



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

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

EESTI MEREMEEES

Nr. 4 (894) Teisipäev, 27. veebruar 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA

- ☛ Laev saab nime... lk. 2
- ☛ Järelehüüe kadunukesele lk. 3
- ☛ Kaugemale ei olegi enam kuhugi minna lk. 4
- ☛ Aatomijäälohkujal lk. 5
- ☛ Sport lk. 6
- ☛ Jätkuv reis I lk. 7
- ☛ Koos meeskonnaga lk. 8



Meremehed

pidasid aru

Eesti Meremeeste Liidu volikogu kogunes 14. veebruaril, et arutada meremeeste ees seisvaid probleeme seoses IME kontseptsiooni väljatöötamisega merenduses ja kalanduses. Ettekande IME-ga seonduvast pidas Eesti NSV Transpordiministeeriumi Veeteede Ameti juhataja Nathan Tõnnisson. Liidu volikogu liikmed said ülevaate probleemidest, mis seisavad üleminekuga IME-le mere- ja kalanduses.

Volikogu otsustas määrata igakuised stipendiumid 50 rubla kahele väljaspool Eestit kõrgemas merekoolis õppivale hea õppeedukusega eesti noorele ning Tallinna merekooli ja Tallinna Merekolledži viimase kursuse parimale õp- purile.

Arutati väljatöötatavat meremeeste seadust, mida valmistab ette töörühm kaugsõidukapteni Arno Kase juhümisel.

Võeti vastu 32 uut Eesti Meremeeste Liidu täisliiget ja 8

noorliiget. Kollektiivliikmeks astus kalurikolhoos "Oktoober".

Kõiki, kel on soov astuda Eesti Meremeeste Liitu, palutakse pöörduda Eesti Meremuuseumi aadressil Tallinn, Pikk 70. Sisseastumismaks on 10 rubla, aastamaks samuti 10 rubla. Need Eesti Meremeeste Liidu liikmed, kes pole tasunud aastamaksu, saavad seda teha samuti Eesti Meremuuseumis.

Heino Tohver

• INFO • INFO • INFO • INFO • INFO

Meeskondadele täiendust

Eesti Merelaevanduse ülema juures toimunud laiendatud nõupidamisel võeti vastu otsus saata 1. aprillist laiali laevastiku tehnoeeninduse baasi remondibrigaad, kuhu kuulub 180 inimest, ning suunata vabanevad spetsialistid tööle laevanduse laevadele.

Laevanduse kaadriosakonnas toimus nõupidamine, kus osalesid kaadriosakonna, tehnotalituse, meresõidu ja töökaitse osakonna ning ametiühingu töötajad. Sellel otsustati, milliste laevade meeskonnad vajavad täiendust ja milliseid spetsialiste kuhu saata. Koosseisunimes- tikke täiendati vastavalt meeskondade seas tehtud küsitluse tulemustele, võttes arvesse meremeeste endi soovet.

Laevale tulevate spetsialistide hulgas on ju pootsman, elektrikke, motoriste jt. Nii näiteks saab "Leninskaja Gvardija" juurde neli inimest. Kõik see peaks jõustuma aprilli alguses.

"Mihhail Kedrovi" meeskond teeb ettepaneku keelduda sotsialistlike kohustuste võtmistest ja mitte osaleda 1990. aasta sotsialistlikus võistluses

Niisuguse otsuse tegid "Mihhail Kedrovi" meremehed oma üldkoosolekul selle aasta 4. jaanuaril. Meeskond on seisukohal, et sotsialistlik võistlus on muutunud täiesti formaalseks ja selles pole enam midagi võistluslikku. Ei ole saladus, et laeva töötule- musi mõjutavad sageli subjektiivsed tegurid. Meremeeste arvates ei määrata sotsia- listliku võistluse võitjaid objektiivselt. Meeskonna mee- lest ei halvenda sotsialistlike kohustuste võtmata jätmise kollektiivi tööd, küll aga teeb lõpu veel ühele bürokraatli- kule ja kasutule üritusele.

"Mihhail Kedrovi" meeskond teatab, et nad kohustuvad töötama ausalt, nagu seda nõuavad kodaniku- ja ameti- kohused ning meremehekut- se.

Lõpetuseks olgu öeldud, et 1989. aasta sotsialistlikud kohustused on meeskonnal täidetud.

Ettepanekud

Eesti Merelaevanduse 1990/91. aasta kollektiivlepingu kohta

Rahvusvahelise tava järgi tuleb kollektiivlepingu projekt koostada kas erialade või erialarühmade kaupa. Sellest tulenevalt teeme kõigepealt ettepaneku koostada laevan- duse ujuvkoosseisule omaete kollektiivleping. See peab sisaldama järgmisi töölepin- gu põhisätteid:

a) palgaloend laevarühmade kaupa;

b) töötasutariifid omal jõul tehtud remondi, ennetustööde ja nende tööde jaoks, mis ei kuulu meeskonnaliikmete otseste kohustuste hulka.

Teiseks teeme ettepaneku sõnastada kollektiivlepingu neljas alljaotus "Surmajärgne hüvitus" järgmiselt: "Kui töö- taja saab surma õnnetus- juhtumi tagajärjel töö ajal laeval või väljaspool laeva laevanduse juhtkonna süü tõttu või mereõnnetuse ta- gajärjel, tuleb laevandusel maksta lesele ühekordselt 20 000 rubla pluss 10 000 rubla iga kuni 21-aastase lapse kohta."

Kolmandaks teeme ettepa- neku võtta kollektiivlepin- gusse alljaotus "Töö sõjate- gevuse ja nakkusohu piir- konnas" ning sõnastada see järgmiselt.

1. Töötajat tuleb õigeaeg- selt informeerida laeva eel- seisvast tööst sõjategevuse või nakkusohu piirkonnas, et sinnaminekust keeldu- mise korral saaks ta laevan- duse kulul kodumaale taga- si saata.

2. Kui laev läheb sõjatege- vuse piirkonda, saab tööta- ja kahe põhipalga suuruse hüvituse; kui laev seisab selles piirkonnas vähemalt kolm päeva, makstakse tal- le päevaraha välisvaluutas. Töövõime kaotuse või sur- ma korral saadav kompens-atsioon on samuti kahe- kordne.

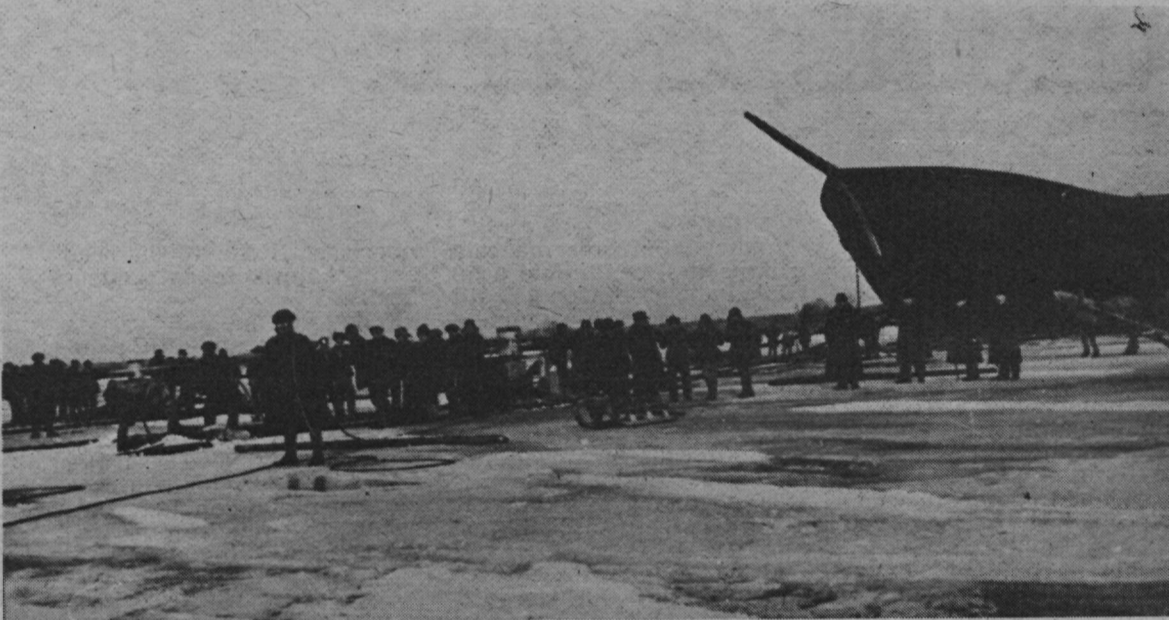
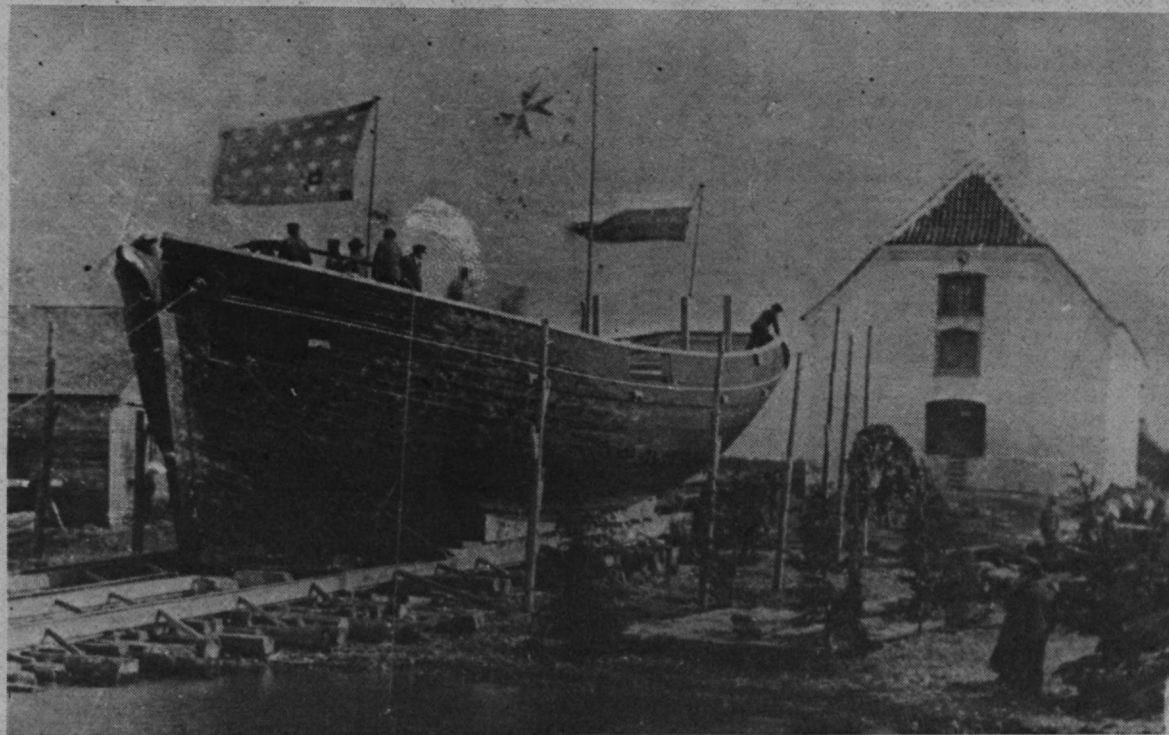
3. Sõjategevuse või naku- sohu piirkond määratakse Lloyd'i registri järgi

Leiame, et 1989.a. kollektiivlepingu muudatuste ja täienduste 25. punkt, mis an-

nab juhtkonnale õiguse pai- gutada töötajat tema nõuso- lekuta teisele laevale või teise struktuuriüksuse tööko- hale, panna ta oma eriala, kvalifikatsiooni või töölepin- guga määratud ametikoha piires tööle teisele mehhanis- mile või agregaadile, vajab muutmist.

Teeme ettepaneku sõnasta- da 1989. aasta kollektiivle- pingu muudatuste ja täien- duste 23. punkt järgmiselt: "Tasuda ujuvkoosseisu töö- tajate lähtesadamast oma alatisse elukohta puhkuse- lesõidu kulud nii, et oleks kaetud sõidukulud Tallinna (kupeeavagunis), või alati- sest elukohast laeva seisusadamani sõidu kulud, võt- tes aluseks sõidukulud Tal- linnast laeva seisusadama- ni (kupeeavagunis)."

Kollektiivlepingu muudatu- sed ja täiendused on kinnita- tud 27. vahetusmeeskonna ametiühingu koosolekul 13. detsembril 1989.



Laev saab nime...

Laevadele nime andmine on üks ilusamaid ja vanemaid meretraditsioone. Raske on tuvastada, kes, kus ja millal esimesena ristis laeva. On kindel, et see komme tekkis juba väga vanal ajal. Üks Egiptuses kirjapandud laevastimislugu pärineb üle 4000 aasta tagasi.

Esimeste ajaloos jäädvustatud laevade nimed pärinevad samuti Egiptusest. Nagu selgub XVI saj. e.m.a. pärineva Amosise-nimelise mehe hauakambrile raiitud hieroglüüfidest, oli ta olnud kuninglike sõjalaevade "Metshärg" ja "Memfise Täht" komandör.

Vanas Kreekas ja Roomas kasutati laeva vettelaskmise tseremoonial vett kui puhtuse ja õnnistuse sümbolit. Seejuures joodi ohtrasti veini laeva mereõnne kindlustamiseks.

Nagu kinnitavad norra legendid, töid viikingid laeva vettelaskmisel jumalate viha lepitamiseks vereohvri. Selleks valiti välja ilusaid ja tugevaid meesorje, kes seoti kiilurennile, kus allalibisev laev nad puruks muljus.

Ristisõdade ajajärgul oli laevade ristimine juba kõrgeliseivate katoliku kiriku aukandjate eesõigus. Näiteks on teada, et 1418. aastal andis Inglise piiskop Benger Southamptoni sadamas kuninglikule sõjalaevale nimeks "Grace a Dieu" ja võttis selle eest 5 naelsterlingit.

Hiljem hakati vastvalminud laevu piserdama pühitsetud veega. Ristimistseremooniad muutusid üha pidulikumaks, neis osalesid kuningliku perekonna liikmed. Laeva terviseks tõstetud kallihinnaline karikas heideti tavaliselt koos veiniga üle parda.

1690. aastast loobuti kallite karikate ohverdamisest ning purustati esmakordselt vastu ristitava laeva võõri pudel veini. Pärast seda, kui pudel sat-
tus korra laeva võõri asemel

vastu ühe tähtsa pealtvaataja nina, andis Inglise Admiraliteet määruse, et pudel tuleb siduda nõõri külge.

Šampanjat hakkasid laeva ristimisel esimesena kasutama 18. sajandil muidugi prantslased, vaid Ameerika Ühendriikides kasutati endiselt veepudelit. 1797. aastal Bostonis, fregatt "Constitution'i" ristimisel, ei hakanud laev peale veepudeli purustamist vastu võõri libisema vette. Alles siis, kui vastu võõri purustati pudel vana Madeira veini, libises laev sujuvalt vette. Muide, kogu keeluseaduse kehtimise aja jooksul aastail 1918–1933 tarvitati USA-s laevade ristimisel jälle vaid puhast vett.

Sajandite jooksul on laevu ristitud ainult mehed. Põhiliselt meie sajandi algusest on seda hakanud sooritama õr-nema soo esindajad. Peab üt-
lema, et Eestis tehti seda naissoo poolt tunduvalt va-
rem, möödunud sajandi teis-
est poolest, kui hoogustus
laevaehitus meie randades.
Nimi pandi laevale enne selle
vetteajamist. Nime hüüdis
välja harilikult alla küm-
neaastane tütarlaps. Mingit
pudeli katkilöömist ei toimu-
nud. Ka nimi valiti enamasti
naise oma – keskmiselt kol-
mandiku laevade puhul. Näi-
teks 1900. aastal kandsid
Eesti laevaomanikele kuulu-
nud 369 laevast naisenime-
sid 135 laeva ehk 36,5%, kus-
juures armastatuimad nimed
olid "Anna" ja "Maria". Käe-
oleval ajal on olukord mõneti
muutunud, näiteks Eesti Me-
relaevanduse 83 laevast kan-
nab vaid kolm naise nime.

Ants Pärna

✦ Laeva vettelaskmine Suursadamas 19. saj I pool

➤ Laeva vettelaskmine Pärnu rannas 19. saj. lõpul

✦ "Vera Lebedeva" vettelaskmine Poolas 1975. a. Fotod Eesti Meremuuseumi fotokogust

Kuidas üks hea mõte sündis, elas ja suri

Järelehüüe kadunukesele

12. SEPTEMBRIL KIRJUTAB Artur Gusseinov mere-meeste lehes loo "Taani kohvik noorteklubis", kus Eesti Merelaevanduse Noortekeskuse juhataja Konstantin Leparski suu läbi annab teada, et "noortekeskuse koosseisu kuulub nüüd klubi "Kontakt", kes korraldab valuutavaba turistidevahetust välisriikidega. "Kontakt" on orienteeritud peamiselt Skandinaaviamaadele. Seoses Taani organisatsioonil "Next Stop" eelseisvate ettevõtetega Nõukogude Liidus tuli mõte organiseerida keskus, kus saaks suhelda Taanist ja Rootsist saabuvate turistidega. /.../ Noorteklubi lõunad muutuvad ilmselt maitsvamaks. Klubisse tulevad tööle viis Taani üliõpilast, keda hakkavad abistama meie noored. Taanlased toovad kaasa oma muusikaaparatuuri ja mõned köögiseadmed, näiteks mikrolaineahju."

31. OKTOOBRIKIRJUTAB Jevgenia Kastjuk samas lehes ("The Ugly Duckling"): "13. oktoobril avati mere-meeste klubis Taani kohvik. Naerunõud, kohal ajakirjanikud ja fotomehed... Lõpuks on punane lint läbi lõigatud! Kohvik lahtil!

Klaus Henriksen tervitab esimesi külalastajaid. Charlotte Wendelboe tutvustab neid, kes kohvikus tööle hakkavad. Noortekohvik, mida noored ise juhivad, on meie jaoks üsna ebatavaline. Seda enam, et initsiatiivgrupp moodustus rahvusvaheline. Klaus, Charlotte, Maline ja Mikal on Taanist. Sveta õpib Moskvas võõrkeelte instituudis ja Dima on Moskva ajakirjandustudeng. Kõige vanem neist on 24 ja kõige noorem 21 aastane. /.../

Kohvikule eesmärk on kujundada hea loomingu ja intellektuaalne noorteseltskond. Siin hakkavad kokku saama taani kultuurist ja üldse kultuurist huvitatud noored. Kultuuriprogramm on äärmiselt mitmekesine. Saab kuulata džässit, avangradit, klassikat, popmuusikat. Ette astuvad eesti folkloorikollektiivid, estradi- ja folklooriesitajad Taanist. Korraldatakse luuletajate ja proosakirjanike esinemisi. Sõna saavad ka taidlejad. Esineda võivad kõik soovijad. /.../

"The Ugly Duckling" pandi kohvikule nimeks H. Ch. Anderseni muinasjutu "Inetu pardipoeg" järgi. Klaus rääkis avamisel, et kõigile raskustele ja alandustele vaatamata sai inetust pardipojast lõpuks omegi imekaunis luik. Tänapäeva ühiskonnas kiusatakse väga paljusid inimesi nende nahavärvide või rahvuse või mingite eluoluliste seikade pärast taga. Ja nendel hulgas on palju noori. Kohvikule asutajate jaoks kõiki neid erinevusi ei ole olemas, ütles Klaus Henriksen."

Päeval sai kohvikus taanipäraselt lõunatada ja kohvik juua; õhtul tuli juba ka piletid osta.

Meie 26. detsembri lehest te lugesite Jevgenia Kastjuki kokkuvõtvat kirjutist keerulistest lugudest Eesti Merelaevanduse Noortekeskuse ruumides Uus-Sadama tänaval tegutseva Taani kohvikuga "The Ugly Duckling". Paraku peab eelmises lauses kasutatud sõna tegutsesema nüüd juba minevikvormis pöörama. Heitkem ajalehtedes "Morjak Estonii" ja "Noorte Hääl" ilmunu vahendusel siiski veel tagasipilk kogu sündmusteahelale.

Niisugune oli siis selle kena ettevõtmise algus. Ent juba detsembri esimesel nädalal kõlab massiteabevahendites häirekell.

6. DETSEMBRIL AVALDAB "Noorte Hääl" Üllar Borni lühiloo "Komsomol contra "Pardipoeg": /.../ "Avamisel öeldi tänusõnu ruumide leidmise ja tehtud remondi eest Tööpunalipu ordeniga autasustatud Eesti Merelaevanduse ja eeskätt laevanduse komsomollikomiteele ning interklubile "Kontakt". Ent siis toimus mere-meeste komsomoliperes võimuvahetus ja kohtade ümberjagamine, uus juhtkond aga hakkas hoopis uuel viisil laulma.

Noortekohvikule autori ja praeguse direktori Klaus Henrikseni sõnutsi on "Pardipoja" edasine eksisteerimine suure küsimärgi all. Ei tea, kas komsomolijuhitajatele ei meeldi üüri suurus – väidetavasti tõi enne samades ruumides tegutsenud diskoteek rohkem sisse – või on põhjus muus, kuid praegu tehakse kõik, et noortekohvik liivideerida ja ruumid taanlaste käest ära võtta. /.../ Täna kell 17 toimub Eesti Merelaevanduse komsomollikomitees taas noortekohvik ja komsomoli vahel jõukatsumine. Kuigi komnoored on teatanud, et ajakirjandust, ükskõik millisel viisil ta ka ei esineks, ei lasta ligilähedalegi, tasub ju proovida – asi on seda väärt. Kell 20 korraldab aga Klaus Henriksen "The Ugly Duckling" pressikonverentsi. Ehk tuleb ka mõni komsomollikomitee juht, või saadab vähemalt esindaja? Vastasel korral on ju hea süüdistada ajakirjandust ebaobjektiivsuses, aga kes see seda ikka nii väga usub?"

PRESSIKONVERENTSIL käidud, kirjeldab Üllar Born sealkuuldu põhjal sündmusi 9. detsembri noortelehes pealkirja all "Pardipoeg" taasalustab, kuid ... Klaus Henrikseni optimismi käes ei kannata. "Ta märgib, et "Kontakt" ja merelaevandus olid esindatud, komsomollikomitee mitte. Eelmisel nädalal esitas Merelaevanduse komsomollikomitee ultimatiivse nõudmise: kolme päeva jooksul olgu kõigil kohvikus töötavatel noortel sanitaarraamatud, "pardipojad" järgigu Nõukogude seadusi ja finantsdistipliini (!), vastasel korral kohvik suletakse. /.../ "Kontakt" küll püüdis aidata, kuid kahjuks ei saanud seekord abi andmisega hakkama. Abi kompetentsete spetsialistide leidmiseks paluti ka komsomollikomiteelt, kuid seal keelduti järsult. /.../ Pinged tõusid haripunkti mõõ-

dunud reedel, kui Eesti Merelaevanduse noortekeskuse uus direktor Valeri Jelizarov koos kahe tütarlapselise kohvikut üle võtma tulid. Kohale tuli ka korraldaja ja veel keegi erariides, kes ka end miilitsatöötajaks nimetas. Merelaevandust esindav abiparatorg püüdis pressikonverentsil selgitada, et mingist ülevõtmisest polnud juttugi, kuid tütarlapsed arutasid ruume üle vaadates, mis ja kuhu pärast taanlaste lahkumist panna. Kas tõesti oli tegemist asjatu paanikaga?"

Kokkuleppele siiski jõuti. Homsest alates töötab "The Ugly Duckling" taas."

Sanas lehenumbri kuulutatav ka "Pardipojad" ise: "Kuuldused meie surmast on tugevasti liialdatud!"

ENT JUBA 18. JAANUARIL on Üllar Bornil pealkirja all "Andersen ja komsomol. Targem annab järele!" teatada järgmist: "Pidevas sõjas" mitme ordeniga autasustatud komsomoliga jäi ordeniteta kohvik kaotajaks. Eelmisel reedel oli "Inetu Pardipoeg" viimast korda avatud.

/.../ vaid viis nädalat tagasi andis Eesti Merelaevanduse komsomollikomitee lubaduse, et ei sekku enam "Inetu Pardipoja" asjadesse. "The Ugly Ducklingi" staff kinnitas, et /.../ nad jätkavad samades ruumides 1. veebruarini ja otsivad kohvikule edaspidiseks uusi ruume, uut sponsorit."

Ent tülid olid aina jätkunud. Kuid otsustati veel natuke proovida.

"Jõuludeks sõitsid taanlased koju, kohvikule võtmed jäid aga "merekomsomolidele". Siia jäänud "pardipoegadele" neid ei usaldatud, sest "komsomolid" kartsid, et kohvikut töötajad sõuvad šokolaadi ära!!! Et ruumid aga tühjalt ei seisaks, korraldati kohvikus pidusid. Loomulikult vaid merelaevanduse töötajatele. Üheksa päeva ära olnud taanlastele selgitati, et kuidagi teistsiti käituda polnud võimalik – siia jäänud oleksid hakanud varastama, tühjalt seisvate ruumide tõttu oleks aga raha lihtsalt kaduma läinud. /.../ ...leiti, et "pardipojad" sõuvad liiga palju ning esitati neile tingimus – kes töötab kohvikus päevas rohkem kui kaheksa tundi, tohib ka ise süüa – rubla ja viiekümne kopika eest... Enamus noori töötas aga kohvikus kuus tundi päevas..."

Niimoodi vaikset, kuid järjekindlalt tegutsedes jõudis komsomollikomitee siiski. Taanlased leidsid, et igal kannatusel on piir, "komsomolid" aga tõestavad, et kui midagi

tõsiselt tahta, on seda võimalik saavutada."

* * *

Eesti Merelaevanduse komsomollikomitee Noortekeskus saatis "Noorte Häälele" (ilmumise ajal, 6. veebruaril küll juba "Päevaleht") vastuseks artikli

PÖÖRDUME TAGASI MUINASJUTU JUURDE

Kui eelgi huvitaks taanlaste avatud Taani kohvik "The Ugly Duckling" saatusest "Noorte Hääl" 6. ja 9. detsembril 1989. a. ja 18. jaanuaril 1990. a. ilmunud Ü. Borni artiklite põhjal, avaldaksite oma arvamust järgmiselt: "Otsustades artiklite põhjal, pidurdab tüütu komsomol kõike uut vabariigi noorsooliikumises. Segab vaba suhtlemist Skandinaaviamaade ja Eesti noorte vahel."

Tõesti, Borni esitatud materjalide põhjal jätab komsomol ebameeldiva mulje. Täpsemalt Eesti Merelaevanduse komsomollikomitee.

Oma artiklites on autor irooniline ja julge, mis oleks kiiduväärne, kui poleks üht aga. Nimelt ei ole ta kunagi kohtunud "merekomsomolidega", keda ta oma materjalides nii tihti nimetab.

Alustame kaugemalt. Eelmise aasta suvel pöördusid neli taanlast ("Next Stop Soviet" liikmed) koos klubiga "Kontakt" Eesti Merelaevanduse komsomollikomitee poole huvitava ettepanekuga. Ettepaneku sisu oli leida ruumid ja sponsor – noorsoo-organisatsioon teostamaks Taani kohvikule ideed Tallinnas.

Kolm osapoolt: taanlased (Klaus, Mikal, Charlotta ja Malina), klubi "Kontakt" ja Eesti Merelaevanduse komsomollikomitee otsustasid selle idee realiseerida noortekeskuse baasil aadressil Uus-Sadama 14.

Ümberehituseks eraldas sponsorina raha Eesti Merelaevandus, nõud ja mööblitellis klubi "Kontakt", aparatuuri kohvikule jaoks pidid aga tooma taanlased ja töötama seal kolm kuud, 1. veebruarini 1990. a.

Läbirääkimised toimusid augustis, septembris töid taanlased konteineri aparatuuriga ja vähem kui kuu aja pärast, 13. oktoobril, avas uuendatud kujul skandinaaviastiilis interjööri kohvik külaliskohvik oma üksed kõigile.

Kõik oli tehtud üllatavalt kiiresti, kuna ideele oli antud "roheline tee" kõikidel tasanditel – tänu merelaevanduse noor-

teorganisatsioonile (loe: "merekomsomolidele").

Taani kohvikule projektis oli kultuuriprogrammil tähtis koht. Planeeriti Eurorepertuaarist näidata uuemaid videoid, kutsuda esinema Taani, Eesti ja Leningradi ansambleid, luuletajaid, korraldada autorilauluõhtuid. Maiasmokkade jaoks oli mõeldud pakkuda taani köögi eksootilisi toite, mis valmistatud taani külaliste poolt ja praeguse aja kohta odavat õlut "Tuborg".

Vastavalt taanlaste nõuetele oli antud neile initsiatiiv ja täielik tegevusvabadus nii kultuuriprogrammi organiseerimisel kui ka kõikidel teistel töödel kohvikus. Taanlaste innukus oli mõistetav – ei tahtnud nad ju olla külalised, vaid kohvikule peremehed.

Võimaldades taanlastele täieliku tegevusvabaduse, unustasid "merekomsomolid", et taanlaste seas ei olnud ühtki professionaali – ettevõtjat, kellele oleks vastavaid kogemusi. Erialalt olid nad ajakirjanik, üliõpilased ja lasteaiatöötaja. Kadestada võib aga nende ettevõtlikkust ja tarkust organiseerimisel.

Juba mõne päeva pärast töötas taanlastel köögis 10 inimest. Kohvikus valitses nii heasüdamlik õhkkond, et mitte keegi ettevõtjatest ei märganud ligaseid laudu, halvasti pestud klaase, põhjakõrbenud firmarogasid. Selle õhkkonna "sarm" määras kohvikule näo.

"Ettevõtjad" Taanist lihtsustasid nii palju finantsmajanduslikku mehhanismi, et isegi ei esitanud küsimust, kas Eestis makstakse ka makske. Mõningaid külalisi pani imestama alaliste külalastajate omadus "unustada" tasuda sõõdud toitude eest, kuid heasüdamlike taanlaste see segadusse ei viinud.

Pretensioonid ja kaebused kohvikule töötajate kohta tekkisid lahkusest ühtede vastu ja hoolimatusest teiste vastu. Kaebused jõudsid ka ruumide valdajani – Eesti Merelaevanduse ja selle komsomoliorganisatsioonini. Juba peale poolekuulist töötamist sai merelaevanduse komsomollikomitee mitte ainult kaebusi, vaid ka juhtnõude tõsiselt organisatsioonidelt. Pärast seda läbiviidud kontrollimise tulemusena selgus, et kohvikus oli tõsiselt rikutud meie vabariigi seadusandlust.

Seepärast esitas merelaevanduse komsomollikomitee täpsed tingimused: kas taanlased tegutsesid vastavalt seadusandlusele või piiravad oma tegevust ainult kultuurirühmetega. Taani külalised võtsid tingimused vastu järgmiselt: "Me oleme laevanduse komsomoli ära tüüdanud, meist tahetakse enne tähtaega lahti saada." Vastastikune mitterõõmne oli aga ületav. Kuna idee oli ühine, siis lei-

(Järg lk. 6)

Kaugemale ei olegi enam kuhugi minna

Hiljuti oli lugejail võimalus tutvuda mootorlaeva "Mihhail Kedrov" kapteni S. Nedelko kirjutisega. Seal jutuks olnud probleemid on niisama vanad kui Eesti Merelaevandus isegi. Kaldateenistus, remont, varustus, väikemehhaniseerimine, tööjõud... Seda loetelu võiks veelgi jätkata.

Miks need asjad on siis probleemiks jäänudki? Mida arvavad neist teiste laevade meremehed? Seda saigi uuritud käesoleva kirjutise aluseks olnud vestluses "Kohtla" kapteni **Karl Pani**, sama laeva vanemehhaniku **Kalle Penu** ja pootsmanni **Juri Arendašiga** ning põgusalt kõneluses "Pjotr Krassikovi" kapteni **Boriss Aljabjeviga**.

Ettepanekule arutada kapten Nedelko artiklit vastas Boriss Aljabjev kindla eiga. Põhjenduseks see, et tal pole vähimatki usku leheloo mõjukusse. Jah, ta on oma kolleegiga kõiges päri ning samuti nagu temagi veendunud, et merelt läkitatud ettepanekud jäävad kalevi alla seisma. Seepärast pole ka kõnelusel mingit mõtet. Teine asi, kui Kaptenite Klubi need asjad käsile võtaks.

Huvitav oleks teada, mida siis Kaptenite Klubi arutata-vast kirjutükist arvab?

"Kohtla" kujunes jutuajamine konkreetsemaks.

K. Pani: Probleeme on tõesti palju, paari sõnaga ei ütle siin midagi ära. Nii näiteks võtab tsisternide puhastamine kaua aega, talvel on inimestel raske töötada, ei ole puhastusjaama. Arhangelskis on aga selleks spetsiaalne puksiir, seal pumbatakse kõik tühjaks ja kogutakse kokku... Ilmselt seletub see parema materiaalse olukorraga ja ka ankrupaikade olemasoluga. Meil ei ole siin ruumi ringigi pöörata, nii kitsas on.

K. Penu: Seda küsimust oleks ehk saanud ka Loksali puksiiri abil lahendada, oleks kvaliteetsem ja kiirem. Ainult et kuhu Loksali naftaveed panna?

K. Pani: Teine probleem on minu meelest see, et kõigepealt me eraldame summa laeva remondiks ja alles siis teeme tagantjärele vead kindlaks ning katsume oma tegevlikud vajadused remondisumma sisse ära mahutada. Miks see ei võiks vastupidi olla? Vanadele laevadele sellest rahast ju enamasti ei piisa.

Või võtkem peamasina jahutustorud. Me seisame juba neljandat nädalat, selle ajaga

oleks võinud need ära vahetada või parandada. Aga torusid ei ole. Ja me läheme merele poolkatkiste, tilkuvate torudega... See puudutab juba meresõidu ohutust. Viimane lootus on veel Loksali.

Korresp.: Kuidas te seletaksite nende Loksali Laevaremonditehase meeste käitumist, kelle tööst kapten Nedelko nii täpse pildi maalib? Miks pärast kaht nädalat, mis kulub laeva koost lahtivõtmiseks, saabub kuid kestevaikus?

K. Pani: Nedelko rääkis kõigest veel vägagi tagasihoidlikult. Seletus on aga üpris lihtne ja proosaline. Asi on selles, et pärast lahtivõtmist ja vigade kindlakstegemist saab tehas 40 protsenti remondisummas kätte. Miks ta peaks siis pärast seda veel kiirustama? Ja nii venibki asi kuude kaupa, sest seda soodustab ka väär remondisüsteem koos oma arveldustega.

Korresp.: Ja kuidas on lood väikemehhaniseerimisega? See puudutab vist eelkõige pootsmanni tööd?

J. Arendaš: Ma olen juba 26 aastat merd sõitnud. Varem anti veel pneumaatilisi roostepuhastusmasinaidki. Ka elektrilistega tohtis töötada –

neid võis 3–5 tükki sisse lülitada. Nüüd saad heal juhul ühe sisse lülitada. Kompresoreid ei ole, või kui ongi, siis pole nad teki jaoks ette nähtud. Siin jagati häid Jaapani vasaraid, aga ainult üks laeva peale. Minu meelest võiks autod ja videomagnetofonid ostmata jätta ning muretseda selle asemel välismaalt parem väikemehhaniseerimisvahendeid. Laevad on vanad, inimesi koondati, kuid keegi peab ju töö kuidagimoodi ära tegema. Meil näiteks pole midagi peale selle, mis oli juba kakskümmend aastat tagasi. Häda on värviga, kord pole üht, kord pole teist, vahel ei ühte ega teist.

K. Pani: Värviprobleemiga seostub ka laevakere puhastamine. Hiljuti tuli Loksali dokist "Grumant". Kere oli puhastamata. Miks? Dokk pole selleks tööks kohandatud, ei ole tellinguid ega töstemehhanisme. Merel ei saa seda tööd teha, see on ökoloogiliselt kahjulik, sadamates on see keelatud. Keret võib puhastada ainult dokis.

Korresp.: Kalle Penu, kas varem, kui tohtis kasutada 220-voldist pinget nõudvaid mehhanisme, oli traumasid rohkem? Kas see keeld, mis tõi kaasa kompressorite

probleemi ja peale selle veel muidki muresid, on õigustatud?

K. Penu: Ma ei ütleks, et traumasid rohkem oli, igatahes mitte siis, kui järgiti kõiki ohutustehnika nõudeid. Aga otsustati ministri otsustamis, nii et meil pole siin midagi öelda.

Korresp.: Kas see raha, mis antakse laevale väikemehhanismide muretsmiseks, lahendab asja?

K. Pani: Mis te nüüd! Kvar-talis saame 200 rubla. See otsustati mitu aastat tagasi, inflatsioon aga paraku kasvab. Nii me siis ei teagi, millist aukku selle rahaga just paigata. Sellest piisab ainult piasjadeks. Paljut, mis meil vaja läheks, me lihtsalt ei suuda muretseda. Arvan, et miinimumsumma peaks olema vähemalt kaks korda suurem.

Korresp.: Mis te arvate, kas midagi muutub ka? Me oleme ju juba mitu aastat rääkinud saabuvatest muudatustest.

K. Pani: Arvan, et muutub. Paremus poole. Mul on alust nii mõelda.

Korresp.: Mis siis ikka, jääme lootma.

Vahendanud

Jelena Bulatova

NSV Liidu Ülemnõukogu pensioniseaduse komisjonile ning Mere- ja Jõelaevastiku Töölise Ametiühingu Keskkomiteele

NSV Liidu kodanike pensionikindlustuse seaduse projekti on Eesti Merelaevanduse laevadel ulatuslikult arutatud. Meremehed on arvamisel, et seadus on suur samm edasi meie riigi sotsiaalprobleemide lahendamisel ning võimaldab edaspidi tõsta vanurite ja invaliidide elutaset. Seepärast on seadus üldjoontes leidnud toetust ja heakskiitu.

Samal ajal ei kajastu seaduseelnõus piisavalt NSV Liidu merelaevanduse iseärasused ja selle põhilise tööjõu, meremeeste töötingimused.

Laevameeskonnad töötavad merelaevanduses kehtivate eeskirjade raames rasketes ja ekstreemsetes oludes, mis põhjustavad inimestel füüsilist, moraalselt ja emotsionaalselt ülepinget, vahel ka stressi.

Meremehed töötavad pikka aega perest, omastest ja lähedastest inimestest lahus. Pikade, kuid kestvate reiside jooksul tuleb neil taluda kõrgeid vibratsioonimõjusid ja õõnnetustaset, arvukate kõrgsagedusadmete kiirguse mõju. Halvasti mõjuvad organismile sage aja- ja kliimavõõndite vahetus ning suured temperatuurikõikumised.

Lisaks loetletule avaldavad pidevat toimet kütuse ja teiste naftasaaduste, keemiliste ning muude kahjulike veoste aurud. Töötada tuleb alalises tule- ja plahvatusohus, rasketes ning järsult muutuvates kliimaoludes.

Merelaevanduse töö intensiivistumise ja kutsealade ühitamise tulemusel on märksa keerulisemaks muutunud laevade juhtivkoosseisu töö. Nende tööpäev on pikenenud 14–16 tunnini, teadusandmete järgi kuulub meretranspordi ujuvkoosseisu töö – nii teki- ja masinameeskonna kui ka laeva teenindava personali oma – kõige raskemate ja pingelisemate hulka. Tänapäeva tehniline progress peab parandama ka meremeeste töötingimusi. Põhjalikumalt tuleb uurida nende tööolusid, kes veavad vilja ja on reisi kestel puhtimisvahendite mõju all.

Eesti Merelaevanduse meremeeste hulgas sagenevad endiselt südame- ja veresoonkonnahaiguste, mao- ja soolehaiguste ning psüühikahäirete juhud. Suur osa ujuvkoosseisust mitte ainult et ei suuda töötada seadusega ettenähtud pensionieani, vaid ka ei ela nii kaua.

Kõik see ja hulk teisigi laevanduse lahendamata sotsiaalprobleeme tekitab meremeeste seas tõsist sotsiaalset pinget, mis ähvardab kaasa tuua töökonflikte. Seepärast nõuavad meremehed sotsiaalse õigluse jaluleseadmist nende pensionikindlustuses. Selliste juba varemgi esitatud nõudmiste täitmata jätmise võib põhjustada suuri majanduslikke kahjusid ning võtta meremeestelt usu uutmisest.

Laevameeskondade nõudmistest lähtudes palub Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingukomitee pensioniseaduse komisjonil lülitada NSV Liidu uude kodanike pensionikindlustuse seadusesse järgmised ettepanekud.

1. Anda kõigile meremeestele, sõltumata ametikohtast ja kutsealast, õigus minna pensionile 55-aastaselt.

2. Merelaevade masinameeskonna liikmed, teki- ja masinameeskonna töö ühitajad ning raadiospetsialistid võivad minna pensionile:

– mehed, kes on neil aladel ja ametikohtadel töötanud vähemalt 12,5 aastat ning kelle üldstaaž on vähemalt 25 aastat, 50-aastaselt;

– naised, kes on neil aladel

ja ametikohtadel töötanud vähemalt 10 aastat ja kelle üldstaaž on vähemalt 25 aastat, 45-aastaselt.

3. Kaugsoõidulaevade juhtivkoosseisul on vanusest sõltumata õigus minna pensionile:

– meestel vähemalt 25-aastase staažiga neil ametikohtadel;

– naistel vähemalt 20-aastase staažiga korral.

4. Ujuvkoosseisu töötajad, väljaarvatud eelloetletud, võivad kutsealast sõltumata minna pensionile:

– mehed 55-aastaselt, kui nende erialane staaž on vähemalt 20 ja üldstaaž vähemalt 25 aastat;

– naised 50-aastaselt, kui nende erialane staaž on vähemalt 15 aastat ja üldstaaž vähemalt 20 aastat.

5. Töötada välja ja rakendada kogu riigis ühtne soodustaaži arvestamise vorm, sealhulgas ka ujuvkoosseisu töötajate jaoks.

6. Täiendada seaduseelnõu järgmiselt: ujuvkoosseisu töötajatel, kes on laevandusest vallandatud haigestumise tõttu, mis on seotud töö iseloomuga või milles ta ise süüdi ei ole ja kes on ujuvkoosseisus töötanud üle poole nõutavast staažist, on

õigus saada sooduspensionist vastavalt töötatud ajale.

7. Muuta keskmise töötasu arvestamise meetodikat pensioni suuruse määramisel sõltuvalt tööstaažist kõigil, kel on õigus ettenähtust nooremalt pensionile minna, ning kehtestada vastavad paranduskoeffitsiendid.

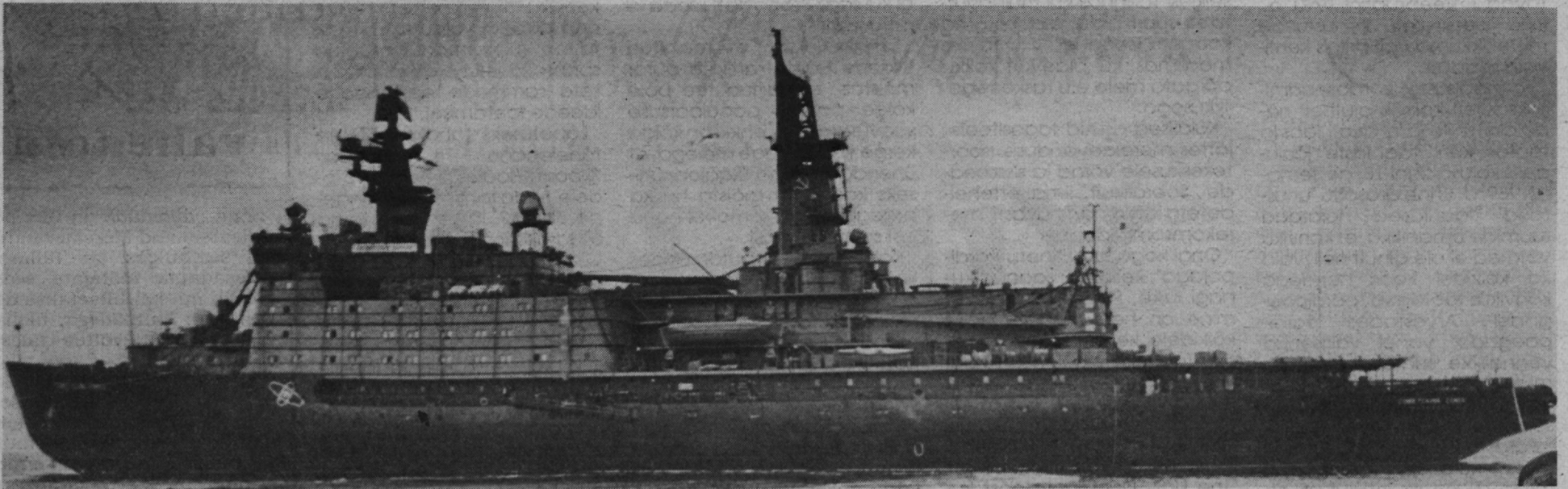
8. Ujuvkoosseisu keskmise töötasu arvestamisel arvata selle hulka ühistoitlustuse maksumus.

9. Näha seaduses ette töötajate õigus kaevata pensioni määramise ja väljamaksmise otsuse peale kohtusse.

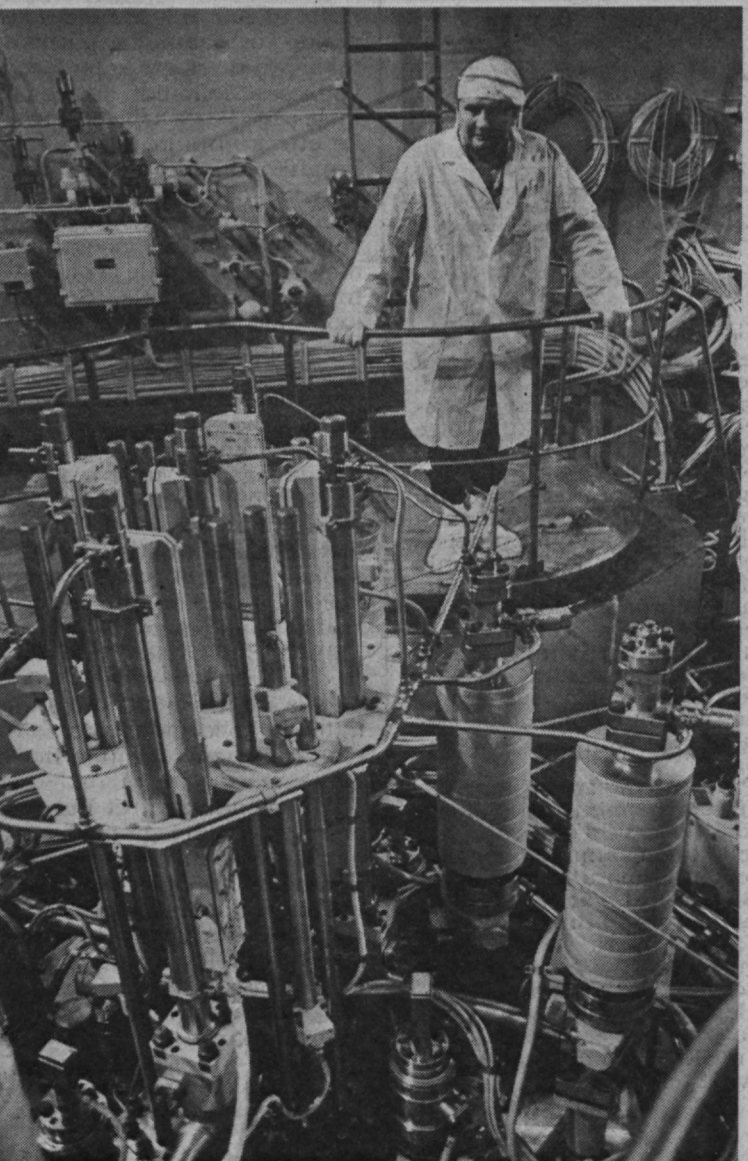
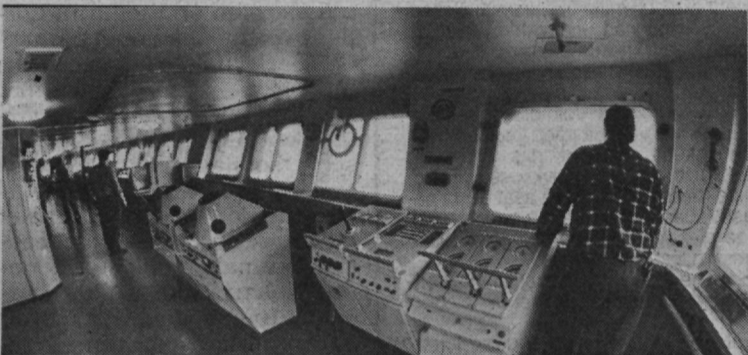
10. Anda haruministeeriumidele ja ametiühingute keskkomiteedele õigus ise teha muudatusi ja täiendusi oma töötajate pensionikindlustuse tingimustes, võttes arvesse töö iseloomu ja -olusid.

Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingukomitee palub uue pensionikindlustuse seaduse viimistlemisel arvestada meremeeste ettepanekuid.

Kui ülaltoodud ettepanekud ei peaks seaduses kajastust leidma, palume põhjustest teatada Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingukomiteele.



Kas te olete käinud aatomijäälõhkujal



Kas olete kunagi käinud aatomijäälõhkujal? Ärge heitke meelt, kui ei ole, sest väga vähesed võivad vastata jaatavalt. Seda juba sellepärastki, et veel hiljuti oli Nõukogude Liidus kõigest neli aatomilaeva: "V. I. Lenin", "Arktika", "Sibir" ja "Rossija". Mullu suvel lisandusid "Taimör" ja "Vaigats", mis on ehitatud Soomes, ja päris hiljuti veel "Sovetski Sojuz". Jäälõhkuja on ehitatud Balti Laevaremonditehases ja on "Arktika" moodsam variant.

On juba tavaks saanud, et oma stendkatsetuse teevad aatomilaevad läbi Tallinnas. Erandiks ei saanud ka "So-

vetski Sojuz".

Pärast transpordilaeva tunduvad siinsed kajutid hämmastavalt avarad. Jäälõhkujal on saun ja väike bassein, spordisaal, kasvuhuone, kinosaal, sputniksidesüsteem, helikopter ja kaater.

On võimalus vaadata "Orbita" teleprogrammi, kõigis kajutites on värvitelerid. Post tuleb vähemalt kord nädalas ja koos sellega saabub ka hulk perioodikaväljaandeid. Fotolehti ja raadiobülletääne võetakse vastu fototelegraafi teel.

Kogu sellele uhkusele vaatamata on aatomilaeval aga küllalt palju seda, mis pole

just meelakkumine... Kujutage endale ette, et kuus kuni kaheksa kuud olete kuivast maast ära lõigatud. Elada tuleb suletud maailmas, kuhu kuulub 150 inimest (20 neist on muide naised). Lisagem veel tugev vibratsioon jääoludes ja te saate üksnes põgusa pildi sellest, mis tähendab töötada jäälõhkujal.

Siin on kõik allutatud soovile tagada meeskonna ohutus ja teha kergemaks eemalolek suurest maast. Küllap seetõttu on ka õhkkond "Sovetski Sojuzil" eriti sõbralik ja heatahtlik.

Jevgenia Kastjuk



Fotodel:

↘ Aatomijäälõhkuja

"Sovetski Sojuz"

↘ Kaptenisillal

→ ↘ Reaktoriruumis

↗ Keskjuhtimispunkt

→ Selles ruumis

juuakse "Sovetski Sojuzil"

teed



D. Prantsu fotod

(Algus lk. 3)

ti kompromiss: taanlased töötavad 1. veebruarini 1990. a., kuid seejuures kohustuvad mitte rikkuma vabariigis kehtivaid seadusi.

Formaalsuste kordaseadmiseks suleti kohvik ajutiselt nädalaks, mille järel avati taas ja töötas kuni taanlaste jõuludeks kojuõiduni 18. detsembril 1989. a. Enne ärasõitu "unustasid" taanlased hoiatada ruumide omanikku, et kohviku võtmed ei ole ainult neil, vaid ka kõikidel koos nendega kohvikus töötanud "pardipoegade". Arvestades "pardipoegade" vahel valitsenud vennalikke suhteid, pole siin midagi imestada. Igaüks neist võis mistahes kellaajal koos sõpradega kohvikusse tulla.

Pärast naasmist Taanimaalt meie külalised arvatavasti mõistsid, et muinasjutust on saamas reaalsus, kus igaühel on mingi kohustus ja et igaüks vastutab kellegi ees oma te-

gude pärast. Seepärast on vahest parem meenutada seiklusi Tallinnas kui muinasjutu ja suurt pidu, elades oma kodus, sõnudes turvalises maailmas, kui pidevalt kokku pörgata meie elu raske tege-
likkusega.

Külalised asusid tagasiteele, jättes merelaevanduse noortekeskusele võlad ja sissetulekud. Sõbralikult, ilma etteheldeteta jätsid nad hüvasti "merekomsolidega".

Ongi kogu lugu "Inetu Pardi-pojaga", kellest ei saanud kunagi luuke. Projekti läbikukkumine on heaks õppetunniks kõikidele, kes selles loos osalesid. Tundub, et oleme ikkagi veel väga erinevad, ehkki meis on palju ühist.

Nüüd aga esitagem küsimus, kellele on kasulik kujutada tõepoolest konarlikku lugu "The Ugly Ducklingi" tööst kui skandaali, kus kaitsetud "pardipojad" võitlesid "paljuorder-nilise" komsomoliga. Võib-olla

on noore ajakirjaniku arusaamine niisugune: kusagilt midagi kuulda, "krõbedat" lisada ja ruttu trükki?

Tahaks loota, et mainitud "Noorte Hääle" artiklite autor mõistab, et valitud tee pole kõige parem populaarsuse saavutamiseks, ehkki on kõige kergem. Nõustuge meiega, et ühendada oma hääled ühiseks kooriks ja mõista hukka praegune komsomol ei nõua just suurt mehisust.

Kahetseme, et autor, andes kategoorilisi otsuseid Eesti Merelaevanduse komsomolikomitee aadressil, solvas sellega mõõdamines ka projekti (olugi) et ebaõnnestunud projekti) sponsoriit Eesti Merelaevandust.

Missugusesse olukorda pani autor tulevase külaliskandinaaviamaal, kes pöörduvad Eesti uute noorte ühingute poole uute ideede ja projektidega, kus on eksisteerimiseks vaja leida sponsor? Järelikult:

pehmelt öeldes mitteobjektiivset ja kategoorilist taani kohviku loomise ebaõnnestunud projekti valgustamist võtavad tulevased võimalikud sponsorid kui hoiatust riskantsete sammude eest noorte ideede toetamisel.

Lõpetuseks tahaks pöörata tähelepanu 18. jaanuari "Noorte Hääles" ilmunud fotodele. Mida tahtis autor nendega öelda? Jätkem see tema südame-tunnistuse otsustada.

Loodame, et lugeja ei jaga projektis "Taani kohvik Tallinnas" osalejaid headeks ja halbadeks ("pardipoegadeks" ja "merekomsolideks"). Enamik projekti loojaid ja läbiviijaid olid noored ja nende idee ei olnud ju halb. Nende kogematus oligi kategooriliste arvamuste, ebaobjektiivsuse ja vastastikuste vigade allikas.

Me kõik alles õpime elu. Suhtugem siis üksteisesse sallivamalt.

Mari Vamba

kesed, kellel ei olnud isegi ametlikku võistlusdressi. Omeli toimus üritus talvel ja mitte isiklikus suvilas.

Nagu vähegi esinduslikumatel võistlustel ikka, nii oli ka ujuvkoosseisu 1. üleliidulise spartakiaadiks ette valmistatud kultuuriprogramm: näidati filme, mängis tehaseansambel, korraldati ekskursioon Odessasse. Kohal olid rohkearvuliste sponsoriit - Merelaevastiku Ministeeriumi ettevõtete esindajad. Korraldajad püüdsid igati rõhutada sündmuse tähtsust ja küllap oleks see neil ka korda läinud, kui samal tasemel oleksid olnud ka sportlaste elamistingimused. Viimaste iseloomustamiseks nii palju, et kuuma veeta ei olnud mitte üksnes majakesed, kus võistkonnad majutatud, vaid ka spartakiaadi keskus - spordipalee.

Viimasel võistluspäeval anti meie meeskonnale karikas parimate tulemuste eest sporditöös. Võib-olla oli see õiglane; eemalvaataja näeb tihti paremini. Kui uskuda sahinaid, mis Ijitsevskis kuulduisid, siis leiab ujuvkoosseisu järgmine (teine) spartakiaad aset aasta pärast Vahemereal huvireisi tegeval laeval. See oleks täiesti õige samm võistluse prestiiži tõstmise suunas.

Kas me ei peaks välja kuulutama konkurssi eelolevateks startideks?

Pildid: Eesti Merelaevanduse võistkonna liikmed Ijitsevskis.
Artur Gusseinov

Ujuvkoosseisu esimene üleliiduline spartakiaad



See korraldati Ijitsevskis kohaliku laevaremonditehase spordipalees "Junost". Eesti Merelaevandust esindas kaheksaliikmeline võistkond. Kogu maa meremehed katsusid jõudu järgmistel aladel: võrkpall, sõudmine jullal (igast võistkonnast üks osavõtja), ujumine mannekeeniga (6x25 m), tõstmine (25 kg rebimine ja tõukamine; igast võistkonnast kaks osavõtjat), kõievedu (kogu võistkonna osavõtjal) ja heited.

Kuidas Eesti Merelaevanduse sportlastel läks? Kuidas võtta! Uhest küljest jäeti seljataha kolm suurt merelaevandust (nende hulgas ka Kaug-Ida Merelaevandus) ja rühm soome sportlasi, turiste; teisest küljest olid meist paremad 14 kollektiivi. Esikohale tuli Musta Mere Merelaevandus, teisele Leedu Merelaevandus ja kolmandale Gruusia Merelaevandus.

On hea, et me viimaseks ei jäänud. Üks meie meeskonna liikmetest teadis rääkida, et mustamerelased võitsid kõik võistlused, kus nemad osalesid, videolint, meie poisid olid aga spartakiaadil ainu-

Üks aasta Dmitri Smurovi spordielust



Meie spordist huvitavatele lugejatele Dmitri Smurov, Tallinna Uussadama sadamalaevastiku viiekümneaastane motorist tutvustamist ei vaja. Pidevalt on ta võtnud vabariiklikke ja üleliidulisi maratonijooksu ning küllalt edukalt osalenud ka lähemal jooksudistantsidel. Ühel esimesel uusaastapäeval astus D. Smurov läbi meie toimetusest ja ma kasutasin juhus, et talle mõned küsimu-

sed esitada.

Mäletatavasti oli teil möödunud aastal palju meeldivaid hetki. Võitsite oma vanusegrupis üleliidulised maratonijooksud Arhangeliskis ja Riias, "Kalevi" ja "Rahva Hääle" jooksud Tallinnas?

Pidage, pidage! Kui hakkasime üles lugema kõiki minu 1989. aasta võistlusi ja võite, võtaks see liialt ajaleheruumi. Ütleme lühidalt, et aktiivsus on mul kaheksa esimest, viis teist ja viis kolmandat kohta suurtelt võistlustelt, millest osa võtsin.

Diplomita jäite üksnes oma peamistel võistlustel Moskvas, kus toimus rahvusvaheline maratonijooks - 89. Olete nii harjunud võitudega Eestis, et tahaksin küsida, kas olite väga pettunud, kui ületasite Moskväs finišjoone?

Ei, ma ei olnud põrmugi kurb, sest rohkemat ma endalt ei lootnudki. 5780 osavõtja seas jõudsin finišisse esimese kolmesaja hulgas. See on absoluutne tulemus. Kui aga vaadata tagajärgi

oma vanusegrupis, mida Moskva maratonil ei tehtud, siis näeb asi veel märgatavalt parem välja. Pärast hea on minu aeg ka võrreldes meie jooksuklubi "Start" teiste "delegatsioonide" liikmetega. Moskväs esindasid klubi 25 inimest. Minust kiiremini jooksis neist ainult üks.

Üldjoontes on niisugustel võistlustel nagu MMM-89 tagajärg minu arvates teise- või kolmandajärgulise tähtsusega. Peamine on seal sportlaste ja pealtvaatajate ühine spordielamus, pidu, mis ümbritseb meid kõikjal tänavatel. Peamine on kohtumised ja uued tutvused. Olen kindel, et iga maratonijooksu ja hoiab kogu elu alles ka Moskväs saadud mälestusmedalit.

Kas teil jätkub püssirohtu ka edaspidiseks? Teiste sõnadega, tunnete te endas jõudu joosta veel kiiremini?

Tunnen küll. Küsimus ei seisagi minu jaoks praegu mitte jõus, vaid oskuses. Möödunud aasta oli sisuliselt esimene aasta, mil osalesin võistlustel regulaarselt. Või-

kem seejuures arvesse, et treeninud olin ma omaette, oma aruga, aga vaja oleks seda teha teaduslikult, õige meetodika järgi. Alles seejärel võib loota rahvusvahelisi tulemusi. Saabunud aastal on mul kõige olulisem täistada tehnikat, sest nagu igal teisel spordialal, on ka maratonis tehnikal esmajärguline tähtsus. Tehnika valdamine on aeganõudev ja keeruline, eriti minule: olen ju juba kaugel üle neljakümne ning pole kunagi kelleltki õpetust saanud. Olen õppinud omaenda kogemustest ja kahjuks ka - vigadest.

Praegu jooksen 20 km ühe tunni ja 12 minutiga. Saavutada tuleks veel õige vähe, nimelt läbida sama tempoga ka ülejäänud maratonidistants.

Soovin, et see teil 1990. aastal korda läheks!

Tänan! Omalt poolt sooviksin, et teie ajalehe toimetuse pööraks edaspidi rohkem tähelepanu kehakultuuri ja spordi propageerimisele. Mitte miski ei saa olla kallim tegevast tervisest.

Artur Gusseinov



Autasuks kosmeetika vahendid

Sõna väljamüük on üks populaarsemaid Merelaevanduse, sealhulgas ka Tallinna Uussadama töötajate seas. Päevil, mil kaubitsetakse defitsiitsete kaupadega, möllavad meie ettevõttes täiesti ehtsad kired.

Viimane kord tõsteti näiteks peaaegu eest metalluksed ruumis, kus importtooteid müüdi. Ühest küljest on muidugi inimesed ise oma ennekuulmatuse käitumises süüdi, teisest küljest aga tõukab neid inetusteni väljamüügi korraldajate loodud olukord. Minu arvates ei ole ülearune selle keerulise müügi organiseerimise üle jätkuvalt mõelda.

Toodud näite puhul mängib rubla loteriipileti osa: kas õnnestub osta? Sel juhul aga, kui kaup jagab ametiühingukomitee, ei tea enam üldse, kas on lootust midagi saada. Mõte on niisugune, et ametiühingukomitee peab otsustama, kes on defitsiitsete kaupade ära teeninud ja kes mitte. Tagajärjeks on see, et videomagnetofon on meil nüüd ordeni asemel, kosmeetikatarbeid jagatakse aga nagu aukirju. Mis siis ikka teha, kui jumala asemel kummardatakse asju! Ilmselt kuulub see sotsialismi ajaloolise arengu programmi. Mina tahan rääkida muust. Kaupa ei jätku isegi kõige-kõige eesrindlikumale, millest tulenevad solvumised, tülid, arusaamatused. Kõik see mõjub äärmiselt halvasti inimese sisetamisele tasakaalule. Kolleegid suhtuvad üksteisesse mitte nagu konkurendid, ole-

maks või saamaks parimateks, vaid nagu vaenlased võitluses defitsiidi kättesaamise eest. Peale selle pole raske ette kujutada, et ametiühingukomiteede ja tsehhikomiteede töötajale ei ole miski inimlik võõras, mistõttu nad võivad jaotamisel mõelda esmajoones iseendale ja oma lähimatele sõpradele. See on loomulik, ja ärgu nad seepärast minu eelmisest lausest haavugu. Nimetan vaid põhjust, mis sunnivad meid mõtlema, kuidas oleks parem ja ausam kõrge nõudlusega kaup jagada. Mulle näib, et päästa võib meid üksnes loosiheitmine. Mõistagi jäävad distsipliinirikkujad ja muidusõjad sellest välja, nagu needki, kellel on juba vedanud ja õnneloos pihus. Ka sel juhul on ilmajaajaid ja solvatuid, kuid nende viha ei pöördu siis enam ametiühingukomitee ja kolleegide, vaid saatuse vastu, mis on juba hoopis teine asi.

Olen veendunud, et kui me ei leia defitsiidi jagamise optimaalset varianti, siis toimub järgmisel, mööbli jagamisel niisugune...

Üldise defitsiidi tingimustes kõige vajaliku puudumist meil vältida ei õnnestu, kuid me võime säilitada siiski inimvääriskuse!

S. Atajants,
Tallinna Uussadama
raadiosaadete toimetaja

Reisimärkmed

Tatjana

Smirnova

Jättkuv reis

Meremeeste lehes töötatud kümne aasta jooksul tekkis mul esmakordselt võimalus minna meie laevaga kaasa välisreisile. Valik langes Eesti Merelaevanduse praeguseks kõige suuremale mootorlaevale – puistlastilaevale "Ivan Babuškini". Sattusin 29. vahetusmeeskonda ja pean ütleva, et mul vedas. Vedas eelkõige inimeste poolest. Reisi jooksul mu ettekujutus merest ja meremeestest muutus aegamööda. Hakkasin paljusid asju otsekui uute silmadega vaatama – vaatasin mitte kalda, vaid mere poolt.

Austatud lugejad, kutsun teid kaasa mu esimesele reisile. Üha jätkuvale reisile, sest nüüd suhtun ma paljudesse probleemidesse läbi selle, mida tundsin ja millest hakkasin sel reisis aru saama – kontrollin nüüd oma arvamust selle pealt, mida tean arvavat ühest või teisest asjast inimesi, kellega saatus mind "Ivan Babuškini" kokku viis.

Niisiis teele...

Oo, Odessa...

Maha jäi Odessa, kuhu ma sõitsin lennukiga, sest loobusin merelaevanduse lahkest pakkumisest pea kaks ööpäeva bussis loksuda. Ja nagu hiljem selgus, polnud mu loobumine asjata: kolme asemel oleks neli inimest end kohvrite vahele kiilunud.

Ees on Lõunasadam. Kurb, et Odessa "Meremehe" toimetuse auto ootamatult "aevastama" hakkas. Kogu aeg oli tunne, et jään laevale hiljaks. Kuidas ma küll nüüd tema juurde saan?

See on väga lihtne, seletati mulle. Sõidad Lõunasadamasse, lähed söekai pääslasse, ja seal ta ongi. Ühel jalal bussis rippuda oli koguni huvitav.

"Te olete võõras või? Nalja saab!"

Ning olemegi kohal. Juba mitu kilomeetrit sadama äärt sõidetud. Kus seda sõepääslat siis otsida?

Kuldne reegel tuleb meelde: küsides saab Kiievisse. Aga Kiievisse ma ei tahagi, tahan kiiresti oma armsale mootorlaevale. Kuidas küll leida? Küsin igalt vastutulijalt. Nõutud pilgud. Igaüks näitab ise suunda. Igas suunas tahaks minna, aga kott kisub kätt maa poole ja sunnib paigale jääma. Peatatud autodest viies on nõus pääslasse viima. Talle mõjub mu lootusetu "Maksku palju tahes!" "Viieteistkümnepäev!" teatab ta väljakutsuvalt. ("Täitsa lõpp," mõtlen ma, ent lohotan end sellega, et nüüd jääb rahakotti vaid too "kolmekümnekes", mille toll lubab kaasa võtta, ja enam pole vaja mõelda, kuhu ülearune raha panema.) Ega ma ei pea teile ütleva, et sõita tuli meil vaid viis kilomeetrit? Ja olegi lõpuks pääslas.

Kuid range valvurinna rahustab mu maha: "Naisu ei ole ette nähtud!" (meremeeste naisi, see tähendab). "Mina ei ole naine", püüan teda veenda, pööran taskud pahu-pidi ja otsin välja uhiuue me-

remehepassi ning hunniku ministereid, läbipääsulubasid... "Õigemini küll naine, aga..." lähen ma omadega korralvuri liikumatu pilgu all lõplikult sassi.

Pääsla juures õiendasid noormehed oma autodega. Alaline meeskond olla juba välja vahetatud. "Kus on "Ivan Babuškini"?"

"Näete, seal ta korsten paistab. Otse pääsla vastas."

Koduse ESCO nägemisest läks süda soojaks. Püüdsin rangele sookaaslasele igatpidi läheneda. Ei aidanud miski. Tormasin lubade büroosse. Ulatasin lootusrikkalt oma meremehepassi, kus kirjas "Ivan Babuškini". Ikka seesama "Ei ole ette nähtud!"

"Vaadake ometi tähelepanelikumalt, munsterroll peab ju olema!" (Tean, et olen kirjas, helistasin laevale ja tegin selgeks.)

"Pole ette nähtud," löödi luuk mu nina alla pauguga kinni.

Ime ilmutas end lubade osakonna ülema näol. "See ei ole meremehe naine, see on meeskonnaliige," seletas nimetatud daam oma alluvaile.

"Just nimelt liige, ja ei midagi rohkemat," rõõmustasin ma arusaadava sõna leidmise üle.

Miks siis meeskonnaliikmeid lubatakse, naisi aga mitte? Mis saladusi see söekai varjab? Kuid vaielda ma enam ei jaksanud. Mu ees oli "Ivan Babuškini". Täiesti jõuetuna kiskusin end pääsla pihtide vahelt valla. Kiirendasin igaks juhaks sammud. Mõtlevad veel ümber, püüavad kinni, viivad tagasi...

Tuli välja, et laevale jõuda polnud hoopiski lihtne. Ette kerkisid sõemäed, mida Odessa valvurinaised ühtaegu meeskonnaliikmete moraaliga valvsalt kaitsevad. Ma mõtlesin, et "normaalsed kangelasid lähevad alati ringi" (nii öeldi omal ajal peaaegu keelatud filmis "Aivalus-õõ"-tölk.) Nii tegingi. Ümbert ringi minev tee osutus ainsaks. Mälu sügavusest tõusid

kellegi sõnad selle kohta, et Venemaal on kaks häda: teed ja turakad...

Mulle öeldi pärast, et oleks pidanud plastikaatkotid jalga panema. Nii et võite ette kujutada, missuguse väljanägemisega ma meeskonna ette astusin...

Tutvumine

Ma kiirustasin muidugi asjata. Veel mitu päeva kulus oodates. Kõigepealt oodati Jugoslaaviast kinnitust, et lasti eest makstakse. Sel puhul pöördusin mina kõigi poole pealtnäha lihtsa küsimusega: "Mis mõtet on oodata? Miks mitte teele asuda? Kinnitus tuleb ju niikuinii, saame selle reisil olles kätte. Aga kui ei tule, siis leitakse lastile uus tahtja. Talv on ju ukse ees, sütt kõigil tarvis." Meremehed – vanad olijad – ainult muigasid vastuseks. Reisidokumentide vormistamine, mis käib vaid meile omaste ja teadaolevate seaduste järgi, on nende jaoks kujunenud mingiks vahel küll arusaamatuks, kuid harjunud rituaaliks.

Mõnikord on asi lausa anekdootlik. Näiteks jutustati mulle lugu, mis juhtus hiljuti sellesama meeskonnaga. Laev seisis kiire lastiga sadamas. Kolm päeva seisis. Veel üks päev, ja enam pole seda mõtet vedama hakata. Seisti aga seepärast, et üks tehase spetsialist, kes oli laeval olnud, unustas hajameelselt läbipääsuloa ära andmata ja sõitis koju. Aga ega piirivalve ei saa laeva sõitu lubada, järsku see spetsialist peitis end mingil moel trümmi ära ja nüüd ootab vaid juhust, et mingid ainult talle teadaolevad saladused korruga kõigile maailma luurealutustele välja anda.

Kapten oli sunnitud meelelt riskeerima. Ta helistas tehase direktorile ja ütles, et tema alluv kavatseb Ameerikasse põgeneda. Siis tekkis paanika. "Süüdlane" leiti üles ja laev asus teele. Loomulikult mitte kohe, vaid pärast seda, kui kapten oli tundide kaupa sideline vaevanud ja

välja nõudnud radiogrammi-ga kinnituse, et nimetatud spetsialist ei asu laevatrümmis, vaid oma tehases. Niisugune on meie tegelikkus, mitte kellegi sõnu uskuda, ka direktori omi mitte.

Kolmandal reisirühmal, pärast kokkupuudet meie nõnda arusaamatute, ent armsate seadustega, polnud mul enam ebamugavat tunnet, mis on uues olukorras nii loomulik ja ma tajusin kindlat pinda jalge all. Otsekui maal... Ning seda sellest hoolimata, et me kõikusime kolmandat päeva Odessa reidil ja ootasime oma saatust. (Muuseas võib märkida, et niisuguse laeva seisuaeg maksab ööpäevas 13 000 rubla. Aga õelgem seda vaid sulgudes.)

"Riigist on kahju," kuulsin ma kord kedagi ütlemas. Kahju muidugi... Kuid nagu märkis kapten, peaga Ameerika poole viidates, kuhu me suunduma pidime: nemad seal on küllalt rikkad, et seadustest kinni pidada.

Mis siis meil meie vaesuse juures üle jääb?

Laevameeskond – kaldatöötajad. Põkkumine? Põrkumine?

Üldse on Nõukogude sadam meremehe jaoks kui naine, keda ei armastata: kes oma raiskamata jõuga on valmis teda oma embuses ära lammata. Ta käte vahelt on raske pääseda, ent just siis, kui tundub, et tagaetava märtri suust kostab viimne ohe, pääseb ta ometi pihtide vahelt välja vabadusse.

Oo, kauaoodatud vabadus! Vabadus konventsionaalsustest, väljamõeldud ning läbimõtle mata sõnadest ja tegudest. Ent aitab vaimustusest. Elu peab käsitlema vastavuses tegelikkusega. Ei või meie abielunaine ju ometi oma seaduslikku meest niisama lihtsalt minna lasta. Milleks meil on siis administratsioon, ametiühingukomitee ja parteikomitee?...

...Kord ütlesin ma tüürimehele midagi kapteni piiramatu võimu kohta. Mind katkestati: "Mis piiramatust võimust te räägite? Kaptenil on vaid piiramatu vastutus." Selles tuli mul korduvalt veenduda. Nagu ma veendusin ka selles, et merel olev laev kuulub Eesti Merelaevandusele vaid kirjade järgi, tegelikult käsutab teda ministereid ja teinekord koguni juhuseid.

Meremeestel on niisugune nali: kuidas lasti jagame, kas võrdselt või vennalikult?

Vennalikult tähendab, et vanemale vennale rohkem ja nooremale vähem.

Meil vedas. Tänu meie dispetšerite osavusele (ja eelkõige isiklikele sidemetele) vanem vend Odessa jagas meiega oma lasti, vastasel juhul oleks meeskonna vahetamine Odessas läinud palju kallimaks kui juba tavaliseks saanud lastita sõit Tallinnast Ameerikasse. Ent see juhuseid oleks võinud ka olemata olla, kaptenil endal aga ei ole õigust sobivat lasti otsida. Niisugune olukord on tingitud korduvalt kuulduid ütlustest: nemad seal kaldal, need on meremehed, meie oleme ujuvkoosseis...

Kaldal töötajate ja merel olijate vahel on alati solvumisi. Kas need ikka tekivad täiesti põhjuseta?

Ma sain meremeeste tööd jälgides aru, et paljud raskused merel ja ilmajäämised maal panevad nad merelaevanduse kaldatöötajate arvele. Sellest tuleneb ka vastav suhtumine nendes inimestesse.

Mu juuresolekul esitati delegaate ujuvkoosseisu ametiühingu konverentsile. Kõigepealt teatas kapteni esimene abi, et ametiühingukomitee soovib meeskonnal esitada peainseneri kandidatuur. Selle peale hakati jalgu trampima ja huilgama. Hiljem oli ühes sõnavõtus üpris emotsionaalne põhjendus: "See on mõttetus! Miks peab peainsener konverentsil meie huve esindama? See on kätteväänamise taktika. Vanasti me esitasime kalda esindajaid. Tulemus oli, et meie huve ei kaitsnud keegi. Nad ei teagi ise tõenäoliselt, missuguse meeskonna poolt nad on valitud. Ja kui ka teavad, ei muuda see midagi, sest meie probleemid neid ei huvita. Vastasel juhul ei kohtaks me oma esindajaid mitte mereklubis partei-, ametiühingu- ja komsomolikonverentsidel, vaid laevadel.

Parteikoosseisute protokolle lugedes leidsin ma järgmise teksti, see oli parteikonverentsi delegaatide esitamisel: "Mul ei ole midagi parteikomitee sekretäri asetäitja vastu, kuid kahjuks juhtub meil tihti, et meremehed valivad konverentsidele kalda esindajad ja neid saab enamik, kuigi meremeeste huvid pole neile eriti lähedased."

Sel koosolekul esitas meeskond tungiva palve, et niisugune asi lõpetataks.

(Järgneb)

Koos meeskonnaga

Leningradis endisel Inglise kaldapealsel seisab Meremeeste Lunastaja kirik. Omal ajal kuulus see mereministeeriumile. Praegu paikneb siin ladu, kuid seintel on veel säilinud marmortahvlid, kus kirjas hukkunud Vene meremeeste, laevapreestrite ja laevade nimed. Kirik ise pole päriselt hävinud, ta võib veel ellu ärgata. Nüüd, Vene sõjalaevastiku 300. aastapäeva künnisel maksab rahvale meelde tuletada ka vaimulikke, kes kord koos mereväelastega jagasid sõjalaevade traagilist saatust. Need mehed on Vene laevastiku au ja uhkus.

Vaimulikke oli sõjalaevadel juba Peetri-eelsel Venemaal. Tsaar Peeter I käsul 1720. aasta 13. jaanuaril ilmavalgust näinud mereväe määrustikust sai Vene sõjalaevastikule ajalooline tähis. "Seesinane määrustik on kokku pandud selleks, et iga mees tunneks oma teenistuskohustusi ja keegi ei vabandaks ennast teadmatusega." Muu hulgas sätestas määrustik ka laevapreestrite eluolu ja teenistuskohustused.

Laevapreester pidi "olema kasitud ja korras, eeskujuks teistele, pidama jumalateenistusi nagu kord ja kohus, hoolitsema haigete eest, et keegi jumalaarmu saamata hinge ei heidaks". Määrustik pööras palju tähelepanu ka sõjalaevastiku preestri autoriteedile: "Kõik ohvitserid ja madrused peavad vaimulikke armastama ja austama, keegi ei tohi neile ei sõna ega teoga meelega sünnitada, nende vastu põlgust üles näidata ega neid söimata. Selle vastu patustajat nuheldakse tema kuriteo ilmsiks tulekul kaks korda karmimalt kui samasuguse süü pärast ilmaliku

inimese vastu."

Laevadel peeti jumalateenistust hommikul ja öhtul. Seda, kes liturgialt ilma tõsi põhjusega puudus, ootas karistus. Kui ohvitser ilmus palvusele purjuspäi, pandi ta kartsa, korduva üleastumise puhul saadeti erru ja degradeeriti reameheks.

Vanemohvitserid ja vahiülemad pidid hoolitsema, et jumalateenistuse ajal valitseks täielik vaikus ning vaatama, et ei tehtaks mingeid töid ega õppusi.

Kaugsoitudel pidi kogu meeskond kord aastas armulaulu käima. Komandör määras paastujate ja palvetajate järjekorra ning vabastas nad vajaduse korral teenistusest. Kui laeval oli välikirik, käidi seal armulaulu. Kui seda polnud ja eskaader seisis ankrus, võis komandör viia meeskonna armulauale mõne teise laeva pardale, kus oli välikirik. Võimaluse korral oli lubatud minna ka maal asuvatesse kirikutesse.

Igal laeval heisati jumalateenistuse alguses palvelipp (punane rist valgel põhjal) ja löödi laevakella. Pühadel oli palveluse ajal ette nähtud saluut.

1914. aastal vastuvõetud viimane Vene keiserliku sõjalaevastiku määrustik paistis silma humaanse suhtumisega teiseusulistesse meeskonnaliikmetesse. Nead võisid selleks ettenähtud kohtades palvetada vastavalt oma usu tavadele ning pikkade reiside ajal lubati neil usukommete täitmiseks maale minna. Määrustikus oli muu hulgas öeldud: "Kui laeval on muhameedlasi või juute, võivad nad ühispalvusi pidada oma usu kommete kohaselt... muhameedlased reedeti ja juudid laupäeviti. Oma tähtsamatel pühadel vabastatakse nad võimaluse korral teenistusest ja lastakse maale."

Vaimulikud, kes jagasid meremeestega kõiki laevaelu raskusi ja ootamatusi, tegid palju madruste kõlbelseks kasvatuseks, arendades nendes isamaa-armastust ja usutavust sõjamehekoostele. Iga lahingu eel peeti põlvili võidupalvust, preester käis mööda tekki ja piserdas püha veega laeva ning meeskonda. Lahingu ajal oli ta haavatute keskel, andes abi ja vajaduse korral jumalaarmu.

Paljusid laevapreestrid autasustati kuldsete rinnaristide ja lahinguordenitega. Olgu siinkohal mõned lahingutes silmapaistnute nimed. Vene-Jaapani sõjas julgustas isa Mihhail Rudnev kangelaslikult vaenlase tule all ristleja "Varjag" meremehi.

Munkpreester isa Porfiri käis lahingu ajal kartmatult mööda ristleja "Askold" verest ujuvat tekki ja lohutas surijaid. Vapralt käitus vangilangenud munkpreester Aleksii Okonešnikov ristlejalt "Rjurik".

"Aurora" arst V. Kravtšenko kirjutas oma mälestustes Tsushima lahingust: "Isa Georgil oli sel päeval palju tööd. Väsimatult andis ta haavatutele armulaualeiba ja lohutas surijaid. Sureva komandöri juurde jäi ta selle viimase hingetõmbeni."

Meremeeste Lunastaja kirik ehitati Vene-Jaapani sõjas osalenud mereväelaste ja seal hukkunute perekondade annetustest. Surmasaanud vaimulike hulgas oli munkpreester isa Aleksii Rajevski soomuslaevalt "Petropavlovsk", munkpreester isa Nazari eskaadrisoomuslaevalt "Knjaz Suvorov", laevapreester isa Aleksandr Nedrögailo eskaadrisoomuslaevalt "Imperator Aleksandr III", munkpreester isa Viktor Nikolski eskaadrisoomuslaevalt "Osljabja", munkpreester isa Kirion eskaadrisoomuslaevalt "Navarin", munkpreester Fjodor Handalejev I. järgu ristlejalt "Svetlana" jt.

Esimese maailmasõja ajal ilmus siia veel kaks tahvli, kus olid soomusristlejal "Pallada" ja miinipanjil "Pruut" hukkunute nimed. "Palladalt" ei jäänud keegi ellu, rist-

leja uppumispaigas tõusis veepinnale ainult Lunastaja kujutisega ikoon. Ka see ikoon toodi hukkunute mälestuseks püstitatud kirikusse. "Pruuti" hukkamise kohta on teada, et enne kui laev plahvatuse tagajärjel põhja vajus, ilmus ülemisele tekile suitsu- ja tulemõllu keskele täies ametirüüs preester. Päästepaatidest nähti, kuidas ta läks reelingu äärde ning palus käsi taeva poole tõstes Jumalalt halastust oma kannatavatele ja hukkuvatele pihilastele... "Päästke ennast, preester," hüüti talle päästepaatidest. Selle asemel aga hakkas kaheksakümneaastane munkpreester risti üles tõstes kõiki ümberringi õnnistama... Kärgatasid uued kogupaugud ja laevast sai üksainus tohtu löke. Suitsupilved varjasid koha, kus preester oli seisnud. Rohkem ei näinud teda keegi. Isa Anatoli hukkus, rist käes, õnnistades mereväelasi viimse hetkeni.

Viimase mereväemäärustiku kohaselt võis minna preester laeva tüürpoordist. Selle au vääriks peeti tolal ainult flagmaneid, laevakomandöre, vanemohvitseri ning staabiohvitseri auastmes isikuid ja ohvitseri, kes olid pälvinud Georgi ordeni. Sõjalaevastikus hinnati mehi nende teenete järgi!

A. Grigorjev

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 26. veebruar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUSKIN" — Beaumont'is
"70-LETIJE OKTJABRJA" — Tallinnas
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Tallinnast Beaumont'is
"KRISTJAN PALUSALU" — Leningradis
"VIKTOR KINGISSEPP" — Southamptonis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Imminghamis
"NIKOLAI JANSON" — teel Santa Cruzist Tallinna
"BORISS BUVIN" — Casablancas
"NIKOLAI VILKOV" — Santiago de Cubas
"TIMUR FRUNZE" — Tallinnas
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Las Palmasest Tallinna
"LENINSKAJA GVARDIJA" — teel Las Palmasest Tallinna
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Dualast Tallinna
"ANDREI ANDREJEV" — Tallinnas
"MAKSIM LITVINOV" — Tallinnas
"PJOTR KRASSIKOV" — Bandjulis
"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Antwerpenist Bandjuli
"JOSSIE DUBROVINSKI" — Tallinnas
"NIKOLAI ŠVERNIK" —

Neile, kes ootavad...

remondis Havre'is
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Abidjanist Tallinna
"JAAN ANVELT" — teel Takoradist Tallinna
"OLGA VARENTSOVA" — Lagoses
"IVAN RUSSAKOV" — Tallinnas
"PAVEL DAUGE" — Varis
"MIHHAIL KEDROV" — teel Dunkerque'ist Tallinna
"IVAN BELOSTOTSKI" — Venezias
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Norrköpingist Ceutasse
"VERA LEBEJEVA" — teel Lagosest Temasse
"IVAN POKROVSKI" — Tallinnas
"VILJANO" — teel Chioggiast Gibraltarisest
"GRUMANT" — teel Las Palmasest Tallinna
"GULBENE" — Wismaris
"KOHTLA" — remondis Loksal
"KOPU" — teel Riias Barcelonas
"PAIDE" — Abidjanis
"POVENETS" — Tallinnas
"RISTNA" — remondis Klaipedas

"HELTERMAA" — remondis Loksal
"SEGEŽA" — Marina di Carraras
"OSVALD TUUL" — teel Tallinnast La Nouvelle'is
"HUDOZNIK NESTEROV" — Tallinnas
"IVAN RABTŠINSKI" — Tallinnas
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Rostockist Aleksandriasse
"HUDOZNIK PIMENOV" — teel Rouenist Riiga
"HUDOZNIK KORIN" — Cannes'is
"JURI KLEMENTJEV" — Creekssea's
"KAPTEN VOOLENS" — Arhusis
"MEHHAANIK KRULL" — teel Arhusist Tallinna
"JUNOI PARTIZAN" — teel Bremenist Tallinna
"KESSULAI" — teel Helsingist Arhusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAI" — teel Rochefortist Oddasse
"SUURLAI" — uurile antud
"HEINLAID" — Helsingis
"VASSILIKUTŠER" — teel Bre-

menist Tallinna
"FRITZIS GAILIS" — teel Kaliningradist Calais'sse
"GLEB SEDIN" — teel Bremenist Tallinna
"FRITZIS ROZIN" — Bremenis
"AUGUST KULBERG" — Ventspilsis
"AMBLA" — Leningradis
"ANDJALFELD" — teel Moerdijkist Tallinna
"AEGNA" — Leningradis
"KABONA" — teel Rotterdamist Leningradi
"MÖHNI" — teel Ventspilsist Moerdijki
"RAPLA" — teel Leningradist Creekssea'sse
"SEMJON ROŠAL" — remondis Loksal
"TERIBERKA" — Tallinnas
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist Rotterdamist
"KARL KRUSSTEIN" — Tallinnas
"OSMUSSAAR" — Brusselis
"OTEPAA" — teel Rotterdamist Tallinna
"TAHKUNA" — teel Rotterdamist Tallinna
"ARNOLD VEIMER" — teel Las Palmasest Lisboasse

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. 884 Tiraaz 4000	Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN
----------------------------	--	---	---