaste osakaal peab suurenema. Umbes 30% kapteneist on küll eestlased, kuid madru-seid seevastu hoopis vähe. Sellele peab kaasa aitama ka Eesti Meremeeste Liit. Ja kaasa peab aitama meie mererahiduse ümberkorraldamine. Tallinna Merekooli lõpetanuid ei ole õiget perspektiivi, sest praegu nõutakse juba peaaegu igal pool kõrgharidust. Tallinna Mere-

kool on andnud lõpetanuid ka erialal, millega pole praegu midagi peale hakata — laeva automaatikaseadmed. Poiste arv ei ole vastavuses merelaevanduse vajadustega. Edaspidi tuleb Tallinna Merekoole Eesti Merelaevanduse alluvusse ning hakkab andma ainult niipalju lõpetajaid, kui me reaalselt suudame tööga kindlustada. Pole ka normaalne, et Tallinnas on kaks merekooli. Uuele merekoolile ehitatakse hoonet Lasnamäele, selles koolis õpetatakse kõiki meremehi nii kalapüügi kui ka kaubandusliku meresõidu jaoks.

"Eesti Meremees" on (taas)ilmunud vaid pool aastat. Mida soovite meie lehe lugejatele?

Ajalehti on niivõrd palju, et neid pole vist kunagi nii palju olnud. Ma soovin, et selles lehtede hulgas leiaksid oma lehe need, kes armastavad merd, kellel on merega mingi suhe. Ja et nad üksnes ei loeks, vaid avaldaksid ka oma arvamust, et saaksime teada, missugused probleemid neid huvitavad. Soovin, et "Eesti Meremees" oleks küllaltki objektiivne, et tal oleks hea maine, et ta ei asuks ainult ametkonna kaitsel, vaid püüaks niihästi objektiivselt reageerida kriitikal, mida meie kohta tehakse, kui ka võimaldaks meil oma mõtteid avaldada.

Küsitles
Madli Vitismann



D.Prantsu foto

Esimene Eesti Merelaevanduse meeskond hakkab tööle välisriigi lipu all

Eesti Merelaevanduse ja laevakompanii "Hanseatic" lepingu eellugu on tavalult lühike. Läänud aasta septembris pidas NSV Liidu Merelaevanduse Ministeeriumi koondis "Sovbunker" koos Põhja, Aasovi ja Musta mere laevanduse esindajatega Küprosel läbirääkimisi välismaa reederifirmadega, kellest ühega — "Hanseaticuga" — sõlmiti konkreetne kokkulepe.

Vastavalt leppele kutsutakse kõigist läbirääkimistele osalenud laevandustest üks meeskond katseliselt tööle väliskompanii laevadele. Kui meie meremehed selle proovi edukalt läbi teevad, on edaspidi kavas kutsuda ministeeriumi laevandustest 40–60 meeskonda.

Põhja Merelaevandusele pakuti leppetingimuste täitmiseks puistlastilaeva "Anja". Selgus aga, et Arhangelskis seda tüüpi laevu pole ja järelikult puuduvad ka nendega

töötamise kogemused. Nii loobuski firma Põhja Merelaevanduse teenustest ja tegi ettepaneku moodustada meeskond Eesti ja Musta mere laevanduste vahelise konkursi korras.

Aega anti kõigest kolm päeva. Meie kaadritöötajad jõudsid siiski Musta mere omadest ette ja kolme päeva pärast kirjutas "Sovbunker" Eesti Merelaevanduse nimel lepingule "Hanseaticuga" alla. Vahendaja kaudu tegutses sellepärast, et tegemist oli nimelt niisuguse juhusega, kus tulusam oli ära kasutada viimase võimalusi ja kompetentsust. "Sovbunker" võttis kaheprotsendilise komisjonitasu eest (Nõukogude rublades) enda peale lepingu koostamise ja juriidilise vormistamise, viisade hankimise ning pilettite broneerimise sõiduks sihtkohta.

Suurt abi osutasid kaadriosakonna juhataja I. Bobrovski sõnutsi tulevase

meeskonna liikmed — kapten S. Borodin, kapteni vanemabi S. Baranov ja teine abi D. Jermolenko. Kokku sõitis Itaaliasse "Anja" vastu võtma 16 inimest. Munsterrollis olid veel vanem- ja teine mehaanik, radist, poosman, neli madrust, kokk ja puhvetipidaja. 9. detsembril 1989 meie kapteni käsutusse läinud alus on ehitatud 1972. aastal, veeväljasurve on 6000 tonni, pikkus 93 ja laius 16 meetrit. Automatiseerimisklass on A-1 (ilma masinaruumi vahiteenistusega). Laev on registreeritud Küprose lipu all ja veab praegu lasti Vahe-mere ning Lääne-Euroopa sadamatesse.

Leping on sõlmitud üheksaks kuuks. Esimese meeskonna töö põhjal otsustab firma Nõukogude meremeeste kutseoskuste ja võimaluste üle kasutada tulevikus oma laevadel teisigi meie meeskondi.

Loomulikult tekib küsi-

mus, mis laevandus selle eest vastu saab, et ta oma spetsialistid konkureerivale firmale annab. Esialgu Eesti Merelaevandus sellest mingit materiaalselt kasu ei saa. Eesmärk oli kindlustada töö neile, kes kaotavad selle seoses vanade laevade mahakandmisega, ja hoida nii head töötajad kuni paremate aegade saabumiseni alles. Välismaale saadetavate meeskonnaliikmete ja Eesti Merelaevanduse juhtkonna vahelise lepingu järgi peab ettevõtte maksma meremeestele veel 60 protsenti keskmisest töötasust Nõukogude rahas. Osa teenitud valuutast läheb aga laevanduse arvele ning seda hakatakse ametiühingukomisjoni kontrolli all kasutama üksnes sotsiaalvajadusteks.

Välislaevadel töötavate meremeeste palka reguleeritakse eeskirjadega, mille on kooskõlas Nõukogude seadusandlusega välja töötanud

Merelaevanduse Ministeeriumi majanduspeavalitsus. Valuutatasi arvutatakse vastava skaala järgi sõltuvalt sellest, millises riigis reederifirma asub. Lühidalt võib öelda, et palk on umbes sama mis Angoolas töötavatel Eesti meremeestel.

Eesti Merelaevanduse kaadriosakond teatab, et need, kes tahavad pääseda tööle välislaevadele, peavad tegema vabas vormis (võib ka radiogrammiga) avalduse. Otsuse langetamisel arvestatakse:

- 1) Eesti Merelaevanduses töötamise aega ja tööalast iseloomustust;
- 2) varasemat töötamist spetsialistina välismaal (näiteks Angoolas);
- 3) juhtivkoosseisu puhul võetakse veel arvesse vastavate talituste arvamust kutseoskuste kohta ja võorkeele valdamise taset.

Artur Gusseinov

Lugupeetud kolleeg!

Kui sa töötad Eesti Merelaevanduse laevadel mistahes ametis ja oled meie ametiühingu liige, pea meeles, et kõigi sinu rohkete ja raskete ülesannete range, teadlik täitmine ei ole mitte üksnes vajalik, vaid sinu ametikohus ning sinu isikliku meremeheau küsimus.

Au ei saa aga olla väarikuseta, püüdluseta sotsiaalse õigluse ja kaitstuse poole. Mistahes kohustused eeldavad ka kindlate õigus-

te olemasolu.

Perestroika ja meie ühiskonna demokratiseerimise ajal ei tohi sa jääda paluja ossa, samal ajal kui laeva juhtkond mängib heategijat. See alandaks mõlemat poolt.

Meremehena, kodanikuna, Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu töötajate ametiühingu liikmena on sul õigus arvestada ja vajaduse korral ka nõuda:

1. Kohalviibimist ja isikliku osavõttu kõigi asjade arutamises nõuandva häälega kõigil ujuvkoosseisu ametiühingu koosolekutel ka sel juhul, kui sa ei ole valitud komitee koosseisu.

2. Tagatist, et sinu naine, laps, lapsed jt. lähedased sugulased on Nõukogude sadamates sinu laeval oodatud külalised, kusjuures neile nähakse ette toiduratsioon, mille eest tasub laevaomanik.

3. Reisil peab iga meremees saama täisväärtusliku kalofüsioloogilise toitu, mille aluseks on naturaalse toiduainete normid, mitte söögi ööpäevane maksumus.

4. Meremees, kes on vahis öisel sõidu- või seisuajal või teeb öösel (k. 00.00-st—08.00-ni laeva aja järgi) mingit konkreetset tööd, saab liisatasu iga töötatud tunni eest 10% ulatuses oma ametipalga päevatasust.

5. Üks kord aastas saavad kõik mittesuitsetavad meremehed kapteni ja laeva ametiühingukomitee ettepanekul lisatasu 10% ulatuses oma 13. kuupalgast.

6. Pärast kolmeaastast teenistust ujuvkoosseisus on meremehel õigus iga kahe aasta järel saada tuusik puhkekodusse, sanatooriumisse, turismibaasi vms. Seitsekümmend protsenti tuusiku maksumusest tasub ametiühing. Viieaastase staaži olemasolul makstakse meremehel üks kord kahe aasta kohta soovi korral kas ravi- või puhkuseraha (tuusiku asemel) 70% ulatuses tema ametipalga või annab ujuvkoosseisu ametiühingukomitee talle valida olemasolevate tuusikute seast. Kümneaastase meremehestaaži korral antakse kõik sanatooriumi ravituusikud tasuta või makstakse täies ulatuses kinni, kui meremees on neid hankinud kusagilt mujalt.

7. Üleviimine teise grupi laevale, kui sellega kaasneb palga vähenemine, võib toimuda ainult sinu kirjalikul nõusolekul või tähtajalise administratiivkaristusena.

8. Kui väljaspool Eesti NSV-d puhkusele olev meremees saab telegrammi väljakutses tööle, siis loetakse kõik Tallinna jõudmiseks kulunud puhkepäevad, samuti aeg, mil tal tuleb oodata suunamist laeva, tööpäevadeks. Kõik ennetähtaegsed väljakutsed (nädal ja rohkem enne puhkuse lõppu, samuti puudu jäävad puhkepäevad) peab kaadritalituse sinuga kooskõlastama, et mitte kahjustada sinu isiklikke plaane.

9. Kui meremees on ostnud endale välismaalt auto, võimaldatakse tal tuua see kas laevalt mahakirjutamise või mõnda teise Nõukogude sadamasse kui veos, mille eest tasub laevaomanik.

10. Kaks korda kuus (või

B I L L

Eesti Merelaevanduse meremehe, ujuvkoosseisu ametiühingu liikme õigustest

kuni 10 minuti ulatuses) võib meremees helistada Eesti Merelaevanduse ja ametiühingu arvel laeva raadiotelefoniga kodustele. Kui reis kestab üle kahe kuu, võib helistada kolm korda või kokku 15 minuti ulatuses.

11. Meremehel on õigus kirjutada koju igast välissadamast kohaliku posti kaudu.

12. Soovi korral võib meremees käia individuaalkorras maal välissadamates, kus tema laev seisab. Selleks peavad olema täidetud järgmised tingimused:

- vahist ja tööst vaba aeg; vähemalt aastane tööstaaž ujuvkoosseisus, sealhulgas vähemalt kolmekuune staaž konkreetsel laeval; peamiste kohalike seaduste, kommete ja meremehi puudutavate üldtunnustatud käitumisreeglite, sealhulgas Nõukogude meremehi käitumisreeglite uue redaktsiooni tundmine, samuti nende täitmine;
- vähemalt elementaarne inglise või kohaliku keele oskus.

Teistel juhtudel või Nõukogude välisesindust soovitusel määrab maalemineku korra kapten. Tavaliselt lubatakse maale kuni kella 23.00-ni laeva aja järgi.

Kõikide kõllisioonide, trahvide jm. intsidentide korral tasub kulud meremees ise, kes võib sel otstarbel saada laevakassast avantsi oma kolme kuu valuutatootasu ulatuses kohustusega kustutada see ühe aasta jooksul. Ülejäänud osa valuutas nõutavast trahvisummast mak-

sab laevaomanik, kellel on õigus esitada süüdlasele hagi summa tasumiseks Nõukogude rublades.

13. Meremehel, kes on töötanud ujuvkoosseisus üle 10 aasta ning näidanud end tubli inimesena, on õigus võtta üks kord aastas laevakassast isiklikuks tarbeks avantsi Väliskaubanduspanga tšekides või valuutas oma kolme kuu valuutatootasu ulatuses kohustusega tasuda võlg osade kaupa ühe aasta jooksul (vastavalt tšekides või valuutas jooksva kursi järgi). Enne eelmise avantsi tagasimaksimist uut avantsi ei saa.

14. Lisatööde eest laevas on meremehel õigus saada valuutat või tšেকে oma valiku järgi. Ta võib keelduda mistahes lisa- või ületunnitööst või ülesannetest, mis ei kuulu tema ametikohustuste hulka (peale kiireloomuliste, avari-, pääste- vm. tööde, mis kuuluvad põhikirja järgi eelnimetatud kategooriatesse), kui ta ei ole rahul nende eest makstava tasuga. Enne tööle asumist peab töötaja teadma tasu suurust ja selle välja maksmise korda.

15. Igal meremehel on õigus omada isiklikku meelepead ühemõtteliste ja selgete tollieskirjadega, laeva, kajutite ja isiklike asjade ülevaatus (kaasa arvatud isikliku ülevaatus ja selle õiguspädevuse) normide korra ja ulatusega. Meelepea väljaandmise tagab laevaomanik.

Kui NSV Liidu tolli- ja piirivalveorganid rikuvad või kitsendavad kehtivaid õigusi, alandavad inimväarikust,

ületavad oma volituste piire, tõlgendavad vabalt seadusi, norme ja eeskirju, on meremehel õigus kaitsesele, sealhulgas kohtuasja algatamisele nimetatud organite vastu laeva administratsiooni, laevaomaniku või ujuvkoosseisu ametiühingu poolt.

16. Pärast viieaastast töötamist ilma ametlikult fikseeritud üleastumiste või rikkumisteta võib meremees tõstatada laeva juhtkonna, Eesti Merelaevanduse kaadritalituse või ujuvkoosseisu ametiühingukomitee ees küsimuse oma klassi või kvalifikatsiooni tõstmisest või ametialasest edutamisest (kui üks nimetatud tegudest ei ole tavalises korras juba aset leidnud) või enda üleviimisest teise grupi, seeria või rajooni laevale vastavalt oma valikule.

17. Igal meremehel on õigus tutvuda Eesti Merelaevanduse kaadritalituses oma isikliku toimikuga, avaldada protesti, kui sissekanded ei ole õiged, on valesti vormistatud, eiravad isiku juriidilisi õigusi või rikuvad isiklikku saladust.

18. Ühe üleastumise pärast ei või meremeest kaks korda administratiivselt karistada (näiteks avaldada talle käskkirjaga noomitus ja jätta ühtlasi ilma preemiast). Üheaegne ühiskondlike mõjutusvahendite rakendamine, kaasa arvatud materiaalne mõjutamine, on aga lubatud, arvestades, et inimene kuulub ühiskondlikesse organisatsioonidesse, sh. ametiühinguorganisatsiooni, vabatahtlikult.

19. Meremehel, kes on ujuvkoosseisus töötanud üle viie aasta, on õigus üks kord aastas võtta endaga reisile kaasa (sõltumata selle pikkusest) naine või naine koos vähemalt 12-aastase lapsega või üks üle 16-aastane laps. Neid toilustatakse ametiühingu ja laevaomaniku arvel, aluseks on nende kandmine laeva munsterrolli kapteni nõusolekul ja ametiühingu taotlusel. Nende passide vormistamiseks ei tohi kuluda üle kahe kuu vastavalt kehtivatele eeskirjadele.

20. Kõigil naistel, kes töötavad Eesti Merelaevanduse laevadel ujuvkoosseisus, on õigus saada üks tasuline lisa-puhkepäev iga laeval töötatud kuu eest. Naistel, kellel on alla 16-aastasi lapsi, on õigus võtta iga aasta palgata puhkust 30 kalendripäeva ulatuses.

21. Kõigil meremeestel peab aeg-ajalt olema võimalus täiendada end eesti ja inglise keeles eraldi selleks laevale suunatud õpetaja abiga või maal aset leidvatel kursustel, mille eest tasub Merelaevandus, kui lõpetaja on edukas.

22. Kui meremees on 10 aastat olnud korterijärjekorras ja talle ei ole elamispiinda antud, siis on tal õigus, juhul kui tal ei ole ametlikult fikseeritud rikkumisi, saada rahalist kompensatsiooni esimese sissemakse ulatuses selle kooperatiivkorterite maksumusest, millele tema järjekorras seisab, kaotamata seejuures järjekorraõigust sellele pinnale. Pärast 15-aastast laimatut tööd ja elamist Merelaevanduse kaudu saadud kooperatiivkorteris on meremehel õigus Eesti Merelaevanduselt tagasi saada oma kooperatiivkorterite esimene sissemaks.

23. Meremees, kellel on viieaastane tööstaaž ujuvkoosseisus ja kes on olnud sunnitud elama pidevalt väljaspool Eestit, evib õigust sõita üks kord aastas tasuta koju ja tagasi Tallinna lennukiga või rongiga kupeevagnis.

24. Kõigil meremeestel on õigus kirjalikult sisse kanda ametiühingu tööaruanderaamatusse, kui tal on vähemalt ühe ametiühingu laevakomitee liikme nõusolek, mistahes ebaõiglase või tema isikliku väarikust solvava käitumise juhtum, mis talle on osaks saanud kas auastmelt vanemate või laevajuhtkonna või Merelaevanduse maal asuva administratsiooni töötajate poolt. Tal on õigus nõuda asja arutamist ja meetmete võtmist laeval ühe nädala jooksul, ja juhul kui seda nõudmist ei rahuldata, pöörduda ujuvkoosseisu komitee poole, kes on kohustatud andma talle vastuse kahe nädala vältel.

Kommunismi kooliks nimetatud ametiühingud polegi saanud meie õiguste eest võitlemise kooliks. Seepärast otsime me abi igasugustelt perestroika käigus tekkinud liikumistelt. Meie huve on juba kaitsma asunud rahvarinded, rohelised, kultuuriseltsid, ent kahjuks mitte ametiühingud. Oleme kasutanud äärmuslikke abinõusid - streike...

Möödanikuks on saanud niisugused aunimetused nagu kommunistliku töö eesrindlane, kuid endiselt loeme ajalehtedest formaalsed teateid sotsialistliku võistluse võitjatest...

Miks ametiühingud nii hirmus kaua otsivad oma kohta, oma teed perestroika-liikumises? Miks on nad nii kaua äraootaval seisukohal? Vaatlevad, kaaluvad, analüüsivad?

"Meie ametiühingud on niisugused, millisteks me ise nad teinud

Selge, et nende aastate jooksul, mil te olete meie ametiühingut juhtinud, on paljud asjad leidnud ümbermõtestamist. Ja mitte lihtsalt reaalkaasiseisukohast, kes te enne valimisi olite, vaid liidri positsioonilt. Seda enam, et need aastad pole kellelegi meist lihtsad olnud. Kas teie suhtumine ametiühingutöösse on muutunud?

Mu esimene mulje oli, et meil pole mitte ühelgi tasandil küllalt vabadust, et tõsiseid probleeme lahendada. Ametiühingukomiteedel polnud niipalju vabadust, et näiteks oma struktuur ja palgad ise paika panna. Meie juhtorganell oli direktiivandja roll. Nüüdseks on palju muutunud. Eelseisvail valimistel määravad komiteed juba ise oma struktuuri ja palgad, sealhulgas ka esimehe palga. Tõsi, piirangud on olemas: esimees ei tohi saada üle 80% asutuse juhataja palgast ja ka mitte rohkem kui esimene asetäitja. See võimaldab valida autoriteetseid inimesi, sest materiaalne külg ei ole enam takistuseks. Kui enne peeti valimisi põhimõttel "peasi, et mitte mind" ja valitud saamine mõjus karistusena, siis nüüd on kõik võimalused, et valitakse need, keda kollektiiv usaldab ning kel on autoriteeti. Sest praegusel valikuõiguse ajal väärib ju iga kollektiiv toda, kelle valib...

Tihti kritiseeritakse ametiühinguid selle eest, et nad pole perestroika protsessis endale väärilist kohta leidnud ja kõnnivad teiste sabas, neil pole autoriteeti...

Minu meelest võib selle üle vaielda. Mulle tundub, et ametiühingud ei seisa mitte lihtsalt kõrval, vaatlejapositsioonil, vaid omandavad kogemusi, mõtestavad oma osa ja kohta meie elus. Kuigi ametiühingute üleliidulise kesknõukogu tasemel kulgevad need protsessid üsna aeglaselt. Peab tundma ja teadma, mida rahvale vaja.

Te väidate, et me võime oma juhtivate ametiühingorganitega Moskvas konflikti sattuda. Aga kas teie ei tundu, et meie ametiühingorganid on juba ammu konfliktis ametiühinguliikmetega?

Praegu võib tihtipeale kuulda, et meil on vaja sõltumatuid ametiühinguid, et tuleb luua alternatiivne ametiühing. Ma ei saa päriselt aru, mis see on. Siinkohal oleks vist sobilik rääkida meie vabariigis kõlama hakanud mõttest luua need elukutsete, ametite järgi, mida see sõna tegelikult ju tähendabki. Inimestel on tõesti tihtipeale erinevad huvid, olgu nad pealegi ühe komitee all. See ehk parandaks olukorda. Mis aga puutub sõltumatutesse ametiühingutesse, siis peaks nähtavasti selgelt määratlema, mis see sõltumatus õieti on. Võib-olla pole mul

Kellele esitada arve?

õigus, aga "Solidarsuse" teed ma minna ei tahaks. Sest ma leian, et igaüks peaks tegelema oma asjadega. Kas on mõtet poliitilist juhtimist parteilt ametiühingutele anda? Ja veel üks asi. Ametiühingutele on pandud üle seitsmekümne funktsiooni. Palju sellest on mittevajalikku, väljamõeldut, sunniviisilist. Nagu oleks keegi meelega välja mõelnud, et tegelge veel selle ja tollega ka. Aga see pole mõistlik. Võimatu on tegelda kõigega, mis ette nähtud. Tulemus on, et paljudes asjades pole mingit tulemust. Seepärast arvan ma, et rohkem oleks kasu sellest, kui jõud ja energia suunata olemasoleva ametiühingu uuendamisele ja paremaks muutmisele, mitte alternatiivsete ametiühingute loomisele. Tänapäeval peaksid ametiühingud enda peale võtma sotsiaalseid õiguste kaitses ja töökaitses. Ülejäänud tegevuse ringi peaks minu meelest iga ametiühingukomitee ise määrama.

Aga mis peale ebamäärasuse teie tööd veel segab?

Mis segab? Mulle tundub, et te tahtsite küsida, mida me praegu üldse teha suudame.

Olgu siis otsene küsimus: milleks meile laevandustöötajate vabariiklik ametiühingutekomitee?

Olen seda endalt korduvalt küsinud. Kas seda aparati on üldse tarvis? Et oleks selge: seal töötab praegu kuus inimest. Esimees, sekretär, tehniline peainspektor, inspektor, pearaamatupidaja ja administratiiv-majandusosa konna juhataja. Merelaevanduse praegust struktuuri arvestades on komitee minu arust vajalik. Niisugused ettevõtted nagu sadamad, Loksa Laevaremonditehas, "Torgmorts" on iseseisvad, formaalselt laevanduse ülemale mittealluvad üksused. Veel hiljuti, kui polnud ühendatud parteikomiteed, olime meie ainuke organisatsioon, kes kõigi ühiseid huve esindas. Arvan, et tegevuse

koordineerimiseks oleme me vajalikud. Võib-olla, et mitte nii suures koosseisus. Seda juhul, kui ametiühingute kohalikud komiteed oleksid iseseisvad ja kvalifitseeritud, kui nad suhtuksid oma töösse vastutustundlikumalt. Tihtipeale tuleb ju tegeleda nende asemel, võtta enda peale küsimuste lahendamise, millega nemad pole hakkama saanud. Võib olla, et meie komitee võiks ka ühiskondlikel alustel töötada. See võib olla. Kuid koordinaatorit on vaja. Nagu on vaja ka inimest, kellele on usaldatud ametiühingu liikmete huvid kaitsmine administratsiooni ja juhtkonna ees.

Pole saladus, et rahva seas räägitakse sageli nii: meie ametiühing ei otsusta midagi. Teie sellega nõus ei ole?

Räägitakse jah. Ent tänapäeval ei keela ju keegi seda si arvajad ametiühingust välja astuda. Rääkida on lihtne, arvatavasti raskem on ka iseendale arve esitada ja küsida, miks meie ametiühing niisugune on. Alanud aruanete ja valimiste ülesanne on ametiühinguid kvalitatiivselt muuta. Ja sellega, et ametiühing midagi ei otsusta, pole ma nõus. Iseasi on meie võimalused. Praegu saame ainult veennismeetodit kasutada.

On hulk küsimusi, mille õigsuses pole kedagi vaja veenda. Võtame või sotsiaalsfääri. Tänapäeval on iga ülemus veendunud, et selle sfääri tugevdamiseks pole normaalset teovõimelist kollektiivi. Sellest hoolimata lahenduvad need probleemid nii vaevalt, et kõik on kaugustes terendava lahenduse ootamisest juba väsinud.

Jah, praegu me vaid kõneleme perspektiividest. Kohane on küsida, missugune on siin ametiühingute osa. Nende küsimustega oleme kogu aeg tegelenud ja tegeleme ka praegu. Raske küsimus on maaeralduste saamine ehituste alla. Paunkülla see meile anti, aga kohalikud elanikud

oleme," leiab Mere- ja Jõelaevastiku Töölise Ametiühingu Eesti Vabariikliku Komitee esimees Lembit Visnapuu. "Aastaid pole me ametiühingutöösse tõsiselt suhtunud, oleme inimesi juhtorganitesse valinud mitte nende võimete pärast, vaid põhimõttel "peasi, et mitte mind". Ning seepärast pole meil olnud moraalset õigust neile arvet esitada..."

Praegu me arvame veel, et lihtsam on ähvardada alternatiivse ametiühinguga, kui olemasolev ise teha niisuguseks, nagu meile tarvis. Ja valida juhtideks need, keda austame. See õigus on meile antud. Kas õpime ära, kas oskame võimalust kasutada?"

Sellest ja paljust muust on juttu meie tänases vestluses. Tuletan veel vaid meelde, et L. Visnapuu valiti meie ametiühingu liidriks juba perestroika-ajal.

vet esitades peab selle esitama eelkõige ka iseendale. Ja liidritele etteheiteid tehes ei tohi unustada, et nad on meie eneste valitud. Ning et sageli ei suhtunud me neisse valimistesse tõsiselt. Ent vähe on vigade tunnustamisest, need tuleb ka parandada. Praegu on aruannete ja valimiste aeg. Koosolekuil arutatakse väga tõsiseid küsimusi. Eesti ametiühingute näidispõhikirja võimaliku vastuvõtmise, merelaevanduse ühendatud ametiühingute loomise otstarbekuse küsimust. Moodustatakse juhtorganid. Tunnistan, et tahtsin veel rääkida pioneerilaagrist ja kultuuri- ja spordikompleksist ja Interklubist ja "Sadama" kohvikust. Kuid kõik need on tõsiste eraldi jutuaajamiste teemad, ja ma loodan, et me oma vestlust hiljem jätkame. Praegu aga on meile kõigile ilmselt tähtsaimad aruanded ja valimised. See tähendab, meie tulevik.

Meie tulevik ja me lootused. Kui me tõesti tahame oma ametiühingutelt tõsist tööd, siis tuleb valida autoriteetsed ja aktiivsed inimesed, kes ise seda tööd teha tahavad. On olnud kordi, kui mõni osakond võitleb selle eest, et nende esindaja ikka ametiühingukomiteesse satuks. Aga seal ei ole vaja esindajat, vaid töövõimelist inimest. Seepärast loodan ma väga, et tänavu suhtutakse valimistesse tõsiselt. Arutelule pandud küsimused vajavad nimelt niisugust lähenemist.

Juttu ajas
LJUBOV KULL

SÜGIS-
INTERVJU

TALVE-
INTERVJU

Veel üks küsimus: tervise kaitses. Kas täiskasvanud inimest on mõtet veenda tervislikke eluviise harrastama? Kas poleks mõttekam selleks lihtsalt tingimused luua. See on terve probleemipundar. Eriti terav küsimus on meremeeste hirm tervislikel põhjustel kaldale jäetud saada. Selle tagajärjed on kahjuks tihtipeale traagilised. Kui palju inimesi me sel aastal oleme kaotanud... Ma ei taha öelda, et ametiühing midagi ei tee. Aastaid tõstatab ta tõsiseid probleeme, näiteks vanusetasu küsimused ja muud. Tegevusväli on tohutu. Hiljuti kuulsin teie enese käest, et meid ei võeta rahvusvahelisse ametiühingusse, kuna me kaheksa (!) punkti osas ei vasta rahvusvahelisele standardile. Nende kaheksa punkti hulgas on tööpäeva pikkus ja puhused. Ei võeta meid, kes me oleme pikki aastaid rääkinud maailma kõige lühemast tööpäevast ja tööinimese eest hoolitsemisest. Ilmselt see kõik sünnitabki skeptilisuse tänaste ametiühingute suhtes. Olen nõus, et ametiühingule ar-

Veerand aastat hiljem

Aastaalguse intervjuu
Mere- ja Jõelaevastiku
Töölise Ametiühingu
Eesti Vabariikliku Komitee esimehe

LEMBIT VISNAPUUGA

Eelnenud intervjuu andsite 1989. aasta sügisel, ametiühingu aruande-valimiskampaania künnisel, vahepeal on paljud muutunud. Millisena näete ametiühingu osa nüüd, 1990. aasta jaanuaris?

Sotsiaalkindlustus saab riigi ülesandeks, seetõttu ei hakka inimesi enam ametiühingus pidama vajadus haigustoetuse järele. Ravituusikud lähevad tervishoiuasutuste käsutusse. Meedikud teavad paremini, kellele neid vaja on. Seejärel lahkub ametiühingust ca 50% selle liikmeist.

Uued ametiühingud saavad siis tekkida tõesti vabatahtlike organisatsioonidena, kes peaksid tegelema sellega, mida nende liikmed vajavad, ja tegelema tõsiselt. Liikmete arvu vähenemisega mõistagi väheneb ametiühinguaparaat. Praegu on suured muutused ka ametiühingute vabariiklikus aparatis.

On ju teada, et eri harukondlike ametiühingute võimalused oma liikmeile mitmesuguseid hüvesid pakkuda on üsnagi erinevad. Pigem on tegemist ametkonna jõukuse ja võimalustega. Missugune peaks olema ametiühingu osa nende võimaluste pakumisel?

Nn. sotsiaalsfääri objektid peaksid kuuluma ettevõttele: ettevõtte peab olema huvitatud oma tööjõu kvaliteedist, tööpere täisväärtuslikust puhkusest ning äratama ka töötajate perekonnaliikmete huvi ettevõtte vastu. Ametiühingu osa oleks seda vaid ettevõttele vajaduse korral meelde tuletada.

Kas peate nüüd võimalikuks kutsealade ametiühingute teket?

Kutsealade kaupa ühine mine on täiesti normaalne. Tooksin näiteks Eesti Kaptenite Klubi, mis tekkis sellel pinnal, et ametiühing kaptenite spetsiifilisi huve ei kaitsnud. Teine näide: oktoobris tulid minu juurde Tallinna sadama dokkerid, kes tahtsid luua oma ametiühingut. Selgus, et 1%listest ametiühin-

gumaksust ei jätkunud nende seatud eesmärkide täitmiseks, seetõttu jäi see loomata. Nüüdseks on dokkerid aga küllalt suur esindus sadama ametiühingukomitees. Ülaltpoolt pole mõtet kutsealade ametiühingut luua, see peab tekkima altpoolt, kui inimesed on selle vajalikkust tunnetanud.

Kas midagi muutub ka kollektiivlepingute sõlmimisel?

Et kollektiivlepingu ettevõtmistamise juures teha omi ettepanekuid, peab ametiühing olema lepingu ettevõtmistamisega hästi kursis. Lepingu projekt peaks olema töökollektiivis laialdaselt arutusel. Mõnede laevanduste ametiühingud on töötanud välja alternatiivsed lepinguprojektid. "Meremehe õiguste bill" on näide sellest, kuidas meremehed on pakkunud välja omapoolsed ettepanekud, kollektiivlepingu sõlmimisel arvatavasti võetakse neid arvesse.

Siinkohal tahaksin taunita laevandustöötajate distsiplinaarmäärustikku kui oma aja äraelanud nähtust. Ainus, mis peaks kõikjal reguleerima töösuhteid, on Eesti NSV Töökoodeks. Et si puudutab see ujuvkoosseis: 8 t. ööpäevas on meremees vahis, kõik muud tööd on peale selle, nii tekkis neil palju ületunde. Kõigi jaoks peaks ühtviisi kehtima 40tunnine tööaeg (see hõlmaks ka lõunaaja), ja selle tuleks kinni pidada. Kui töösuhete aluseks oleks töökoodeks, tuleks ületunnid eraldi tasustada. Praegu teevad meie meremehed ka töid, mis nende otsesesse kohustusse ei kuulu. Kui nad kelduksid neid töid tegema, tuleks palgata selleks töötajad välissadamais ja maksta selle eest välisvaluutas.

Teie hinnang "Eesti Meremehele"?

Mul on hea meel, et mul selline ajaleht on ja ma loodan, et see muutub veelgi huvitavamaks.

Küsitles
Madli Vitismann

Odessa merekaptenite assotsiatsiooni liige, kaugsõidukapten J. Kirillov korraldas oma kolleegide hulgas küsitluse avaliku arvamuse väljaselgitamiseks. Mille kohta? Mis talle vastuti? Küsimustele vastasid 220 Musta Mere laevanduse kaptenit.

Mida arvavad kaptenid oma tööst?

Vastanute hinnangud jagunesid järgmiselt.

1. Kui pingeline on kapteni töö?

normaalne — 0%
pingeline — 40%
väga pingeline — 60%

2. Kas piiratakse kaptenite ametialaseid ja sotsiaalseid õigusi?

ei — 0%
tühisel määral — 0%
üsna oluliselt — 100%

3. Kas on võimalik luua tingimused kapteni elu pikendamiseks?

jah — 100%
ei — 0%

4. Kas on vaja avaldada statistikaandmeid kaptenite haigestumuse ja eluea pikkuse kohta?

jah — 100%
ei — 0%

5. Kas kapteni elukutse prestiiž langeb?

jah — 100%
ei — 0%

6. Kas avariide uurimise praegune kontseptsioon vajab põhjalikku muutmist? (Praegu ju ei selgitata välja avariipõhjust, vaid otsitakse "süüdlasi", sest süütuse presumptsiooni see kontseptsioon eirab.)

jah — 100%
ei — 0%

7. Kas avariide uurimises ja normatiivdokumentide koostamises peaksid osalema Odessa merekaptenite assotsiatsiooni liikmed?

jah — 100%
ei — 0%

8. Mida annavad ametieeskirjad?

reguleerivad omavahelisi suhteid — 10%
kontrollivad tegevust — 0%
rikuvad inimeste elu — 90%

9. Kas ametkondlik arstiabi seisab meremeeste tervise kaitsel?

ei — 100%

10. Kas kapten on sotsiaalselt kaitstud isik?

ei — 100%

Näisugused on siis meie probleemid, mis nõuavad koos terve hulga teistega lahendamist Odessa merekaptenite assotsiatsioonilt, kes on võtnud oma saatuse oma kätte.

Peale kitsalt erialaste küsimuste on assotsiatsiooni programmis nendele kaptenitele täispensioni tagamine, kes on olnud sunnitud mitmesugustel põhjustel (näiteks ebaõiglase distsiplinaarkaristuse tõttu) kaptenisillalt lahkuma enne pensioniikka jõudmist. Päevakorras on ka avariikindlustusfondi ja balastusfondi loomine toitja kaotanud perekondade jaoks, pensionilisa maksmine ettevõtte lisakasumist, ning arstlike rehabilitatsioonikeskuste loomine ning abiandmine haigetele ja invaliididele.

EESTI
KAPTENITE
KLUBI

КЛУБ
КАПИТАНОВ
ЭСТОНИИ

ESTONIAN
CAPTAINS'
CLUB

Kes on kes

Eesti Kaptenite Klubi juhatuses

Eesti Kaptenite Klubi president IGOR GNEZDILOV loob klubi nimel rahvusvahelisi ja sise-riiklikke kontakte ning tegeleb klubi üldjuhtimisega.

Esimene asepresident REIN RAUDSALU tegeleb meresõidu ohutusega.

Teine asepresident VLADIMIR GIL peab sidet teadusinstituutidega, tegeleb kaptenite sotsiaalse ja õiguskaitsega ning akumuleerib ideid "Ideede pank".

Teine asepresident JURI KOLENKOVSKI hoiab kontakte avalikkusega ja Eesti kalurikolhoosidega. Tema pädevusse kuuluv klubi tegevusvaldkond on ka heategevus.

Teine asepresident KONSTANTIN BARANOV on Eesti Kaptenite Klubi ajalehe toimetaja. Tema tegevussfääri kuuluvad haridus- ja kultuuriküsimused.

Teine asepresident koondise "Eesti Kalatööstus" alal on HENNMART SILVERE.

Peasekretär on VLADIMIR TSÖGANKOV.

Laekur on EDUARD HUNT.

Laevanduse kaadripoliitika

Kaadritööd tutvustab Eesti Merelaevanduse kaadriosakonna juhataja asetäitja A. Sergijenko

On päris selge, et ilma põhjalike muudatusteta kaadripoliitikas pole uutmine mõeldav. Need muudatused seostuvad eelkõige kogu meie elu demokraatiseerimisega, vajadusega lõplikult vabaneda käsujuhimisest ja üleminekuuga uutele majandustingimustele.

Uut kaadritööd

Veidi üle nelja aasta on laevanduse juhte ja teisi vastutavaid töötajaid võetud ametisse valimiste või konkursi korras. Juurduma on hakatud avalikustamise ja konkurentsi põhimõtteid. Käib kaldatöötajate (kaasa arvatud laevanduse ülema asetäitjate) atesteerimine. Tõsi küll, siin on veel palju formaalset ja üleorganisatsioonilist.

Tähelepanu on pööratud töökordlusvormide täiustamisele. Paljude algatustega oleme merelaevandusharus teerajajad olnud. Meie inimesed töötavad kuues kooperaatiivis, väike- ja ühisettevõtetes, tehakse ka renditööd.

Mitmesuguseid töökordlusvorme rakendatakse laevadel (10-tunnine graafik, kaks meeskonda ööpäevas, kaks meeskonda kahe ööpäeva peale jmt.). Selle abil

1990. aasta 1. märtsist likvideeritakse Pärnu merekool. Käivad läbirääkimised, et Tallinna merekooli tuleks laevanduse koosseisu (praegu allub ta üleliidulisele ministriteeriumile). Tallinna merekooli baasil on plaanis luua õppekeskus, mis koolitaks meremehi laevanduse alustele. Sellega teeme oma tööd, eriti kaadriosakonna töö kahtlemata raskemaks, aga vastutasuks peaks märgatavalt paranema ka meie tulevaste meremeeste väljaõpe.

Seoses täitevkomitee otsusega Tallinna sissekirjutamise kohta tegime koos merekooli juhtkonnaga ära suure töö kooli ümberorienteerimiseks ainult kohalike (Eestis elavate) noorte vastuvõtule. See peaks tunduvalt kergendada laevanduse sotsiaalprobleemide lahendamist.

Välja on töötatud kaheastmelise juhtivkoosseisu koolitamise süsteem, mis on mitmes laevanduses toetust leidnud. See on esitatud merelaevandusharu juhtidele, kuid seni pole veel ei jaatavat ega eitavat vastust. Asja olekus on selles, et võtta keskastme merekooli ainult keskkooli lõpetanud ja vä-

hendada õppetundide arvu. Pärast keskastme merekooli lõpetamist lähevad noored spetsialistid tööle laevandusse, kes nad siis ise suunab kõrgkooli, kus nende õpiaeg on samuti lühem.

Meie kontseptsiooni kõrval on veel mitmeid teisigi — kolmeastmeline õpisüsteem, kolledžite loomine jmt.

Kaadritöö sotsiaalaspekt
Hulga tööd — eriti kaadritöötajalt — nõudis uude viisade andmine meremeestele ja mereleminiku õigusega kaldatöötajale, samuti meremeeste naiste välisreisidele mineku organiseerimine. Esmesest novembrist läks see laevanduse juhtkonna ning partei- ja ühiskondlike organisatsioonide kätte.

Paljud kommunistid tegid ettepanekuid ja võtsid ajakirjanduses sõna uue juhtimisstruktuuri ja Merelaevanduse Ministreeriumi laevade teenistumäärustiku uue redaktsiooni, kapteniabi edasise kasutamise kontseptsiooni ning paljude muude asjade kohta, mis on seotud kaadritöö täiustamisega. Tõhusat abi ootame ka hiljuti moodustatud Eesti Kaptenite Klubilt.

Laevanduse juhtkond pööras töökollektiivi nõukogu poole palvega täiendada nõukogu 3. augusti 1989. a. koosoleku protokoll nr. 5 punkti 4.25, milles on öeldud:

"Alates 01. 01. 90 maksta pensionile minevatele töötajatele kauaaegse, pideva ja kohusetruu töö eest laevanduses — meestele 15-aastase ja naistele 10-aastase staaži korral — toetust kahe ametipalga ulatuses ning iga järgmise pideva tööstaaži aasta eest 0,5 ametipalga ulatuses, kuid kokku mitte üle seitsme kuu palga." See soodustus kehtib töötavatele pensionäridele sel juhul, kui nad lähevad vanaduspuhkusele käesoleva aasta 1. märtsiks.

Minu meelest on viimasel aastal palju tehtud ka selleks, et äratada materiaalselt huvi töö vastu laevanduses. Ilmselt on aeg moodustada kompetentne komisjon, kes töötaks välja Eesti Merelaevanduse sotsiaal-majandusliku arengu programmi. Töö on muidugi suur ja keeruline, aga hädavajalik.

Kus me peaksime lähemas tulevikus rohkem pingutama?

Laevanduse ülem T. Nin-

jõudsime lõpuks niikaugemale, et meremehed saavad normaalselt puhata.

Viimaks saime endale ka õppe- ja treeninglaeva, kus õpitakse toime tulema mereõnnetuste korral. Meremehed on selle laeva meeskonna ja kapten Godiljevi tegevusega väga rahul.

Kaugsõidumeremeeste töö organiseerimise osakonna baasil on loodud uus osakond — sotsiaalsühholoogiliste uuringute ja poliitöö osakond, kus on sotsioloogi ja psühholoogi ametikoht.

Kuidas kaadrit täiendada?

Iga töökollektiiv peab uuenema ja elama aktiivselt. Julgemini tuleks edutada kesklüli ametikohtadele noori, neid rohkem usaldada, abistada ja õpetada.

Põhjalikult on vaja revideerida noorte spetsialistide töolevõttu. Plaani selleks koostab küll kaadriosakond, kuid see peaks tingimata käima laevanduse ülema asetäitjate ja allüksuste juhtide avalduste (läbimõeldud avalduste) põhjal. Praegu tehakse seda põhiliselt nii, et kaadritöötaja püüab asju meremehel pilguga vaadata. Arvan, et me saame koostada Eesti Merelaevanduse uus põhikirj. Kõigil asjaosalistel tuleb hoolega läbi mõelda oma osa selles põhikõikumendis, mis jääb töö aluseks pikaks ajaks.

Tööd jätkub spetsialistide täiendusõppe korraldamisel. Praegune süsteem on end ammendanud.

Ütleksin välja oma arvamuse ka kasvatustöö kohta. See peaks tervenisti minema töökollektiivi kätte, laevadele, ühesõnaga sinna, kus inimene vahetult töötab. Juhtima, suunama ja koordineerima peaksid seda aga partei- ja ühiskondlikud organid, kelle käest siis tulemuste kohta ka aru pärida saaks. Seni on aru päritud kaadriosakonnalt.

Meie juhtidest (nii majandus-, partei- kui ka ühiskondlike organisatsioonide omadest) on kümme tulnud oma ametipostile perestroika ajal.

Kaadritevalmistusele kulutab laevandus iga aasta ligi 1 200 000 rubla.

Uutele majandusvormidele üleminek on hädavajalik

Kamtšatka Merelaevanduse "Transflot" on nüüd kooperatiiv "Morjak". Palusime seda kommenteerida Eesti Merelaevanduse "Transfloti" ülema Anatoli Seninil.

Kuidas teile meeldib mõte teha "Transflotist" kooperatiiv?

Kas me seda tahame või mitte, aga me läheme täielikule isemajandamisele. Uutele majandusvormidele üleminek on hädavajalik.

Paugupealt ei juhtu muidugi midagi. Kõigepealt on vaja, et kõik meie allüksused saaksid tegeliku majandusliku iseseisvuse. Üksnes sel juhul võime sõlmida nendega otseseid majanduslepinguid. Seejärel tuleb teha arvestused ja uue töövormi majanduslik põhjendus. Arvan, et see kõik võtab paar aastat aega.

Milles on kooperatiivi eelised?

Selles, et on võimalik valida kvalifitseeritud töötajaid. Ja muidugi paraneb selle tulemusena siis ka töö kvaliteet.

Intervjuerinud
Jevgenia Kastjuk



Neljakümne viies sünnipäev

Eesti Merelaevanduse Merekaubanduse valitsuse "Torgmortrans" asutamisest möödub täna 45 aastat. Valitsus kutsuti ellu Merelaevanduse meremehi teenindava ettevõtteks. Tema esialgne nimetus oli Eesti Riikliku Merelaevanduse Töölisvarustuse Osakonna Valitsus.

I. Noskovi sõnutsi, kes töötas tollal tööstuskombinaadi ülemana, kuuluvad 1956. aastal "Torgmortransi" koosseisu peaks kaubalaevu teenindava ujuvbaasi viis soosklat, kaks einelauda, seitse toiduainete- ja kolm tööstuskaupade kauplust, laod, abimajand (kaks sovhoosi ja kaluribrigaad), arvukate allüksustega (juuksuritöökojad, individuaalõmblusateljee, kingsepatöökoja, viis kübara- ja üks meremehemüside töökoda, massiõmblusateljee, remondi- ja ehitusgrupp, tiseritöökoja, tapeeditsehhi ja isegi kaks pasta-pliiatsite täitmise töökoda). Üksvahe oli "Torgmortransil" ka oma pagaritöökoja, limonaaditsehhi ja tänavakioskid, kus müüdi juur- ja puuvilja ning pooltooteid; olid oma sõiduriistad — 10 veo- ja kaks sõiduautoot — ning kuus hobust. Kõik veosed — kartul põllult, kaup laost poodidesse jne. — kuulusid valitsuse enda tehtava hulka. Praegu rendib "Torgmortrans" transpordivahendid Tallinna Kaubasadamast.

Neljakümne viie aastase eksisteerimise järel on valitsuse "Torgmortrans" peamine ülesanne ujuvkoosseisu varustamine toiduainetega, kuigi praegugi kuuluvad süsteemi viis sööklat ja mõned kauplused. Valitsuse 45. sünnipäeval kogunesid sinna need, kes 40.—50. aastatel alustasid ning need, kes töötavad seal nüüd.

Valitsuse "Torgmortransi" veteranid: A. Podporina, P. Pavliitšenko, N. Gorõnin, I. Noskov, V. Possõpkina, V. Pehhotin, M. Šarkejeva.

D. Prantsu foto

UFO-d:

G. A. Hynecki raamatut lehitsedes

Mu käes on väike tähelepanematus kõites raamat. Selle autor on G. Allan Hyneck, suur autoriteet UFO-de uurimise alal, kel on olnud au esineda ÜRO spetsiaalses poliitilises komitees. Raamatu pealkiri on "Teadmised UFO-dest". Näinud ilmavalgust 1977. aastal, on sellest nüüdseks ilmunud viis trükki.

Kohe tekib küsimus, miks me lugeja, see maailma rohkemal, on nimetatud teosega tuttav vaid fragmentide kaudu, kui sedagi? Miks ületab mujal maailmas publikatsioonide hulk sel teemal sadu kordi meie omi? Vastata katsume hiljem. Kõigepealt raamatust enesest.

"New Hampshire. Teel Niagara kose juurest koju rõõvis abielupaar Betty ja Barney Hilli ära tundmatu lendav objekt ja pani toime nende põhjaliku läbivaatuse.

New Mexico. Lonnie Zamora, politseinik Socorro, märkas temast möödalendavat "taldrikut". See maandus. Lonnie läks nii lähedale, et nägi objekti eraldusmärke.

Põhja-Dacota. Neli inimest saabus "lennukatastroofi" paika, ent leidis eest vaid maandunud UFO ja selle meeskonnaliikmed.

Kentucky. Hopkinswili lähedal tekitas perekond Suttonites kabuhirmu "piskese helendava inimese" ilmumine, kes avas nende pihta tule. Kui ilmes, et otsetabamisel pole mingid tagajärgi, tormasid Suttonid politseisse.

Kõik dokumendid on võetud G. Allan Hynecki kartoteegist."

Nii viisi lugejat intrigeerides alustab Hyneck oma raamatut. Ent eksib see, kes arvab autorit kalduvat sensatsioonidesse. Ameerika astrofüüsiku bestseller on tõsiteaduslik töö, mille valmimisel abistas teda palju inimesi, sealhulgas maailmamaine teadlasi.

Kõigepealt arutleb autor põhjalikult terminite üle. Teated UFO-dest, UFO fenomen, lendavad taldrikud jne. Viimast muide nimetab ta UFO-de originaalseks ajakirjanduslikuks tähistuseks. Ent terminitest huvitavam peaks lugejate jaoks olema Hynecki pakutav UFO-kontaktide liigitus. Ameerika Ühendriikides on muuseas just see klassifikatsioon kõi-

UFO-de teema muutub viimasel ajal aina populaarsemaks. Ajakirjanduses ilmub tõsiselt sellealaseid uurimusi ja üha uusi kirjeldusi kohtumistest tundmatute lendavate objektidega. Paljudel põhjustel on meil hulk selle ala klassikaks tunnistatud töid ära tundmatud. Omalaadse ekskursiooni Ameerika astrofüüsiku ja UFO-de uuringukeskuse juhataja G. Allan Hynecki raamatu lehekülgedele korraldab meile Valentin Konstantinov. Et selle raamatu esmatrükist on möödas juba palju aastaid, viitab kirjutise autor ka hilisematele nõukogude ja välismaa allikatele.

ge levinum.

Niisiis kontaktide esimene liik. Nende puhul "UFO ei mõjuta ümbritsevat keskkonda ega ole ka vastupidist mõjutamist". Näitena pealt-näijate jutustus:

"Objekt ilmus ootamatult ja muutus lähenedes järsult suuremaks. Meie peade kohale jõudes omandas ta ebamäärased piirjooned; tema ümber heljusid aeglaselt leegitsevad tuled (ei vilkunud). Olin väga erutatud. Ära ei jooksnud vaid sellepärast, et objekt oli mulle liiga lähedal ja ma kartsin, et ta võib pähe kukkuda."

Samast juhtumist räägib teine inimene niimoodi:

"Ma pistsin jooksu. Sõber karjus: "Vaata üles, ta on otse meie kohal!" Ma tegin, nagu ta käskis ja tardusin imestusest. Nägin suurt ümmargust objekti, see oli umbes majakatuste kõrgusel. Mingit häält polnud kuulda, kuid ma tundsin, et see asi tahab mulle peale vajuda. Mingi kummitus meenus see ilmatu suurteent. Olin nagu ära tehtud, jahmunud. Kaotasin arutlusvõime, ja mõne aja pärast leidsin end meelemõistusetult minema tormamas."

Mingeid tagajärgi selle UFO ilmumisel ei olnud. Ka ei täheldatud mingeid jälgi.

Teist liiki kontaktid eeldavad selle klassifikatsiooni järgi selgelt nähtava lendava aparraadi registreerimist. Sagedi objekt reageerib inimeste tegutsemisele ja mõnikord jätab füüsilisi jälgi oma kohalviibimisest. Hyneck esitab juhtumi, mis olevat aset leidnud Ontario järele põhjalikult 18. juunil 1967. aastal.

"Naabrite juurest paadiga

koju sõites märkas abielupaar G. (kaks tunnistajat) umbes veerand miili kaugusel ja 50 jala kõrgusel puulatvade kohal rippumas heledat objekti. Abielupaar pööras paadi otsekohe objekti suunas, et püüda seda lähemalt silmitseda. Ootamatult suundus objekt suure kiirusega nende poole. Mr. G. pööras paadi hoogsalt ringi, lülitas 75-hobujõulise mootori sisse ja jõudis kiiresti kaldasse. Kui nad paadist välja hüppasid, võttis objekt sisse endise asendi."

Hyneck jutustab, et seejärel püüdis abielupaar paadiga oma äsjaste võorustajate juurde tagasi pääseda, ent objekt hakkas jälle nende poole liikuma. Seda nähes eelistasid nad jalgsi koju kõndida. Nende kinnituste kohaselt rippus objekt veel 10-15 minutit õhus ja "ujus" siis loode suunas minema. Mõra polnud kuulda, õhuvoolusid polnud märgata. Tõsi, mr. G. künnes puulatvade kõrgusest.

Teist laadi kontakti näitena toon ma lisaks loo, mis ilmus nõukogude ajakirjanduses. Informatsioon on pärit Mosambiigist. Mõõdunud aasta 14. veebruaril kella kolme ajal päeval ilmus Beiri linna kohale taevasse tundmatu objekt. Meteoroloogijaama töötajad rääkisid, et langevarju meenutav ja kahesuunas valgusvooge kiirgav UFO jäi rippuma umbes kolme kilomeetri kõrgusele. Oma telje ümber keerlevat objekti nägid lähedalt ka lennukompanii LAM reisilennuki piloodid. Olgu muuseas öeldud, et juhtumit nägid ka nõukogude ajakirjanikud.

Ent pöördugem Hynecki raamatu juurde tagasi. Autor

märgib, et esimest ja teist liiki kontaktide vahel ei ole teiravat piiri. Viimatikirjeldatud episood kuulub siiski teise liiki. Lendavat aparraati nägid selgelt paljud inimesed.

Ja nüüd kolmandat liiki kontaktidest. Neist juttu alustades hoiab autor end ilmselt teadlikult tagasi.

"Oleme jõudnud kõige ekstsentrilisemate ja pealt-näha uskumatute puhtakujuliste UFO-ilminguteni. Ausalt öeldes jätkaksin ma hea meelega selle osa oma jutustusest üldse välja... Kolmandat liiki kontaktide alla kuuluvad need juhtumid, kus on tegemist elusate olevustega (ma ei ütle meelega "elusolendid", et mitte välistada roboteid või veel midagi, mille puhul ei ole tegemist "liha ja verega"). Neid olevusi on mitut moodi nimetatud: tulnukad, humanoidid, ufonauudid, koguni ufosapiensid."

Kolmanda liigi kontaktide näiteid toob Hyneck päris mitu. Muide, ega tänapäeval seda laadi teadetest puudu ole, ka meie ajakirjanduses mitte. Üht praegusaja kõige tuntumat juhtumit analüüsib ameeriklane eriti põhjalikult. Jutt on New Hampshire'i loost.

1961. aasta septembris sõitsid Betty ja Barney Hill oma autoga Canadast puhkusele koju tagasi. Metsaga palistatud teelõigul kõitis nende tähelepanu üpris imeiliku trajektoori pidi liikuv hele täht. Abikaasad jätsid auto seisma ja binokliga õnnestus neil näha kettataolist lendavat objekti, mille illuminaatorite taga aimus inimesesarnaseid olendeid. Ehmunud vaatlajad sõitsid kiiresti minema. Varsti kohatasid nad viit ufonauti äsja-

maandunud objektilt...

Koju jõudsid Hillid hilja. Edaspidi vaevasid neid arusaamatud unenäod. Kaks aastat püüdsid nad edutult meenutada, mis nendega juhtunud oli. Lõppude lõpuks õnnestus neil pärast paljusid iganädalasi hüpnootiseansse — mõlemal eraldi! — üht-teist selle öö sündmustest meelde tuletada. Autorile, kes mitmest seansist ka osa võttis, sai selgeks, et Hillid, suutmata tal ajavahemikul oma tegusid kontrollida, sattusid ufonautide laevale, kus neid väga hoolikalt uuriti. Üks ufonaut isegi "vestles" Bettyga. Küsimusele, kust nad tulnud on, näidati naisele kolmemõõtmelist kaarti täis pidevaid ja punktiirjooni... Hillidele ei tehtud midagi viga, sisendati, et nad peavad kohtumise unustama ja lasti tulema...

Kolmandat liiki kontaktidest rääkides analüüsib Hyneck põhjalikult kõiki raamatu algul kirjeldatud juhtumeid. Tänapäeval on kõik ilmuvad lood UFO-dest seda laadi näiteid täis. 1966. ja 1968. aasta Ameerika juhtumid, 1980. aasta Inglise juhtum, paljude artiklite järgi tuntud lugu Poola talupojaga jne. Ent kui palju kolmandat liiki kontakte siiski registreeritud on? Raske öelda. Hynecki raamatus on väga huvitava kaart. Sellel on ära märgitud kolmanda liigi kontaktide toimumise kohad USA-s. Seda loomulikult 1971. aasta seisuga. Ja mis me näeme! Ainuüksi Florida osariigi territooriumil on neliteist niisugust punkti! Texas kakskümmend kaks! Ja see ei ole mitte kõige suurem arv...

Aga jätame nüüd Ameerika õpetlase töö kõrvale ja esitame küsimuse, kas UFO-sid üldse on olemas. Võib-olla on tegu hoopis inimpsüühikaga? Tuntud Šveitsi psühholoog K. Jung väidab oma artiklis "Lendavad taldrikud" näiteks nii. Praegune olukord maailmas viib selleni, et üha rohkem inimesi projitseerib oma fantaasiad maavälisesse reaalsusse ning otsib pääsemist tähtedevahelises ruumis, "mis on asustatud jumalataoliste olenditega". Jung hindab UFO-de nägemist kui "psüühilisi projektioone", mis aitavad kaasa "massiliste hallutsinatsioonide" tekkele.

(Järgneb)

Probleemideta remont?

Remondist kui niisugusest oleme juttu teinud harva, sagedamini räägime remondi probleemidest. Sel juhul on teema muidugi ammendamatu. Kuni viimase ajani oli probleemiks remondibaaaside piiratus: võrdsed võimalusi (kvaliteeti ja suhtumist) pakkusid Loksa Laevaremonditehas ja paar-kolm teist paika. Praegu paistab, et olukord võib muutuda. Tuntud laevaremonditehastele pakuvad konkurentsi laevaremondi kooperatiivid.

Eesti merelaevandusel on juba esimene positiivne kogemus ühega neist olemas. Laevakere tegi kooperatiiv "Severo-Zapad" ("Kagu") korda kiiresti, hästi ja riiklike hindadega.

Avardunud on ka laeva-

remondi võimalused välismaal, seda suuresti tänu valuutaeralduste fondile ja tugevatele sidemetele, mis Eesti Merelaevandusel on sõlmunud Lääne-Euroopa laevaremondi- ja -ehitustehastega Saksamaa Liitvabariigis, Hollandis, Poolas, Taanis, Rootsis jm. Remondilepingu tegemise eel võtab Merelaevanduse juhtkond kontakti üheaegselt viie remontija-ga ning, saanud vastused, valib endale optimaalse variandi. Tänu säärasele "kauplemisele" sai võimalikuks alandada "Osvald Tuule" remondikulud 40%. See aga tähendab, et isegi remondist võime varsti hakata rääkima, liisamata sõna probleem.

Jelena Bulatova

Tallinna Mererekoolis leidis aset pidulik sündmus. See ei olnud kalendritähtpäev, vaid oma kooli pidu. Tulevaste meremeeste suurde perre lisandus veel 120 noormeest, kes alles paar kuud tagasi panid esimest korda selga kursandimundri. Nüüd lõppes nende katseaeg, mille jooksul nad näitasid, et suudavad Mererekoolis õppida ja täita seal valitsevaid režiimi- ning distsipliniinõudmisi. Poisid olid seda päeva kannatamatult oodanud.

Kõlab käsklus: "Mererekool, lipu järgi joondu!" Orkester hakkab mängima ja rood roodu järel siirduvad kursandid

paraadmarsil traditsioonilisse töötuse andmise paika — Lenini ausamba juurde. Kolonni saadavad esmakursuslaste vanemad ja sugulased, kes on sel tähtsal päeval Tallinna saabunud paljudest Nõukogudema nurkadest. Siis, kui vandeandmise pidulik osa on möödas, on nemad esimesed, kes noormehi nimesed elus nii olulise sündmuse puhul õnnitlevad.

Monumendi juures väljakul kõnelesid kursantidele Mererekooli ülem H. Kanter, Eesti Merelaevanduse kaugsõidukaptenid A. Anderson ja V. Paškov, kursantide ametiühingukomitee esimees õpetaja

A. Bolotnikova. Poisid andsid sõna jätkata kaubalaevastiku meremeeste kuulsusrikkaid traditsioone. Nõukogude riigi rajaja ausamba jalamil pandi lilili.

Pidulikkust jätkus ka koolimajja, kus õppeasutuse vanimad õpetajad, laevastikuveteranid andsid esmakursuslastele kätte kursandipiletid. Mererekooli auditooriumides kõlas tol päeval rohkesti sooje sõnu. Küllap poisid ammutavad neist jõudu nii pingelise õppetöö ajal kui ka pikkadel vahisolekutel.

Artur Gusseinov
V. Uljanovi fotod

"Töötan pühalikult..."



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 15. jaanuar (peadispetšeri osakonna andmeil)

Neile, kes ootavad...

"IVAN RABUŠKIN" - Tallinnas
"70-LETIJE OKTJABRJA" - teel Baltimore'i
"VIKTOR BAKAJEV" - Leningradis
"KRISTJAN PALUSALU" - Houstonis
"VIKTOR KINGISSEPP" - teel Imminghamist Leningradi
"SKULPTOR MATVEJEV" - teel Leith'ist Leningradi
"NIKOLAI JANSON" - teel Casablancasse
"BORISS BUBIN" - Abidjanis
"NIKOLAI VILKOV" - Marielis
"TIMUR FRUNZE" - teel Bomasse
"ALEKSANDR OSSIPOV" - Džiddas
"LENINSKAJA GWARDIA" - Pointe Noire'is
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" - Bilbaos
"ANDREI ANDREJEV" - Owendos
"MAKSIM LITVINOV" - Port Gentilis
"PJOTR KRASSIKOV" - Tallinnas
"VASSILI ŠELGUNOV" - teel

Tallinna
"JOSSIF DUBROVINSKI" - Temas
"NIKOLAI ŠVERNIK" - teel Las Palmasest Tallinna
"JOHANNES LAURISTIN" - Lagoses
"JAAN ANVELT" - Casablancas
"OLGA VARENTSOVA" - teel Roueni
"IVAN RUSSAKOV" - Bissaus
"PAVEL DAUGE" - teel Luandasse
"MIHAIL KEDROV" - Berdjanskis
"IVAN BELOSTOTSKI" - Nikolajevis
"ALEKSANDR VINOKUROV" - Tallinnas
"VERA LEBEDEVA" - teel Hamburgi
"IVAN POKROVSKI" - teel Abidjani
"VILJANÕ" - Kaliningradis
"GRUMANT" - teel Conakrysse
"GULBENE" - teel Marina di Carrarasse
"KOHTLA" - Tallinnas
"KÖPU" - Riias
"PAIDE" - Tallinnas

"POVENETS" - Marina di Carraras
"RISTNA" - Rostockis
"HELTERMAA" - teel Setubali
"SEGEZA" - teel Tarragonast Tallinna
"OSVALD TUUL" - Ipswich'is
"HUDOŽNIK NESTEROV" - Antverpenis
"IVAN RABTŠINSKI" - Bengazis
"ARNOLD SOMMERLING" - teel Antwerpeni
"HUDOŽNIK PIMENOV" - teel Tynedocki
"HUDOŽNIK KORIN" - Rönnskär
"JURI KLEMENTJEV" - Creeksa's
"KAPTEN VOOLENS" - teel Århusi
"MEHAANIK KRULL" - Tallinnas
"JUNÕI PARTIZAN" - Tallinnas
"KESSULAI" - teel Århusi
"VIIRELAI" - Tallinnas
"MANILAI" - Tallinnas
"SUURLAI" - üürile antud
"HEINLAI" - teel Helsingisse

"VASSILI KUTŠER" - teel Bremenisse
"FRITZIS GAILIS" - teel Bremenist Tallinna
"GLEB SEDIN" - Bremenis
"FRITZIS ROZIN" - Riias
"AUGUST KULBERG" - Tallinnas
"AMBLA" - teel Londonisse
"ANDJALFELD" - Moerdijkis
"AEGNA" - Leningradis
"KABONA" - teel Rotterdamist Leningradi
"MOHNI" - teel Bremenisse
"RAPLA" - Gravesendis
"SEMJON ROŠAL" - remondis Loksas
"TERIBERKA" - Rotterdamis
"VIRTUSU" - Tallinnas
"KARL KRUSTEIN" - Guinnessis
"OSMUSSAAR" - Sarpsborgis
"OTEPÄÄ" - teel Rotterdami
"TAHKUNA" - remondis Loksas
"GEORG OTS" - remondis Emdenis
"ARNOLD VEIMER" - Tallinnas

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. 196
Tiraaž 4000

Toimetaja
ROMAN TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITSMANN



Eesti Merelaevanduse valitsuse, partei- ja komsomolikomitee ning mere- ja jõelaevastiku tööliste ametühingu Eesti vabariikliku komitee häälekandja

EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 2(892) Teisipäev, 30. jaanuar 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- NSV Liidu rahvasaadikute teisel kongressil lk. 2
- Eesti Merelaevanduse töökollektiivi nõukogus lk. 3
- TALLINK lk. 4
- Kes on kes lk. 5
- Eesti Meremeeste Liidus lk. 5
- ...aga kodus on siiski parem lk. 6
- UFO-d lk. 7

1990. aasta peaülesanne on leida oma koht Eesti majanduses, et mitte jääda

haamri ja alasi vahele

Mis saab meist, üleliidulise alluvusega Eesti Merelaevandusest vabariikliku isemajandamise tingimustes? Vastus sellele küsimusele erutab meid — ilma liialdamata — kõiki.

Pöörduksime Eesti Merelaevanduse ülema, NSV Liidu rahvasaadiku TOIVO NINNASse poole.

Olen juba juhtunud kuulma, nagu oleks vabariikliku isemajandamise seadus kompromiss ja et oleks parem, kui seda poleks üldse vastu võetud. Niisuguse arvamusega võib nõus olla või mitte, ent lähtuma peame praegusest reaalsusest.

Mind, nagu nähtavasti ka paljusid teisi, rahuldaks seadus, mis ei võimaldaks erinevaid tõlgendusi. Näiteks: mis asi on Eesti Merelaevandus? Seadus sellele vastust ei anna. Nagu te teate, on seal viide, et NSV Liidu ja Eesti NSV valitsuste kokkuleppel määratakse ära need ettevõtted, mis antakse vabariigi alluvusse. 1. jaanuariks 1990 pidi NSV Liidu Ministrite Nõukogu selle nimikirja esitama. Esiialgu seda dokumenti aga pole. Nii ongi päevakorras kaks varianti: meid antakse üle — ei anta üle. Minu meelest on mõlemal suuri puudusi.

Kui merelaevandus läheb Eesti alluvusse, siis tuleb arvestada, et meie kaubabasiid ja varustus jäävad väljapoole vabariiki. Kui me aga jääme üleliidulisse alluvusse, siis kuidas me saame alluda ühtaegu kahele — liidulisele ja vabariiklikule — omavahel vastuolule olevale seadusele? Tõsi, ega me ses



mõttes üksi ei ole, nii et lahendus tuleb leida. Laevanduse juhtkond leiab, et meie suhted vabariigiga tuleb chitada lepingule, mis sõlmitakse NSV Liidu Merelaevanduse Ministriumi ja Eesti valitsuse vahel. Neid läbirääkimisi praegu peetakse ja varsti jõuavad nad lõpule. Mis saab edasi? Praegu olen ma vaid ühes asjas kindel — et 1990. aastal peame

leidma oma koha vabariiklikus isemajandamises. Nagu te teate, töötab juba hulk aega rühm spetsialiste I. Lovetski ja A. Labassovi juhtimisel. Läbi on vaadatud rendi variandid ja aktsiaseltsi loomine riigi, töökollektiivi ja kohalike võimuorganite osavõtul. Ent tuleb mees pidada, et transport on riiklikust seisukohast niivõrd tähtis majandusharu, et rendile võidakse anda vaid üksi-

kuse üks põhjusi on mu meelest just kauaaegne konkurentsipuudumine.

Käimas on ka laevandusest sõltumatute ettevõtete loomine. Balti Merelaevandusest eraldus 1. jaanuarist Leningradi sadam ja Leedu Merelaevandusest Klaipeda sadam. Nüüd alluvad nad otse NSV Liidu Merelaevanduse Ministriiumile.

Te olete korduvalt öelnud, et juhil peab olema oma, mõttekaaslaste meeskond. Kuidas Te suhtute sellesse, et laevandusest lahkuvad spetsialistid, kes on Teie ajal juhtivatele kohtadele määratud? Ma pean silmas plaaniosakonna endist juhatajat N. Tõnnissoni, kellest on saanud ENSV Transpordiministriumi Veeteede Ameti juhataja. Täielikku iseseisvust taotleb "Infloti" juht T. Nurmetalo...

Merelaevanduse juhtkond on enam-vähem ühel arvamisel. Mul ei ole põhimõtteliselt erimeelsust ei oma asetäitjate ega ühiskondlike organisatsioonidega... Mis puutub Transpordiministriumi, siis oleme me ise huvitatud, et seal töötaksid mereasjandust jagavad spetsialistid. Oleks märksa hullem, kui Veeteede Ametit juhiks autotranspordi inimene.

Aga sealjuures ei maksa ka pead liiva sisse peita. Laevandusel võib tekkida tõsine kaadriprobleem, ja seda jällegi seoses vabariiklikule isemajandamisele üleminekuga. Kui vabariigi palgatase on kõrgem kui merelaevanduses, siis on arusaadav, et head spetsialistid hakkavad otsima tööd seal, kus kasulikum.

Seda enam, et hinnatõus pole välistatud...

Sellest lähtudes saame me aru, et kui merelaevandus kavatseb elada vaid üleliiduliste seaduste järgi, siis on meil raske. Võtame näiteks toiduainete ja elektrienergia oodatava hinnatõusu.

Rääkisin merelaevanduse ministriga, puudutasime nii seda kui muidki küsimusi.

Minister ütles, et teeb nii, nagu NSV Liidu valitsus otsustab. Aluseks saab NSV Liidu omandiseadus. Selle seaduse projektis on ette nähtud, et transport on Liidu omand. See kinnitab veel kord vajadust leida oma koht vabariigi elus.

Te lähete kaheks kuuks Rahvamajanduse Akadeemiasse end täiendama. Kes jääb laevandust juhtima?

Esimene asetäitja V. Ilves.

Kas Te ära olles leiate, et merelaevanduse pärast pole põhjust muretseda?

Vilets on see juht, kes kardab sellepärast ära sõita, et muidu võidakse "paleepööre" korraldada. Mõned töökäigud Tallinna on mul sel ajal ette nähtud — vaja lahendada mõned meie laevanduse strateegia küsimused, mis lähtuvad praegustest tingimustest. Nädala olen ma juba õppimas olnud, nüüd tuln kaheks päevaks Tallinna. Mis mu õppimisse puutub, siis need on iga viie aasta tagant ette nähtud kvalifikatsioonitõstmise kursused. Meid õpetavad eredad, huvitavad isiksused. Mina saftusin akadeemik A. Aganbegjani gruppi, meid on 25 inimest. Loodan, et akadeemias veedetud aeg ei mõõdu kasutult.

Tahaksin esitada veel ühe küsimuse. See käib Teie plaanide kohta. Räägitakse, et Te lähete kas Eesti NSV Ministrite Nõukogusse tööle või saate tähtsa ameti NSV Liidu Merelaevanduse Ministriiumis. Kolmas variant on kõige vägevam: Te saavat mingi suure, meie laevandusest kolm korda suurema merendusosalase ühiskompanii peameheks...

Kõik need kuuldused ei vasta tõele. Ma ei kavatse merelaevandusest ära minna. Keegi pole mulle mingeid ettepanekuid teinud.

Täna Teid intervjuu eest.

15. jaanuaril ajas juttu ALEVTINA BARANKINA DMITRI PRANTSU foto

NSV LIIDU RAHVASAADIKUTE TEISEST KONGRESSIST

rääkis merelaevanduse töötajatega kohtumisel
NSV Liidu rahvasaadik T. Ninnas.

Oma kongressimuljetest rääkides ütles ta, et valitsuse poolt pakutud programmi peapuudus on selles, et paljud selles programmis on õige, ent puudub üks asi: pole selge, kuidas me ikkagi hakkame oma majandusprobleeme lahendama. Paljudel tekkis seaduspärane küsimus: miks me arutame majandusprogrammi ajal, mil veel puuduvad seadused, millele see võiks toetuda. Ning miks me nii kiirustame?

Mäletatavasti tekkis kongressil teravad vaidlused konstitutsiooni 6. paragrahvi ümber. Meie saadik hääletas selle küsimuse päevakorda võtmise poolt. Ning mitte selles, et see paragrahv kaotada, ütles T. Ninnas, vaid et tema arvab: partei oleks saanud tugevamaks, kui kongress oleks selle paragrahvi poolt hääletanud.

Suure hulga diskussioonide kutsus esile konstitutsioonilise järelevalve komitee moodustamise küsimus. T.

Ninnas ütles, et kõigis tsiviiliseeritud maades on niisugune organ olemas. Vastakad arvamused tekkisid seoses sellega, et konstitutsioon on vananenud; seda viimast asjaolu muide ei vaidlustanud keegi. Uue konstitutsiooni väljatöötamine on algjärgus. Rahvasaadik ütles, et seda võiks ju kiirendada, kuid siin varitseb meid üks oht: me ei tea veel isegi, mida me tahame, missuguseks saame.

Enamik Baltikumi saadikuid ei võtnud hääletamisest osa. T. Ninnas ühines nendega. Ta selgitas, et vastuhääletamine tähendanuks, et oleme niisuguse institutsiooni vastu nagu konstitutsiooniline järelevalve. Hääletame aga poolt — kindlustame endale pikaks ajaks hulga konflikte. Ka erapooletuks jäämine oluks vale.

Hääletamine oli teisel kongressil teatavasti nimeline. Meie saadik ütles oma arvamuse ka 1939. aasta Nõukogude-Saksa mittekallaletungi lepingu poliitilise ja

õigusliku hinnangu kohta. T. Ninnas hääletas kongressi otsuse poolt.

Paar sõna ütles T. Ninnas mitmesuguste gruppide töö kohta kongressil. Mis puutub Eesti saadikutegruppi, siis sel kongressil sai see üks kord kokku. Meie saadiku arvamist mööda on suhted selles grupis viisakad ja diplomaatilised, kuid ühtsus puudub. Ühel pool on Rahvarinne, teisel Interliikumine ja TKÜN-i esindajad. Osa saadikuid püüdis asuda tsentralistlikule positsioonile, kuid teisel kongressil oli see tegelikult võimatu.

Kongressil moodustati saadikugrupid, mis esindavad kultuuritegelaste, õpetlaste, leiutajate jt. huve. T. Ninnas ütles, et merega seotute gruppi pole. Ja ise ei kuulu ta ühtegi gruppi. "Kuigi — ma ei varja seda —, mulle tehti ettepanek astuda Baltikumi gruppi, mis ühendab rahvarinnete esindajaid ja rahvarinnetele lähedastel seisukohtadel olijaid," ütles

T. Ninnas. "Muide, on loodud ka Venemaa ja Ukraina saadikute klubid."

T. Ninnas oli ühel regioonidevahelise grupi nõupidamisel. Seda gruppi juhivad J. Afanasjev, B. Jeltsin; Eesti poolt V. Palm. Regioonidevaheline grupp väidab, et selle koosseisus on 400—500 inimest, kuid täpset arvu ei suutnud keegi nimetada. Sel grupil on palju mitmesuguseid ideid, kuid T. Ninnas ütles, et reaalselt opositsioonilist jõudu see tema meelest ei kujuta. Tekib mulje, et pole kedagi, kes regioonidevahelise grupi ideed ellu viiks... Aga selle kogunemisel käib üldiselt palju rahvast, kuna see on meie elus uus nähtus.

Regioonidevahelisse gruppi kuulus akadeemik A. Sahharov. Kõigile saadikutele jagati välja tema koostatud konstitutsiooni projekt. Selle peamine mõte on Liit laiali saata, teha uus liiduleping, ning need, kes tahavad, astuvad siis sellesse Liitu. Kuid T. Ninnas rõhutas, et Sahha-

rovi projektis on öeldud, et transport, riigikaitse ja side on üleliidulised. T. Ninnas juhtis kokkutulnute tähelepanu sellele, et kõik need dokumendid on ülema abi M. Menšovi käes. Kes neist huvitatud on, võib tema poole pöörduda.

Lõpetades oma juttu rahvasaadikute teisest kongressist, ütles T. Ninnas, et loodab: tulevikus on meil siiski professionaalne parlament ja professionaalsed parlamendiliikmed. Väga segab, et paljud saadikud, kes pääsesid meie maa kõrgeimasse võimuorganisasse eitava platvormi toel, jätkavad "spetsialiseerumist" kriitikuina ega too kongressi töösse konstruktiivseid elemente.

Väga tahaks, et kolmas kongress poleks teisega sarnane. Sest T. Ninnase meelest ehitasid saadikud seekord ilma vundamendita maja.

Aruande seadis
avaldamiseks
ALEVTINA BARANKINA

Kaptenite esimeste abide uued ametid

Enne kui võtta üles see paljudele üpris õrn teema, ütlen kohe ära, et juttu tuleb üksnes esimese abi ametikohtadest, mitte inimestest, kes on aastaid seda tööd kohusetruult teinud. Paljusid neist peetakse veel kaua hea sõnaga mees.

Eesti Merelaevanduses on kahe viimase aastal proovitud mitmesuguseid esimeste abide töö korraldamise võime — küll rühmatööd, kahe meeskonnaga töötamist, lisakohustuste täitmist jne. Kõik see ei muutnud aga tõsiasja, et seni laeva poliitöötaja peal olnud ülesanded ning nende täitmise meetodid on ennast tänastes oludes ammendanud ning vajavad põhjalikku revideermist. See oli selge. Ja nii arutatigi küsimust läinud aasta viimasel laevanduse nõukogu koosolekul, kus koos parteikomiteega võeti vastu kaugsõidukaptenite esimeste abide institutsiooni reorganiseerimise otsus.

Alustagem mõningatest nõukogus toodud andmetest. Eesti Merelaevanduses käib mainitud ametikohta reorganiseerimine juba pool aastat. Selle aja jooksul on seoses pensionileminekuga vallandatud 11 inimest ja lähemal ajal vallandatakse veel kolm. Kuusteist inimest läksid üle

erialasele tööle. Selle aasta esimese poolaasta jooksul lähevad pensionile kaks meest. Praegu esimese abi ametis olijustest on 39 õppinud mereerialasid, ilma sellise kvalifikatsioonita on seitse inimest, 18 esimesel abil on jäänud pensionini 5—10 aastat, neljal kaks aastat.

Kuna paistab, et varsti on esimesed abid valmis oma ametikohta kaotama, tuleb tõsiselt mõelda nende tulevikuvaljavaadetele.

Juba 1990. aasta jaanuarist korraldatakse osale esimestest abidest õppused, kus nad saavad algteadmisi psühholoogiast ja sotsioloogiast, et asuda siis tööle sotsiaal-psühholoogialtaluusse. Väga tähtis on ka see, et esimese abi ametikoht kaotatakse alles 1990. aasta 1. juulist. Nii jääb inimestel tervelt pool aastat aega, et tuleviku üle rahulikult järele mõelda ja oma otsus teha.

Eelmainitud otsuses on muu hulgas juttu ka vajadusest luua 1990. aasta 1. juulist endiste esimeste abide seast valitud inimestest kuni 25-liikmeline ühiskondlik-poliitilise töö instruktorite grupp. Uue ameti nimi on praegu alles orienteeruv. Varianti on siin mitu, kuid pä-

ris sobivat pole seni leitud. Töörühma organisatsioonilis-metoodiline juhtimine on pandud kaadriosakonna sotsiaal-psühholoogiliste uurimuste talitusele, poliitiline juhtimine laevanduse parteikomiteele. Uude ametisse valitakse inimesi konkursi alusel. "Reisilaeva "Georg Ots" peeti otstarbekaks kapteni esimese abi ametikoht alles jätta.

Uute ametikohtade palga- ja preemiapõhimäärustik on praegu väljatöötamisel.

Kaadriosakonnale on tehtud ülesandeks leida vabanevatele esimeste abidele tööd, mis vastaks nende erialale, kvalifikatsioonile ja kogemustele. Vajaduse korral tuleb organiseerida nende ümberõpe.

Seoses eelseisvate muudatustega peavad kaptenid isiklikult vastutama kasvatustöö ning soodsa psühholoogilise loomise eest. Eristatud tähelepanu pööratakse laevade parteiorganisatsioonide sekretäridele ja meeskonna parteiaktiivile.

Eesti Merelaevanduse helisalvestusstudios otsustati reorganiseerida video- ja helisalvestusstudios, tugedades sellele materiaal-tehnilist baasi.

Kirja pannud JELENA
BULATOVA

Eesti Mere- laevanduselt 20 000 valuutarubla ühekordsete süstalde ostmiseks

Eesti Merelaevandus eraldas 20 000 valuutarubla ühekordsete süstalde ostmiseks ja 300 000 nende tootmiseks vajalikke seadmete muretsemiseks. Ajasime sel teemal juttu HELMUT KAPRALIGA, Sadamahaigla pearsti asetäitjaga ravi alal.

Kas teie haiglas on ühekordsed süstlad olemas?

Praegu küll.

Miks praegu?

Sellepärast, et esimest korda on meil arvestatav kogus. Kogu aasta peale saime mullu novembris 20 000 tükki. Süstlad on aga peenikese nõelaga, nendega saab ainult süstida, AIDS-i proovi võtmiseks nad ei kõlba. Nii et analüüsi peab praegu tegema veel harilike süstaldega, kuid meil ei tule sterilisatsioonist ühtki nõuete kohaselt töötlemata nõela. Püüame teha kõik, mis meie võimuses, et haiglate ühekordseid süstlaid muretseks, aga see pole sugugi nii lihtne. Eelkõige seetõttu, et meie riigis neid ei valmistata.

Siiani olemas saanud ühekordseid süstlaid ainult Eesti NSV Tervishoiuministeriumi kaudu, võrdsetel alustel kõigi teiste haiglatega. Laevandus ostab ühekordseid süstlaid oma meremeestele ja praegu on need kasutusel kõigil laevadel. See aga paraku probleemi ei lahenda.

Meie haiglatele on Eesti Merelaevandus andnud ühekordsete süstalde hankimiseks kokku 20 000 valuutarubla — mais 10 000 nende ostmiseks "Estindi" kaudu ja juunis 10 000 "Estimpeksi" kaudu. Läbirääkimised välisfirmadega on nüüd viimaks lõpule jõudnud ja jaanuaris ootame süstalde saabumist.

Kui kauaks neist jätkub?

Arvan, et poolteiseks aastaks.

Intervjuerinud JEVGENIA KASTJUK

Kui otsustada ürituste populaarsuse üle nende külastatavuse järgi, siis on meie töötajate tähelepanu keskpunktis kahtlemata töökollektiivi nõukogu koosolekud. Meremeeste klubi väike saal mahutas vaevalt kõiki viimases koosolemis osaleda soovijaid. Võib-olla peaksime meiega järgima teiste meie maa merelaevanduste esikuju ja hakkama pidama oma koosistumisi suures saalis, teatades neist ette ajalehe ja raadio kaudu, sõnaga, kasutama nõukogu töö avalikustamiseks ära kõik reservid?

KUIDAS OLEKS UUT MOODI?

Nagu ikka avas koosoleku Eesti Merelaevanduse laevade vahelise sotsialistliku võistluse kokkuvõtete tegemine III kvartali kohta. Oma ettepanekud esitasid nõukogule laevastiku eksploatatsioonivalitsuse osakondade ülemad. Kuid vormilisest hääletamisest ei tulnud tol päeval midagi välja. Oma rohketele *miksile* nõukogu liikmed ettekande esitajailt täpseid ja põhjendatud vastuseid pahatihti ei saanud. Vastused kippusid olema udused, ja nõukogu arvas üksmeelselt, et nii, nagu oleme tänini võistluse kokkuvõtteid teinud, enam edasi teha ei kõlba. Aga kuidas siis? Konkreetseid soovitusi koosolekul kahjuks ei kõlanud. Et mitte korrata kõike õeldut teisel ringil veebruarikuus, peaks mingisuguse tegevuskava koostama juba praegu, töö korras. Võib küsida, kelle jaoks? Küllap kõigi asjasthuvitatute — ametiühingu, töökollektiivi nõukogu, administratsiooni jaoks.

Tulgem tagasi kokkuvõtete juurde. Töökollektiivi liikmeile väljajagatud projekti oli tehtud ainult üks muudatus: teine koht basseinisiseses sotsialistlikus võistluses oli mootorlaeva "Andjalfeld" meeskonna asemel antud "Junõi Partizani" meeskonnale. Põhjuseks see, et esimene ei olnud rakendanud ennetusmeetmeid, vältimaks määrdeõli ülekulu. Koosolekul märgiti, et enamkulu vääril vähem hukkamõistu (töös võib kõike juhtuda!) kui passiivsus, millega sellesse suhtusid vastutavad isikud.

VALIKUTA

(TÖÖTAVATEST PENSIONÄRIDEST)

Töökollektiivi nõukogu otsust 3. augustist 1989. aastast, mis käsitleb väljamakseid teenitud vanaduspuhkusele siirduvaile isikuile, on tihti tõlgendatud mitmeti. Seetõttu pidas nõukogu vajalikuks otsust uuesti arutada.

Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja kaadri alal A.Sergijenko tõi järgmisi andmeid: Merelaevanduses töötab 262 pensionäri, neist 208 kaldal, ülejäänud ujukoosseisus. Jooksva aasta algusest on töötavate pensionäride hulk vähenenud üksnes 16 inimese võrra, teiste sõnadega: jäänud praktiliselt samaks. Eesti Merelaevan-

duse ülem Toivo Ninnas lausus selle kohta:

"Ütlema tagi on kõigile selge, et kaadri paigalseis mõjutab negatiivselt töö kvaliteeti. Kui pensionärid töötavad, puudub noortel kasvuruum, järelikult ka stiimul viljakamaks tegevuseks. Mõnedes ettevõtetes pensionärid lihtsalt koondati. Meie võtsime vastu otsuse äratada inimestes huvi õigeaegse vanaduspuhkusele mineku vastu. Ja kuigi tähtaeg — 31. detsember, mil pensioniikka jõudnud inimestel paluti soodustatud tingimustel oma arved Merelaevandusega lõpetada — on otsekohe ukse ees, ei ole meile soovitatav nihet toimu- nud. Palun töökollektiivi nõukogul vastu võtta niisugune otsus, mis annab inimestele võimaluse veel kord kaaluda kõiki poolt- ja vastuargumente."

Eesti Merelaevanduse kaadriülem I. Bobrovski:

"Pensionile siirdunudega tähtajaliste töölepingute sõlmimine või mittesõlmimine on administratsiooni prerogatiiv. Kuid me ei ole üldsegi huvitatud sellest, et keelduda pensionäridele hoopiski töö andmisest. Laevanduses on niisuguseid valdkondi (näiteks raadiokeskus), kus just nimelt tahame säilitada vana kaadri. Mis puudutab ujukoosseisu, siis seal peaks siiski noortele tee vabaks andma."

Pärast tuliseid arutlusi otsustati pikendada kuni 31. märtsini tähtaega, mille jooksul pensioniõiguslikud töötajad võivad oma õigust kasutada ning saada seejuures kompensatsiooni olenevalt tööstaazist. Seda varianti, kui inimene siiski soovib edasi töötada, koosolekul otseselt ei arutatud. Võib-olla sellepärast, et kenasti see isegi teiste puuduste ja hädade taustal välja näinud ei oleks. Võib-olla aga ka selle puht teoreetilisuse pärast. Vaidlustes tuli siiski ilmsiks, et pensionile mitte minna soovijaile kohal-

datakse meetmeid, mis on analoogilised Merelaevanduse ülema sõnavõtus mainituga. Kes oleks osanud veel viis aastat tagasi arvata, et pensionäridega, keda on alati üles kutsutud töötama, tuleb hüvasti jätta niisugusel viisil. Aga on siis Eesti Merelaevandusel valikut?

EESTI MERELAEVANDUS JA TÖÖKOLLEKTIIVIDE ÜHENDNÕUKOGU

Siin on arvud, mis iseloomustavad Merelaevanduse meremeeste poliitilisi vaateid ja sümpaatiid. Need tõi Eesti Merelaevanduse parteikomitee sekretäri asetäitja V. Kovtun: 80% ettevõtte töötajast toetavad Töökollektiivide Ühendnõukogu, 13% Rahvarinnet ja Interliikumist. Töökollektiivide Ühendnõukogu programmi osalemise otstarbekusest rääkis koosolekul V. Tšurakov.

Praegu toimib kuus Ühendnõukogu programmi. Need on: "Ajaleht", "Valimised", "Uuringud", "Kultuur", "Haridus", "Heategevus". Millistes neist osaleda? Pärast arutlust toetati tingimusteta kolme programmi — "Kultuuri", "Haridust" ja "Heategevust". Toetamine tähendab seda, et Merelaevandus eraldab nende suundade edendamiseks raha, aga mitte Töökollektiivide Ühendnõukogu arvele, vaid konkreetse kooli, teatri, lastekodu vms. aitamiseks. Kui vaadelda sellist tegevust laiema, siis võib öelda, et Eesti Merelaevandus on juba ammu enne eriprogrammide kavandamist lülitunud puudustkannatavatele organisatsioonidele sotsiaalse abi andmisse. Selle tõenduseks olgu pikk nimekiri abitaotluste rahuldamisil igal töökollektiivi nõukogu koosolekul, mille hulgas ka viimane ei osutunud erandiks.

Programmis "Ajaleht" pakub laevandusele otsest huvi mitte niivõrd ajaleht ise, kui-võrd trükikoda, mille Töökollektiivide Ühendnõukogu

kavatseb ehitada. Selles, et vajame trükikoda, kus tunneksime end mitte õigusteta palujatena, vaid peremeestena, ei ole vist kahtlust kellelgi. Eriti aktuaalne on see küsimus meie, ajakirjanikele, sest eranditult kõik ajalehtede "Morjak Estonii" (ja "Eesti Meremees") ilmumistakistused möödunud aastal leidsid aset "objektiivsetel" põhjustel trükikojas. Ei tasu vist rääkida trükisõna tähtsusest tormilistes poliitilistes protsessides, mille tunnistajad ja osalised tänapäeval oleme.

ÕISED

Sellest, kuidas planeeritakse saada lisatasu neile, kes töötavad õtööl, rääkis töö ja töötasu osakonna ülem I. Stosman.

"Palga ja töövõljalikuse tõus enam korrelatsioonil olema ei pea. See on vabastanud ettevõtete käed ainult veidi. Praegu on jõus palgafondi maksuseadus. Kui see fond suureneb üle 3% aastas, siis peavad ettevõtted maksma maksu, mis võrdub summaga, mis ületab nimetatud kolm protsenti. Teisiti öeldes: 100 rubla töölisel, 100 riigile. Kui palgafond suureneb rohkem kui 5%, siis tuleb riigieelarvesse anda juba enam kui oma tööliste.

Praegu on olukord selline, et raha on, aga kui alustada õtöötasu väljamaksmist üheaegselt kõigile töötajate kategooriaile, siis ületab palgafondi kasv lubatud kolm protsenti. Niisiis oleme otsustanud hakata õtöötasu välja maksma tasapisi, alustades ujukoosseisust ja neist töölistest, kes täidavad laevadel eriti tähtsaid ülesandeid. Õtöötasu arvestatakse kaptenite koostatud tabelite järgi."

Võttes arvesse, et Merelaevanduse Ministerium pingutab jõudu selle nimel, et laevastike väljamaksed õtööst ei satuks maksu alla, otsustati selle küsimuse juurde töökollektiivi nõukogu ühel uue aasta alguse koosolekul tagasi tulla.

KUIDAS KINNISTADA KAADRI PRAAMIDEL?

Oma ettepanekud tegi nõukogule I. Bobrovski. Üheks olulisemaks üleveo tagamise tingimuseks arvas ta praamimeeskondade stabiilsuse, esmajoones komandörkoosseisu püsivuse. Oleneb ju peamiselt viimastest nii meresõidu ohutus kui ka mehhanismide korrasolek. Kuidas tööjõu püsivust tagada? Probleemi ideaalne lahendus oleks kohalike elanike tööhõive praamikompleksides. Seni ei ole nad aga suurt soovi ilmutanud. Kompleksides töötavad enamikus mittepõhirahvusest inimesed. Avameelselt rääkides tuleb mõnda, et viimased ei tööta Eesti Merelaevanduses üksnes selleks, et kurseerida saarte vahel. Püsima jäävad seal inimesed mitmesugustel objektiivsetel ja subjektiivsetel asjaoludel ning nende peamine nõudmine on vastuvõetava palga saamine. Kui palju praegu praami teine mehaanik või elektrimehaanik teenib? Sama palju kui reakoosseisu esindajagi, kellel on õigus osa puhkepäevade kompensatsioonile. Motoristi ja elektrimehaaniku vastutust ei ole aga võimalik võrrelda.

Sõnavõtu lõpus ütles I. Bobrovski: "Reaalne olukord nõuab praegu, et viime praamid sisse mingi kompensatsiooni, kasvõi ühekordsegi. Vastasel juhul jääme seal ilma komandörkoosseisuta. Üks teine väljapääs on siiski ka, nimelt kehtestada üleveopaikades "pärisorjus", st. kohustada kõiki meremehi aasta või paar rannasõidus töötama."

Käsitletavas küsimuses väljendasid oma arvamust töökollektiivi nõukogu liikmed, üleveotõttajad. Nõukogu pani administratsioonile ette veel kord kaaluda võimalusi selle ujukoosseisu kategooria töötajate täiendavaks materiaalseks stimuleerimiseks.

MUUTUSED TOETUSTE VÄLJAMAKSMISE KORRAS

Emadele, kes kasvatavad kodus lapsi kuni kolmeaastaseks saamiseni, makstakse nüüdsest peale 50 rubla toetust iga kuu. Muutused on seoses palgafondi maksustamisega. Raamatupidamisel on niiviisi kergem kulused prognoosida ja arvestusi teha. Toetuste summa kasvab 500-lt rublalt 600-ni.

OLEME SPONSORID

"KAJUTIJUTUD". Töökollektiivi nõukogu koosolekul viibisid kaks Eesti Raadio töötajat, kes tegid ahvatleva ettepaneku luua Eesti Raadio erisaade meremeestele. Selle nimeks pakkusid nad "Kajutijutud". Idee realiseerimine maksab 4800 rubla. See on saadet tegevate ajakirjanike puhul honorar. Tehnilised ja kõikvõimalikud reklaamikulud võtab Eesti Raadio enda peale. Koosolek toetas Eesti Raadio venekeelse toimetuse ettepanekut ning raha neile eraldati. Esimest saadet oleksime pidanud kuulma 5. novembril. aterjalid valmistatakse (Jät kub lk. 6)



TALLINK

ühisettevõtte ja reisipraam

8. jaanuaril saabus esimese reisiga Tallinna reisipraam "Tallink", samal päeval toimus laeval pressikonverents. Järgnevalt vahendame asjaosaliste vastuseid ajakirjanike küsimustele. Alustuseks tutvustati ühisettevõtte sünnilugu.

Ühisettevõtte "Tallink" peadirektor Peeter Veegen: Viimaste aastate tormiline areng välismajandus-, kultuuri- ja turismisidemeis on poliitilise avatuse ajal tinginud transpordivajaduse järsku kasvu. Ühisettevõtte rajamine ning autoteede avamine Tallinnast lõunasse löid eeldused praamivedude arendamiseks.

Oli näha, et "Georg Ots" ei suuda enam kasvavaid transpordivajadusi täielikult rahuldada ja nii sündiski kaks aastat tagasi mõte luua ühisettevõtte Soome laevaomanike osavõtul. Ühisettevõttel on mitmeid eeliseid:

- mõlema maa huvid on esindatud,
- laevu saab kasutada ratsionaalselt, lisades nende veovõimsust vastavalt vedude kasvule,
- "koduseinad" toetavad mõlemas rannas,
- reisijate teenindamist on võimalik korraldada majandus- ja rahastusteemide erinevusi arvestades,
- on lihtsam ja operatiiv-

sem välja ehitada vajalik infrastruktuur (näiteks sadamaehitused).

Maailmaturul on raske leida pruugitud reisipraami, meil oli sellega õnn. "Tallink" on ehitatud 1972. a. Prantsusmaal, sõitnud "Svea Regina" nime all Helsingi ja Stockholm vahet. Viimasel ajal sõitis "Scandinavian Sky" nime all Kariibi merel lõbusõidulaevana, sealt me ta leidsimegi. Laeva teel Kesk-Ameerikast Tallinnani oli palju ootamatuid takistusi, mis meie ajakava segi löid. Kiellis oli väike dokiremont ja laeva loovutamine uuele omanikule: laeva ostis "Palkkihtymä Oy" ja rentis selle "Tallinkile".

Laeva põhiammed: pikkus 126,75 m, laius 19,5 m, süvis 5,17 m, kiirus 21 sõlme ja jääklass IA+LMC.

Meil on tõsine plaan korraldada liiklust nii, et reisijail oleks mugav ning kõik kaubad toimetataks õigeaegselt üle lahe. Tahame ehitada üle Soome lahe sõprus- ja ärisilda. Autode jaoks siiani otseliiklust ei olnud, viimasel poolel aastal on seda korraldanud meie firma "Suurlaiul". Edaspidiseks on meil projekt, kus tuleb palju ehitada ja organisatsioonilisi küsimusi lahendada, aga ma loodan, et kõik inimesed saavad mugavalt reisida, olgu autoga või ilma. Ka kaubaau-

tod ja bussid toimetame üle lahe kiiresti ja korralikult. Kui aga liiklus veelgi kasvab, ja ma loodan, et kasvab, siis näeme juba ette, et "Tallinki" ja Eesti Merelaevanduse ühine liin Tallinn—Helsinki peab kasvama natuke kiiremini reisijate arvu ja kaubaveo kasvust, et ei oleks kunagi vaja defitsiiti müüa, vaid ruumi jätkuks kõigile.

Kui palju oli esimesel reisisel reisijaid?

P.V.: 405, aga üldse on laeval 1000 kohta.

Kui palju oli laeval autodeid?

P.V.: Seekord mitte ühtki, kuid laeva mahub 150 sõidautot.

Kui palju pileteid müüakse Nõukogude raha eest?

P.V.: Kvoovid on samad mis "Georg Otsal", püüame, et kõik, kes on ostnud pileti, saaksid ka süüa. Tallinna on antud müügiks 260 kohta; piletimüügi kvoovid on jagatud eri agentide vahel. Oma-ja saab samuti kui "Georg Otsal", ega me laevast hotelli teha saa. Mõistagi püüame majutada neid, kes sõidavad valuutavaba vahetuse korras Rootsi või ka Soome Helsingist kaugemale, eriti õpilasi, spordi- ja kultuurivahetuse puhul.

Hinnad tõusid nii "Tallinkil" kui ka "Georg Otsal", tekipileti hind on nüüd 25 rubla. Tallinnast võib pileti

osta ka 120 marga eest.

Kas koos piletihinna tõstmisega paraneb ka teenindus sadamas? Praegu ei saa isegi telefoni teel informatsiooni.

Väikeettevõtte "Marsen" direktor Mait Nahkur:

Praegusel 6 m^l ei saa me teenindada nii, nagu vaja oleks. Püüame muidugi leida paiga, kus saame alates 1. veebruarist ka telefoni teel informatsiooni anda. Tõusis laevapileti hind, sel pole seost meie teenindusega. Siin põrkuvad erinevad huvid: sadam tahab oma joont ajada, laev oma. Teenindus sadamapaviljonis on sadama asi. Nii suure hulga reisijatega tekkis palju probleeme, viimasel ajal juhtus isegi pakke kaduma. Nüüd võtab alates maikuust "Georg Ots" samuti 1000 reisijat peale, kaks laeva Tallinna—Helsinki liinil hajutavad korrada sadamas olevate reisijate hulga. Siis saame ehk pakkidegi väljaandmise korraldada nagu lennujaamades.

Milline oli "Georg Otsa" rentaablus seniste hindadega?

Eesti Merelaevanduse ülem T.Ninnas: Küllaltki hea.

Miks siis tõsteti piletihinna?

T.N.: Rentaablus oli niikaua küllaltki hea, kuni meie reisijaid oli 4% ja välismaala-

si 96%. Praegu on see suhe 40% ja 60%, varsti 50—50. Seni ei mänginud nn. rublapilet erilist rolli, sest neid müüdi väga vähe. Aga nüüd, kui rublade eest müüakse ligi pooled piletid, on hinnatõus hädavajalik, sest 1. jaanuarist on diiselkütuse hind tõusnud 2,1 korda, on suurenenud maksud ja ka palgad. Piletihind oli 20 aastat 15 rubla, selle aja jooksul on maailmas väga palju muutunud. Kuni nn. rublapilet polnud nii tähtis, oli võimalik hoiduda selle hinna tõstmisest nii pika aja jooksul.

Kuidas on korraldatud autode ülevõtt?

Peeter Veegen: Sõpradele küllasõitmiseks saab auto ülevõtte eest maksta rublades, see maksab 80 rubla. Kui aga auto on ostetud Soomest, tuleb ülevõtte eest tasuda valuutas. "Suurlaid" töötab meil juunikuust saadik, selle aja jooksul on ülevõtt 4000 autot.

Mitu inimest töötab teie firmas?

P.V.: Viis inimest töötab Tallinnas, Soomes on üks esindaja. Tehnilisi töötajaid meil ei ole, igaüks kirjutab masinal, töötab teleksiga, juhivad autot, vastab telefonile, s.t. teeb kõike, mida vaja.

Olite merelaevanduse ülema asetäitja, kas praegusel tööol on rohkem muresid?

P.V.: Mured on erinevad. Siin on elavam töö, seal oli



● Pressikonverentsil

● Laeva söögisaalis



vast rahulikum, kuid nüüd on mul huvitavam.

Kas Teil oma praeguses töös on rohkem iseseisvust kui varasemas?

P.V.: Kindlasti. Kes on ühissettevõtete osanikud?

P.V.: Soome poolt "Palkkihtymä Oy", meie poolt Eesti Merelaevandus, Tallinna linnavalitsus ja Tallinna Uussadam.

Mis on "Palkkihtymä Oy" põhitegevus?

P.V.: Ehitustegevus, tööstus ja laevandus.

Missugune on siin Soome poole huvi?

P.V.: See väljendub siin eelkõige perspektiivitundes. Esimese paari aasta jooksul nähtavasti kasumit loota ei ole, kuid projekt ise on huvitav ja perspektiivikas. Kindlasti liiklus edaspidi kasvab, sellega kaasneb ühistöö teistegi valdkondades, kuigi ka laevaliini on tulevikus kasu loota nii meie kui Soome poolele.

Praegu nad ainult investeerivad?

P.V.: Praegu on see staadium, kui tuleb investeerida, see on loomulik. Meil on ühine arusaam, et esimesed aastad tuleb kogu teenitud kasum reinvesteerida.

Missugune võiks edaspidi olla "Tallinki" aastane käive?

P.V.: Raske öelda, võib-olla umbes 50 miljonit marka ja paar miljonit rubla. Aga me arvestame, et meie valuuta on Soome mark.

Missugused on teie firma suhted "Baltlinkiga"?

P.V.: Nemad tegelevad

autotransiitveoga ja turistide vastuvõtmisega. Meie veame nende autod kokkuleppe alusel üle mere, neil endil laevaliini ei ole. Algul olime "Baltlinkiga" ühel ajal n.ö. stardis ja pidime koos selle suure projekti ette võtma. Siis aga leidsime, et on parem, kui iga kingsepp jääb oma liistude juurde, seepärast ongi laevaliini eraldi.

Teile muutub konkurendiks "Estline", sest tõmbab ära teie reisijaid?

P.V.: Jah, muidugi. Ka SAS-i lennuliini ja avatav Helsinki lennuliini on meile teataval määral konkurendid. Kuid siis saavad inimesed lõpuks ometi valida, missuguse firma teenindus, hind ja sõiduaeg neid rahuldavad.

Missugused on teie firma suhted "Marseriga"?

P.V.: Lepingulisel. Nad müüvad meie pileteid komisjoniprotsendi eest. "Marser" pole enam monopolist, täna saime pärast eilset (7.1) telesaadet ühelt firmalt ettepaneku hakata samuti meie pileteid müüma. Nende ettevõtte on laiem kui "Marser" — nad müüvad ka rongi- ja lennukipileteid.

Missugused on teie firma suhted "Inflotiga"?

P.V.: "Inflot" teenindas meie esimese reisi, aga me võime seda põhimõtteliselt teha ka ise, siin on mitmeid võimalusi. Kui hind on liiga kõrge, siis arvatavasti võime organiseerida kaldateeninduse ka teisiti.

Kas hind on liiga kõrge?

P.V.: Oleneb, mida selle hinna eest saab. Me vaatame, mida me selle eest saame ja siis otsustame, on see meie kõrge või ei.

Tähendab, konkurents hakkab tekkima mitte ainult laevasõidus, vaid kogu merenduses?

P.V.: See oleks loomulik. Mismoodi hakkavad teie ühissettevõtte edaspidised tulud laekuma?

P.V.: Ühissettevõtte on loodud üleliidulise ühissettevõtte seaduse alusel ja selle seaduse järgi ka töötab. Kus pangas aga raha hoida, see on tulevikus lihtsalt kokkuleppe küsimus. Kes annab parema protsendi, selle juures raha hoiamegi.

Kes teie teenitud väärtust hakkab kasutama?

P.V.: Ühissettevõtte saab ise otsustada, kus see on talle kasulik. Muidugi kui maksudest üle jääb!

Kas "Tallink" hakkab arendama ka laiemaid meresidemeid? 1992. aastal tulevad ju hansapäevad.

P.V.: Meil on plaane, millest on praegu veel vara rääkida: kahe-kolme aasta

pärast võiks küll olla laevaliini Saksamaale. Saksamaaga tekivad kindlasti sidemed, sest need on ajalooliselt olnud, ajaloolised sidemed taastuvad aga kiiremini. Siin on ette näha ka konkurentsi, sest kindlasi on varsti olemas laevaliini Leedust Lääne-Saksamaale. Tuleb mõelda, kas tasub nendega konkureerida või on parem sõita autoga Leetu ja asuda sealt praamile, selle asemel et sõita Tallinnast laevaga Lääne-Saksamaale.

Kas ei ole tunda, et soomlased näevad meis konkurente ja käituvad vastavalt sellele?

P.V.: Vahendamisel Ida ja Lääne vahel on seda siiski tunda. Me müüme oma Nõukogude Liidu tundmist. Soomes maksab juba seegi, et oskame ju kõik vene keelt. Avan, et eestlased on vahendustehingutes soomlastele tugevad konkurendid.

Kui tegemist on Tallinna laeva ja Tallinna firmaga, kas ei saaks laeval edaspidi olla segameeskond?

P.V.: Esialgu ei näe Soome meremeeste ametiühing sellist võimalust ette, aga läbiarvused selle üle käivad.



● Kapten Markku Anttila

Kui palju on laeval üldse meremehi?

"Tallinki" kapten Markku Anttila:

Üle 100-liikmelisest meeskonnast on meremehi 31, ülejäänud on teenindajad.

Kas laev on ka tormikindel?

Peamehaanik Tom Peltonen:

See on normaalne laev. Meil on kõik tingimused, et muuta reisijaile sõit mugavaks ja ohutuks.

Pressikonverentsil käisid MADLI VITISMANN ja DMITRI PRANTS



Kes on kes

Eesti Meremeeste Liidu juhatuses

Eesti Meremeeste Liidu vanem ANTS PÄRNA töötab Eesti Meremuuseumi direktorina. Peale Liidu üldjuhtimise kuulub tema põhiülesannete hulka veel Eesti kui traditsioonilise mereriigi lugupeetavuse tõstmine ning Eesti mereajaloo uurimise ja meretehnika säilitamise alaste küsimuste lahendamine.

REIN BORKMANN on Kirovi-nim. kalurikolhoosi laevastiku osakonna juhataja. Tegeleb merenduse, kalanduse ja muu merealase ettevõtluse toetamisega.

ARNO KASK on Pärnu Merekooli õpetaja. Lahendab majandus-, sotsiaal- ja poliitilisi küsimusi.

UNO LAUR on Eesti Merelaevanduses juhenduskapten. Tegeleb eestikeelse mereterminoloogia taastamise ja arendamisega ning Eesti merekultuuri ja sümbolika edendamisega.

TIIT LEIS on kalurikolhoosi "Saare Kalur" laevastiku

peakapten. Põhiküsimuseks on mere puhtuse kaitsmine.

ARNE LÖÖKENE on Tallinna Merekolledži ülem. Vastavalt ametile vastutab merealase kutseharidussüsteemi täiustamise eest ning kaitseb Liidu liikmete kutsealaseid, majanduslikke ja sotsiaalseid huve.

ÜLO MIHKELSON on Eesti Välisturismi Koondise juhtiv ökonomist. Tema ülesandeks on välissuhete arendamine.

ANTS PÖLLUAAS on kalurikolhoosi "Hiu Kalur" eksploatatsiooni- ja püügi-teenistuse ülem. Põhiküsimuseks on mere puhtuse kaitsmine.

REIN RAUDSALU on Tallinna Uussadama kapten. Tegeleb merenduse populariseerimisega ja meremeheameti lugupeetavuse tõstmisega Eestis, eriti noorte seas.

FELIX ROOSIMÄE on tootmiskoondise "Eesti Kalatööstus" peamehaanik. Põhiülesandeks on meremeeste

ühiskondliku aktiivsuse tõstmine.

AKSEL SIEMER on teadus- ja tehnikafirma "Kalbur" direktor. Eesti Meremeeste Liidu vanema asetäitja. Tegeleb merenduse, kalanduse ja muu merealase ettevõtluse toetamise ja arendamisega.

Juhatusel liikmekandidaadid, Pärnu sadama järelvalveteenistuse ülem **LEMBIT SONG** ja kalurikolhoosi "Lääne Kalur" laevakapten **TIIT TUHKLA** tegelevad mereasjanduse populariseerimisega ja meremeheameti lugupeetavuse tõstmisega ning aitavad tõsta meremeeste ühiskondlikku aktiivsust.

Revisjonikomisjoni kuuluvad **LEMBIT SONG**, Eesti Merelaevanduse praami "Koguva" vahetuskapten **ANTS RAUD** ning komisjoni esimees on **OLAF VAARMAA** — Eesti Meremuuseumi filiaali, jäämurdja "Suur Tõll" kapten.

UFO-d:

(Algus "Eesti Meremehes" nr. 1)

Lõpetades esimest osa "ekskursioonist" Hynecki raamatu lehekülgedele, jõuan ühe juba alguses puudutatud küsimuse juurde. Miks siiski meie maal on pikka aega UFO-de kohta käiva informatsiooni puudus? (Muidugi ei mõtle ma lugusid, kus käib ilmingimatu "paljastamine"). Miks välismaal on pilt hoopis teistsugune? Olgu näiteks või hiljutine uudisteos ameerika ajakirjanikult Garry Kinderilt "Helged aastad". Suurepärased populaarteaduslikud esseed...

Arvan, et ühetähenduslikku vastust pole olemas. Oletan, et peamine põhjus on ühe teadatud suhtumisviisi elujõus. Ja nimelt: seda ei saa olla, sest seda pole olemas. Niisugusest suhtumisest ülesaamine nõuab suurt mehisust. Sisuliselt tähendab niisugune eneseületamine maailmavaatelist revolutsiooni, mis välismaal muide juba ammu käimas on.

Muidugi ei sisalda ameerika astrofüüsiku G.Allan Hynecki raamat ainult UFO-kontaktide liigitust. Rõhutan, et see on tõsine uurimus UFO-fenomeni mitmetest aspektidest.

Uurimuse tõsidus ei takistanud Hyneckil raamatut huvitava kirjutada. Suuresti aitavad sellele kaasa lühikesed peatükid, mis kirjeldavad "õiseid tulesid" ja "päevaseid kettaid". Need mõlemad on UFO kui nähtuse erinevad ilmingud. Nagu muide ka radari- ja avastatud objektid. Seda küsimust ei jäta Ameerika teadlane samuti vaatlemata.

Hyneckil pole valmisretsepti ja -seletusi. Ta on kogunud huvitavaid fakte.

"Tuled ilmused nähtavale allpool pilvi: need olid eripunast värvi. Laeva lähedale jõudnud, suundusid nad üles ja kandusid lõhkirebitud pilvede kohal edasi. Oli näha, et tuled liiguvad maapinnast üha eemale. Koige suurem neist tundus Päikesest kuus korda suurem olevat..."

Või teine kirjeldus. "Me sõitsime itta, kui ma märkasin autot kolme umbes 18- kuni 20-aastase noormehega, kes olid peatunud ja vaatatsid taevasse. Ka mina nägin midagi, seepärast pöörasin teeperele, jätsin masina seisma, tuln välja ja hakkasin taevasse vaatama... Ükski meist viiest pealtnägijast ei osanud nähtud kuidagi seletada, kuid me nägime seda täiesti selgesti."

Hyneck ei seleta nähtust ära. Teda huvitab kõik; objekti ilmumise aeg ja koht, vaatluse kestus, liikumissuund, pealtnägijad ise. Neid pole vähe. Ainuüksi radariekraanil oli raamatu kirjutamise ajaks UFO-t vaadeldud üle 60 inimese. Tõenäoliselt pole autoril kahjuks jätkunud materjali mingite kindlamate, UFO-de karakteristikutest kaugemale ulatavate järelduste tegemiseks...

Nähtavasti peab mõne sõna

ütleva peatükist "Sõjaõhujõud ja UFO-d". Hyneck oli kaua aastaid õhujõudude konsultant UFO-de alal. Pole ju saladus, et ameerika (ja kas ainult) lendureile "ilmutatavad" UFO-d end eriti sageli. Selle sajandi UFO-"epopöa" (neid "epopöasid" on olnud ka eelmistel sajanditel!) algas ju 1947. aastal, kui ameerika lendur Arnold lennul üle Kaljumägede nägi ootamatult mõistatuslike objektide rivi, mis otsekuu kureparvi kulges piki mäeahelikku. Objektid särasid päikesekiirtes kui metall ja kihutasid tolle aja kohta tohutu, tuhandekilomeetrise tunni kiirusega edasi ning meenusid kogu poolest ümberpööratud taldrikuid...

Kui lähtuda Hynecki raamatust, siis tegid just USA sõjaõhujõud UFO-de küsimuse aktuaalseks, viisid selle olmenaljade ja ajalehesensatsioonide tasandilt Ühendriikide valitsuse poolt sanktsioneeritud teadusliku uurimise tasandile. Iseloomulik on, et õhujõudude juhtkond ei teinud alusest peale oma huvist UFO-de vastu sugugi üllimat saladust. 1966. aasta oktoobris näiteks sõlmisid õhujõud Colorado ülikooliga ametliku lepingu spetsiaalse UFO-de uurimise komisjoni moodustamise kohta. Komitee töö tulemuseks oli 937 lehekülje pikkune ettekanne. See sai valmis kahe aasta pärast.

Mis aga puutub kõnesolevat fenomeni käsitlevasse kokkuvõttesse ja ettekannesse ning soovitusesse, siis neid tehti USA-s juba 1949. ja sellele järgnenud aastatel. Koige esimene neist on muide G. Hynecki ette valmistatud.

Andmed on huvitavad. Kahjuks on üsna suur protsent UFO-sid "ilma kindla määratluseta". Nende päritolu teaduslik põhjendus ongi üldse koige segasem ala. Nii oli see 1949. aastal ja paistab et on ka praegu.

Küsimus, mida ei saa "ekskursioonil" Hynecki raamatuse puudutamata jätta, on asja filosoofiline külg. Kes me oleme? Kas maailmaruumi üksiklased? Ja õigus on siiski šveitslasel K. Jungil, kes kõneleb massilistest hallutsinatsioonidest? Hyneck on filosoofiliste arutlustega UFO-de ümber kahjuks kaunis kida-keelne. Tsiteerib klassikuid. Muu hulgas toob ära ka I. Newtoni kuulsad sõnad selle kohta, et õpetlane tunneb end tohutu, veel avastamata töö ookeani kaldal kui poisike...

See tsitaat pole juhuslik. Ta on lähedane Hynecki enese seisukohtadele, kes ütleb oma raamatus täiesti avameelselt: "Ma ei saa öelda, mis see on, sest ma ise ei tea seda." Hulk aega pärast raamatu ilmumist ütleb Hyneck ühel ÜRO-s esinemisel sõnasõnalalt järgmist: "Isegi pärast kvalifitseeritud spetsialistide poolt korraldatud kompetentseid uuringuid jääb UFO-fenomen seletamatuks ja mõistetamatuks."

Otsigem nüüd abi nõukogude teadlaste viimaste kuude publikatsioonidest.

Arvamused on erinevad. M. Milhiker näiteks on "sügavalt

veendunud paljude andmete objektiivsuses ja tõepärasuses..." Maailmade paljususe idee pole talle võõras, ja seda kinnitamaks viitab ta K. Tsiolkovski, kes oma "Teaduslikus eetikas" on öelnud: "Kui elu on tekkinud Maal, miks ei võiks ta siis tekkida ka biljonitel teistel planeetidel, mis on Maaga ühesugustes tingimustes... Maailmaruumi asustatus on absoluutne, kuigi mitte faktiline tõde..."

Õigluse huvides märkigem, et Tsiolkovski polnud esimene — kaugelki mitte esimene — kes ütles välja idee maailmade paljususe kohta. Juba möödunud sajandi lõpul kohtas seda mõtet paljudes teaduslikes ja populaarteaduslikes raamatutes. Näiteks üks neist — K. Flammarioni "Lõpmatuse lainetel", Sankt-Peterburg, 1894. Teen lahti suvalisest kohast. Lehekülj 61. Loen: "Mida suuremat hulka maailmu me enesele kujutleme, seda tõenäolisem on, et mõnel neist on loodusjõud tekitanud täpselt samasuguse tulemuse kui Maal."

Flammarioni jaoks on maailmade paljusus aksioom. Kui aga kõnelda idee esmaavastajast, siis tuleb eelkõige märkida suurt itaallast Giordano Brunot.

Ent pöördugem tagasi nõukogude teadlaste juurde. Milhikeri taoliste optimistide vaateid tasakaalustavad skeptikute omad. Päril huvitav on kahe vastandliku vaatekoha esindaja Sergei Bulantsevi ja Leonard Nikišini vestlus ("Ehho Planetö", 1989, 14). Sisu ma ümber jutustama ei hakka, usun, et lugejal on huvitavam tutvuda algallikaga. Üht Leonard Nikišini mõtet ei saa siiski tsiteerimata jätta: "Arvan, et meie maal on küpsenud vajadus koige imepärasele nähtustele ja vaatlustele pühendatud erialase ajakirja väljaandmiseks. See võiks olla USA-s ilmuv "Strange Magazine" moodi. Ilmugu seal kõik see, mis praegu liigub masinal ümberlöödult käest kätte. Kuid ära peaks trükitama ka õpetlaste arvamused, retsensioonid, kriitilised märkused..."

Sellele mõttele võib vabalt alla kirjutada. Vaid ühe täienduse tahaks teha: praegusajal on ka tõlged hädavajalikud. Tõlkima peaks raamatuid UFO-dest, mis välismaal on igal koolilapsel läbi loetud ja kümneid kordustrukke vastu pidanud — neid, mis on tänini populaarsed. Just niisuguseid nagu Hynecki raamat.

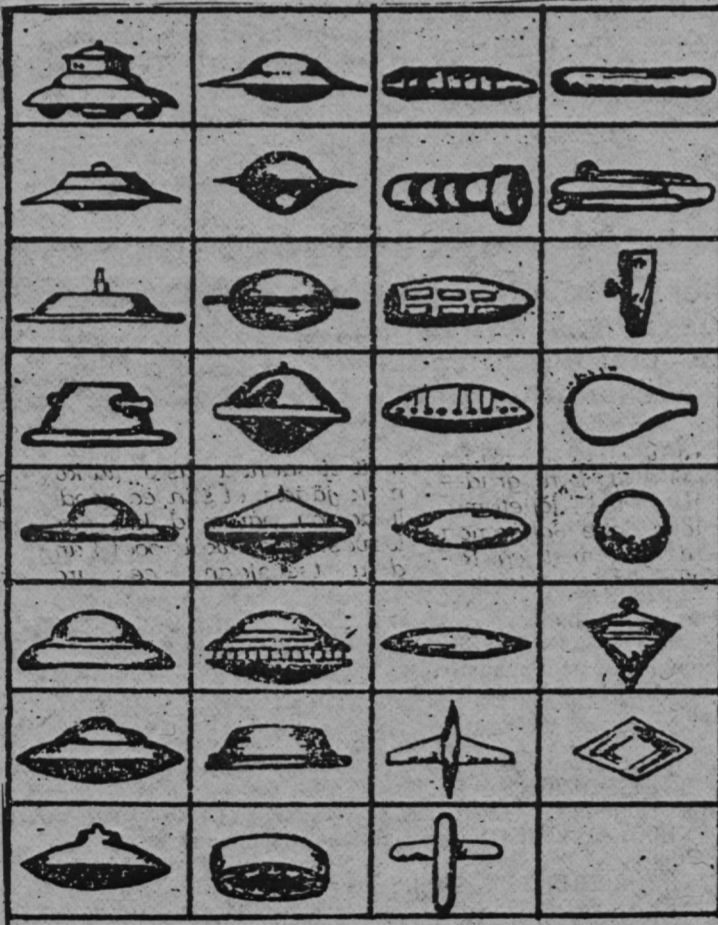
Mis puutub Hynecki filosoofilistesse vaadetes, siis ettevaatlikud on nad seetõttu, et põhinevad faktidel. Erand on vaid ta prognoos: "Kui UFO-de probleemile leitakse kauaoodatud lahendus, siis ma usun, et tehakse mitte lihtsalt väike samm teaduse arenguteel, vaid tohutu ja täiesti ootamatu hüpe." Selle G. Allan Hynecki prognoosiga lõpetan ma "ekskursiooni" tema raamatusse "Teadmised UFO-dest".

V. Konstantinov

G. A. Hynecki raamatut lehitsedes

G. Allan Hynecki hinnang esimesele 237-le õhujõududele laekunud ettekandele UFO-de päritolu kohta (1948—1949)

	Juhtumite hulk	Ligilähedane protsent koguhulgast
1. Astronoomilised (objektid)		
a) Astronoomilise päritolu suur tõenäolisus	42	18
b) väike või väga väike tõenäolisus	33	14
Kokku	75	32
2. Mitteastronoomilised (objektid), mida saab millegi muuga seletada		
a) õhupallid või lennukid	48	20
b) raketid, valgustusseadmed, allakukkuvad kehad	23	10
c) muud (peegeldused, hommikused valgusefektid, linnud jne.)	13	5
Kokku	84	35
3. Mitteastronoomilised (objektid), mil puudub selge määratlus		
a) mitte küllalt ilmsed, seetõttu pole määratlevad	30	13
b) ilmsed, kuid ükski määratlus ei sobi	48	20
Kokku	78	33



UFO-de väliskuju klassifikatsioon

Inglise ajakiri "New Scientist", kust see tabel pärit, iseloomustab seda kui "inimlikule kujutlusvõimele püstitud mälestusmärki".

Kommenteerida võib seda muidugi mitut moodi, nagu on erinevad ka UFO-de oletatavad väliskujud. "Komsomolskaja Pravdast" näiteks käis läbi kirjeldus seni veel "dešifreerimata" fenomenist, mida nähti Vologda oblastis Harovski lähedal. Varahommikul külavaheteed sõitja nägi teedäärsest tihnikust midagi, mis meenus kahe-kolme meetrist seent, mille kübara küljes olid kaks antenni ja mingid sangad.

Nii et siintoodud tabel vajab nähtavasti täiendamist...

I. Vereštšagina joonis

Teelahkmed

Narva maantee 31 asuva maja projekt nägi ette ka kohviku. Maja kuulus Eesti Merelaevandusele, kohvik "Torgmortransile". Nii see oli

Siis aga tuli aeg, mil "Torgmortrans" pidi valima, kas loobuda elutähtsatest toidupoodidest või kohvikust, mille järele erilist tarvidust polnud. Nii oli küsimuse seadnud Plaanikomitee, kes juba ammu ametkondlike kaupluste, kohvikute ja sööklate peale hammast ihus. "Torgmortrans" tegigi oma valiku — kohviku omanikuks sai ühendettevõtte "Tuljak", kes kohe sõlmis lepingu kooperatiiviga. Avati kohvik "Uus Sadam". Hiljuti sai aga rendiaeg täis ja lepingut enam ei pikendatud. Ning taas on siin uus silt — "Kipri Kohvik". Sellest tuleb tavaline kohvik, kus hakatakse müüma ka kangemat kraami.

Paistab, nagu oleks kõik selge ja rääkida pole enam midagi.

Aga... Miskipärast ei tulnud kellelegi pähe, et see on elumaja ja inimesed tahaksid pärast tööd kodus puhata. Ei tulnud meelde ka see, et just kohvikuruumide kohal elab paljulapseline pere, kelle noorim laps pole veel aastanegi. Mida tähendab neile kohvik, kus müüakse alkohoolseid jooke, ei vaja selgitust.

Milline oleks siis lahendus?

Kellelegi pole saladus, et meie linnas on suur puudus kohtadest, kus teismelised võiksid oma vaba aega veeta. Nii tegidki maja elanikud, Eesti Merelaevanduse juhtkond ja parteikomitee ettepaneku teha sinna noortekohvik. Ja mitte lihtsalt kohvik, vaid ühtaegu ka kultuurikeskus, kuhu võiks üles panna arvutid, seada sisse mereklubi jne. Seal saaksid enam-vähem omavastu seltskonnas ka laevanduse noored töötajad tegelda sellega, mis kellelegi meeldib — kirjanduse, programmeerimise või kunstiga...

Lapsed ja noored kipuvad praegu liiga omapäi jääma. Kool näitab näpuga perekonna peale, perekond kooli peale. Tagajärjekes on vabakasvatus, mis paraku pole alati edukas. Kõrvalt vaadates meenutab see pimedaid kassipoegi. Kellel veab, see saab kokku huvitavate ja entusiastlike inimestega ning elu võtab teise ilme. Aga see kõik on juhuse asi.

Kujutlegem ette, et kohvikus hakkavad käima need samad huvitavad inimesed, kellega meil kõigil muidu vaevalt õnnestuks kohtuda...

Ent jälle "aga". "Tuljak" ei kavatse kohvikut ära anda. Ja kui see lähekski uuesti "Torgmortransi" käsutusse, ei muudaks ka see midagi —

kohvikus hakataks ikka alkohoolseid jooke müüdma ning ta ei erineks millegagi teistest.

"Me tahame, et oleks ühtaegu väga mugav ja odav," ütleb Evi Zahharova, "Torgmortransi" juhataja asetäitja. "See pole aga võimalik. Kas on kõrged hinnad, millega kaasneb ilus interjöö, või siis on hinnad odavad ja ka sisustus vastav."

Kui Eesti Merelaevandus tahab kohvikust noorteklubi teha, tuleb maksta dotatsiooni. Teist väljapääsu pole."

Eesti Merelaevanduse juhtkond on valmis sellist klubi finantseerima. Jääb veel lisada, et kõigepealt pöördus rahvasaadik T. Ninnas ja seejärel saadikugrupp koosseisus A. Lukoškin, R. Subbota, I. Kollo, V. Ilves ja N. Ivanov Tallinna täitevkomitee poole, et saada kohvikuruumid laevandusele tagasi. Vastus oli kuiv ja kategooriline: linnas on vähe istumiskohti.

See kohvik muidugi linna probleeme ei lahendaks. Küll on aga rahvasaadikutel õigus selles, et kui läheb korda aidata oma valijaid ühes asjas, võib oodata edu ka mujal. Seepärast otsustati teha kõik, et kohvik laevandusele tagasi saada ja noorte käsutusse anda.

JEVGENIA KASTJUK



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 29. jaanuar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Riias
USA idarannikule
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel
Tallinnast Baltimore'i
"VIKTOR BAKAJEV" — teel
Leningradist New Orleans'i
"KRISTJAN PALUSALU" — teel
Houstonist Tallinna
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel
Leningradist Imminghami
"SKULPTOR MATVEJEV" —
Hullis
"NIKOLAI JANSON" — teel
Bandjulist Luandasse
"BORISS BUBIN" — teel Lissa-
bonist Tallinna
"NIKOLAI VILKOV" — Santiago
de Cubas
"TIMUR FRUNZE" — Abidjanis
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel
Džiddast Abidjani
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel
Pointe Noire'st Libreville'i
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" —
Abidjanis
"ANDREI ANDREJEV" — teel
Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — teel
Elevandiluurannikult Las Palmasesse
"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas
"VASSILI SELGUNOV" — teel Las

Palmasest Tallinna
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel
Ternast Tallinna
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Tallinnas
"JOHANNES LAURISTIN" —
Matadis
"JAAN ANVELT" — Freetownis
"OLGA VARENTSOVA" —
remondis Rouenis
"IVAN RUSSAKOV" — Conakrys
"PAVEL DAUGE" — Luandas
"MIHHAIL KEDROV" —
Iljitšovskis
"IVAN BELOSTOTSKI" —
Nikolajevis
"ALEKSANDR VINOKUROV" —
Tallinnas
"VERA LEBEDEVA" — Antwerpe-
nis
"IVAN POKROVSKI" — teel Abid-
janist Tallinna
"VILJANÕ" — teel Kaliningradist
Marina di Carrarasse
"GRUMANT" — Conakrys
"GULBENE" — teel Marina di
Carrarast Avilési
"KOHTLA" — remondis Loksal
"KÖPU" — Riias
"PAIDE" — Antwerpenis
"POVENETS" — teel Chioggiast
Ceutasse

Neile, kes ootavad...

"RISTNA" — Velsenis
"HELTERMAA" — Tallinnas
"SEGEŽA" — teel Tallinnast
Kaliningradi
"OSVALD TUUL" — Riias
"HUDOŽNIK NESTEROV" —
Tallinnas
"IVAN RABTŠINSKI" — teel
Alicantest kodu poole
"ARNOLD SOMMERLING" — teel
Antwerpenist Felixstowe'sse
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel
Ellesmere-Portist Amsterdami
"HUDOŽNIK KORIN" — teel
Gdyniast Riiga
"JURI KLEMENTJEV" —
Tallinnas
"KAPTEN VOOLENS" — Kielis
"MEHHAANIK KRULL" —
Århusis
"JUNÕI PARTIZAN" —
Leningradis
"KESSULAI" — teel Helsingist
Århusi
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — Bremenis
"SUURLAI" — üürile antud
"HEINLAI" — teel Århusist
Helsingisse
"VASSILI KUTŠER" — teel
Bremenist Kaliningradi

"FRITZIS GAILIS" — Bremenis
"GLEB SEDIN" — teel Tallinnast
Århusi
"FRITZIS ROZIN" — teel
Bremenist Tallinna
"AUGUST KULBERG" —
Västerås
"AMBLA" — Amsterdami
"ANDJALFELD" — teel Tallinnast
Ventspils
"AEGNA" — Leningradis
"KABONA" — Leningradis
"MOHNI" — teel Bremenist
Rotterdamist
"RAPLA" — teel Ventspilsist
Bremenisse
"SEMJON ROŠAL" — remondis
Loksal
"TERIBERKA" — Leningradis
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist
Moerdijki
"KARL KRUŠTEIN" — Ventspilsist
"OSMUSSAAR" — teel Tallinnast
Ventspils
"OTEPÄÄ" — teel Rotterdamist
kodu poole
"TAHKUNA" — remondis Loksal
"GEORG OTS" — teel Emdenist
Tallinna
"ARNOLD VEIMER" — teel
Tallinnast Las Palmasesse

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. 460
Tiraaz 4000

Toimetaja
ROMAN TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITSMANN