EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU

ESCO

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

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 5 (895) Teisipäev, 20. märts 1990 Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA

- Teaduskonverents Meremuuseumis lk. 2
- Muudatuste algus lk. 3
- "Estline" lk. 4—5
- Merevendlus lk. 6
- Jätkuv reis II lk. 7
- Süütult süüdi mõistetud lk. 8

Leo Piik, Elmar Anniko, Karl Leemet ja Eduard Hunt konverentsi vaheajal.

EESTI KAPTENITE KLUBI
КЛУБ КАПИТАНОВ ЭСТОНИИ
ESTONIAN CAPTAINS' CLUB

Eesti Kaptenite Klubi läkitus

Eesti Kaptenite Klubi, Rahvusvahelise Merekaptenite Assotsiatsioonide Föderatsiooni tegevliige, on kogu oma olemasolu aja jooksul osalenud üldinimlikke väärtusi toetavates üritustes.

Klubi algatatud aktsioon "Halastus" – vabatahtlik tehniliste abivahendite kogumine invaliididele ja haigetele väliskolleegide abil – võimaldas hankida Taanist 30 ratastooli, karke ja muid abivahendeid. Need anti üle inimestele, kes esmajärjekorras abi vajavad, sh. ka Afganistanis kannatada saanuile.

Me mõistame, et see on vaid tilk merre. Aga kuidagi ei saa leppida sellega, et haiglates puuduvad kõige hädapärasemadki vahendid, et inimene, kes on kas või ajutiselt kaotanud liikumisvõime, on aheldatud voodi külge, sest ta ei saa osta karke.

Eestis on ligi 50 000 invaliidi ja keegi meist pole kaitstud selle eest, et niisugune saatus ei võiks tedagi tabada. Kümmekonda operatsiooni vajavat last saaks veel aidata, kui opereerida neid välismaal, vastasel juhul ei tõuse nemadki enam kunagi voodist.

Inimene, kes on terve, võib olla õnnelik inimene. Paraku pole mele tervis midagi igavest.

Argiaskeldustes, võitluses oma koha eest siin päikese all, ametiposti ja võimu jahil oleme unustanud, et kõik selles ilmas on kaduv, igavesed on ainult headus ja halastus.

Sellepärast tahamegi mele, Eesti Kaptenite Klubi, väike osa oma rahvast, teha üleskutse.

Inimesed! Peatuge hetkeks! Mõelge hetkeks neile, kes teid vajavad – haigetele, invaliididele, vanadele inimestele, väikestele lastele, vastsündinutele ja neile, kes pole veel ilmavalgust näinudki. Juba täna, ootamata ära järjekordset miitingut või kongressi, eraldumist või ühinemist, liitumist või lahkulöömist, võib igaüks reaalselt ja käegakatsutavalt aidata neid, kelle vastu saatus on ülekohtune olnud. Neid aidates aitate lõppkokkuvõttes iseennast ja oma lapsi, sest te jääte inimeseks.

Kaptenite Klubi jätkab tehniliste abivahendite kogumist heategevusühingute kaudu välisriikides, kus meie laevad käivad. See tegevus võiks aga rohkem vilja kanda, kui meil oleks välisvaluutat. Sel juhul saaksime muretseda ka neid asju, mida tasuta on raske või võimatu saada – ravimeid, proteese, nende osi jmt. Pöördume kõigi poole, kellel on vabalt konverteeritavat valuutat – ettevõtete ja firmade, kooperatiivide ja ühisettevõtete, kolhooside ja sovhooside ning eraisikute poole: annetage osa oma tuludest heategevuseks. Välismajanduspank võtab annetused vastu tulude allikast olenemata ning aitab vormistada valuuta ülekande ettevõtte arvelt Eesti Kaptenite Klubi arvele.

Arve number Välismajanduspangas on 000070015, "Halastuse" fond.

Eesti Invaühingute Liidu ja teiste asjast huvitatud organisatsioonide paivel kohustub klubi aitama kaasa kogutud vahendite otstarbekale kasutamisele panga ja avalikkuse kontrolli all. Eesti Kaptenite Klubi ei taotle endale valuutavahendite valdaja ainuõigust, vaid hakkab täitma vahendus- ja veoülesandeid.

Kutsume kõiki üles ilmutama inimlikkust ja halastust!

Lisainfot võib saada telefonidel 42 82 50 ja 42 87 48 või aadressil 200 010 Tallinn, ak. 574.

Avatud on invaarve

Eesti Merelaevanduse töökollektiivi nõukogu otsusega on Tallinna Lenini rajooni vanuritele, invaliididele ja puuetega lastele eraldatud 5000 rubla.

Miks invaarve? Sest seda raha hakatakse kasutama ratastoolide, karkude jmt. ostmiseks. Ma ei tea, kas peab ikka ja jälle kutsuma üles halastusele ja heategevusele. Üleskutseid kõlab meie päevil niigi palju. Ka olen ma kindlalt veendunud, et heategu on sügavalt isiklik ja vabatahtlik asi. Sund ei käi headusega kokku, sest mis headus see siis oleks. Vaid puhtast südamest, õilsatest mõtetest ja ausatest tegudest võivad võrsuda Headus ja Halastus.

Vahel aga takistab headust ilmutamast ka see, et inimene ei tea, kus ja kuidas ta saaks abiks olla. Kui te selle kirjutise nüüd lõpuni loete, siis ei peaks niisugust probleemi tekkima.

Eesti Kaptenite Klubi jõudis heategevuseni poolenisti juhuslikult. Ja otse heategevusest ehk ongi palju rääkida, sest meie meremeeste osa on ainult selles, et invatehnika meritsi Tallinna tuua. Selle otsivad välja, koguvad kokku ja annavad Kaptenite Klubile üle välismaa heategevusühingud ning erafirmad. Tegelikult pole siin muidugi midagi tavatut, sest arenenud lääneriigid on ennegi arengumaadele loovutanud tehnikaseadmeid, mida neil endil küllalt jagub. Et me aga seisame ühel pulgal arengumaadega, on juba meie endi süü. Seepärast pole ka põhjust kingitusi tagasi lükata, sest suurt valikut ju pole: kas lepime teiste vanadega või oleme hoopis ilma. Kindlasti peab siinkohal mainima seda, mida on meie heaks tei-

(Järg lk. 2)

Meremuuseumis oli teaduskonverents

KÜLALINE

David Papp

Stockholmi Ülikool

Teie olete uurinud Eesti merekaubandussidemeid Rootsiga 19. sajandil, palun iseloomustage neid.

Talupoegade laevasõidud ulatusid eelmisel sajandil, eriti sajandi algul, ainult Stockholmi või siis Gotlandile. Möödunud sajandi algul oli see vahetuskaubandus väga põhilistes vanades vormides, kusjuures vahetati näiteks kive kootud esemete vastu või rukist soola vastu – täielik naturaalmajandus. Stockholmis oli veidi raskem, sest sealsed kaupmehed ei tahtnud võtta näiteks ükskord mõned kilod mett, teinekord jälle pool tünni herneid. Nad tahtsid ette teada, mida nad saavad, sellest tekkis omi probleeme. Aga eestlastel polnud nii palju raha, mida neil oli, seda siis vahetasid.

Eeloleval suvel avatakse taas regulaarne laevaühendus Stockholmiga, mida arvate sellest?

See on ju üks ühtviisi ilus uim, seda ei võinud meie Rootsis kolm aastat tagasi veel ette kujutadagi. Ja minagi ei võinud mõelda, et ma 45 aasta järel saan jälle näha oma kodulinna Kuressaaret, see oli meile ju täiesti suletud. Sinna oleks ju võinud sõita eriloaga, aga kas mu vanemad oleksid tahtnudki eriliselt paluda pääsu sinna, kus nad on üles kasvanud ja töötanud.

22.—23. veebruaril peeti Eesti Meremuuseumis teaduskonverents, kus sadakond ajaloohuvilist võisid kuulata 11 ettekannet. Kohal olid ka paljud merelaevanduse praegused töötajad ja väärikad veteranid.

Kuna kutse kaanel seisis konverentsi numbrina V, toob see meelde ka eelmisi. Eriti nüüd, mil suures ja väikeses poliitikas sündmustekarussell aina kiiremini keerleb. Konverentside ettevalmistamisest meenub, et alles mõne aasta eest pidid need tingimata olema millelegi pühendatud, sõltumata ettekannete sisust. 1987. a. oktoobris peetud IV konverentsi eel pandi muuseumile Kultuuriministeeriumi poolt märk maha ilma kõhkluseta — konverents pidi olema pühendatud lähenevale Oktoobrirevolutsiooni aastapäevale. Keerulisem oli lugu 1985. a., mil meremuuseumil jõudis kätte 50. juubelitähtpäev. Selle meenutamine täna pole vana asja üleräägimine, sest omal ajal jõudis konverentsist pressi vaid mõni kirjarida. Kavatsus juubelile ja sellega seotud konverentsile üldsuse ees laiemalt kõlapinda anda põrkus tookord tõsisele takistusele EKP KK ortodoksse ideoloogiasekretäri R. Ristlaane poolt. Dogmaskeemi ei klappinud sugugi, et muuseum avati 1935. a. eesti meremeeste tõhusale abile toetudes, liiatigi oli avamispäev 23. veebruar – K. Pätsi sünnipäev. Juubelikonverentsi siiski peeti, sellest kurjast kuupäevast üle kolme nädala varem ning pühendatuna fašistliku Saksamaa üle saavutatud võidu 40. aastapäevale. Väliskülaliste kutsumine ettekannetega ei osutunud võimalikuks. Siiski käisid nii Soome Meremuuseumi kui Kotka muuseumi turistidena kohaletulnud juhatajad kõnepuldis juubelitervitusi edasi andmas.

Nüüdseks on olud tõesti muutunud. Tänavused auväärt väliskülalised Helsingi ja Stockholmi ülikoolidest olid esmakordselt ametlikult kutsututena kohal. V teaduskonverents oli ettekannete arvult suurem kui kunagi varem. Teemadering ulatus allveearheoloogiast (V. Mäss) sõjategevuseni Läänemerel II maailmasõja lõpul (M. Õun). Omaette kompaktse ploki moodustasid nende seas neli ettekannet, mis käsitlesid 19. saj. merekaubanduse eri tahke (T. Püvi, U. Dresen, Y. Kaukiainen, D. Papp). J. Kivimäe ettekanne eesti kipparitest 16. sajandil toetus Saksa LV arhiivides tehtud uurimistööle, pakkudes paljudele uut mõtlemisainet. Muuhulgas kinnitas see, et käibefraas meie rahva 700-aastasest orjapõlvest on ajaloo primitiivsevõitu lihtsustamine. Jäämurdjate arengust Läänemerel kuni 1918. aastani andis ülevaate V. Kopelman ning mereasjanduse korraldamisest Eesti Vabariigi algaastail rääkis allakirjutanu. Seekord ainus kalandusalane ettekanne oli R. Naberilt, kes tutvustas baltisaksa literaatide kirjapandut 18. saj. kalandusest. Meremeeste käsitööst ja suveniiridest rääkis K. Savomägi.

Meremuuseum on Eestis ainsana oma eesmärgiks seadnud merendusajaloo süstemaatilise uurimise ning võimaluste piires vastavate uurimistööde koordineerimise ka väljaspool muuseumi. Hõlmab ju merenduse mõiste laiemas tähenduses palju eri valdkondi laevaehitusest ja kartograafiast kalamajanduseni. Mõistagi jäävad siin ühe muuseumi jõud napiks, kusjuures uurimistöö on vaid osa igapäevastest tööülesannetest. Tänavusel konverentsil oli ettekandeid väljaspoolt Eesti Meremuuseumi kokku 5, s.h. 2 TA Ajaloo Instituudist. On alust arvata, et selline koostöö laieneb edaspidi veelgi.

Kas ajaloost saab õppida? Saab, kuid selleks peab ajalugu tundma. Paljutki oleks kõrva taha panna näiteks Eesti rannasadamate varasemast kasutamisest. Praegustel IME-tegijatel oleks jalgratta leiutamise vältimiseks tarvilik tunda ka iseseisva mereasjanduse käivitumist Eesti Vabariigi algaastail, mil lahendust vajavad probleemid polnud tänaseist sugugi lihtsamad. Loodetavasti jõuavad meremuuseumi teaduskonverentsi materjalid tänavu omaette trükisena kaante vahele.

Jaak Sammet

Fotod: H. Mosolainen

KÜLALINE

Yrjo Kaukiainen

Helsinki Ülikool

Miks purjelaevade aeg kestis Soomes nii kaua?

Peamine põhjus, miks purjelaevad Soomes nii kaua püsisid, on see, et Soome meremeeste palgad olid madalad. Kui purjelaeval on põhiline väljaminek madruste palgad, siis aurulaeval on see põhikapital. Purjelaevad olid suhteliselt odavad, aurulaevad aga kallid. Soomes ei olnud tol ajal võimalik paigutada põhikapitali aurulaevadesse nagu näiteks Inglismaal.

Missugune on Teie mulje Eesti nüüdislaevandusest?

Ma ei tunne küll kuigi hästi nüüdislaevandust, kuid nii palju, kui olen käinud Nõukogude sadamais, eriti Tallinnas, ja selle kohta lugenud, leian, et Nõukogude Liidus ei ole praegu selliseid häirivaid probleeme kui Soomes, kus meremeeste palgad pidevalt tõusevad ja sellega lisakulutusi toovad. Probleemid on teil teist laadi.

Kas olete rahul merendusajaloo uurimisega Eestis?

Eesti Meremuuseum on teinud viimasel ajal päris palju. Mina olen uurinud põhiliselt XIX sajandit, siis ei olnud meresõit eestlastel nii tähtis tegevusala kui hiljem. Uurimuste tase on rahuldav ja isegi hea, arvestades küll sedagi, et Tallinnas on uurijaid rohkem kui Soome Meremuuseumis.

(Algus lk. 1)

nud Taani firma "Christian Jensen". Selle töötajad eesotsas Hans Jørgen Schlenzigiga on võtnud ühendust paljude organisatsioonidega – ka väljaspool Taanit –, klaarinud ära kõikvõimalikud probleemid ja andnud invavahendid üle Eesti Kaptenite Klubi liikmetele, kes siis juba hoolitsevad nende edasitoimetamise eest.

8. veebruaril oli kolmas kord, kui Invaühingus anti üle Eesti Merelaevanduse laevadega toodud ratastoole. Kaptenite Klubi ei taha aga üksnes kättetoimetaja osaga piirduda. Kas nende edaspidist tegevust saadab edu või mitte, sõltub nüüd palju meie aktiivsusest. Erinevalt Invaühingu liikmetest on ju enamik meist terved inimesed ja suudavad oma muredega kuidagiviisi toime tulla. Lõputus kurtmises argielu raskuste üle kipume unustama neid inimesi, kellele toaski liikumine võib olla ületamatu probleem, sest pole ei ratastooli ega mugavaid karke. Invaühingute Liidu keskjuhatuse sekretär E. Saare ütleb: "Viimasel ajal oleme saanud rohkem abi kui varem, meid on aidanud ka mitmed välismaa invaühingud. USA-st saadeti 150 karku, millega on mugav teatris ja kinos käia. Rootsist jõudis kohale konteinerite partii, nüüd saame ratastoole jaotada ka väljapoole Tallinna."

Jah, abi on nüüd tõesti heldemalt, kuid ikka rohkem raja tagant. Aga meie ise? Kas headus ja halastus on meis tõesti nii sügaval peidus, et me ei aimagi nende olemasolu? Ei tahaks seda uskuda.

Eesti Kaptenite Klubil näib meisse usku olevat. Klubi juhatuse liige J. Kolenkovski rääkis asjast nii: "Meie klubi teeb ettepaneku korraldada invaliidide heaks korjandus. Kuna aga Invaühingul endal valuutaarvet pole (ratastoolide, karkude jmt. ostmiseks on vaja nimelt välisvaluutat), siis pakub klubi võimalust kasutada oma valuutaarvet. Panga ja tolliga on asi korda aetud. Pank on nõus vastu võtma igasugusel teel saadud valuutat. Mis meisse puutub, siis jätkame oma vedaja- ja vahendajaosa, s. t. püüame invavahendeid leida ja kokku osta ning toome nad siis Eestisse. Nagu varemgi võtame vastu ka oma rohkete välissõprade vabatahtlikke annetusi, kuid arvame, et ainult sellest ei piisa."

Niisiis, meie kaasinimesed ootavad abi. Seda ootavad ka need kümme raskelt haiget last, kellele oleks vaja operatsiooni, mida meil paraku veel ei tehta. Kui neid ei opereerita, jäävad nad alatiseks voodi külge aheldatuks. On vaja vaid raha, et maksta kinni nende välismaale sõidu kulud. Abi ootavad ka tuhanded teised invaliidid, kes on juba kaotanud lootuse, et nad veel liikuda saaksid.

Ärgem laskem neil asjata oodata. Ärgem unustagem, et oleme ju kõik inimesed ja seepärast ei tohiks meile olla võõrad kaastunne, headus ja halastus!

Irina Olenina
D. Prantsu foto

Muudatuste algus

Avaldame lühendatult 21. veebruari "Sovetskaja Estonias" ilmunud intervjuu Eesti NSV Veeteede Ameti juhataja **NATHAN TÕNNISSONIGA.** Juhime lugejate tähelepanu ka sellele, et 1. märtsi "Rahva Hääles" oli temaga samuti jutuajamine (Harri Treial "Merelaevandus iseseisvumise teel").

Missugune töö eelnes Veeteede Ameti loomisele?

Analüüsiti Eesti meretranspordi olukorda, tehti selgeks meie laevanduse arengut pidurdavad kitsaskohad. IME raames valmistati ette meretranspordi kontseptsioon ja töötati läbi NSV Liidu Kaubandusliku Meresõidu Koodeks. Seda selleks, et muuta olemasolevaid monopoolseid ametkondi, avada tee vabale ettevõtlusele meresõidu alal ja täiendada koodeksit uute sätetega, mis toetuksid NSV Liidu poolt ratifitseeritud rahvusvahelistele konventsioonidele.

NSV Liidu Kaubandusliku Meresõidu Koodeks võeti vastu 1968. aastal. Loomulikult on nende rohkem kui kahekümne aasta jooksul maailmas palju muutunud, sealhulgas ka mereasjanduses. Me kasutasime oma töös üleliiduliste instituutide uurimismaterjale. Ka nemad tegelevad uue üleliidulise meresõidukoodeksi väljatöötamisega. Eesti NSV Plaanikomitee ekspertkomisjon vaatas möödunud aasta detsembris meie projekti koos paranduste ja täiendustega läbi ja andis põhimõtteliselt positiivse hinnangu. Sealsamas võeti vastu otsus uue Eesti NSV Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi loomise kohta. See töö käib praegu, kaasatud on merelaevanduse, sadamate, kalurite, Looduskaitse Ministeeriumi ja teiste ametkondade esindajad – suur hulk spetsialiste.

On välja töötatud mitmesuguste normatiivaktide projektid, samuti uutele majandamistingimustele ülemineku programm. Esimesed kontaktid on olnud Soome Veeteede Valitsuse ja Transpordiministeeriumiga. Ka Rootsi Kuningriigi Transpordiministeerium on lubanud meie algatusi toetada. Ettevalmistamisel on Balti vabariikide ühine merendusalane platvorm.

Missugused on koodeksi projekti parandused ja täiendused?

Kõige alus on, et Eesti NSV-ga piirnev sise- ja territoriaalmeri, samuti majandusvöönd ja mandrilava kuuluvad täielikult vabariigile ning on tema majandustegevuse objekt. See järeldub eelkõige Eesti NSV seadusandlusest.

Projekti on lisatud asja aktuaalsust ja tänapäeva maailmapraktikat arvestades sätted merekeskkonna kaitsest, mere saastamisest tuleneva kahju hüvitamisest, laevaoperaatori vastutusest tuumaintsidentide puhul jne. See on igapäevaelus väga tähtis, sest Balti meri uhub paljude riikide randu ja on ühise majandustegevuse objektiks. 1974. aastal võeti vastu Helsingis konventsioon Balti mere merekeskkonna kaitsest, kus rõhutatakse naaberriikide tegevuse kooskõlastamise vajadust ja laevaomanike vastutust. Sellest hoolimata tegelikkuses kõik ei kulge niimoodi. Toon vaid ühe näite, mis selgitab, kui tähtis on lülitada koodeksisse merekeskkonna kaitse paragrahv.

Nõukogude tanker "Antonio Gramsci" sõitis 27. veebruaril 1979 Nõukogude territoriaalvetes teel Ventspilsi madalikule. Selle tagajärjel valgus merre naftaprodukte. Soome rannakaitse avastas 12. märtsil Ristna neemest Hiiumaal 11 miili loodesse naftalaigu. Vaatamata Rootsi ja Soome võimude korduvatele järelpärimistele meie mereametkonnad vaikisid. Alles 21. märtsil, seega peaaegu kuu aega hiljem, Läti Merelaevandus siiski kinnitas tankeri madalikule sõidu fakti ja mingi hulga toornafta merrevoolamist. Teatati ka, et avarii tagajärjed on likvideeritud. Ent 2. aprillil avastati peaaegu 39 tuhandest väikesaarest ja skäärist koosneva Stockholmi arhipelaagi lähedal saabuva ohu esimesed tunnused. Ka Eesti rannik oli samasuguses ohus; naftalaik liikus tuule tahtel Rootsi ranna poole. Algas võitlus naftaga, see kestis 20. maini. Majanduslik ja ökoloogiline kahju oli tohutu. Naftakihi alla jäänud keskkond taastub teatavasti alles 8—10 aastaga.

Veeteede Ameti üks ülesandeid on luua vastavad teenistused, mis koostöös kohalike ametkondade ja naaberriikide kolleegidega tegeleksid naftaproduktide ja muude veekeskkonnale kahjulike ainete väljavoolu avastamise ja kahjutukstegemisega.

Me tegeleme ka Eesti sadamate vabaks laevaliikluseks avamise küsimustega. Esimesed nõupidamised tolli- ja piirivalvevõimudega on viinud vastastikusele mõistmisele. Siinkohal mõni sõna ajaloost. Briti Lloydi registris on 1939. aastal kirjas 26 vabaks laevaliikluseks mõeldud Eesti sadamat, st. välislaevadele avatud sadamat. See aitas kaasa vabariigi laevanduse ja mereturismi arengule ning mõjus üldse hästi majandusele. Praegu on vaid Pärnus ja Tallinnas avatud sadamad. Maakonnavõimud valmistavad parajasti ette rannasadamate nimekirja, mis peaksid olema avatud. Välismaised turismifirmad ja laevaomanikud on sellest samuti väga huvitatud, sest seni oli Eesti massilise külastamise mõttes suletud. Väinamere ja Suurupi lahe avamine aitaks kaasa välismaiste jahtide ja reisilaevade vabale liikumisele.

Teine tähtis liin meie töös on päästeteenistuse loomine merel ja Peipsil. Prognoosid ütlevad, et meid külastab tulevikus umbes 10 tuhat jahti. Ka Peipsil on igal aastal ebameeldivaid juhtumeid. Eesti Merelaevanduse päästekeskusel ei ole tehnilisi vahendeid ja võimalusi päästetegevust arendada. Eestis töötatakse välja päästeteenistuse kontseptsiooni, Veeteede Ameti juures asuv päästeteenistus oleks selle üks osa. Paralleelselt luuakse ka patrullteenistus nafta- ja muu reostuse avastamiseks. Praegu on meie vabariik selleks väga halvasti ette valmistatud: mõningad olemasolevad päästevahendid ja kemikaalid on erinevate ametkondade käes laialt.

Lühidalt veel laevasõiduohutuse riikliku järelvalveteenistuse loomisest. See tuleb praeguse sadamakapteni teenistuse baasil. See ei ole uus mõte. Leningradi lootsid pöördusid möödunud aasta detsembris NSV Liidu Ülemnõukogusse ettepanekuga luua niisugune riiklik järelvalveteenistus. Eesmärk on lõpetada kommertsettevõtete (sadama ja merelaevanduse) ametkondlik järelvalve. Pandi ette sadamakaptenite teenistus üle viia riigi alluvusse. Riiklik järelvalve võimaldab vältida selliseid kurbi intsidente, nagu oli 1986. aasta augustis mootorlaevaga "Admiral Nahhimov". Laev oli üle 60 aasta vana. Ta oli välisliinidel kasutamiseks kõlbmatu, ja nii tarvitati teda sisevedudel.

Loetletu ei peegelda kaugeltki mitte kõiki meie ameti töösuundi. Kuid kõigi meie ettevõtmiste eesmärk on üks: kaasa aidata meresõidu arengule, laevandusfirmade ja muude ettevõtete loomisele ning maksimaalselt kindlustada inimeste, laevade ja laadungite ohutus.

1940. aastal oli Eestis registreeritud 13 aktsiaseltsi, 250 laevakompaniid ja 136 laevade eraomanikku. Tahaks, et Eesti ilmuks ka praegu mereriigina maailmaareenile, et ta oleks mereõiguse subjekt ja saaks rahvusvaheliste mereorganisatsioonide liikmeks.

Kuidas on lood Eesti Merelaevanduse ja sadamate üleminekuga ühtsesse vabariiklikku rahvamajanduskompleksi?

Ettevõtete, sadamate ja merelaevanduse etapiviisilise vabariiklikku ja munitsipaalalluvusse üleviimise ettevalmistustööd on käimas. Vastastikune majanduslik huvitatus ja uutes tingimustes saadav reaalne tegutsemisvabadus peavad selle juures olema määravad. See puudutab nii teenitud raha ja valuutat kui muid küsimusi. Praegu näiteks võivad sadamad ja merelaevandus oma tarbeks kulutada vaid 50% üle plaani teenitud valuutast (põhiosa läheb vabariigist välja). Uutes tingimustes jääb kogu teenitud valuuta vabariiki, ettevõtte otsesesse käsutusse jääb mitte vähem kui 75%. Ülejäänud 25% ostetakse ettevõttelt kohustuslikus korras Nõukogude raha eest ära. Nii et on, mille üle mõelda.

Intervjueeris N. Belogurova

13. veebruaril avaldasime Läti laevanduse kapteni A. Bogdani kirjutise "Mitte jõud kui argument, vaid argumendi jõud", millies oli kõne all meresõidu ohutus. Seda teemat jätkab mootorlaeva "Nikolai Švernik" kapten JURI ŽIGALKIN.

Nüüd on professionaalide aeg

Meresõidu ohutus sõltub kolmest asjast.

Esiteks laevad, nende tehniline seisund ja varustatus ajakohaste seadmetega.

Teiseks, meeskonna kutsealane väljaõpe. See peab olema maailma parimate laevakompaniide tasemel. Siin on probleeme hulganisti. Ma pean silmas seda, et meil saadakse kohe pärast viie ja poole aastasi õpinguid kapteniks, mis pole aga põrmugi tegelikkusega kooskõlas. See võib olla kes tahes - filosoof, unistaja -, ainult mitte asjalik kolmas abi. Mina pooldan inglise süsteemi. Kõigepealt lõpetatakse kolmeaastane kolledž ning saadakse kapteni kolmandaks või teiseks abiks – seda muidugi kolledži ja laevakompanii soovituse põhjal. Siis järgneb koolitamise kõrgem aste – äri – ja majanduskursus jmt. Vanemabi ja kapten tähendab juba suurt edasiminekut kutsemeisterlikkuses.

Võtame nüüd reakoosseisu koolituse. Meil on vaja kitsa eriala spetsialiste, kes oleksid tõesti professionaalid suure algustähega. Mitte aga nii, et mehhanikuabi on ühtlasi ka näiteks elektrik, motorist ja madrus – ühesõnaga universaalne töötaja. See ei kõlba kuhugi.

Ja kolmandaks teenindus. Meie teenindus erineb välismaisest sedavõrd, et meeskond muutub ekspluatatsioonitalitusest hankijaks. See on juba muidugi kogu meie majanduse häda. Siin ei saa midagi eraldi vaadata, puudutamata kõike ülejäänut. Haaratud peab saama kõik. Ja alustada tuleb kaldaasjadest, Eesti Merelaevanduse ja Merelaevanduse Ministeeriumi suhetest.

Vaja on tõelist isemajandamist, mitte seda, mis praegu selle nime all eksisteerib. Merenduskompanii peab olema üks tervik, kus laevaomanik pole mitte mereminister, vaid meie laevanduse president. Ka ministeeriumiga tuleb seada sisse isemajandussuhted. Ministeerium peab olema meretranspordi koordineerija, mitte aga kõigi Liidu 26 laevanduse kamandaja, nagu see meil on. Niisuguses suures süsteemis asja paraku ei paranda ja ummikust välja ei pääse.

Vaatame veel laevaremondibaasi. Võtkem näiteks Loksa tehas või mis tahes teine Nõukogude laevaremonditehas. Need on sellises seisus, et õigem oleks nad sulgeda, kui järjele aidata. Selleks vajalikud kapitaalmahutused on väga suured ja seni neid pole.

Kõik peab algama majandusest. Minu meelest on siin suur osa valuutaisemajandamisel. On olemas plaan, mille järgi laevandus peab 1991. aastast valuuta osas minema üle enesefinantseerimisele. Aga... Kui plaane hakatakse ellu viima, kerkib meil ikka hulk igasuguseid agasid.

Ega mu jutus midagi uut pole. Ma ütlesin välja oma arvamuse, kuid sedasama võib öelda enamik meie laevanduse kapteneid ja juhtivtöötajaid.

Merenduskompanii saab tegutseda ainult laevaomanikuna ja tema äri seisneb selles, et võtta raha veoteenuste eest, paigutada see uutesse ettevõtmistesse ja saada kasumit. Ongi kõik.

Kogu süsteem peab tuginema õiguslikele suhetele. On tarvis seadusi, nii juriidilisi kui ka majanduslikke. Ja seejuures väga rangeid. Ainult neile saab mingeid suhteid rajada. Seni aga sääraseid seadusi pole.

Ja lõpuks – Merelaevanduse Ministeeriumi tööd ei saa parandada, arvestamata raudteetransporti, kellega oleme tihedas koostöös. Kui kogu riik oma majanduslikus ja poliitilises arengus edasi läheb, korraldame ka meie oma töö ümber. Kõik on vastastikku seotud.

Mul on väga raske jagada mingeid soovitusi. Võin rääkida vaid üldjoontes, täpselt paneb asja paika arvuti. Mina arvan, et saabunud on professionaalide – majanduspetsialistide, mänedžeride ja ärimeeste aeg. Mitte aga nii, nagu meil praegu on, et räägitakse maad ja ilmad kokku ning siis jääb asi sinnapaika. Kes selle kõik teoks teeb, ei tea. On vaja käed külge panna ja vähem sõnu teha.

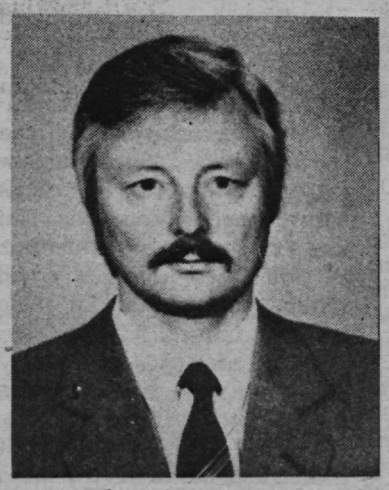
Millal sõidame "Nord Estonial"?

HELDUR VAHER:
➠ Ehitada on vaja palju ja kiiresti
➠ Meil puudub turismi jaoks infrastruktuur

TÕNU LAAK
➠ See on suure poliitilise tähtsusega ettevõtlus
➠ Ka Nõukogude raha eest peab saama tunda end inimesena

Meie ajalehe aastalõpu numbris oli lühidalt juttu "Estline" kavast seada sisse otseühendus Stockholmiga. Hiljaaegu kirjutas "Eesti Ekspress" (nr. 5) "Estline" suurejoonelistest ehituskavadest.

Meie ajalehele tutvustab firma loomist ja kavasid "Estline" turismidirektor HELDUR VAHER.



Laevaliini loomise mõtte algatas Rootsi Moderaatide Partei, kelle liider Carl Bildt käis 1989. a. jaanuaris Indrek Toome juures. Peaministri kantseleist tuli tollasele Transpordikomiteele ülesanne hakata sellega tegelema. Hakkasime maad kuulama, võtsime esimesed kontaktid 1989. a. veebruaris. Pidasime läbirääkimisi mitme Rootsi laevafirmaga, kuid parimad tingimused pakkus välja firma "Nordström & Thulin". Meie tingimused olid järgmised:

❶ Laevaliin peab olema aastaringne ja regulaarne. Tahtsime luua uue laevafirma mitte ainult rahateenimiseks, vaid ka kasu toomiseks Eesti majandusele.

❷ Osanikel peab laevaliinil olema võrdne partnerlus.

❸ Laevaliinil peab saama sõita ka Nõukogude raha või edaspidi Eesti raha eest.

❹ Laev peab olema universaalne, et saaks vedada ka sõidu- ja veoautosid ning busse.

Lõime kaks aktsiaseltsi, Eesti poolt "Estline–Eesti" ja Rootsi poolt "Nordström & Thulin Estline AB" e. "N&T Estline AB". Nende kahe aktsiaseltsi vahel sõlmiti koostööleping, et hakata kahest otsast tegema laevaliini nimega "Estline". Asjale tuli tublisti kasuks, et firmas "Nordström & Thulin" töötab eestlane Hans Laidwa. Tema suudab rootslastele kergemini meie muresid selgeks teha ja ise neid paremini mõista. Ta on öelnud, et kuigi raske ja väsitav, on see töö siiski huvitav ning finantshuvi kõrval tähtis seegi, et veri on paksem kui vesi.

Raskusi on meil olnud palju.

Kõigepealt ei olnud kohta, kuhu laev võiks üldse sõita. Otsisime läbi kogu Tallinnalähedase ranniku, vaatasime kõiki kohti, kuhu laev võiks sisse sõita: Miidurannas, Paljassaares, Miinisadamas, linnahalli kai juures ja mujal. Lõpuks suutsime saada kokkuleppele Tallinna Merekaubasadama juhtkonnaga, et saame 10. ja 11. kai.

Igal pool mujal oleks sadam tulnud välja ehitada, kuid see on väga perpektiivne koht. Tulevikus jääb Kaubasadam nagunii reisisadamaks, sinna hakkavad sõitma igasugused laevad ning polnud mõtet, et meie laev hakkaks silduma kuskil nurgataguses kohas. Ka Tallinna perspektiivplaanis on, et linna jääb reisisadam, kõik liigne, näiteks sõjaväe betoonitehas, tuleb mujale viia.

Praegu ei võta Merekaubasadam ja Reisisadam vastu autosid, see mõni, mis "Georg Otsale" mahub, ei tule ju arvesse. Kõik autod peavad tolli läbima, seetõttu peame kai tegema puhtaks ja siledaks, et saaks laevalt maha sõita. Ka kai nurka on vaja ümardada, sest NW tuulega on meie laeval väga raske sadamasse sisse sõita. "Nord Estonia" on "Georg Otsast" 25–30 m pikem ja paar korrust kõrgem, seega on tal tohutu tuultpüüdev pind. NW tuul võib teda puhuda vastu teisi sadamas seisvaid laevu.

Kai peale tuleb meil ehitada galerii reisijaile. See on II korruse kõrgusel, laeva sissepääsuga ühel tasapinnal. Ühelt poolt saab galeriisse "Nord Estonialt", teiselt poolt "Tallinkilt" või "Georg Otsalt". Tahame sinna panna kohvrite jaoks sellised transportöörid, nagu on "Silja Line" terminaalis Stockholmis. Praeguse sadamahoone kõrvale ehitame 3-korruselise maja, see jääb vana ja praeguse sadamapaviljoni vahele. Maja esimesele korrusele sõidavad autod, sinna tuleb kolm rida läbilaskepunkte sõiduautodele ja üks rida veoautodele, et toll ja piirivalve saaksid autod läbi vaadata. II korrusele tulevad galeriist reisijad, sinna oleme kavandanud ootesaalid, tolli ja piirivalve reisijate jaoks, *tax-free* kaupluse, baarid ja "Estline" reisibüroo. III korrusele oleme kavandanud "Estline" bürooruumid ning tolli ja piirivalve tööruumid. Kõik see tuleb ehitada sadama territooriumile.

Järgneb Sadama tänav, see on kitsas ja linnahallini autosid täis. Seal on üks raudteeharu, mille me võtame üles ja teeme Sadama tänavast parkla.

Kõik see tuleb meil valmis saada juuni alguseks. Ükski Eesti ehitusfirma seda ära teha ei jõua, seetõttu peame töö tellima rootslastelt või ka soomlastelt, vaid Sadama tänava teevad Eesti ehitajad.

Kes on Eesti-poolsed aktsionärid?

Need on "Eesti Autoveod" kõigi oma autobaasidega, "Eesti Maanteed" kõigi teedeehitusettevõtetega, Tallinna Autobussikoondis ja teised, ka turismiga tegelevad ettevõtted.. Aktsionäride ringi võime veel laiendada, kui selleks tekib vajadus.

Sügisel saatsime kõigile täitevkomiteedele ettepaneku osaleda meie projektis vastastikku kasulikel tingimusil, mõned maakonnad on oma soovist ka teatanud.

Kui laev sõidab siia suure hulga turistidega, tuleb nendega ju midagi ette võtta, selleks on vaja turismiteenindust – ekskursioone ja majutamist, meie infrastruktuur on aga väga nõrk. Käisime rootslastega läbi Tallinna hotellid; väljaspool konkurentsi on "Palace", aga see pole turismiklassi hotell. "Kungla" ja "Tallinna" kohta arvasid rootslased, et neid ei ole praegu veel võimalik kasutada.

Alla "Viru" või "Olümpia" taseme välisturistide teenindamisel ei saa laskuda.

Tuleb välja, et saame rootslastele näidata ainult Tallinna, mitte aga kogu Eestit?

Püüame siiski teatava osa turiste mööda Eestimaad hajutada. Võib ju korraldada ka ühepäevasõite.

Kas teie firma hakkab tegelema ka turismiteenindusega?

Kõiki rahasid maailmast kokku korjata pole võimalik ja pole ka mõtet. Seepärast arvame, et põhilise turistide hulgaga hakkavad tegelema spetsialiseeritud turismifirmad. Me ei ole suutelised kõigega ise tegelema, laevalt tuleb korraga 1000 inimest, kõigi teenindamine käib meile üle jõu. Kui me anname teistele firmadele võimaluse teenida, lähevad nad sellega tugevamaks. Kui meil selle tagajärjel kujuneb välja turismi infrastruktuur, hakkab meie äri paremini käima. Meil on peamiselt transpordifirma, katsume ise tegelda sellega, mida turismifirmad ei suuda.

Teeme endale reisibüroo, selle abil jaotame turistide voolu turismifirmade vahel ära. Seni pole arendatud autoturismi, näeme selles oma osa, ja muidugi jääb meile rongi- ja lennukipiletite hankimine, takso tellimine ja muude selliste teenuste vahendamine.

Kas kavatsete vahendada turismi ka lõuna ja ida poole?

Kui on soovijaid, siis miks mitte. See pole küll meie eesmärk, kuid tähtis on pakkuda palju erinevaid võimalusi. Mida rohkem meil pakkuda on, seda rohkem turiste siia tuleb ning seda paremini läheb meiegi äri. Kui meil aga midagi pakkuda pole, lähevad turistid peale esimest külastust pettunult tagasi ja meiegi äri ei edene. Turismiteenindus on praegu veel väga nõrk. Meie inimesed pole harjunud töötama nii, nagu ühes kapitalistlikus firmas on vaja: ütlevad küll, et homseks teevad midagi, aga teevad seda alles kuu aja pärast.

Kas terve möödunud aasta kulus kavade koostamisele?

Meil kulus palju aega firma loomiseks ja registreerimiseks, see takerdus valimiste ja Tallinna juhtkonna vahetuse taha. Palju aega oleme kulutanud laevaliini vajalikkuse selgitamisele. Tallinna juhtkonnas arvati mõni aeg tagasi, et polegi meil vaja sellist hulka rootslasi, endalgi kitsas. Nüüdseks on aru saadud, et ühenduse sisseseadmine Skandinaaviamaadega on eluliselt tähtis. Arvatavasti hakkavad ärimehedki meie laevaliinil sõitma. Nüüd käib küll SASi lennuk, aga seni võttis reis Stockholmist Tallinna läbi Helsinki nii palju aega, et korralik ärimees ei saanud seda endale lubada.

Kes on "Nord Estonia" omanik?

Laevaomanik on "Nordström & Thulin", meiepoolne panus on sadamahoone ja kaide väljaehitamine ning siia tulevate turistide ja reisijate teenindamine.

Kas "Nord Estonial" on Rootsi meeskond?

Me tahame teha kõik selleks, et oleks segameeskond, aga Rootsi ametiühingud on praegu selle vastu. Soovime, et meiegi meremeestel oleks võimalusi välja õppida ja teenida. See on ikkagi Eesti-Rootsi ühislaev, seetõttu peaks olema ka ühine meeskond.

Teie teenite arvatavasti suuremalt jaolt Nõukogude raha?

Jah, sest me hakkame pileteid müüma ka Nõukogude raha eest. See on üks põhjusi, miks me tahame segameeskonda: meil on vaja Nõukogude raha ära kulutada.

Kas teie firma teenitud raha jääb Eestisse?

Vastavalt maksuseadusele, mis praegu pole veel kinnitatud, hakkame maksu maksma sadamale, Tallinnale ja Eestile. Moskvasse läheb meie raha ainult vabariigi valitsuse kaudu.

* * *

15. jaanuari "Edasi" teatas: "Tõnu Laak vahetab laeva". Firma tegevuse tutvustamist jätkab "Estline-Eesti" peadirektor TÕNU LAAK.

Mis teid ajendas laeva vahetama?

Kõige rohkem ajendas vast see, et minu arvates on tegemist niisuguse üritusega, mis minu kui poliitiku jaoks on erakordse poliitilise tähtsusega. Isiklikust seisukohast on minu jaoks kerkinud probleem poliitikute usaldusväärsusest ühiskonnas. Poliitikud on püüdnud ainult sõnaga ühiskonda muuta. Ma ei tahaks öelda, et see oleks täiesti lootusetu üritus, või et mul ei oleks olnud mingit perspektiivi seda jätkata. Siiski tundus mulle, et see probleemidering, mille juures ma olin 1989. a. jaanuaris, on väga oluline. Carl Bildt oli just minu kutsel tookord Eestis külas ning temaga ja mitmete teiste asjast huvitatud isikutega oleme korduvalt neid plaane teinud. Kuigi, tõsi küll, käesoleva aasta jaanuaris ei olnud mul hetkekski mõtet, et võiksin ise olla vahetult tegev niisuguse firma käivitamise juures. Jaanuariks kujunes aga olukord, kui oli vaja kiireid otsuseid ja firmale juhti, vastasel korral oleks kogu programmi realiseerimine käesoleval aastal olnud ohus. Need inimesed, kes olid selle tööga seni põhjalikult tegelnud, tundusid mulle sobiva meeskonnana. Minu jaoks oli see niisugune asjaolude kokkulangemine, mis lausa sundis mulle selle otsuse peale.

Kas olete firmasse kapitalina kaasa toonud oma tunduse?

Raske öelda, teatavas mõttes see pigem isegi segab kui aitab. Ega mind nii palju ka tunta, et sellega võiks majanduses midagi ära teha. Pigem püüaksin ma ellu äratada minus kaugele tagaplaanile jäänud majandusmeest, kasutada ära majandusteaduslikku haridust ja huvi majanduse vastu ning sünteesida seda teatava rahvusvahelise suhtlemise kogemusega. Mulle tundub, et teatavas mõttes püüan mängu panna seda poliitilist kogemust, mis mul on, teatavas mõttes on see aga otsast alustamine.

Kuulu järgi on teie firmal valitsuse tugev toetus?

Valitsus on oma usalduse meile andnud ja me püüame seda õigustada. Meil on hea meel, et meie püüdlused langevad valitsuse omadega kokku, kuid sisulise töö teeme ikkagi meie.

Kui suur on "Estline-Eesti" töötajaskond?

Arvame, et see ei kasva suuremaks kui 15 töötajat, praegu on 8. Võib-olla tekivad hiljem tütarfirmad, seetõttu on vara täpsemalt öelda.

Peale peadirektori on veel neli direktorit: laevandusdirektor Harri Enula, turismidirektor Heldur Vaher, ehitusdirektor Leho Alliksoo ja haldusdirektor Valdo Nairis. Meil on juhatus ja peadirektor, arutame kõik koos läbi, aga seejärel esindab igaüks oma valdkonda ja tal on õigus n. ö. oma rida lõpuni ajada. Niipea, kui paneme kirja, et keegi on kellegi asetäitja, nakatakse otsima seda, kelle asetäitja ta on. Firma tegevusala on aga nii lai, et peadirektor tahes-tahtmata ei ole võimeline kõigega tegelema.

Kui suur on Rootsi kontor?

Sama suur, kuid meie töö on erinev. Nemad tegelevad piletimüügi ja turistide teelesaatmisega, meil on rohkem tegemist teenindamisega.

Mis keeles suhtlete oma partneritega?

Inglise ja eesti keeles, peale Hans Laidwa on seal ka paar eesti tütarlast.

Mis on "Nordström & Thulini" põhitegevus?

Neil on kaubalaevad ja kõige modernsemad tankerid, mille keskmine vanus on 3 aastat – sellel alal on nad konkurentsivälised. Kaks aastat tagasi said nad Rootsi Kuningriigilt kontsessiooni Stockholmi-Gotlandi praamiliini tööks, see on neile küllaltki uus valdkond. Gotlandi liin kujunes neil väga edukaks, järgmine samm oli juba Stockholmi—Tallinna laevaliin.

Regulaarset laevaliini Stockholmi ja Tallinna vahel pole juba 50 aastat, nii võib öelda, et te teete ajalugu?

Tegemist on tõpoolest ajaloolise sündmusega, sest Eesti on viimase 50 aastaga kaotanud oma täiesti normaalse osa suhtlemises Põhjamaadega, vahendajana Ida ja Lääne vahel, mereriigi ja liikluse ühe keskpunkti rolli, ja selle taaselustamine ongi erakordselt tähtis. Praegu ei ole esmatähtis see, millist majanduslikku kapitali hakkab "Estline" tooma, ma usun loomulikult, et see ei hakka töötama kahjumiga, aga peatähtis on niisugune oluline poliitiline läbimurd. Selle tähtsust on hetkel isegi raske haarata. Tallinna ja Soome vahel kurseerivate ja meie elus juba täiesti normaalseks nähtuseks muutunud ühenduste kõrval ei ole see, et me nüüd avame ühenduse Stockholmiga, veel mingi lõppeesmärk. Loomulikult peab asutama mereteid Tallinnast mujalegi Euroopasse, lisaks reisi- ja praamiliinidele peaks hoogustuma kaubavahetus ja kaubavedu, sest põguski pilk kaardile näitab, kuivõrd olulist rolli võiksid Eesti ja eriti Tallinna sadamad etendada Ida ja Lääne vahelises kaubavahetuses. Me oleme ehk pool sammu teistest praegu ees ja püüame tasa teha seda, mis me oleme 50 aasta jooksul ajas kaotanud.

Kas kavatsete taastada ka ajaloolist ühendust Saksamaaga?

Vara oleks öelda, et me ei kavatse seda kunagi teha.

Kas teie firma hakkab üle mere vedama ka "Baltlinki" veoseid?

Ma tahan loota, et meie sidemed "Baltlinkiga" saavad olema kõige tihedamad.

Te muutute ju konkurendiks niihästi "Georg Otsale" kui ka "Tallinkile"?

Ma arvan, et tegemist on täiesti normaalse, vajaliku konkurentsiga. Tahaks loota, et need inimesed, kes arvavad, et nad võivad veel kaua häirimatult ja konkurentsivabalt jätkata ona tegevust, lihtsalt ei tunneta aja pulssi. Me ei püüa kuidagi kasutada mingisuguseid n. ö. keelatud võtteid konkurentsivõitluses. Teatavas mõttes meie tulek nendele lavaliinidele võib-olla häirib kedagi, tekitab neile võib-olla uusi probleeme, aga samas paneb ka meie konkureerivaid firmasid mõtlema oma reisijate teenindamise kvaliteedi tõstmisele ja uute teenuste sisseseadmisele. Minu arvates on niisugune konkurents teretulnud meie tarbijate – reisijate – huvides ja lõppkokkuvõttes peaksid võitma kõik.

Kas teie firmat võib pidada konkurendiks ka SASi lennuliinile?

Kindlasti mitte, arvan, et meie reisijate kontingent on erinev. Lennukit kasutavad eelkõige need, kel on tõesti väga kiire. Laevaga sõidavad need, kes peale selle, et kiiresti ja mugavalt kohale jõuda, tahavad veel nautida laevasõitu ja sellega kaasnevad emotsioone. Ka meie pakume ärimeestele võimalusi oma konverentside ja kohtumiste korraldamiseks laeval. Siiski on võimalused lennuliiklust arendada piiritud, arvan et nad võiksid edaspidi teha Stockholmi—Tallinna vahel mitu reisi päevas.

Minu teada käib Rootsi ja Soome vahet iga päev 7—8 suurt praami, aga sellegipoolest on Stockholmi—Helsinki lennuliinil 8 reisi päevas. tarbijaskond on erinev ja reisijaid jätkub. Neid on nii palju, et on vaja mõelda vaid sellele, kuidas luua rohkem mugavusi nii laevas kui ka lennukis.

Kuidas me saame neid mugavusi Nõukogude raha eest kasutada?

Hinna suurusjärk on meie reisijaile vastuvõetav, see peab olema loomulikult reisiklassist sõltuvalt diferentseeritud. Tulevad väga kallid ja suhteliselt odavad piletid, kõige odavamate hind kujuneb vast 100 rubla ringis, need kalkulatsioonid on meil veel ees. Me loodame, et sõit tehakse mitte ainult võimalikult mugavaks, vaid ka võimalikult odavaks. Seame endale sihiks, et need meie reisijad, kes ostavad pileti Nõukogude raha eest, saaksid kõik teenused, mida nad vaid laeval soovivad, Tallinnas ära maksta, kaasa arvatud toit ja võib-olla ka naps toidu kõrvale. Me tahame, et meie reisijad võiksid teatava rahasumma maksmise korral tunda end täiesti samasuguse reisijana nagu kes tahes teine sellel laeval.

Kus hakkate pileteid müüma?

Tahame oma piletikassale ruume saada keskliinnas esinduslikus ja rahvarohkes kohas.

Kas Rootsis on juba märgata huvi loodava laevaliini vastu?

Esimese paari nädalaga broneeriti juba 30 000 piletit, praeguseks 35 000. See arv kasvab kogu aeg, huvi on tohutu suur.

Kas laulupeokülalised Rootsist saavad kohale juba teie laevaga?

Selles ei ole mingit kahtlust!

Küsitles
Madli Vitismann
Fotod: D. Prants

Hetk "Estline" kohtumisõhtult

Teine pilk

Kipper on väikese laeva kapten

Ma sattusin sellesse lühikese nimega "Kipri" kohvikusse kord õhtul täiesti juhuslikult – tuli niisugune tuju. Külalislahkus ilma väsitava ukse taga ootamiseta, šveitser-administraatori range must ülikond ja kikilips säravvalgel särgil, peeglid riidehoius ja mahe valgus väga mugavas saalis valmistasid üllatuse. Oli raske uskuda, et sattusin tavalisse rendile võetud kohvikusse. Ja kui serveerimislauale ilmus veel šampanja, tekkis juba täiesti restorani meeleolu. Võib-olla just siis tuli mul tahtmine "Kiprit", õigemini seal töötavaid inimesi lähemalt tundma õppida. Neid inimesi, kes oskavad ammu ununud pidupäevatunnet luua.

Nüüd siis vestlengi **Maire Vainuga**, kes on kaua ühiskondlikus toitlustamises töötanud.

MV: Teate, kord tuli mul järsku tahtmine jõudu proovida. See töö on ju saanud mu eluks. Seks ajaks olin "Kadrioru" kohvikus juba kümme aastat usaldatavate professionaalide kõrval töötanud. Teadsin, et neile toetudes võin rendilevõtuga riskida. Ja siis avaneski võimalus.

JB: Need juba väga mitmetes kätes olnud ruumid olete te täiesti tundmatuseni ümber teinud.

MV: Seda oli tingimata vaja teha. Kui me esmakordselt siia sisse astusime – siis oli see veel "Sadama" kohvik –, hakkas jube. Niisugust mustust ja mugavuse puudumist polnud ma ammu näinud. Kõik tuli ringi teha, isegi laed. Ja panime ka uue nime.

JB: See on teil samuti merehõnguline.

MV: Aga muidugi. Siinsamas on ju sadam, mereäärne rajoon, meremehed, nende pered. Ja niipalju kui mina tean, on selle koha peal alati "sadamakõrts" olnud. Kipper on väikese laeva kapten.

JB: Ja kui palju siis teie meeskonnas liikmeid on?

MV: Täitsa palju – kakskümmend kaheksa. Nende seas on muidugi raamatupidaja Nadja Semjonova – mu kauaaegne kolleeg ja "parem käsi", kuus kõrgema järgu kokka, šveitser-administraator... Ma kordan, et nad kõik on väga head spetsialistid ja südametunnistusega inimesed.

JB: Kas te ei karda, et aja jooksul teie kohviku populaarsus kasvab niivõrd, et ka teile nagu pea igale poole mujale saab sisse vaid "viiekat" läbi ukseklaasi näidates?

MV: See on võimatu, sest võtsime vastu eeskirjad, kus on öeldud, et vähimgi ebaausus, jämedus või tähelepanematus klientide suhtes toob automaatselt kaasa vallandamise. On's mõtet riskida?!

Me tahame väga luua hubase õhkkonna. Ning oma köögi – et rahvas tuleks just selle pärast meile. Praegu püüame katsetada retsepte, mis on meile koostiselt kättesaadavad. Uurime, mis külastajatele maitseb, et siis koostada mitmekesine ja meeldiv toidusedel.

JB: Kas mingeid probleeme ei teki?

MV: Muidugi tekib. Peamine küsimus on toiduainete saamine. Kui me saame ka edaspidi "Kadrioru" laost kõik vajaliku, siis on suurepärane. Kui meil rendiettevõttena on juriidilise isiku õigused, siis on hästi. Aga kui selles kõiges takistusi tuleb, siis jäävad paljud meie plaanid teostamata. Hindade küsimus on samuti küllalt tähtis. Me ostame toiduaineid praegu riigihinnaga ja sellele vastavalt on ka meie hinnad madalamad. Kui aga tekib vajadus kokkuleppehindadega ostma hakata, siis peame ka oma hindu tõstma. Nagu näete, probleemid alles tulevad. Üldiselt katsume menüü koostada erisuguseid maitseid ja erinevaid võimalusi arvestades.

JB: Rääkige, palun, natuke ka kohvikust endast.

MV: Hea meelega. "Kipris" on suur saal ja banketisaal kaheteistkümnele inimesele (vajaduse korral mahub ka kakskümmend ära). Esialgu on lindimuusika, kuid tulevikus tahame pühade ajal ja pidulikel puhkudel ka ansambleid mängima kutsuda. Meile sisse saada on lihtne: tuleb vasakul ukse kõrval asuvat kella helistada ja kannatlikult oma järjekorda oodata või siis laud ette tellida. Võib ka telefoni teel, meie number on 42 71 55. Võtame ka taani võileibade ning külmade ja kuumade roogade tellimusi. Ühesõnaga, võime igale maitsele sobiva laua katta. Kohvik on lahti kella 12 kuni keskööni.

Oi, oleksin peaaegu unustanud. Juudi kultuuriühing üürib meie ruume teisipäeviti ja neljapäeviti kella 18 alates. Seepärast on neil õhtupoolikutel kohvik kinni. Muidugi, kui osa kohti jääb vabaks, siis laseme ka muid külastajaid sisse.

JB: Nüüd ma esitan küsimuse, mis pole ehk meeldiv. Juba on kõneldud, et kohvik segab neid peresid, kes elavad teie peal. Mis te sellest arvate?

MV: Ei kurvasta mitte see küsimus ise, vaid et ta tekkis ei millestki. Et me majaelanikke segame, lugesin ma ajalehest peaaegu nädal aega enne kohviku avamist. See rikkus koledasti tuju ära. Me ju töötame alles 6. veebruarist alates, ja jälgime oma külastajate käitumist väga rangelt. Ning kõik on ju alles alguse asi. Edaspidised plaanid oleksid järgmised. Kui meie naabreid segab lahtiolek kella 12—24, siis hakkame töötama kella 11—23. Teeme selgeks, missugused pered "Kipri" kohal elavad ja kui palju neil lapsi on. Tahame nendega leida ühise keele ja sõbralikud suhted sisse seada. Kavatseme need pered kord kuus meile kohvikusse kutsuda. Pühapäevane hommikueine, millega me neid kas kostitame või mis on tavalisest märksa odavam, peaks neile meele järgi olema. Kohe väga ei tahaks, et meist halvasti mõeldaks, eriti kui selleks alust ei ole.

JB: Tõesti väga sooviks, et "Kipri" sünonüümid oleksid õdusus, külalislahkus ja sõbralikkus.

Kohvikus käis
Jelena Bulatova

Tolliuudiseid

Ujuvkoosseisu konverentsi eel tehti kokkuvõtteid ametiühingukomitee tööst 1987. aasta märtsist möödunud aja jooksul. 33. punktis oli kirjas, et sotsialismimaade sadamates võib vahetada 30 rubla. Pärast kokkuvõtete avaldamist on paljud meremehed kirjutanud "Morjak Estonii" toimetusele ja küsinud, kas mainitud summa kohta käivad mingid piirangud ning kas see luba kehtib kõigi sotsialismimaade puhul.

Asja kohta jagas selgitusi **Eesti Tolliameti operatiivosakonna juhataja VLADIMIR GUGALIMSKI:** "Vastavalt NSV Liidu Rahandusministeeriumi kirjale võisid kaugsõidumeremehed mullu tõesti vahetada kaasavõetud 30 rubla välisvaluutaks Bulgaaria, Saksa DV, Poola, Rumeenia, Ungari, Mongoolia ja Tšehhoslovakkia pangaasutustes. 1989. aasta lõpus võttis aga NSV Liidu Ministrite Nõukogu vastu otsuse, mis keelab kõigil kodanikel Nõukogude raha vahetamise välismaal. Tollideklaratsioonis tehakse kaasavõtmiseks lubatud 30 rubla kohta märkus "Ilma vahetamisõiguseta". Nii palju kui mina tean, johtus Ministrite Nõukogu otsus Ida-Euroopa riikide valitsuste soovist."

Nüüd muudatustest tollieeskirjades.

Et tagada Euroopa julgeoleku- ja koostöönõupidamise osalisriikide esindajate Viinikohtumise lõppdokumendi kohustuste täitmist, on tollieeskirjades tehtud muudatusi.

1. veebruarist alates võivad alaliselt Nõukogude Liidus elavad kodanikud tuua kaasa kopeer- ja paljundusmasinaid, faksiimileaparaate (telefakse) ja sateliittelevisiooni vastuvõtu seadmeid. Palusime seda kommenteerida **VLADIMIR GUGALIMSKIL. Kas eelöeldu puudutab ka meremehi?**

Jah, muidugi käib see ka kaubalaevastiku meremeeste kohta. Oluline on ainult teada, et teatud juhtudel peab kaasatoodud aparatuuri eest tollilõivu maksma. Seda tuleb teha siis, kui toodud esemete kasutamine või kinkimine on seotud vaheltkasu saamisega. Kui meremees on ostnud tehnikaesemed ainult oma tarbeks, on kaup maksuvaba. Tollimaksu tasumise kinnituseks antakse välja läbivaatuse tunnistus. See annab omamoodi seadusliku kinnituse tehnikavahendite edasiseks müügiks jne. On olnud juhuseid, kus meremees, kes pole tollimaksu tasunud, püüab neid maha müüa, ja muidugi tuleb tal siis ütlemist õiguskaitseorganitega.

Kui suur see maks on?

See sõltub aparatuuri liigist ja klassist. Üldjuhul 30 protsenti ülalmainitud asjade maksumusest, kuid teatud tüüpi seadmetele on kehtestatud kindel määr. Faksiimileaparaatidel on see 300—800 rubla, kseroksitel 200—2000 ja sateliittelevisioonianitennidel 600—4700 rubla.

Kõik, keda huvitavad tolliuudiste üksikasjad, võivad konsultatsiooni saada Eesti Tolliameti operatiivosakonnast.

Merevendlus

"Karl Kruštein" ulatas abistava käe

Mootorlaev "Karl Kruštein" viibis tavalisel reisil. Oldi parajasti teel Inglismaa sadamalinna Gunnessi poole. 3. veebruari hommikul kell 7.20 kuulis vahis olev kapteni vanemabi A. Bildjukevitš SOS-signaali. Hollandi rannikul oli hätta sattunud Küprose laev "Teoskepasti – 2". Hiljem selgus, et laeval oli olnud kokkupõrge tundmatu alusega. Õnnetuse tagajärjel tungis vesi masinaruumi ning meeskond oli sunnitud laevalt lahkuma.

"Karl Krušteini" meeskond ruttas Küprose meremeestele appi. Poole tunni pärast märgati pimeduses päästepaati meeskonnaliikmetega. Osavalt manööverdas kapten A. Solovjov tormisel merel laeva tuulealuse parda luubi juurde. Pootsman V. Andronenko, madrused N. Železnjakov ja V. Ganža ning motorist A. Horošihh aitasid läbimärgadel ja väsinud Küprose meremeestel Nõukogude laeva tõusta. Seal ootasid neid arstiabi, kuum tee ja soojad rõivad.

"Teoskepasti – 2" kapten Lazaris Stephanos tänas Nõukogude laeva meeskonda enda ja oma meeskonna päästmise eest ning otsustas sõita "Karl Krušteinil" Inglise sadamasse. Järgmisel päeval lahkus Küprose laeva meeskond Imminghami sadamas mootorlaeva "Karl Kruštein" pardalt.

"Lendav Hollandlane" Doonaul

Mootorlaev "Moldaavia", pardal Lääne-Saksa turistid, oli teel Doonau ülemjooksul asuvasse Passau sadamasse. Valitses koidueelne vaikus. Laev, jõgi ja maalilised kaldad mähkusid tihedasse uttu. Mõned turistid olid tulnud tekile värsket õhku hingama. Meeskond oli juba ammu üleval, tekkidel, kambüüsis, restoranis ja masinaruumis käis kibe töö.

2214. kilomeetril tegi jõgi järsku käänaku. Ja siis märkasid vahis olnud kapteni teine abi S. Kravtšenko ja tüürimees V. Korenjuk udus reisilaeva siluetti. Seejärel läks asi hoopis arusaamatuks. Aeglustati käiku ja püüti ühendust saada. Salapärane laev ei vastanud. Läbi binokli oli näha, et nii tekid kui ka ruhv olid tühjad.

Kas tõesti "Lendav Hollandlane"? Ja mitte kuskil Bermuda kolmnurgas, vaid otse Euroopa südames?

Laeval anti paadihäire. Mõne minuti pärast jõudis kaater, kus olid mehhaniku teine abi V. Zalesskin ning madrused D. Klintšuk ja I. Smeljants, "Lendava Hollandlase" juurde...

Veidi aega hiljem kinnitati meie laeva tüürpoordi ühe Doonau laevaühingu firma mootorlaev "Germania". Laev viidi tema kodusadamasse Passausse. Meremeestel jäigi mõistatuseks, kuidas kolmetekiline, 700 inimesele mõeldud lõbusõidulaev, mis oma suuruselt "Moldaaviale" palju alla ei jää, suutis ilma ühegi hingeta pardal läbida 12 kilomeetrit. Öisele ajale, udule ja tugevale voolule vaatamata tuli see takistamatult läbi sildade alt ja laveeris Doonau järskudes käänakutes.

Peatselt kohale saabunud võimu- ja politseiesindajad tänasid kapten V. Štšerbaki juhtimisel tegutsenud meeskonda operatiivse abi eest.

Reisimärkmed

Tatjana Smirnova

Jätkuv reis

(Algus eelmises numbris)

Tema Kõrgus Instruktsioon

Oh neid instruktsioone küll... Ma ei jõudnud veel asju lahti pakkida, kui mu kajutisse tormas hingeldav vanemabi, vaatas etteheitvalt otsa ja küsis: "Kas kontsaga kingi on?" "Ei ole!" raporteerisin ma valveseisakut võttes. "Vää-ga hea..." ohkas ta kergendatult ja alustas ohutustehnika instruktaaži. Temast võib aru saada, tal on ranged ettekirjutused. Neid on palju ja nad käivad kõigi ja kõige kohta.

Kujutage nüüd ette järgmist olukorda. Kuude kaupa ei ole meest kodus. Lõpuks jõuab laev kodusadamasse. Naine pillab komisjoni ja tolli tegutsemise ajal äranärtsinud lillekimbule õnnepisaraid ja tormab laevatreppi mööda üles, ja kuuleb karmi komandohäält, mis ta sõõstu peatab: "Tulge minuga instrueerimisele!" (Meeskondade töö lihtsustamiseks on nüüd abikaasade ohutustehnika-alase instrueerimise raamat ära kaotatud, asi ise on aga alles.)

Nüüd näide tööalasest praktikast. Selleks, et keevitaja tohiks keevitada, peab neljalt inimeselt luba küsima ja nende allkirjad võtma, kaks meest tuleb aga töötegemist valvama panna. Lihtne aritmeetika näitab, et üldse peab selle tööga niisiis tegelema seitse inimest. Ent kui uskuda vene vanasõna, siis võib laps seitsme lapsehoidja käes silmast ilma jääda. Muidugi võib. Kuid instruktsioon selleks ju ongi (andestatagu mulle see sõnamäng), et niisugusel juhul oleks võimalik korraga silmast ilma jätta kõik seitse lapsukese eest vastutajat.

Näide merepraktikast. Madrus libises laevatekil, kukkus ja murdis käeluu ühe toru vastu, mis oli just keevitamiseks välja toodud. Süüdi jäi kapten, sest tal on tekk rämpsu täis.

Reisi kulgedes tuli märkmikku üha uusi fakte juurde. Senini ei ole lahendatud remondimeeste küsimus, kes sõidavad peaaegu kõik reisid kaasa. Nad võiksid kuuluda meeskonda. Võiksid teoreetiliselt. Praktiliselt pole nende õigused kuidagi kinnitatud. Seepärast tehti kollektiivlepingu arutamisel ettepanekuid remondibrigaadi osavõtust lisatöödest ja nende arvessevõtmist meeskonna premeerimisel.

Igavene on tehnilise varustamise küsimus, mille lahendamine vabastaks nii mõnegi kätepaari muu töö tarvis. Aga ei nad vabane. See-eest käivad komisjonid ja teevad rangeid hoiatusi: siin vaja seadmed välja vahetada, seal kasutada vaid roostevaba materjali jne., jne. Ent kust seda saada?

Niisuguse probleemi lahendamise käik on täpselt välja töötatud. Kui tarvis, siis tarvis. Meremees võtab kuulekalt portfelli, paneb sinna harjunud liigutusega ühtteist sisse ja suundub vajaliku, ent hulga tellimiskirjade peale saamata jäänud materjali otsinguile. Ning leiab...

Meremehed arutavad, mis küll saaks, kui me ükski kord järgiksime põhimõtet "igaüks tehku oma tööd" ja jätaksime merele minemata. Mis sellele järgneks, on igaühele selge ja ilmne. Ise jääksimegi süüdi, et pole suutnud laeva õigeaegset mereleminekut kindlustada.

Kooperatiiv "Padjapüür"

Paljud lähevad praegu kooperatiividesse. Kes veel läinud ei ole, arutab, mida küll niisugust välja mõelda, mille peale meie tööstus või naaber tulnud ei ole. Peitnud end seitsme luku taha, et keegi kasvõi näoilme järgi mõtteid ära ei mõistataks, arutleb ta, et meie tööstusega saab kuidagiviisi ikka hakkama. Kuid mida teha naabriga, kes iga hetk ette võib jõuda?

Tuleb aga välja, et on kooperatiive, kuhu keegi ei pürgi. Ja mitte sellepärast, et ei suudaks osavamate naabrimeeste konkurentsi välja kannatada, vaid seetõttu, et see kooperatiiv on merelaevanduse finantskontrolli all. Nähtavasti selle pärast on tal ka nii hale nimi: "Padjapüür".

Peale käputäie mehiste vabatahtlike ei soovinud keegi selle liikmeks astuda. Nemad olid nõus voodipesu pesema.

Küllap olete juba aru saanud, et kooperatiiviks kutsutakse seda naljapärast. Töö ise pole aga naljaasi. See ei ole prestiižikas. On aga pealesunnitud – ja seda vaid Nõukogude sadamaile omaste tingimuste tõttu.

Laev seisis Odessas puhkepäevadel, mil "meri on lukus". Eelmine meeskond ei maganud loomulikult paljaste madratsite peal, vaid vahetas, nagu ette nähtud, iga nädal voodipesu. Pesta anda polnud seda aga kuhugi ega kellelegi. Odessalased puhkasid Merepuiesteel kohalike arhitektide eest kaitstud sajandivanuste kastanipuude all. Ooperiteatris läks "Giselle".

Mootorlaev "Ivan Babuškin" lahkus sadamast ühe vahetuse puhta voodipesuga.

Pootsman hõikas: "Vabatahtlikud, samm ette!" Vabatahtlikke ei olnud. Kangelaslike argipäevade ja igapäiste kangelastegude aeg on nähtavasti möödas. Isegi tšekkide eest ei hakata. Või miks üldse öelda "isegi"? Rahvas on meil haritud, aritmeetika koolis hästi selgeks õppinud. Ja neid, kes koolis ei õppinud, on elu õpetanud – aru saama, millal sind petetakse, millal mitte.

Arvutamine näitabki, et üks vahetus pesu on 40 alumist ja 40 tekilina, 80 padjapüüri ja 120. käterätti. Nende pesemist ja triikimist hinnatakse aga tšekkides, mille väärtus on 18 rubla – 4 – 5-inimeselise brigaadi kohta. Välismaal maksab see töö hoopis rohkem.

"Ega me väljamaast halvemad ole," otsustasid ühed ja keeldusid ühkelt sest tööst. Kuid teised, kellele niisugune au nagu pesupesemine tavaliselt osaks ei lange (mis neist tahta – komandörid ju!), organiseerisid tolle haleda nimega "kooperatiivi". Mis parata: kuidas palk, nõnda nimi...

Moodi taga ajades

Laevastikus on kord juba niimoodi välja kujunenud, et meremehed püüavad merelaevanduse tarvis kokkuhoidlikud olla. Laevandus aga hoiab meremeeste pealt kokku.

Näiteks puuduoleva meeskonnaliikme eest tehtud töö pealt makstakse reakoosseisule 50% palgast (ilma valuutaosata). Miks mitte maksta täies ulatuses ja mitte ainult reakoosseisule, vaid ka ülemustele, kes üldse midagi ei saa.

Ei saa voodipesu näidet veel kord kasutamata jätta. Miks pole laevandusel kahju välissadamates raha üle kanda, oma meremeestele maksab aga nii tagasihoidlikult? Kogu aeg mõjub nende rahakotile ka reisi planeerimise mittevastavus tegelikele töötingimustele. Tühiseisakud sadamais ei olene üldse meeskonna tegevusest, aga preemiast jäetakse tihtipeale just tema ilma. Näiteks sadama reidil seistes meremehed juba teadsid, et reisipreemiat nad ei saa – liiga kaua seisti.

Töö järgi tasumine... Kunagi tegelesid kõik töös osalemise koefitsiendiga. See on praegugi kasutusel. Kuid suhtumine sellesse on tugevasti muutunud. Kuulakem meremeeste argumente.

"Kui jagatakse väikesi sotsvõistluse summasid, läheb sellest vaid õhkkond ebameeldivaks, mikrokliima halveneb."

"Hiljuti anti meile 400-rublane preemia. See on 40 mehe peale! Seda on tobe jagada osaluskoefitsienti kasutades (pluss – miinus 50 kopikat)."

"Isemajandamise kohta. Niisugusena nagu see mõiste praegu käibib pole seda laeval võimalik kasutada. Isemajandamine on eelkõige hoolitsevusin majandamine, kui vahendid antakse majandusmehele selleks kätte, et kujundada kokkuhoidlikku suhtumist. Aga kuidas on lood laevadega? Kuni rahalised vahendid ei ole meeskonna käes, ei saa mingist isemajandamisest rääkida. Praeguse süsteemi juures ei saa meeskond reisi tulemusi kuidagi mõjutada, ehkki teeb kõik võimaliku."

Sel teemal meremeestega juttu ajades ja ametiühingukoosolekute protokolle lehitsedes mõtlesin ma, et kas me mitte liiga sageli oma arenguloo jooksul pole kampaaniatest vaimustunud, pooldanud mittevajalikke ja mõnikord koguni kahjulikke uudseid algatusi, pole arvestanud kohalikke olusid ega neis oludes töötavate inimeste arvamust. Kas on siis mõtet end praegugi kõigest niisugusest ahvatleda lasta?

Kas meri kutsub?

Varem pidasin ma meremehi – mõned erandid välja arvatud – tavalisteks kaupmeesteks. Raha ja kaup, kaup ja raha. Ei mingit elu, vaid üks üleüldine kaubavahetus. Esimestel päevadel ma küsisin igaühe käest: "Miks te meremeheks hakkasite?"

Ma ei oodanud romantilist juttu "mehisest elukutsest" ning igapäevasest "võitlusest stiihiaga". Juba kursandina loobuvad mehed kas siis sedasorti illusioonidest – või merest.

Kuid ometi kohtasin ma siin nii romantikuid kui oma ala fanaatikuid. Mis neid on laevastikku toonud? Põhjused on erinevad. Viimasel kohal ei ole ka võimalus endale kaupa muretseda. See ei ole viimane, ent ka mitte peamine põhjus. Ma ei arva, et selle mitte just väga suure raha pärast (kui see on eesmärk iseeneses, siis nüüd on meil märksa parem võimalus kaldal raha teenida) on mehed nii paljust valmis loobuma ja kodustest-lähedastest lahus olema.

Meremeeste suhted perekonnaga ja peresisesed suhted on pigem sotsioloogilise uurimise kui tavajutu teema. Ainult et selle küsimusega ei tegele keegi. Sellest on kahju. Spetsialistidele oleks siin ammendamatu tööpõld – "ujuv laboratoorium".

Ma sattusin meeskonda, kus oli palju noori mehi, kes pidevalt piinasid end mõttega neist, kes kaldale maha jäid. Aja jooksul tunded tuimenevad. Lahusolekuga harjutakse ära, raske on selle tee alguses ja lõpus. Algul mõeldakse kogu aeg kodust, lastest, armsamast. Lõpus võtab võimust harjumus elada, armastada ja lapsi kasvatada eemalt, suure vahemaa takka. Mõnel mehel muutub see vahemaa kuristikuks, mis lahutab inimesed üksteisest igaveseks. Kuid meri ometi kutsub...

Üks tüürimees seletas mulle huvitavalt oma elukutsevalikut: "Ma töötasin enne tehases. Järsku märkasin, et teel tööle kohtun kogu aeg ühe koeraga. Kui ma talle juba tere hakkasin ütlema, siis järsku sain aru, et niisugune elu ei ole minu jaoks. Kuigi on palju inimesi, kes on uhked, et käivad kümnete aastate kaupa üht ja sama teed."

Hulkuriveri? Uudishimu? Armastus oma elukutse vastu? On's asi ainult selles?

Olen korduvalt kuulnud erinevaid inimesi ütlemas: "Mitte meri ei kutsu, vaid kallas tõukab eemale."

Üks meremees rääkis: "Olin mõned kuud reservis ja töötasin merelaevanduse majas. Mul jäi mulje, et paljusid huvitab seal vaid see, kuidas õigel ajal puhvetisaba ära võtta ja mis kaubamajas parajasti müügile on tulnud."

Inimesed pole selles süüdi, et tänapäeva elu oluline näitaja on defitsiit. Võib muidugi kõigest üle olla ja hinge eest hoolt kanda. Kui aga jälle maa peale tagasi tuled, siis näed, et peret toita ja kasida pole millegagi. Nii siis sukeldudki jälle igapäevasesse rüsinasse ja muudkui lahendad aga probleeme, mis veel äsja tundusid tühised ja pisikesed.

Kord ütles mulle kapten: "Vaid laeval tunnen ma end vaba inimesena. Olen vaba eelkõige lõputuist konventsionaalsustest, kahjutundest kõigi pärast, kes on sunnitud oma põhimõtted ja veendumused maha salgama. Merel olles teen ma oma tööd ja mu peaülesanne on seda võimalikult hästi teha. Siin pole tarvis valskust ega kohandumist. Merel saad olla sa ise."

Kapteni uusaastatervituses kõlas asja eest üleskutse võtta kõigil maskid maha ja olla loomulikum, seega siis üksteisele lähemal. Kas pole see suurim väärtus, mis inimesel on, kui ta saab igas olukorras olla ta ise.

(Järgneb)

Süütult süüdi mõistetud

Oma lapsepõlvest räägib vanaema harva, eriti nüüd, mil me juba täiskasvanud oleme. Ent minu lapsepõlve eredamaid mälestusi on just need korrad, kui ta pikkamööda ja aeglaselt oma elust jutustas. Läbi talve ja värskete lumehangede tundusid siis tuppa tungivat minevikuhääled Siberi külast: külmunud koerte kähe haukumine, lumekrudin juhusliku mööduja jalge all ja eriline õhusrippuv vaikus, mis oleks nagu käega kombitav ja haaraks sind üleni. Selline külmast helisev vaikus hõljus tavaliselt pühapäeviti küla kohal, kus mu ema ja vanaema elasid seitseteist aastat.

Mu ema vanemad olid ühtmoodi kange loomuga, ehkki teine teistest rahvusest – isa oli venelane ja ema Volga sakslane. Vanaema oli pärit lasterikkast Steinide perest, kus oli viis õde ja vend, ema lemmik pesamuna Herman, terane ja väga musikaalne poiss. Ilma kõrvalise abita õppis ta ära bajaani- ja kitarrimängu. Nooti tundmata võis ta kuuldud viisi järele mängida igal pillil, mis talle kätte sattus. Kui poleks sõda tulnud, oodanuks teda ehk suur tulevik. Nagu paljusid Nõukogude sakslasi saadeti tedagi nn. tööarmeesse, kust ta enam tagasi ei tulnud. Tagasi ei tulnud ka meie vanavanaema, kes poega otsima läks. Sõja elasid üle ainult kaks õde – kõige noorem ja kõige vanem. Keskmised jagasid venna saatust ja hukkusid tööarmees. Elja suri nälja kätte, Ira külmus ära töölt koju tulles. Karjused leidsid ta alles kevadel.

Meie vanaema Emma oli õdedest noorim, ja nagu seda sageli juhtub, andestati talle paljud vallatused, mille eest vanemad lapsed karmi käega vanaemalt võtta said. Venelasele meheleminek oli aga vanavanaema silmis andestamatu tegu. Emmal tuli minna vastu vanemate tahet. Ja nagu karistuseks sõnakuulmatuse eest sai temast lapsega lesk, kes muide polnud jõudnudki seaduslikuks naiseks saada. Oli ju 1941. aasta.

Vanaisa Aleksei ei näinud oma tütart kunagi – too sündis 1941. aasta novembris. 1943. aastal tulnud teade ütles, et vanaisa oli jäänud kusagil Vinnitsa kandis teadmata kadunuks.

Ema sündis tee peal, vöörapärase nimega Tšanõ jaamas. Kui Emmal rongis sünnitusvalud algasid, jäeti ta maha ja saadeti haiglasse. Väljasaadetud Nõukogude sakslased jätkasid oma teekonda tundmatusse, vanaema oli saatus määranud Siberi hangede vahele eksinud väikesesse Severnaja Zabulga külasse. Õigemini küll mitte saatus, vaid "kõigi rahvaste isa" tark tahe, mis kuulutas Nõukogude sakslased vaenlasteks ja potentsiaalseteks reetjateks. Ei päästnud meie vanaema ka tema sõdurist mees, kes kaevikutes naise vabaduse ja õnne eest võitles ning andis selle õnne nimel kõige väärtuslikuma siin ilmas – elu.

Severnaja Zabulga erines tavalisest Siberi külast juba kasvõi selle poolest, et külaks ei saanudki teda õieti nimetada. See oli auul, kus elasid kasahhid, kes kunagi olid teadmata põhjustel sinna asustatud ja moodustasid nüüd seal kasahhi kogukonna. Teatud määral vanaemal ehk isegi vedas, et ta nimelt sellesse auuli sattus, sest kasahhid suhtusid väljasaadetud sakslastesse hoopis teisiti kui siberlased. Kas oli see auul stalinlikust propagandast puutumata jäänud või oli põhjuseks tuntud saksa tööarmastus, aga kasahhide vaenulikkust vanaema tunda ei saanud. Paraku ei saanud sedasama öelda paljude vene külade kohta, mille elanikud katsusid väljasaadetuid vahel üsna värvikalt kujutada. Vanaema meenutas hiljem sageli, kuidas neid regedega jaamast auuli oli veetud. Tee viis läbi mitme küla ja rahvast tuli murdu vaatama, kas väljasaadetutel on ikka sarved ja saba ning muud inimsoo vaenlasele iseloomulikud manused. Paljud olnud imestunud ja natuke isegi pettunud, kui nad oodatu asemel nägid õnnetuid ärakülmanud lapsi ja naisi, kes ei erinenud neist endist millegi poolest peale selle, et nad arusaamatut keelt rääkisid.

Ema mäletab muide siiani peale saksa keele ka paljusid kasahhi sõnu, sest õppima pidi ta esialgu kasahhi koolis. Kümne aasta pärast, kui emal ja vanaemal lubati minna elama teise külla, läks ema uuesti esimesse klassi, seekord juba vene kooli. Kasahhi keelt rääkis ta tookord paremini kui vene keelt. Suure vene keelega tuli ast-best peale hakata. Kui kool läbi sai, sõitis ema Eestisse. Vanaema ei hoidnud teda tagasi, sest ta ei tahtnud tütrele oma saatust. On lausa arusaamatu, kuidas vanaema pidas vastu üle jõu käivale tööle alguses kolhoosis, kus tal tuli kõike teha, pärast sovhoosis varavalgest hilisõhtuni rabades. Küllap noorus ja looduse poolt antud tugev tervis päästsid vanaema nii sõja ajal kui ka pärast seda. Sovhoosis ei jätkunud inimesi. Vanaema alustas hommikul vasikatele sööda etteandmisest, hoolitses nende eest kogu päeva ja lõpetas oma töö öö hakul. Mida vähemaks sööta jäi, seda sagedamini vasikad surid. Ka lõpnud loomade äraviimine selleks määratud kohta kuulus vanaema kohustuste hulka. Külatagguse metsa veerde oli kaevatud sügav auk, kuhu vaesed loomad viidigi. Ühel õhtul, kartes tütart üksi külma majja jätta, võttis vanaema ta kaasa. Selgi korral oli tarvis üks surnud vasikas ära viia. Ja tõtt-öelda juhtus harva päeva, kui seda tööd polnud. Sõitnud augule võimalikult lähedale, lükkas vanaema juba kangestunud loomalaiba auku. Ja äkki lendas sealt midagi välja, vanaema peaaegu jalust maha lüües. Hobune rebis end korsates tahapoole ja vanaema jõudis vaevu rekke istuda, kui nad juba küla poole kihutasid. Vastassuunda kadus pikkade hüpetega hunt, kelle pidusöömaaega oli nii ootamatult häiritud. Vanaema meenutas ikka, kuidas üleni vahus hobune ei suutnud kaua rahuneda ja korskas aeg-ajalt, cma hirmu taas läbi elades. Sealtpeale vanaema tütart kaasa ei võtnud ja jättis ta koju.

Hea töö eest valiti vanaema külanõukogu saadikuks, kuid selles ametis ei saanud ta kaua olla. Pärast tütre ärasõitu lahkus ka vanaema Siberist, kus ta oli elanud peaaegu kakskümmend aastat. Välja arvatud mõned viimased aastad, pidi ta nagu kõik teisedki väljasaadetud käima alguses iga kuu, hiljem harvemini end kohalikus külanõukogus näitamas. Selleks tuli mis tahes ilmaga minna mitu kilomeetrit naaberkülla, kust vahel pääses tagasi alles mõne päeva pärast. Talvel leidis ta oma naabrite hooleks jäetud tütre tagasi tulles sageli poolkülmununa, kuid kuivade silmadega, sest ükskord saavad ka pisarad otsa. Väikese tüdruku ainus meelelahutus oli mängida läbipaistvate jääpurikatega, mis onni madalast laest alla rippusid.

Mõned lugejad tahavad mulle ehk ütelda, et sõjaajal oli kõigil raske. Kuid repressseeritud rahvastele osaksaanud kannatused olid kunstlikult tekitatud, mistõttu neile langes kahekordne koorem. Räägitakse, et kannatused õilistavad inimest. Ma ei tea, võib-olla on see tõesti nii. Aga ma tean seda, et inimene ei tohi kannatada teise inimese tuju tõttu. Juba vanasti öeldi, et võim hukutab inimese ja et absoluutne võim hukutab absoluutselt. Stalinismi ajalugu kinnitab seda veel kord. Ja et see kõik ei korduks, on ainult üks tee – demokraatlik riik.

Irina Olenina

Austatud lugeja

Toimetus palub kõigil, kes on pöördunud meie poole ajalehe kättesaamise asjus, pöörduda "Ajakirjanduslevi" kohaliku esinduse poole. Võimalik, et "Eesti Meremeest" ei ole maakondade vahel jaotatud vastavalt soovijate huigale, sest "Ajakirjanduslevi" Vabariikliku Agentuuri teateil on möödunud aastal palju ajalehti müümata jäänud. "Ajakirjanduslevi" nõudel väheneb meie ajalehe trükiarv, seekord 500 eksemplari võrra. Käesoleval aastal ei ole küll võimalik "Eesti Meremeest" tellida, kuid ka toimetus ei ole suuteline ajalehti kodudesse saatma.

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 19. märts (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Beaumont'ist Tallinna
"70-LETIJE OKTJABRJA" — Leningradis
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Tallinnast USA-sse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Leningradist Houstonisse
"VIKTOR KINGISSEPP" — Leningradis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Riias
"NIKOLAI JANSON" — Tallinnas
"BORISS BUVIN" — Abidjanis
"NIKOLAI VILKOV" — Marielis
"TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Lagosesse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Norrköpingis
"LENINSKAJA GVARDIJA" — Tallinnas
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Tallinnas
"ANDREI ANDREJEV" — teel Ventspilsist Casablancasse
"MAKSIM LITVINOV" — teel Las Palmasest Conakrysse
"PJOTR KRASSIKOV" — Abidjanis
"VASSILI ŠELGUNOV" — Lagoses
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Antwerpenist Bandjuli
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Bilbaost Nouakchotti
"JOHANNES LAURISTIN" — Tallinnas
"JAAN ANVELT" — Tallinnas
"OLGA VARENTSOVA" — Pointe Noire'is
"IVAN RUSSAKOV" — Tallinnas
"PAVEL DAUGE" — teel Abidjanist Las Palmasesse
"MIHHAIL KEDROV" — teel Norrköpingist Džiddasse
"IVAN BELOSTOTSKI" — Rijekas
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Akabast Ceutasse
"VERA LEBEDEVA" — Port Gentilis
"IVAN POKROVSKI" — remondis Szczecinis
"VILJANO" — Kaliningradis
"GRUMANT" — Tallinnas
"GULBENE" — Tallinnas
"KOHTLA" — Bremenis
"KÕPU" — teel Barcelonast Takoradisse
"PAIDE" — teel Las Palmasest Tallinna
"POVENETS" — teel Kaliningradist Savonasse
"RISTNA" — teel Kaliningradist Birkenheadi
"HELTERMAA" — remondis Loksal
"SEGEŽA" — Bremenis
"OSVALD TUUL" — Gentis
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Gdyniast Riiga
"IVAN RABTSINSKI" — Gävles
"ARNOLD SOMMERLING" — Alexandriaş
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Gdynias
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Rochefort'i
"JURI KLEMENTJEV" — Leningradis
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHHAANIK KRULL" — Århusis
"JUNÕI PARTIZAN" — teel Leningradist Gravesendi
"KESSULAID" — teel Helsinkist Århusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAID" — Oskarshamnis
"SUURLAID" — remondis Amsterdamis
"HEINLAID" — teel Århusist Helsinkisse
"VASSILI KUTŠER" — Nestvedis
"FRITZIS GAILIS" — Södertäljes
"GLEB SEDIN" — Göterborgis
"FRITZIS ROZIN" — Bremenis
"AUGUST KULBERG" — Ventspilsis
"AMBLA" — Haldenis
"ANDJALFELD" — Moerdijkis
"AEGNA" — Sarpsborgis
"KABONA" — Amsterdamis
"MOHNI" — teel Tallinnast Leningradi
"RAPLA" — Leningradis
"SEMJON ROŠAL" — remondis Loksal
"TERIBERKA" — Moerdijkis
"VIRTSU" — teel Rotterdamist Tallinna
"KARL KRUŠTEIN" — Sarpsborgis
"OSMUSSAAR" — teel Ventspilsist Brusselisse
"OTEPÄÄ" — teel Dordrechtist Tallinna
"TAHKUNA" — teel Dordrechtist Tallinna
"ARNOLD VEIMER" — teel Lisboast Hamburgi

EESTI MEREMEES

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. 1218
Tiraaz 3500

Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN