



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

Ilmub (vaheajaga) alates 1950. aasta 21. juulist

EESTI MEREMEES

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

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

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

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

haamri ja alasi vahele

leidma oma koha vabariiklikus isemajandamises.

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

kuse üks põhjusi on mu meelest just kauaaegne konkurentsipuudumine.

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

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

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

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

Seda enam, et hinnatõus pole välistatud...

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

Rääkisin merelaevanduse ministriga, puudutasime nii seda kui muidki küsimusi.

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

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

Esimene asetäitja V. Ilves.

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

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

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

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

Täna Teid intervjuu eest.

15. jaanuaril ajas juttu ALEVTINA BARANKINA DMITRI PRANTSU foto

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

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

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

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

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



mõttes üksi ei ole, nii et lahendus tuleb leida.

Laevanduse juhtkond leiab, et meie suhted vabariigiga tuleb ehitada lepingule, mis sõlmitakse NSV Liidu Merelaevanduse Ministriurimi ja Eesti valitsuse vahel. Neid läbirääkimisi praegu peetakse ja varsti jõuavad nad lõpule.

Mis saab edasi? Praegu olen ma vaid ühes asjas kindel — et 1990. aastal peame

kuid allüksusi, mitte aga terve merelaevandust. Ka aktsiaseltsi suhtes pole esialgu täit selgust.

Kas laevandusel on mereasjanduses juba konkurendid tekkinud?

Jaa, Eestis on meile ilmunud konkurendid. Näiteks "Estline". Arvan, et konkurents on hea stiimul. Asjatu oli loota, et meil kunagi ei tule konkurents. Meie majandusliku ja poliitilise nõr-

NSV LIIDU RAHVASAADIKUTE TEISEST KONGRESSIST

rääkis merelaevanduse töötajatega kohtumisel
NSV Liidu rahvasaadik T. Ninnas.

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

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

Suure hulga diskussioone kutsus esile konstitutsioonilise järelvalve komitee moodustamise küsimus. T.

Ninnas ütles, et kõigis tsiviilseeritud maades on niisugune organ olemas. Vastakad arvamused tekkisid seoses sellega, et konstitutsioon on vananenud; seda viimast asjaolu muide ei vaidlustanud keegi. Uue konstitutsiooni väljatöötamine on algjärgus. Rahvasaadik ütles, et seda võiks ju kiirendada, kuid siin varitseb meid üks oht: me ei tea veel isegi, mida me tahame, missuguseks saame. Enamik Baltikumi saadikuid ei võtnud hääletamisest osa. T. Ninnas ühines nendega. Ta selgitas, et vastuhääletamine tähendanuks, et oleme niisuguse institutsiooni vastu nagu konstitutsiooniline järelvalve. Hääletame aga poolt — kindlustame endale pikaks ajaks hulga konflikte. Ka erapooletuks jäämine olnuks vale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aruande seadis
avaldamiseks
ALEVTINA BARANKINA

Kaptenite esimeste abide uued ametid

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

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

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

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

Kuna paistab, et varsti on esimesed abid valmis oma ametikohta kaotama, tuleb tõsiselt mõelda nende tulevikuvaljavaadetele. Juba 1990. aasta jaanuarist korraldatakse osale esimestest abidest õppused, kus nad saavad algteadmisi psühholoogiast ja sotsioloogiast, et asuda siis tööle sotsiaal-psühholoogialitustesse. Väga tähtis on ka see, et esimese abi ametikoht kaotatakse alles 1990. aasta 1. juulist. Nii jääb inimestel tervelt pool aastat aega, et tuleviku üle rahulikult järele mõelda ja oma otsus teha.

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

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

Uute ametikohtade palga- ja preemiapõhimäärustik on praegu väljatöötamisel.

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

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

Eesti Merelaevanduse helisalvestusstudio otsustati reorganiseerida video- ja helisalvestusstudioks, tu-gevdades selle materiaal-tehnilist baasi.

Kirja pannud JELENA
BULATOVA

Eesti Mere- laevanduselt 20 000 valuutarubla ühekordsete süstalde ostmiseks

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

Kas teie haiglas on ühekordsed süstlad olemas?
Praegu küll.

Miks praegu?

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

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

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

Kui kauaks neist jätkub?

Arvan, et poolteiseks aastaks.

Intervjuerinud JEVGENIA KASTJUK

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

KUIDAS OLEKS UUT MOODI?

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

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

VALIKUTA

(TÖÖTAVATEST PENSIO-NÄRIDEST)

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

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

duse ülem Toivo Ninnas lausus selle kohta:

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

Eesti Merelaevanduse kaadriülem I. Bobrovski:

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

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

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

EESTI MERELAEVANDUS JA TÖÖKOLLEKTIIVIDE ÜHENDNÕUKOGU

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

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

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

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

ÕISED

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

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

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

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

KUIDAS KINNISTADA KAADRI PRAAMIDEL?

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

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

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

MUUTUSED TOETUSTE VÄLJAMAKSMISE KORRAS

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

OLEME SPONSORID

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

Eesti Mere- laevanduse töökollektiivi nõukogus

3. novembril 1989



● Pressikonverentsil

● Laeva söögisaalis



vast rahulik, kuid nüüd on mul huvitavam.

Kas Teil oma praeguses töös on rohkem iseseisvust kui varasemas?

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

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

Mis on "Palkkihtymä Oy" põhitegevus?

P.V.: Ehitustegevus, tööstus ja laevandus.

Missugune on siin Soome poole huvi?

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

Praegu nad ainult investeerivad?

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

Missugune võiks edaspidi olla "Tallinki" aastane käive?

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

Missugused on teie firma suhted "Baltlinkiga"?

P.V.: Nemad tegelevad

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

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

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

Missugused on teie firma suhted "Marseriga"?

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

Missugused on teie firma suhted "Inflotiga"?

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

Kas hind on liiga kõrge?

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

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

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

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

Kes teie teenitud valuutat hakkab kasutama?

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

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

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

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

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

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

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

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



● Kapten Markku Anttila

Kui palju on laeval üldse meremehi?

"Tallinki" kapten Markku Anttila:

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

Kas laev on ka tormikindel?

Peamehaanik Tom Peltonen:

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

Pressikonverentsil käisid MADLI VITISMANN ja DMITRI PRANTS



**Kes
on
kes**

**Eesti
Meremeeste
Liidu
juhatuses**

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

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

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

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

TIIT LEIS on kalurikolhoosi "Saare Kalur" laevastiku

peakapten. Põhiküsimuseks on mere puhtuse kaitsmine.

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

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

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

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

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

ühiskondliku aktiivsuse tõstmine.

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

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

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

Ma mõten kogu aeg, millest seda lugu alustada, ja mu mõte, järjekordse ringi ära teinud, jõuab jälle nende poiste vanuse juurde välja. Võimalik, et tuleks hoopis millestki muust peale hakata, ent igaüks meist on mõnevõrra subjektiivne, ja seepärast alustan mina just sellest.

Tuttavaks saada õnnestus mul vaid ühe "kangelasega", teine, Roman Kroon oli diplomielisel praktilisel kusagil saartel ja jäi seetõttu muudu kõikjale jõudvale ajakirjandusele kättesaamatuks. Tutvusin ma aga Rain Meieriga.

Noor üheksateistaastane poiss ei erinenud oma eakaaslastest millegi poolest.

ettepaneku. See oli tõesti ootamatu, sest välismaale põgenemisest polnud ma kunagi mõelnud. Kuid tema plaan tundus täiesti veenev — minna Stockholmi Romani tädi juurde, teha ära kvalifikatsioonieksamid ja niimoodi korraldada oma edaspidine elu. Jäin nõusse, lootes oma päris heale inglise keele oskusele.

Linna läksime me erinevates gruppides. Kuid Roman, kel oli kästud oma grupivanemat, teist abi, ootama jääda, ühines meiega. Meie kotid, mis olid tolle päeva vihmade, kuid ikkagi suveilma kohta liiga suured, äratasid kursusekaaslaste tähelepanu. Me lõime muidugi araks, aga naljatasime vastu ja, kõigiga

maatset kohvi ja suitsuvorsti võileibu. Lõuna ja õhtusöök polnud halvemad. Sundvargistust kaunistasid pealegi jalutuskäigud vangla väikeses kandilises sisehoovis. Te ei pruugi mind uskuda, kuid siseõue rohuvaip, roosipõõsad ja mõned puud ning laud ja toolid — see oli meie jaoks tõesti imepärane pilt. Ja kõige selle toreduse tipuks oli õue keskel paiknev punaste kalakestega väike bassein. No ja kui suvepäike liiga hakkas tegema, siis avasime coca-cola purgid ning ostime ülevaataja käest sigarette.

Ent iga tunniga asendusid positiivsed emotsioonid siiski äreva ootusega, kas meid, registreerimata põgenikke ka välja lastakse, ega meid ära

õppima. Lõpuks ometi võtsime Tallinnaga ühendust, rääkisime omastega.

Elu stabiliseerus, kujunes välja olme. Ostime turult 15 marga eest mustvalge kaheksakanalilise televiisori, 30 kulutasime magnetofoni peale. 200 margast jätkus täiesti toidu muretsemiseks, banaanide ja ananasside ostmiseks. Üks kuu sai otsa, teise algul saime jälle meile ettenähtud summa, passi asemel anti vastavad dokumendid. Käisime ära meditsiinilises komisjonis. Nüüd jäi üle oodata aasta või poolteist — võimude lõplikku otsust. Meid oleks võidud Saksa Liitvabariiki jätta või saata mõnele maale, kes emigrante vastu võtab. Nükauga aga

moodi võisid soovi korral elada kõik peale meie. Ning väljapääsu sellest heaolust ei olnud.

Siis kirjutas ema, et me võime kooli tagasi tulla, kui tahame. Talle öeldi, et meid võetakse tagasi ja antakse andeks.

Me taipasime, et paljud meie väärtused ei ole tegelikult väärtused. Et need on vaid meie meelest väärtused, meie vaesuse tõttu. Ja nende "väärtuste" tagaajamine takistab meil näha tõelisi, püsivaid väärtusi. ME SAIME PALJUST ARU. Ja tulime tagasi. Aitäh, et meist aru saadi.

Jah, sel lool on tõesti haruldaset õnnelik lõpp. Poisid toodi sõbralikult ja muga-

...aga kodus on siiski parem ehk natuke kurb lugu sellest, kuidas kaks Läände jäänud noorukit koju tagasi tulid

Ja sündmustest, millest võiks saada seiklusromaan, rääkis ta kergelt ja rahulikult, nagu oleks tegemist kõige loomulikimate asjadega. Ning nüüd, kus ma ta juttu meelde tuletan, tekib mul mõte, et ehk on tal milleski õigus. Õigemini mitte temal, vastutustundetul ja pöörasel poisikesel, vaid elul enesel, mis kõik paika paneb. Just elu kasutas ära noorusele omaseid iseloomujooni ja paiskas poisid sündmuste keerisesse, ning näitas meile kõigile kätte tõelised, pöördumatud väärtused.

Ent aitab filosoofiliste mõtisklustega huvi üles piitsutamisel. Kuulakem Tallinna Merekooli laevajuhitumise eriala lõpukursuse kursanti Raini.

Meie "Professor Rõbaltovski" hakkas sel ajal (lugu juhtus mõõdundu suvel — J.B.) just oma teist Leningrad-Breemeni reisi lõpetama. Kaks päeva enne Saksamaa Liitvabariiki jõudmist tegi Roman mulle järsku ootamatu

koos kesklinna jõudnud, jääme lõpuks kahekesi.

Mõlemal krabis taskus rahustavalt 19 marka (4 marka maksab pakk sigarette). Oli laupäevane päev. Esimehe vastutulija oli politseinik. Niiviisi algaski uus elu.

Politseis, kus me teatasime oma soovist Saksamaa Liitvabariiki jääda, ei teatud, mis meiega peale hakata. Kuid suhtusid väga hästi, tundsid kaasa. Rääkisid emigratsiooniosakonnast, kuhu me peame pöörduma, ütlesid, et puhkepäevadel see ei tööta ja lubasid esmaspäevani meid ära peita. Nii võeti meid lahkest ... vanglasse. Just, just: Breemeni vana vangla kamber asendas puuduvat hotellituba. Ja kui me selja taga ukse lukku keerati, hakkas meil hoopis kurb — külalishahked teised küll, aga pagan neid teab...

Kõik oli nagu filmis, kuid meil ei saanud siiski märkamata jääda, et siinsed voodilinnad on paremad kui meil laevas. Hommikul toodi kandidikul tsellofaani sees aro-

ei ole unustatud?

Ei unustatud. Esmaspäeval pärast hommikusööki lasti meid välja ja saadeti emigratsiooniosakonnani. — Noh, seal oli igavene paabel! Rahvast igast ilma otsast, ja igat nahavärvi. Lõpuks vastava paberi saanud, läksime me sotsiaalabi osakonda. Pärast lapsepõlvast peale tuttavat sabas seismist pandi meid spetsiaalsesse mugavustega pensionaati elama. Mõlemal oli taskus tšekk 380 margale — kuuks ajaks. Paratamatult tekkis võrdlus nõukogude madruse palgaga: tema saab 90—100 marka kuus. Töötgemise eest. Mitte logelemise eest.

Nüüd oli tarvis oma plaani hakata teostama. Aga siin ootas meid otsekohe pettumus. Rootsi konsulaadis selletati meile, miks see on paljudel põhjustel teostamatu. Rootsi osutus meie jaoks suletuks. Ainus lohusus konsulaadis käigust oli Breemeni lähedal elava eesti perekonna telefoninumber.

Nii me saime endale sõbrad. Hakkasime saksa keelt

oleks tulnud laiselda — töötada ega õppida poleks tohtunud.

Teate, tuleb välja, et laisklemine polegi nii mõnus kui tundub. Õppisime linna tundma, tuhnisime kõik kohad läbi (Breemenist välja sõita polnud lubatud). Käisime poodides niipalju kui kulub, vahtisime ära kõik vaateaknad, ostime isegi üksjagu asju. Elu muudkui läks edasi, oli vaja midagi ette võtta, mingi tegevus leida. Ei päästnud enam ei sport, ei sörkjooks järve äärde, ei ka uued moodsad ja ilusad asjad. Ei päästnud üksinduse käest. Ega tahtmisest lahti saada teineteise nägemisest. See üksindus vajus iga päevaga üha raskemalt peale, ja andis tunda; et mitte kellelgi neist meid ümbritsevatest kenadest ja headest inimestest pole meiega asja.

Sellest miinimumist, mis me saime, piisas, et vaevata elus olla: süüa, juua ja korralikult riides käia. Ent see oli miinimum. See polnud see, kuidas elasid ümberringi paljud teised inimesed ja mis-

vustega kodumaale tagasi. Võeti kooli. No võib-olla ehk noomiti. Ees seisab diplomi saamine.

Neid ridu kirjutades ma tean, et on küllalt palju inimesi, kes on nõrduinud, et poistes (nende meelest) nii pehmelt suhtuti, peaaegu et mahitati. Nende arvates õnnestab see patriotismi. Mis parata, niimoodi mõelda — see on nende õigus. Eriti veel, kui poiste tegu ähvardas nende inimeste reputatsiooni, heaolu ja karjääri. Ent siiski on õnnelik lõpp, olgu asjaolud millised tahes, parem kui õnnetu. See õnnelik lõpp on aja märk.

Tõepoolest, mis me sellega kaotasime, mis kaotas kodumaa? Kahe vastutustundetud poisikesel asemel on meil nüüd kaks elu kogenud ja teadlikult kodumaad armastavat inimest. Kodumaa, aga järelikult me kõik oleme muutunud targemaks, tsiviliseeritumaks, inimlikumaks. Kas see on siis halb?

JELENA BULATOVA

(Algus lk. 3)

ette (ja tuakse kuulajateni eesti ja vene keeles iga kahe nädala tagant. Saade on eetris 45 minutit, kuuldel tuleb olla kesklainel 198 meetrit. Oma soovid ja ettepanekud võib saata aadressil: Tallinn, 200100, Lomonosovi tn. 21. Eesti Raadio. "Kajutijutud".

VEEALUSTE SPORDIALADE RAHVUSVAHELISTE VÕISTLUSTE KORRALDAMISEKS palus Eesti NSV Allveespordi Föderatsioon 8000 rubla. Föderatsioonil, kes kuulub ALMAVÜ süsteemi, on Eesti Merelaevanduses võimas toetaja: föderatsiooni esimees on Merelaevanduse ülem T. Ninnas. Ohutades Merelaevandust turniiri sponsoriks hakkama, tuletas

T. Ninnas meelde, et allveespordi sektsioonides treenib rohkesti meie sadamate ja Merelaevanduse töötajate lapsi. Teiseks rõhutas ta, et sportlastel on suured potentsiaalsed võimalused, mida me ei kasuta. Nõukogu liikmed hääletasid selle poolt, et kõne all olnud taotlus rahuldada.

MERERAJOONI RIIKLIKULE AUTOINSPEKTSIOONILE soetatakse auto. ENSV Transpordi Siseasjade Valitsuse komplekteerimiseks kvalifitseeritud kaadriga ning töötajate stimuleerimiseks eraldatakse 10 000 rubla (põhikoosseisu keskmise töötasu selles asutuses on madalam vabariigi töötajate keskmisest).

HARIDUS- JA TEADUSTÖÖTAJATE MAJA sai 1000 rubla naiskoori reisiks Hispaaniasse. Kooris laulavad peamiselt Tallinna Pedagoogilise Instituudi üliõpilased. Sõidu kogu maksumus on 55 000 rubla. Seda annab kokku saada.

EESTI NSV VETELPÄASTEÜHINGU KESKKOMITEE pöördus taotlusega, et Eesti Merelaevandus aitaks finantseerida R. Varendi õpiku "Laevade manööverdatavus" väljaandmist. Teatavasti napib sel teemal eestikeelset erialakirjandust. Otsustati tasuda pool raamatu väljaandmishinnast, kuid mitte rohkem kui 10 000 rubla.

EESTI MERELAEVANDUS AITAB SILLAMÄELASTEL

omandada linnaelanike tarvis 5000 ühekordset süstali. Siinkohal tekib kohe mõte, et ka Merelaevandus ise ei ole nendega täielikult varustatud, kuid halastus kas on või ei ole... Niigi on ju meie abi väike ega lahenda sillamäelaste probleemi. Õienduseks niipalju, et pisike uuring, mille "Morjak Estonii" toimetuse korraldas Eesti Merelaevanduse laevadel, näitas, et enamikul neist ühekordsed süstlad defitsiit ei ole. Polikliinikus neid küll ei jätku, aga Merelaevanduse kitsidusest see ei tulene. Raha ühekordsete süstalde ostmiseks eraldati polikliinikule 2. juunil, m.a.

ARTUR GUSSEINOV

Toimetuselt.

Eesti Raadio venekeelsete saadete toimetuse lisab täpsustuseks, et "Kajutijutud" on nüüd "Eesti Kalatööstuse" ja Eesti Merelaevanduse ühistoel kavas igal pühapäeval kell 9—10 vaheldumisi eesti ja vene keeles. 21. jaanuaril oli eestikeelne saade, järgmine on sellest kahe nädala pärast. Merel on saated kuulavad lainepikkusel 50,6 m ehk 5925 kHz Greenwichi aja järgi kell 7.

Muide, kui juhtute olema Moskvas, saate Eesti Raadio saateid kuulata järgmistel lainepikkustel: kuni kella 20ni 49 m e. 6125 kHz, pärast kella 20 lainel 31,3 m e. 9590 kHz.

UFO-d:

(Algu "Eesti Meremehes" nr. 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mis aga puutub kõnesolevat fenomeni käsitlevaisse kokkuvõtetesse ja ettekannetesse ning soovitusesse, siis neid tehti USA-s juba 1949. ja sellele järgnenud aastatel. Kõige esimene neist on muide G. Hynecki ette valmistatud.

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

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

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

Otsigem nüüd abi nõukogude teadlaste viimaste kuude publikatsioonidest.

Arvamused on erinevad. M. Milhiker näiteks on "sügavalt

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

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

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

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

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

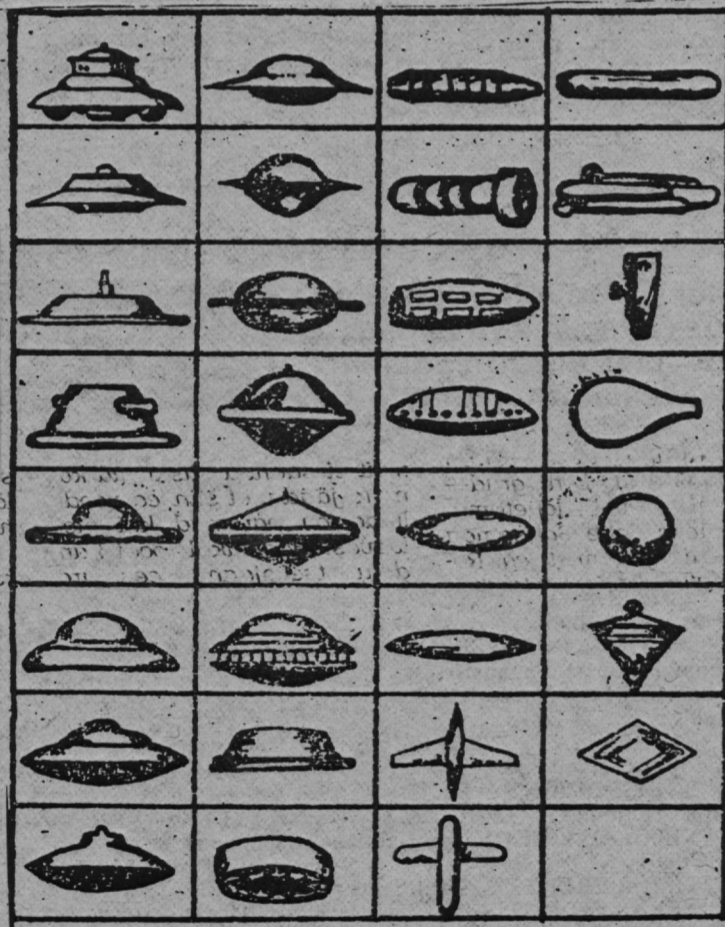
Mis puutub Hynecki filosoofilistesse vaadetes, siis ettevaatlikud on nad seetõttu, et põhinevad faktidel. Erand on vaid ta prognoos: "Kui UFO-de probleemile leitakse kauaoodatud lahendus, siis ma usun, et tehakse mitte lihtsalt väike samm teaduse arenguteel, vaid tohutu ja täiesti ootamatu hüpe." Selle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

V. Konstantinov

G. A. Hynecki raamatut lehitsedes

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

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



UFO-de väliskuju klassifikatsioon

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

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

Nii et siintoodud tabel vajab nähtavasti täiendamist...

I. Vereštšagina joonis

Teelahkmed

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

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

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

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

Milline oleks siis lahendus?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JEVGENIA KASTJUK



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

Neile, kes ootavad...

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

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

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

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

Ajaleht ilmub teisipäeviti

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

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 460
Tiraaz 4000

Toimetaja
ROMAN TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITSMANN