



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

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

EESTI MEREMEES

Nr. 3 (886), Teisipäev, 26 september 1989

Hind 10 kopikat

SUURE VÄINA VOORIMEHED

● SADA AASTAT ÜLEVEDU MASINAJÕUL ●

On möödunud 100 aastat eesti meresõidu pika ajaloo ühest tähtsündmusest – regulaarse auru-laevavahenduse sisseseadmises Suure väina üleveoliinil. Seda sündmust tähistame pidulikult 30. septembril. Rangelt võttes oleks võinud seda teha juba varemgi, sest esimese reisi tegi piisike aurulaev "Sirius" – tänapäeval Virtsu – Kuivastu praamiliinil sõitvate võimsate diiselekt-rilaevade eelkäija – juba 1888. aasta detsembris. Käesolevas ajalehenumbris pajatame selle Saare- ja Muhumaad mandriga ühendava peamise tuiksoone ajaloost ja tänastest suure väina voo-rimeestest.



Teatavasti ulatub eesti meresõidu ajalugu aegade hämarusse. Esimesed kirjalikud teated selle kohta pärinevad 11. sajandist ning kõnelevad eestlaste laevade sõjareketist Rootsi ja Taani rannikualadele. Eestlaste arvele kirjutatakse ka Rootsi sadamalinna Sigtuna hävitamine 1187. aastal. Vanad kroonikad mainivad korduvalt saarlaste laevastiku osavõttu eestlaste muistselt vabadusvõitlusest saksa, rootsi ja taani valitajate vastu 13. sajandil algul. Ka võõrvõimu all olnud sajanditel sõitis eesti meremehi nii pisikestel rannasõidupurjekatel kui ka suurematel, näiteks Hansa Liidu kaubalaevadel, mis ühendasid Lääne-Euroopa ja Venemaa kaubaturgusid.

Tähtsat osa etendas laevanduse areng Eesti majanduslikul ja poliitilisel iseseisvumisel ning Eesti Vabariigi aastail.

Kaubalis-rahaliste suhete arengu hoogustumine läinud sajandil tingis vajaduse järjest tihedama laevavahenduse järele saarte ja mandri vahel. Saaremaa asend elavalt kasutatavate mereteede ääres tõi siia juba varakult ka esimesed aurulaevad. Allpool refereerin autori loal eesti meresõidu ajaloo uurijana tuntud ajakirjaniku Bruno Pao kirjatükki, mis ilmus ajalehe "Saarte Hääle" möödunud aasta 20. ja 24. detsembri numbris.

On teada, et augustis 1832 ja edaspidi tegid Riia ärimed ja haritlased



Virtsu sadam. Praamlaev on saarelt tulnud reisijad maale lasknud.

Riia-Lütubeki liini aurikutega lõbusõite Ruhnu ja Kuressaarde, kuhu neid meelitas nende paikade eksootika. Kahe suurema sadamalinna – Riia ja Peterburi vahel hakkasid regulaarselt laevavahendust pidama Peterburi aurikud 1841. aastast ja Riia omad 1858. aastast. Need liiniaurikud hakkasid reisijaid peale võtma ka Kuressaare ja Kuivastu reidil. Sadamaid, kuhu need laevad oleksid võinud silduda, seal ju polnud.

Ent lihtrahvas ja eriti Saaremaa mõisnikud tundsid üha suuremat vajadust ka lühima otseühenduse järele mandriga – Kuivastu ja Virtsu vahel. Sel liinil kasutati üleveoks uisku – suurt purjepaati. Kuivastu ja Virtsu mõisad olid uisuliini pidanud juba mitu sajandit, toimetades üle väina reisijaid, loomi ja kaupu. Saaremaa rüütelkond /mõisnikud/ oli juba ligi kolm aastakümnet taotlenud ilmastikust sõltumatu korrapärase aurulaevavahenduse sisseseadmist Saaremaa ja mandri vahel, enne kui lõpuks Eestimaa rüütelkonna kaasabil rahad kokku saadi ja Hamburgist piisike aurulaev "Sirius" osteti.

Ligi kuu aega rühkis see läbi sügistuulte ja tormide ning jõudis Tallinna sadamasse 1888. aasta 30. oktoobril (vana kalendri järgi). Siin

vaadati laev üle. Paraja paadi suurus: pikkust 16,4 meetrit, laiust 4,2 meetrit. Kahesilindriline aurumasin, mis andis kruvile 30 hobujõudu, ja merekindel kivisõeküttega katel. Veeliinil jää kaitseks terasvöö, et laev võiks aidata väinauiske läbi nõrga jää, seni kui see hobust kandma hakkab.

Pärast sisseõnnistamist saabus "Sirius" 6. (18.) detsembril 1888 Suure väina. Orjissaare all oli juba noort jääd. Taaliku mõisa rentnik parun Werde andis ühenduse pidamiseks oma erasadama ja hakkas ühtlasi laevaliini pidajaks. Vastavalt Kuivastu postijaama pidaja ning Saaremaa rüütelkonna vahel sõlmitud lepingule pidi "Sirius" tegema iga päev 45-verstalise reisi (ümber Muhu saare), sest Väikesel väinal polnud siis veel tammid.

"Sirius" kapteniiks palgati Hiiu maalt Emmastest pärit kõrtsmikupoeg Priidu Onne (Onu) (1852 – 1927), kes oli lõpetanud Paldiski merekooli.

Laeva taga slepis soritud purjedaiga uisk hobuste, vankrite, härgade ja alama klassi reisijatega, saksad aga laeva ainukeses soojas kajutis – nii see ülevedu käis.

Peagi külmus väin kinni ja "Sirius" pandi talvekorterisse. Järgmis-

tel aastatel sai aga selgeks, et üleväina-veo jaoks oli see laevuke liiga nõrk ja väike. Küll sobis ta aga reisijaid peale toimetama Suurt väina läbivatele laevadele, kui need Kuivastu reidil peatusid. Ent kui 1896. aastal valmis Väikesel väina tamm, muutus laevukese otstarbekus üldse küsitavaks ja 1899. aastal müüdi see Riia linnale reisijate vedamiseks üle Daugava jõe. Vanad ajad tulid tagasi: jälle oli uisk ainsaks ülevedajaks. Taas kihvas kevaditi Kuivastu kõrtsis suurele maale tööle siirdujate ootelu. Nad tellisid kõrtsimehelt õlut ja ootasid, mil ilm lubab ja kipper tahab uisku reisiks valmis seada...

Otseteest palju mugavam oli mandrile sõita kiiraurikul "Konstantin", mis juba 1875. aastast pidas posti-, reisijate ja kaubaveo laevaliini Kuressaare - Riia - Kuressaare - Kuivastu - Paldiski. Alates 1904. aastast sõitis laev Paldiski asemel ainult Haapsaluni, sest raudtee oli otsaga sinna jõudnud.

"Konstantin" sõidutas saarlasi ja külalisi 37 aastat ning andis suure tööke Saaremaa tööstuse, kaubanduse ja eriti kuurordi arengule. Kuid ka lühim otsetee Kuivastust Virtsu oli väga vajalik. Sedapuhku telliti kroonu rahalisel toetusel Riist uus laev, mis saabus Kuivastusse 18. (31.)

augustil 1902 ja ristiti Liivimaa kubernerite järgi "General Suvorovtseviks". See oli "Siriusest" märksa suurem – pikkus 18,3, laius 4,9, süvis 2,6 m ning viis korda võimsama aurumasinaga (175 HJ). Peagi selgus, et sadamad on uue laeva jaoks madalad ja hädised. 1903. aastal pakkus kroonu sadamate laiendustööd välja. Kuivastu sadama ehituse võttis enda peale peremees Jaan Schmuul Koguvalt. Järgmisel aastal oli töö tehtud, ja korralikult. Nüüd läks ülevedu ladusalt, ehkki reisijate vool oli tublisti suurenenud. Näiteks mandrile tööle siirdujaid oli sajandi lõpul igal aastal 3000 – 4000, aga 1905. aastal juba üle 7000 inimese. Mõnel päeval jüripäevatpaiku oli ülesõitu ootamas kuni 4000 inimest.

"General Suvorovtsev" rügas väinas tööd teha kuni 1918. aastani, mil saksa okupatsiooniväed selle rüüstata maha jätsid.

Eesti Vabariigi aastail tulid uued laevad. Lahenes ka see probleem, kuidas reisijad Virtsust edasi toimetada. Pandi käima bussiliinid, 1931. aastal valmis kitsarööpeline raudtee Virtsuni. Virtsust kujunes tähtis liiklussõlm. Kuid sellest lähemalt ehk edaspidi. Nüüd aga astume tänapäeva. Sellest loete 4.-6. leheküljel.

* * *

"Käesolevaga teatan, et sellest ja sellest kuupäevast astusin välja Nõukogude Liidu Kommunistlikust Parteist. Väljaastumise palun vormistada minu osavõtu- ta."

Mootorlaeva "Timur Frunze" kapten, NLKP liige 1964. aastast A. Kuljus.

"Palun läbi vaadata minu NLKP-st väljaarvamise küsimus seoses tervisliku seisundiga (olen liikumisvõime- tu)."

Veendumustelt olen kommunist. ja võin täiesti põh- jendatult väita, et veendunud kommunist. Oma jõu pii- res püüan alati kaitsta NLKP ideid, mis on suunatud Nõukogude riigi ja rahva kaitsemisele. Kuid osutub, et inimene pole igavene. Häda on tema loomulik lõpp. Ka mina ei pääsenud sellest.

Olla kommunist selleks, et maksta liikmemakse, osa- lemata parteiorganisatsiooni elust – see on formalism.

On kurb olla NLKP liige peaaegu 40 aastat ning kir- jutada nüüd avaldus lahkumiseks parteist, kellesse ma usun ning kelle ideid ma kaitsen. Kuid elu ise pani kõik päika."

V. Vinogradov, NLKP liige 1950. aastast.

"Palun lahendada parteist väljaastumise küsimus seoses parteiga sidemete kaotamisega."

Pensionär M. Gerassimov, endine laevade tehnilise tee- nindamise baasi ülem.

Need avaldused on endised kommunistid adresseerinud Merelaevanduse ja selle allüksuste parteiorganisatsioo- nidele. Veel mõni aasta tagasi tundunuks niisugune olukord ebaloomulik. Praegu on see aga reaalsus, millest on vaja kõnel- da, seda analüüsida ja arvesse võtta. Usutlesime Eesti Mere- laevanduse parteibüroo liiget partei komisjoni esimeest Vladimir Kudrjartsevit.

"Palun mind välja arvata NLKP liikmekandidaati- de hulgast, sest NLKP ei ole minu jaoks autoriteet."

Laevade tehnilise teeninda- mise baasi remondibrigaadi- motorist S. Savljev.

"Palun mind välja arvata NLKP ridadest seoses sel- lega, et minu astumine NLKP-sse oli eksitus. Leian, et partei vajab algatusvõimelisi ja veendunud inimesi, kes on valmis kaitsta parteilisi põhimõtteid. Minul niisuguseid omadusi ei ole. Partei perestroikakursiga olen täiesti päri."

Endine Eesti Merelaevan- duse madrus A. Haritonov, NLKP liige 1986. aastast.

"Palun mind välja arvata NLKP ridadest, sest praegusel ajal ei saa ma tuua mingit konkreetset kasu par- tei taastamisel. Tootan edaspidigi kohusetundlikult ning teen kõik võimaliku, et perestroika ja demokraati- seerimisprotsessid meie ühiskonnas kestaksid ning rahvas hakkaks paremini elama."

Kooperatiivi "Tridens" liige Ü. Härma.

"Palun mind välja arvata Nõukogude Liidu Kommu- nistliku Partei ridadest, sest viimase kahe aasta jook- sul olen aru saanud, et:

- programmi täidetakse halvasti ja vanas vaimus;
- põhikirja ei järgita;
- partei ridades on palju inimesi, kes oma tegevuse- tuse, lohaka, vahel aga kuritegeliku suhtumisega töö- se, olmesse, inimestesse ja rahvustesse määrivad kom- munisti nime, minul aga pole jõudu ega vahendeid, et olla nendega ühes parteis ja nende vastu võidelda."

Eesti Merelaevanduse ehi- tusjaoskonna tööline G. Airapetjan, NLKP liige 1986. aastast.

"Palun mind välja arvata NLKP liikmete hulgast. Mul ei ole õigust nimetada ennast kommunistiks, sest ma ei suuda enam tuua inimestele kasu nende olme- ja töötingimuste parandamisel ning õiglasemaks muut- misel. Mõningate kommunistide ja administratsiooni bürokraatlik ringkai- se osutus tugevamaks minu võit- lusest perestroika ja nõukogude inimeste, sealhulgas Tallinna Merekaubasada- ma kollektiivi elujärje paran- damise eest."

Stividor A. Hanenko.

Veel üsna hiljuti oli par- teist väljaastumine mi- dagi enneolematut, praegu on aga peaaegu nor- miks kujunenud. Kuidas seda seletada?

Normiks ei ole see ka praegu. Ent otsustades mõnede NSV Liidu Rahva- saadikute Kongressil kõla- nud 'avalduste põhjal seondus esimene parteist väljaastumise buum – nii paradoksaalne kui see ka pole – avalikustamisega. Inimesed said teada, milline oli kõrgete parteijuhtide tegelik pale, ning panid parteipiletid protesti mär- giks lauale.

Negatiivselt mõjus ka forsseeritud vastuvõtt par- teisse, eriti viimastel aastatel. Tollal oli administra- tiivse käsusüsteemi tähe- tund, partei aga oli saanud selle osaks. Au see ei olnud mitte ausus, korralikkus ega ennastsalgavus, vaid oskus soojale kohale jõu- da. See aga ei olnud partei- piletita võimalik. Nomenk-

kaadriga, mitte vähem va- jalik, kui kontroll, mida teostavad parteialgorgani- satsioonid, nüüd aga juba ka parteituid. Milline saab olema nomenklatuuri koosseis, seda otsustab partei.

Seni kõnelesime sellest, mida "nemad" tegid või te- gemata jätsid. Aga meie? Räägime A. Kuljusest. Mõ- nedki hindavad praegu tema teguviisi kui kange- lastegu ning kartmatust võimumeeste ees. Ega as- jata küsinud üks mees- k o n n a l i i k m e i s t parteikoosolekul, kuidas suhtub tema otsusesse pe- rekond. A. Kuljus vastas, et naine oli hirmul, kuidas mõjutab tema teguviis tema ja nende tulevases- t meremehest poja saatust. Pole midagi imestada, sest senini pole meil olnud üh- tegi parteituid kaugsõidu- kaptenit ja nüüdki on A. Kuljus ainus. Perestroika aga algas juba tükk aega tagasi...

ainuüksi kommunistidele määratud kirjad. Veel neli- viis aastat tagasi arvasid paljud meremehed, et kap- teni esimese abi käsutuses on mingi salajane info, mille kübemeid ta aeg- ajalt lihtinimestele poetab. Aga selle saladuse taga ei olnud midagi muud kui inimese rumalus ja vähik- likkus.

Autoriteet aga püsib hir- mul. Alles hiljuti jäeti ära poliitettekanded, mida kõik kaptenid ja nende esi- mesed abid pidid kirjuta- ma pärast iga reisi. Keegi ei teadnud, mida seal konkreetset tema kohta kirjutatakse.

Ma ei suuda kunagi unustada poliitettekand- net, mis algas sõnadega: "Käesolevaga kaeban, et..." Selle kirjutas ilmselt poliit- töötaja, kelle kujunemis- aastad langesid perioodi, mil pealekaebused olid eri- lises aus. Nüüd kõlab see naljakalt, siis aga äratas hirmu.

ENESEPUHASTUS

latuur oli vastuolus partei- normidega, ehkki seda kõike nimetati leninlikuks juhtimisstiiliks. Käsikäes käisid avalik vale ja pro- tektsionism.

Osa selles süsteemis te- gutsema harjunud inimesi ei osanud, aga võib-olla ei suutnudki muuta oma suhtumist parteiasjadesse. Need olid parteid ausalt teeninud kommunistid, kes ei suutnud nüüdistingimustes kohaneda, seal- hulgas ka haiged pensio- nãrid.

Alles üsna hiljuti levis kurvavõitu nali: "Kõikus koos partei liiniga..." Võib-olla on ebakindlus staažikaid kommuniste tüüdanud?

Tõsi ta on, et seisakuajal samastas partei end oma aparaadiga. Seda sisenda- ti aktiivselt ka kommunistidele. Olemaks objektiiv- ne, tuleb aga märkida, et niisugune polnud mitte kogu aparaat. Ka seal oli ja on demokraatlike töõmee- todite pooldajaid. Rääki- des sellest, et partei on end kompromiteerinud, tuleb esmajoones silmas pidada üle pea kasvanud no- menklatuuri. Oleme kok- ku puutunud inimestega, kes astusid parteisse mit- te veendumuste ajel, vaid täiesti konkreetse eesmä- rgi: pääseda nomenkla- tuuri. Seetõttu on praegu- ne olukord mõistetav.

Ent samas jääb nomenk- latuur kui partei kaadritöö meetod püsima. See on va- jalik kontrollimaks tööd

Ka varem ei olnud sätet selle kohta, et parteitu ei võiks kaptenina töötada. Võimatuks tegi selle kaad- ritöö süsteem. Kui me oleksime laevanduses seda võimaldanud, oleksid meie "vea" parandanud kas kohalikud parteiorga- nid või ministeeriumi kol- leegium. Nii tugevast ring- kaitsest ei pääsenud me läbi.

Nii mõnigi kord nägi par- teibüroo kaptenite reservi nimekirja läbi vaadates, et seal on edutamist vääri- vaid inimesi, kuid märke "parteitu" ankeedis takis- tas isegi selle küsimuse arutamist bürool. Kõik said muidugi aru, et nii me sunnime inimesi parteisse astuma.

See oli siis, kui teie sõ- nutsi oli ringkai- sest või- matu läbi murda. Aga praegu?

Minu veendumuse koha- selt tuleb oma tööalastelt ja kõlbelistelt omadustelt kohane inimene tingimata kapteniks edutada. Sel- leks peab kaadritöö jõud- ma kvalitatiivselt uuele ta- semele, reserv tuleb kohe läbi vaadata, parteikomi- tee aga peab kõigile spet- sialistidele sisendama veendumust, et nende ametiredelil edenemise kriteeriumiks ei tohi min- gil juhul olla parteilisus. Inimene peab olema vaba oma valikus.

Mingil ajavahemikul partei eraldus rahvast. Meenuvad äsjased kinni- sed koosolekud ning

Niisugused kommunistid kompromiteerisidki partei üritust. Nad rõhuvad inimesi ladusalt töötavas rulumissüsteemis, põhi- mõttel: "Mina olen ülemus, sina aga loll." Nüüd, kus inimesed käivad avasilmi, on selgunud, kes on kes ja paljud parteituid on osutu- nud huvitavamateks, pae- luvamateks ja inimliku- mateks inimesteks kui mõned partei liikmed. Vii- mased panevad sellest aru saades parteipileti lauale.

Te juba mainisite põh- jusi, miks inimesed teie arvates parteist lahku- vad. Katkestagem het- keks meie keskustelu ning kuulakem teist poolt.

A. Kuljus:

"Minu avaldus ei tähen- da, et ma ei arvesta edas- pidises töös parteiorgani- satsiooni ja töökollektiivi arvamust, ehkki ma aval- duses kirjutasin, et ei pea end enam partei liikmeks. Keegi mulle mingit survet ei avaldanud. Otsuse tegin läbimõeldult ja iseseisvalt. Esimest korda hakkasin sellele mõtlema viis või ka- hekse aastat tagasi. Kui ma 25 aastat tagasi andsin avalduse parteisse astu- miseks, kirjutasin, et ta- han olla aktiivne kommu- nismiehitaja. Kogu oma parteistaaži kestel ma aga midagi ei teinud ega suut- nudki teha..."

Püüan puhtsüdamlikult seletada, miks ma jõudsin järeldusele, et minu par- teis olekust pole kasu.

Meie põlvkond arvas, et suudame midagi teha, lootsime midagi, kuid vajalikku teha ei suutnud.

Perestroika ajal võib igaühel olla oma arvamus. Kui ma hakkasin praegu parteis aktiivselt kaasa looma, ei pruugi mu süda vastu pidada."

A. Kuljusele meeskonnast antud iseloomustuses on kirjas, et võttis aktiivselt osa kõigist laeva töökollektiivi koosolekute, ühiskondlike organisatsioonide ning parteialgorganisatsiooni tööst.

M. Gerassimovile laevade tehnilise teenindamise baasist antud iseloomustuses märgitakse, et laevanduse juhtkond ergutas teda korduvalt kohusetruu töö eest. Laevade tehnilise teenindamise baasi ülemana ning baasi parteibüroo liikmena osales ta tegusalt parteielus. Alles 1988. a. märtsikuust alates loobus ta maksimast parteimaksu ning külastamast koosolekuid.

G. Airapetjanile ehitusjaoskonnast antud iseloomustuse kohaselt oli ta kohusetruu ja töökas ning osales aktiivselt kollektiivi elus.

A. Hanenkole Kaubasadamast antud iseloomustuses on kirjas, et ta on heade organisatorivõimete, asjalik, aktiivne ja visa. Osaleb aktiivselt ühiskonnatöös.

Seoses sellega tahaksin küsida: kas pole kahju, kui parteist lahkuvad aktiivsemad ja algatusvõimelisemad?

Kahju pole mitte nende lahkumisest, vaid sellest, et nad reedavad partei ürituse. Meid on kasvatatud nõnda, et kommunist peab olema seal, kus on raske. Parteist muutub mõndagi, see põhimõte jääb aga tööliste kommunistide jaoks murdumatuks. Leian, et üksugused parteitöös kogenud inimesed nagu A. Kuljus, M. Gerassimov ja A. Hanenko reetsid partei raskel hetkel. Mis puutub G. Airapetjani, siis tema mõtted on eluvõõrad ning mulle näib, et kõlavate fraaside taga muud polegi.

Kuidas te arvate, miks paluvad kõik arutada parteikomitee bürool parteist lahkumist nende osavõtuta?

Ei suuda asjalikult ja arusaadavalt seletada väljaastumise põhjust. Hoolimata kõrgemal seisvate organite hurjutamisest, autoriteeti meil veel on. Seetõttu on neil häbi meile silma vaadata. Omade seas rääkida on üks asi, aga hoopis raskem teha seda kõrgemal pool, kui veendumusedki on ebakindlad.

Ent ka "omade seas" pole eriti kerge. Tooksin mõned näited sõnavõttudest parteikoosolekuil.

J. Kudrjašov: "Gerassimovi avaldus oli minule täiesti ootamatu. Kuidas võib pikka aega laevade tehnilise teenindamise baasi juhtinud ning aktiivselt partei poliitikat ellu viinud kommunist kirjutada niisuguse avalduse ja pageda praegu partei ees seisvate raskuste eest?"

N. Jeršov: "Andnuks kommunist Gerassimov avalduse 5 - 10 aastat tagasi, oluks see üheselt mõistetav. Praegu on aga asjal kahemõtteline maikman: võib-olla tegi ta seda põhimõtetel kaalutlustel, võib-olla aga seetõttu, et seoses pensionile jäämisega polnud talle parteid enam vaja. Viimasel juhul oli ta parteis omakasu-püüdlikel eesmärkidel."

V. Lössenko: "Parteist toob päevavalgemale seisakuaja kuritegusid. Brežnev ja Rašidov on vaid üksikud inimesed. Partei ei ole läbisõiduhoov... Leian, et Airapetjan ei suutu parteisse tõsiselt, eriti praegu, mil käib võitlus perestroika eest, tema aga otsustas deserteeruda."

Paljud soovivad parteist lahkumise kaalukaima põhjusena asjaolu, et sellesse kuulusid ja seda juhtisid niisugused inimesed nagu Brežnev ja Rašidov.

Osasid see muidugi rüsub, osadele on aga päästev õlekõrs. Muidugi on valus ja häbi, et meie parteid ja riiki juhtisid niisugused inimesed. Aga Brežnev pole partei. Need aga, kes end praegu parteis ei ole leidnud, ei suuda uskuda selle suurt potentsiaali. Ehkki XIX parteikonverents andis tunda, et parteil on varusid taassünniks, enesepuhastuseks ja uutele rajajoontele jõudmiseks.

"Enesepuhastus" tähendab vist partei puhastamist?

Ei mingil juhul. Puhastamine on vägivald, mis seondub repressioonide rakendamisega. Praegu on tegu väga valusa, kuid vältimatu enesepuhastusega.

* * *
Kahtlemata sai enesepuhastus võimalikuks tänu perestroikale. Ent kui see protsess liialt venib, kas ei hakka siis meremehed järgima kapten A. Kuljuse eeskujut?

Keevitaja-motoristi V. Kitizovi sõnavõtt: "Tahhan öelda, et perestroika takerdub. Jälle on palju loobumist. Saast on ujunud pinnale. Kas Moskvas tõesti ei nähta, mis meil siin sünnib? Oleme kodu-sõja äärel. Kellel on lastud

demokraatiat kasutada ja kuidas? Olen parteis 1961. aastast. Kõik need aastad olen oodanud konstruktiivseid muutusi. Praegu on niisugune tendents NLKP poliitikas olemas, kuid selle rakendamise kulgeb raskelt."

On huvitav, kuidas vastas A. Kuljus sellele sõnavõtule.

"Rõhutan veelkord, et mina kui aus inimene olen kogu hingest perestroika poolt ja toetan seda. Enamgi veel, sain oma otseuse teoks teha üksnes seetõttu. Otsus ei küpsenud üleöö ja ma ei teinud seda ülepeakaela. Praegu vabariigis toimuvat ma heaks ei kiida ega kavatse osaleda üheski mitteformaalses ühenduses. Enamgi veel, ma ei kiida heaks Rahvarinde tegevust. Kõige hingelähedasemad on mulle "roheliste" ja osalt ka kristliku liikumise seiskohad."

Parteist väljaastumise protsess ei ole muutunud massiliseks ega puuduta vahetult meremehi. Seetõttu ma ei arva, et A. Kuljuse eeskujul hakatakse järgima. Kommunistide ja kaptenitega peetud kõnelustest tegin järelduse, et nad ei kiida tema teguviisi heaks.

Teisalt leian, et parteis pole vana kedagi kinni hoida. Kes tahab välja astuda, astugu. Meenub kirjanik V. Rasputini esinemine NSV Liidu Rahvasaadikute Kongressil: "Tasus vaid kellegi neist välja võtta parteipilet, kui tema populaarsus tõusis nagu lind noolena taevasse. Ma ei ole partei liige ega astunud sinna teadlikult, nähes kui palju trügib sinna omakasupüüdjaid. Parteis oli kasulik olla. Seetõttu ta oma autoriteedi kaotaski. Praegu on parteis olla kahjulik enamgi veel, ohtlik. Ja ta hülgamine sel hetkel ei ole mitte mehisus, nagu seda serveeritakse kogenematuile inimestele, vaid sama arvestus, mis enne parteisse viis. Mehisus oluks see kümme või isegi viis aastat tagasi. Ainult et kas mitte liiga vara ei pagenu ta laevalt, kas ei vedanud mitte vaist alt neid, kes pidasid laeva hukkamisele määratuks?"

Lõpetuseks tahaksin tsiteerida ühte viimastest avaldustest:

"Palun mind vastu võtta NLKP liikmekandidaadist partei liikmeks. Olen veendunud, et üksnes Lenini partei juhtimisel võib teostada meie ühiskonna revolutsioonilist ümberkujundamist, mida alustas perestroika."

Usutles T. SMIRNOVA



Meeste töö

"Te imestate, et meil siin niisugune segadus on," ütles Ülo Alang, laevade tehnilise teenindamise baasi mehaanikaosakonna brigadir.

Tsehhis olid laudadel tööriistade ja seadiste vahel tõesti mingid karbid ja totsikud kõikvõimalike mutrite, poltide, seibide jmt hoidmiseks. Kuid nagu selgus, oli kõigil oma mõte, miks üks või teine asi pidi just seal olema. Tarvitseb tööliste käest küsida, kus tal miski on, ja ta ütleb sulle kohe. Pärast "kõrnamist" aga annab vahel mõnda asja otsida.

"Meie põhilisteks tööriistadeks on tänini jäänud sepavasjar ja meisel," jätkab Ülo Alang. "Paljud riistad tuleb ise teha, sest neid ei ole. Praegu päästavad natuke impordiseadmed. Nendega ei saa aga mitte igaüks hakkama – peale kõige muu on siin teadmisi tarvis. Muidu lähevad nad katki, varuosi pole ja siis jäävadki seisma. Hiljuti saime ühe kodumaise pressi, nüüd teeme töö, milleks varem kulus poolteist tundi, kolme minutiga ära."

Ü. Alang tuli sellesse tsehi 1967. aastal. Seljataga oli neli aastat teenistust laevastikus. Alguses ta ei mõelnudki maale pidama jääda, rohkem kiskus merele. Läks aga nii, et töötab siin seni ajani. Kaksikümmend kaks aastat on ta igal hommikul tsehi tulnud, et järjekordne laev reisi saata. Seitseteist aastat on brigadiriametit peetud.

"Praeguseks pole enam kedagi jäänud, kellega ma koos alustasin," meenutab Ülo Alang.

Remonditöö on raske, igaüks sellega toime ei tulegi. Eriti talvel – eks sa proovi töötada tekil kolmekümnekraadise külmaga. Kui laevadel olid auru-mootorid, tuli jälle vehkida sepavasjaraga hirmsas kuumuses.

Ja siis veel see, et kunagi ei saa tööd lõpuni teha. Hakkad ühel laeval pih-ta, äkki aga selgub, et mõni teine peab kohe merele minema ja tarvis on remonti teha. Saad selle valmis, kuuled, et esimene laev on kuhugi hiljaks jäämas, ja remondimehed võtavad kiiruga pooleli jäänud töö käsile. Nii on see kogu aeg. Ei mingit kooskõlastamist ega plaani. Tööd on viimasel ajal juurde tulnud, aga mehi jääb vähemaks. Enne oli Ü. Alangu brigaadis 8-9 inimest, nüüd on viis.

"Tööviljakus on tõusnud," muigab Ülo Alang.

Veebruarikuust peale on laevade tehnilise teenindamise baas renditöövõtul. Esialgu otsustati sellega katset teha kuni augustini, 18. juulil aga töökollektiivi nõukogu pikendas rendilepingut.

"Eks probleeme ole omajagu, nagu ilmselt igal pool. Väga vähe koolitatakse oskustöölisi. Merekoolist tuleb meile motoriste ja mehaanikuid, aga laevaremontijaid ei ole..."

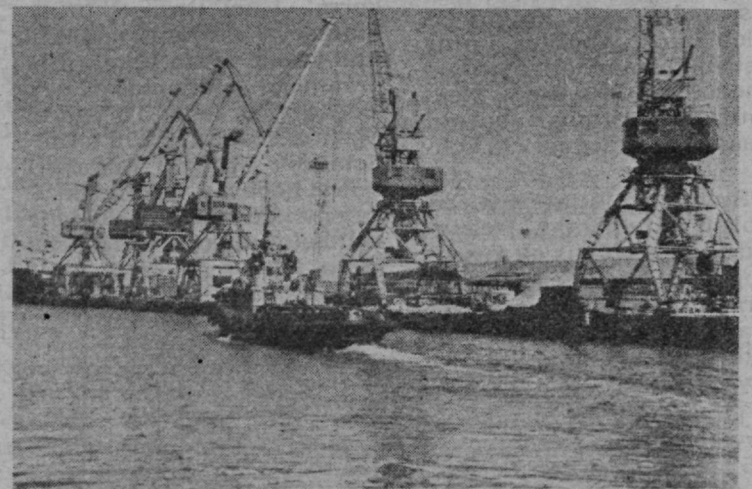
Ülo Alang teab paremini kui keegi teine, millal ja mida ühel või teisel laeval on parandatud. Ja mäletab kõiki laevu, mida ta ise on remontinud, tema töö on tõesti meeste töö ja teeb ta seda põhjalikkusega, mida harva kohtab. Teist siin ei saakski.

"Kuldsete kätega mees, tunneb oma tööd," öeldakse tema kohta.

Ega ta niisama poleks saanud ka kuucenda kategooria lukksepaks. Tööraamatus on 53 kiitust. Viimase sissekanne on üleliidulise sotsialistliku võistluse audiplomi kohta. Vabal ajal huvitub ta koos pojaga elektrotehnikast, kasvatatakse koos naisega lilli ja kogub heliplaate.

E. Kastjuk

A. Gusseinovi foto



Tallinna sadamas.

SUURE VÄINA VOORIMEHED

Elav kroonik

(5. lk. järg)

"See pole midagi," sekkub vahepeal naasnud Alleks. "Vana hea "Sõprus" tuli ükskord läbi jää kaks päeva, olin reisijana peal, ei pidanud vastu, astusin jala Kuivastusse.

Eks vanasti, kui väina ülevoel jäälohkujaid polnud, tuli nõrga jää ajal hulle olukordi ette küll. Nagu minulgi ühel talvel. Lapsed õppisid mandril, tulid jaanuaris koolivaheajale, aga Virtsust Kuivastusse ei pääse: oli niisugune talv, et jää alles nõrk. Kuivastu tolleaegne kaldamadrus Viktor Agar oli eelmisel öhtul üle väina tulnud. Mul oli vaja lapsed koju tuua, läksin siis Viktori jälgi mööda, kepp käes. Uclune ka, ainult jälgedega järgi sain suunda hoida.

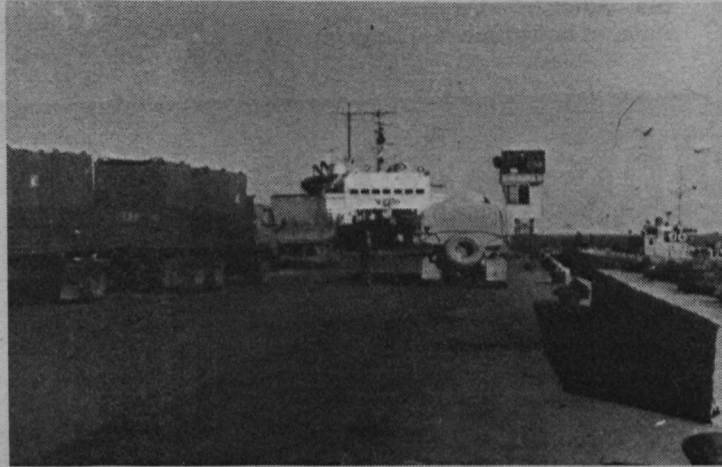
Enne Virtsut nii kilomeeter-poolteist seletas silm juba aleviku tuttavaid hooneid. Mõtlesin, et lähen otse, pöörasin jälgedelt kõrvale, ikka kepiga ees jääd kombates. Äkki kepp sopsti! läbi jää. Mis muud kui Viktori jälgedega juurde tagasi. Jõudsin õnnelikult Virtsu, seal peale minu omade veel mitukümmend last ootamas, millal ja kuidas üle väina saaks. Artur Noor lasti etteotsa, lapsed hajusalt järel, mina pootshaagiga kõige taga. Aga minu ennistised jäljed olid Arturi ära eksitanud, ta sattus lastega nõrgale jääle, see hakkas juba vajuma. Oma 30-40 last ohus, minu kaks seal hulgas. Mina karjuma: Minge nii laiali kui võimalik! Ära pääsesime, jõudsim õnnelikult Kuivastusse."

Niisugune see meretagune elu on: kui v a g a vaja minna, siis riskeeritakse. Alleks ütles, et igal kevadel uppus väina ikka mõni inimene. Rääkis juhtumest, kus kaldalt nähtigi, aga appi ei pääsenud mingi väga. Jäälohkujate tulek väina tähendas seda, et kadus hädavajadus riskida üleminekuga nõrgast jääst. Pidada laevaühendust üle väina ka rasketes sõidutingimustes - see on rahvale väga tähtis. Esimene Suure väina jäälohkuja "Sõprus" oli selleks veel nõrgavõitu. Sestap saigi kapten Väino Tammissaarest väinarahva silmis legendaarne kuju, et ta juba "Sõprusel" ka võimatuna näivats sõidutingimustes ülevoelud jätkas. "Teist sellist kaptenit siin väinas pole olnud," ütles Alleks. "Kui "Sõpruse" jõud üksi jääle peale ei hakanud, pani Tammissaar oma laeva "Suurupiga" paaris sõitma ja murdis läbi. Polnud sellist tuult, mis Tammissaare ajal väina lukku oleks pannud. Aga nüüd on eeskirjad, et kui tuule kiirus üle 15 meetri sekundis, siis laev võiduda ei tohi. Ja ega autod küll ei saagi suurema lainega

praamile ja sealt maha sõita parellid on viletsa konstruktsiooniga..."

Kindla ühenduse igasuguse ilmaga tagaks suure väina sild. Julged unistajad on sel-

lest aeg-ajalt rääkinud. Tehniliselt on sellise silla ehitamine täiesti võimalik. Ent kas tuleb kord aeg, mil see ka majanduslikult jõukohaseks ja otstarbekaks muutub?



Praamile paigutamine on alanud

"Koguval"

Huvitav olu juttu puhuda Väino Tammissaare endaga, kes nüüd Muhu saarel porgandiseemet kasvatab. Aga ei sõendanud põllumeest kibedal tööajal tülitada. Alleks rääkis veel mitmest huvitava saatusega väinamehest. Näiteks Artur Noor, kes kaua aega Virtsu sadamkapten ja kaldamadrus oli. Tema kohta öeldi, et kui ta oma kolme pojaga kokku saab, siis istuvad neli kaptenit lauda. Või praegune Kuivastu sadamkapten Gordi Kalbin. Ta on pärit Narva tagant piiri äärest. Saatust tõi ta Suure väina veerde, kinkis talle Muhu naise ning pani siia ankrusse nüüd juba rohkem kui neljaks aastakümneks. Aga kaptenite pere Artur Noor & pojad on ilma mööda laiali, Gordi Kalbiniga ma ei trehivanud. Pikemalt jõudsin Kuivastus vestelda veel ühe noorema mehiga Virtsu Kuivastu praami kompleksis ülema Jaan Keinastiga. Aga sellest loo lõpus.

Tagasi sõitsin "Koguval". Kaptenisillal sain kokku vanemkapten Elmet Ekkeriga. Teda võiks nimetada Väino Tammissaare mantlipärijaks.

"Tulin 1977. aastal "Tehumardile" vanemtüürimeheks ja sain kapten Väino Tammissaare käe all väinasõidu nipid kätte. 1979. aastal läksin koos Tammissaarega Riiga "Koguval" vastu võtma. Sama aasta detsembris hakkas "Koguva" väinal sõitma. 1981. aastal Tammissaar lahkus ja võtsin temalt laeva üle. 1983.

aastal tulid uued ametinimetused ja sellest ajast olen "Koguva" vanemkapten."

Elmet Ekker loeb üles terve rea meeskonna raudvara, kes olnud "Koguval" algusest peale. Vanemmehaanik Viktor Sepp. Teine mehaanik Ants Kreek. Teine elektrimehaanik Aare Noorhani. Vahetusekapten Ants Raud...

"Juhtivkoosseis on väina-laevadel üsnagi püsiv, ainult reakoosseisus on rohkesti voolavust", kommenteerib Elmet Ekker.

Arutame kaug- ja lähisõidu plusse ja miinuseid. Palk on enam-vähem ühesugune. Kuid kaugsõidus makstakse osa palka valuutas. Sõidus aga tuleb olla kuude kaupa, siin pääsed nädalaks koju iga kahe nädala tagant... Muidu töö nagu meretöö ikka, siin on ainult hirmus palju manööverdämist, süürel merel jälle omad mured. Aga reakoosseis? Eks mõnelegi mehele ole väinasõitu saatmine omamoodi trahvirooduks...

Vanasti kasvas rannapoiss



"Koguva" vanemkapten Elmet Ekker (vasakul) ja Leningradi kõrgema merekooli praktikant, noor saarlane Tõnis Metsniit.

mere ja paadiga maast madalast ühte. Nagu kaela kandma hakkas, nii merele läks. Alustas junga- või madruseametist, ja kel tahtmist ja andi, tõusis kapteniks. Ehkki nüüd on meie rannalapsi aastakümneid merest võõrutatud, tekkis Suurel väinal lootust, et eestlased võivad oma mererahva kuulsuse ometi kunagi tagasi voi-

ta. "Tehumardil" kohtasin noort Kuressaarest pärit madrust. "Koguval" hoidis tüüriratast Saaremaa poiss Tõnu Metsniit, Leningradi kõrgema merekooli kursant, kes siin praktikal. Ja mandri-noortestki on saanud tublisid meremehi. Ekker ise on pärit Võrumaalt, vahetusekapten Põdder samuti...

Probleemid

Varem oli kummalgi sadamal oma ülem. Nii laevade kui mõlema sadama tööd juhiti vahetult Tallinnast. Aasta tagasi moodustati praamikompleksid - Virtsu-Kuivastu ja Rohuküla-Heltermaa. Mõte selles, et koondada praamiliini ekspuaterimine ühise juhtimise alla kõhale. Eesti Merelaevanduse laevatiku ja sadamate ekspuateratsioonivalitsuse juhataja asetäitja reiseveo alal Mait Nahkur nentis, et praamikompleksid on küll muutunud mõnevõrra iseseivamaks, ent isemajandamisest ollakse veel väga kaugel.

Mis isemajandamisest saabki juttu olla, kui "ülemise" praamikompleksi kahjum on nii suur, et tühine kasum, mida annab Virtsu-Kuivastu liin, seda ei kata ning praamid kokkuvõttes töötavad kahjumiga! Sealjuures on praamisadamad nutuväärt seisukorras, nende väljajätamine ajanõuete kohaselt nõuab kümneid miljonid rublasid. Üha kallimaks läheb oma aja ärateeninud laevade asendamine uutega. Eesti Merelaevandusel pole ebarentaabli tööloigu arendamiseks vähimatki materiaalsel huvi, ja kust võtta selleks vajalikke tohutuid vahendeidki? See, mis tehtud ja tehakse, sünnib ainult patriotismi ajal, millest suurteks ettevõtmisteks ei piisa.

Suure väina voorimehed on oma juubeliaastal teinud mehist tööd ning üha suurenevate veosevooludega toime tulnud. Ent praamikompleksi ülem Jaan Keinast rääkis aina muredest.

"Virtsu kail pole veel väga viga, aga Kuivastu kail on ajast ja arust. Ehitati eelmise põlvkonna laevade ("Sõprus", "Suurupi", "Severo-Dvinsk") jaoks. Praegused laevad on pealegi erineva kõrgusega, laadida tuleb neid erinevatest sildadest.

Järgmise põlvkonna laevad peavad tulema veel suuremad, praeguse 50 meetri asemel 70 meetri pikkused. Kuivastusse kavatakse ehitada kaid selliste tarvis, aga millal sellest asja saab...

Meie laevad on suvise reisejatevoolu jaoks juba kitsaks jäänud. Rohkem inimesi pardale võtta ei tohi kui on päästevahendeid - 120, 140 ja 160 reisijat. Meie taotlused teha registris Suure väina kohali-

ku ülevoel tarvis mõõndusi on tagasi lükatud. Ülevoel majanduslikule küljele vajutab oma pitseri tohutu hooajalisus: tipphooajal vajaksime nelja laeva, aga talvel pole olemasolevatelgi õiget koormust, maksa ainult suuri amortisatsioonieraldisi.

Reisijad nurisevad õigusega, et sadamates pole õiget teenindamist. Virtsus veel on vähemalt kauplused ja söökla. Kuivastus aga on kooperatiivi müügipunkt lahti kõigest kolm tundi päevas. Sööklal siin pole. Enampakkumisel on ümberehitamiseks kunagise Kuivastu postijaama hoone, kooperatiivimehed on selle vastu ka huvi tundnud, kuid kinni võtta pole seni keegi sõandanud. Eks see maja nõua ka kõva ümberehitamist..."

Mis selle kõige kohta öelda? Kaubanduse ja teenindamise edendamine peaks küll kohapealsete organite asi olema ega nõua midagi ülesaamatut. Sadamakoht on ju õige ärimehes käes lausa rahuauk. Kuhu on kadunud eestlaste ettevõtlikkus?!

Teine lugu on sadamate ja laevade ümberehitamisega. Mait Nahkur mainis, et praamikompleksi juhid olid mullu välja tulnud aktsiaseltsi loomise mõttega. Kuid tegudeni pole jõutud. Mida aktsiaselts anda võiks? Ehk avab see tee majanduslikult põhjendatud tariifide kehtestamiseks. "Kuressaare tasulises tualetis tuleb maksta samuti 20 kopikat nagu praamipileti eest," ütles "Koguval" Elmet Ekker. On siis laeva ekspuateratsioonikulud võrreldavad peldiku omadega? Üleliidulisele tariifikorraldusele ei saa suurt lootust, Eesti Merelaevandusel pole aga õigust ise tariife määrata. Tohib seda teha aktsiaselts?

Teiselt poolt, saarlased pole süüdi, et nad mere taga elavad. Kui kõrgele võiks tariifi üldse tõsta? Arenenud riikides makstakse laevakompaniidele ülevoel eest kompensatsiooni. Meilgi on aeg praamivedude arendamise majanduslikud probleemid lahendada riiklikul tasemel. Ehk annab Suure väina ülevoel masinajõu kasutuselevõtu sajandijuubel selleks tõuke.

KALJU MÜRK

Autori amatöörfotod

Kus elatakse Nõukogude Liidus pisut paremini? Jaemüük ühe elaniku kohta rublades üksnes linnarajoonides 1987. aastal:

Nõukogude Liit - 2130
Eesti - 2570
Läti - 2680
Leedu - 2310

Materiaalne tootmine ühe elaniku kohta 1987. aastal rublades, arvestamata amortisatsiooni ja enamikku teenustest:

Nõukogude Liit - 1482
Eesti - 2213
Läti - 2128
Leedu - 1892

Need, kes külastavad kolme väikest Nõukogude vabariiki Balti mere kaldal, panevad enamasti tähele, et ainus eht nõukogulik joon seal on vaesus. Kultuurilt, tavadelt ja temperamendilt kaldutakse pigem Läände kui Itta.

Viimastel aastatel on Läti, Leedu ja Eesti teistest liiduvabariikidest veelgi enam eemaldunud, avardades Mihhail Gorbatšovi poolt pakutud vabaduste - kultuuriautonomiamia, piiratud demokraatia ja ettevõtluse piire. Impeeriumi süda Moskva on selle kohta sageli rahulolematust väljendanud.

Pärast vastava seaduse esialgset heakskiitmist uues Nõukogude parlamendis valmistuvad Baltimaad praegu otsustavalt väljuma Moskva embusest. 27. juulil (NSV Liidu Ülemnõukogu esimesel istungjärgul - Toim.) vastuvõetud resolutsioon kiidab põhimõtteliselt heaks Leedu ja Eesti plaanid vabaneda tsentraliseeritud nõukogude majanduse surmavast haardest ning arendada talusid ja ettevõtteid turuseaduste alusel. Läti parlament võttis aegsasti vastu samasuguse plaani ning ootab, et vabariik lülitaks samuti eksperimenti. (Nii see läkski. - Toim.)

Motiivid, mis ajendasid Gorbatšovi leppima Baltimaade majandusliku iseseisvusega, on üsna selged. Baltimaade öitseng, nagu väidavad selle kontseptsiooni pooldajad, võimaldaks lepitada nende vabariikide natsionaliste, ligi tõmmata väliskapitali, suurendada tarbekaupade voolu neid aplalt nõudvasse keskusse ning saada majanduse õppevahendiks teistes piirkondades.

Ent isegi kui vabariigid saavad neile vajaliku vabaduse, on nende kujutlused pseudosotsialistlikust sulusalast Balti mere kaldal väga kaugel reaalsusest. Kui nad ka edu saavutavad, kahtlevad paljud, kas nende edu teisi paalub.

Kui perestroika võib kuskil vilja kanda, siis see paik on

töenäoliselt Baltikum. Need vabariigid on kaotanud vähem aega Moskva ebamajandusliku juhtimise all. Gorbatšovi sula ajal ilmusid nagu maa alt välja eraettevõtjad, tarmukad ökonomistid ja võimekad administraatorid, just nagu maganuks nad talveund pärast seda lühikest ajavahe-
mikkü kahe maailmasõja vahel, mil need maad olid iseseisvad kapitalistlikud riigid. Kuigi Baltimaad elavad Lääne standartide järgi viletsuses, tekitab nende ots otsaga kokkutulemine siiski kadedust nende naabrites Nõukogude Liidus.

"Kohalikel elanikel on ikkagi säilinud mingi luterlik ko-

Suured tööstusettevõtted hakkavad põhiliselt kuuluma töölistele või aktsionäridele. Riik kontrollib kommunaalteenitust ja loodusvarade kasutamist ning garanteerib põhivajaduste (eluruum, haridus ja tervishoid) rahuldamise. Neid finantseeritakse progressiivse tulumaksu arvel.

Selle asemel, et anda oma toodang keskplaaniorganiteile nagu praegu, et need selle ümber jaotaksid, hakkavad kompaniid seda müüma nii Nõukogude Liidus kui raja taga. Strateegiliste toorainete nagu nafta ja elektrienergia tehingud sõlmitakse valitsuse plaaniorganite vahendusel, ent turuhindadega. Põhimõt-

kust saavad Balti vabariigid valuutat, moderniseerimaks oma aja äraelanud ettevõtteid, rääkimata juba uute tööstuskomplekside ehitamisest? Üks Skandinaavia diplomaat arvas, et ehkki investeerijad on valmis kasutama Baltimaade odavat tööjõudu või osalema selle piirkonna metsade ja kalavarude eksploateerimises, on vähe neid kapitaliste, kes tahaksid kulutada suuri rahasid ettevõtete ehitamiseks.

Kogu Baltimaade elanikkond kokku annab kõigest 7,8 miljonit tarbijat, kes maksavad mitte kellelegi vajalikes rublades. Balti majandusteadlased loodavad lõppkok-

gude Liidust väljaastumiseks.

Need kartused ei olegi päris põhjendamatud. Eesti majandusteadlane ja üks majandusliku sõltumatuse idee autoreid Tiit Made ütles, et esimene lahing majandusautonomiamia eest peetakse eesmärgiga sulgeda või anda vabariigi alluvusse rasketööstusettevõtted, mis saastavad keskkonda Baltimaades ning kasutavad palju venekeelseid "rändtöölisi" tööd. See võimaldab "repatrieerida" venelased, ukrainlased ja teised mitte-eestlased, kes ei taha kohaned.

Hiljuti streikisid Eestimaa venelased protestiks uute seaduste vastu, mis kuulutasid eesti keele vabariigi riigikeeleks ning kehtestasid minimaalse paiksustensuse, kandideerimaks ning osalemaks valimistel. Venelasest NSV Liidu Ülemnõukogu saadik Jevgeni Kogan ennustas, et vene keelt rääkijate isoleerimise süvenemisel streigitikumine laienab ning muutub massilisemaks.

Paljude Baltimaade elanike arvates on majanduslik iseseisvus tõepoolest samm teel sõltumatusele. Avaliku arvamuse küsitlused Eestis näitavad, et enamuse põhielanikkonnast (kuid väga vähe mitte-eestlast) pooldab täielikku sõltumatust.

Baltimaade iseseisvuse pooldajad ütlevad, et praegu veel on nad nõus osalema vähem tsentraliseeritud Nõukogude konföderatsioonis, kuna nad vajavad majandusside-
meid ning alles õpivad sõltumatust. Kuid nad ei pea end päästerõngaks Nõukogude Liidu tarvis.

Bill Keller
"New York Times"

Projektid ja illusioonid

Ameerika ajaleht nõukogude Baltikumist

husetunne," sõnas Rootsi panga "Svenska Handelsbanken" esindaja Moskvas Andres Nilsson, kes jälgib tähelepanelikult majanduse arengut Eestis ja Lätis. Leedus moodustavad enamuse elanikkonnast katoliiklased, kuid nad on samuti töökad.

Balti vabariigid said ka õnnistuse suhtlemiseks verevendadega, kes pagesid neist maadest teise maailmasõja ajal ning on nüüd Läänes haljale oksale jõudnud. Rootsis elavil eestastel paistab olevat eriti põletav soov paigutada kapitali oma esivanemate maale, seda nii sentimentaalsetel kui ka ärilistel kaalutlustel.

Baltimaade majandusteadlased väidavad, et oma tulevikuplaane kavandades võtsid nad palju eeskujuna Rootsi. Põllumajandus ja väikeettevõtted antakse erakätte-

teliselt saaks Moskva tulu kasumi maksustamisest ja, mis esmatähtis, uue kaubaallika tekkimise näol oma defitsiidist muserdatud majanduse tarvis.

Balti majandusteadlased arvavad, et nende kaubad leiaksid endale põhituru Nõukogude Liidus. Balti liha, kala, piimatooted, mööblit, riidet ja elektritarbeid vahetakse Vene nafta ja gaasi, Ukraina söe, Usbeki puuvilla ning muu toorme vastu.

"Meie tegelik tulevik," sõnas seda plaani Nõukogude parlamendis kaitsnud Eesti saadik Igor Gräzin, "on seotud niisuguste uudete tehnoloogiaharude arendamisega nagu raalide, raadioelektronika ja teadusuuringuiks vajalike aparatuuride tootmine."

Lääne majandusteadlased aga näevad ette, et kerkib hulk probleeme. Üks neist

kuvõttes saada oma maailmaturul konverteeritava valuuta, kuid enamuse Lääne eksperte arvab, et neil on liiga vähe ressursse, tegemaks seda lähemal ajal. "Oleksid nad iseseisvad ja kui nad areneksid, oleksid nad ikkagi Euroopa vaesemate maade hulgas," arvas Nilsson.

Enne kui Balti plaan tuleval aastal jõustub, osutavad sellele tõsiselt vastupanu Moskva plaaniorganid, kes kontrollivad 70 protsenti nende vabariikide tööstustoodangust ega kavatse oma õigustest loobuda.

Baltimaadel tuleb taluda teiste piirkondade rahulolematust ning oma üsna arvu-
ka venekeelse vähemuse (Lätis enamuse) kahtlustamist, kes kardab, et majanduslik iseseisvus on üksnes ettekäänne venelastest vabanemiseks ning lõppeesmärgina Nõuko

Toimetuse postist

Lugejate kirju oleme saanud seni vaid mõned. Aitäh! Enn Ojale Avinurmest ja Albert Eriksonile Pärnust, kes juhtisid tähelepanu vigadele sadamanimetustes. Põhjus selles, et laevade asukoha andmed saame vene keeles. Nüüd oleme leidnud võimaluse kasutada transkribeerimisel teatmeteost, mida toimetusel pole.

Eesti Vabariigi aegne meremees Manivald Kuiv lubas meile kaastööd Eesti merenduse ajaloost. Tänu võtame vastu endiste meremeeste meenutusi.

* * *

Kas mul on õigus oma maja ehitamiseks maad saada? Kui kiiresti seda oleks võimalik saada?

I. Zaitsev, Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseis

Kuidas on lood ehituskruundi saamisega, sellest Eesti Merelaevanduse olmeosakonna andmeil allpool.

Õigust saada maatükki oma maja ehitamiseks ei piirata praegu millegagi. Tarvis on ainult anda avaldus Eesti Merelaevanduse olmeosakonda. Konks on aga selles, et praegu pole

krunte ja väga kahtlane on, kas neid lähemas tulevikus, sel viisaastakul kuskilt juurde tuleb. Hoolimata sellest, et on olemas Eesti NSV Ministrite Nõukogu Presiidiumi otsus 23.

Otsus on, maad ei ole

juunist 1986. a., mille järgi Eesti Merelaevanduse välissõidumeremeeste elamistingimuste parandamiseks tuleb anda neile maad eramajade ehitamiseks. 1988. aastal pidi eraldatama kümme krunti, 1989. aastast alates aga kolmkümmend krunti aastas.

Neid, kes tahaksid endale maja ehitada, on ainuüksi laevanduses en-

das praegu 72. Seepärast oleme pöördunud mitme instantsi poole palvega kiirendada asja lahendamist. Nii kirjutasime 15. juunil 1987. aastal Tallinna täitevkomiteele, kust saime ebamäärase vastuse. Siis palusime sama aasta detsembris Lenini rajooni täitevkomiteel arvestada maatükkide eraldamisel laevanduse vajadusi ja teatada meile, kuhu ning kui

palju krunte antakse. Me ei saanud ühtki krunti. 1988. aastal pöördusime Eesti Ministrite Nõukogu esimehe asetäitja P. Palu poole, kuid vastust ei saanud. Asja saatsime järjekordse järelepärimise, sedapuhku otse peaminister Indrek Toomele. Kõike seda arvesse võttes ootame nüüd konkreetset vastust, millal siis valitsuse otsus täidetakse.



Ausammass Sophiale?

Neapoli ligidal asuva väikelinna Pozouli kodanikud on otsustanud püstitada ausamba Sophia Lorenile. Seal on kuulus kinotäht sündinud ning mööda saatnud oma kehva ja raske lapsepõl-

ve. Linnakese elanikud kavatsavad endi hulgast võrsunud kuulsuse täies elusuures pronksi valada.

Sophia Loren oli küll liigutatud aust, mida sünnilinnas rahvas talle osutada tahab.

Neile, kes häbenevad

Jaapani punktmassaazi spetsialist J. Zuzumi on kindel, et tema meetodikat kasutades saab edukalt ravida väga ebameeldivat haigust hemorroidi.

Keegi ei taha rääkida hemorroidiga kaasnevaist vaevustest. Paljud ei julge isegi arsti poole pöörduda. Arvatakse, et iga kolmas jaapanlane põeb hemorroidi.

Hemorroidihaiged peaksid hoiduma alkoholist, teravaimisest toidust ja mõningaist muudest toiduainetest, mille tarvitamine võib põhjustada kõhukinnisust. Tuleb järgida hügieenitõudeid ning vältida alakeha ülejahutamist. Eriti peavad neist nõudeid kinni pidama rasedad.

Esimene harjutus. Masseerige hoolikalt mõlema käe põidlaid. Tehke seda kolm minutit.

Teine harjutus. Ärritage punkte väikevarvaste küünte jalamil. Vajutage põidlapadjaga kummalegi 10 korda järjest.

Kolmas harjutus.

Hästi ravib hemorroidi ühel jalal seismine. Mugavam on seda teha ühiskondliku transpordivahendiga sõites. Hoidke käepidemest kinni üksnes põidlagi ning kandke kogu keha raskus ühele jalale, mõne aja pärast teisele. Seega pingutage ja tuharalihaseid, soodustades vereringet alakehas.



ent püstitada ei taha, et muule eluajal mälestusmärke püstitatakse!" On aga teadmata, kas Sophia sünnilinnas protesti kuulda võetakse.

Ka viiekümne nelja aastase-na ikka veel võluva Sophia rohkeid austajaid rõõmustab aga teine teade: lähemal ajal astub nende lemmik taas kinokaamerate ette. Nimelt hakkab režissöör Dino Rizi tegema filmi Eduardo de Filippo teose "Laupäev, pühapäev, esmaspäev" järgi. Sophia Loreni partneriks selles filmis on nüüd juba 65-aastane, kuid endiselt kuulus Marcello Mastroianni.



Kas teiega on meeldiv suhelda?

See, et inimene on seltsiv, ei tähenda veel kaugeltki, et temaga on meeldiv juttu ajada. On inimesi, kes oma seltskondlikkusega muutuvad tütuks esimestest sõnadest peale. Kui te hoolega ringi vaatate, siis näete, et selliseid inimesi polegi nii vähe.

Kas te ise olete meeldiv vestluskaaslane? Kontrollige ennast testi abil.

1. Kas te armastate rohkem kuulata kui rääkida?

2. Kas te suudate alati leida vestlusteema, isegi kui tegemist on võõra inimesega?

3. Kas te kuuldate oma vestluskaaslast alati tähelepanelikult?

4. Kas teile meeldib nõu anda?

5. Kui jutu teema teid ei huvita, kas te näitate seda siis välja?

6. Kas te saate pahaseks, kui teid ei kuulata?

7. Kas teil on igas asjas oma arvamus?

8. Kas hakkate vestlema teemal, mis on teile kaugel?

9. Kas teile meeldib olla tähelepanu keskpunktiks?

10. Kas teil on vähemalt kolm ainevaldkonda, kus teie teadmised päris korralikud?

11. Kas te olete hea kõnemees?

Kui te vastasite jaatavalt küsimustele 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11, võite endale arvestada ühe punkti iga ühtlase vastuse eest.

Ja nüüd võtame punktid kokku.

1-3 punkti. Raske öelda, kas te olete napi jutuga inimene, kellel on raske sõna välja pigistada, või siis nii seltsiv, et teid püütakse vältida. Kindel on aga see, et teiega suhelda pole sugugi mitte alati meeldiv, kuid väga raske on see alati. Teil tasuks selle üle järele mõelda.

4-9 punkti. Te pole vahest küll väga seltsiv inimene, kuid alati tähelepanelik ja meeldiv vestluskaaslane, ehkki võite olla üsna hajameelne, kui teil pole tuju. Selistel hetkedel ei nõua te aga teistelt erilist tähelepanu.

9-11 punkti. Te olete ilmselt üks meeldivamaid suhtluspartnereid. Sõbrad tunnevad teist puudust. See kõik on väga hea. Tekib aga üks küsimus: kas te tunnete end oma rollis tõesti alati hästi või peate vahel mängima nagu laval?

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 25. september (peadispetšeri osakonna andmeil)

"IVAN BABUŠKIN" - lossimisel Jeddah' sadamas

"70-LETJE OKTJABRJA" - lossimisel Akaba (Jordaania) sadamas

"VIKTOR BAKAJEV" - teel Gijoni (Hisp.)

"KRISTJAN PALUSALU" - lossimisel Jeddah' sadamas

"VIKTOR KINGISSEPP" - lossimisel Torre Annunziatas

"SKULPTOR MATVEJEV" - lossimisel Civitavecchias (Itaalia)

"NIKOLAI JANSON" - lõpetab laadimist Tallinnas

"BORIS BUBIN" - teel Antwerpenist Tallinna

"NIKOLAI VILKOV" - Havannas

"TIMUR FRUNZE" - teel Aafrikast Tallinna

"ALEKSANDR OSSIPOV" - teel Luandasse

"LENINSKAJA GWARDIJA" - Conakrys (Guinea)

"ALEKSANDRA ARTJUHINA" - teel Leningradi

"ANDREI ANDREJEV" - Takoradis

"MAKSIM LITVINOV" - asutab teele Porto Praiast (Port.)

"PJOTR KRASSIKOV" - saabub San Pedrosse (Elevandiluu Rannikul)

"VASSILI ŠELGUNOV" - teel Abid-

janist Las Palmasesse

"JOSSIF DUBROVINSKI" - teel Conakryst Dualasse (Kamerun)

"NIKOLAI ŠVERNIK" - asutab teele Pointe Noire'st (Kongo)

"JOHANNES LAURISTIN" - lossib Tallinnas kakaouba

"JAAN ANVELT" - saabub Antwerpenisse

"IVAN RUSSAKOV" - seisab Constanzas (Rumeenias)

"OLGA VARENTSOVA" - saabub Las Palmasesse (Kanari saared)

"PAVEL DAUGE" - saabub Tallinna Uussadamasse

"MIHHAIL KEDROV" - Jeddah's

"IVAN BELOSTOTSKI" - Valenciast teele asumast Tallinna

"ALEKSANDR VINOKUROV" - plaanilises remondis Szczecin's (Poola)

"VEERA LEBEDEVA" - Norrkopings, suundub Jeddah'sse

"IVAN POKROVSKI" - teel Lagosse (Nigeerias)

"VILJANO" - valmistub Valenciast Ventspilsis sõitma

"GRUMANT" - asub Tallinnast teele Leningradi

"GULBENE" - Antwerpenis

"KOHTLA" - Riias

"KÖPU" - Hollandis

"PAIDE" - Rotterdams

"POVENETS" - saabub Moroccosse

"RISTNA" - teel Las Palmasest Norre-Sundby'sse (Taani)

"HELTERMAA" - saabub Kaliningradi

"SEGEŽA" - Tallinnas

"OSVALD TUUL" - Tallinnas

"HUDOŽNIK NESTEROV" - saabub 2. okt. Salernosse

"IVAN RABTŠINSKI" - saabub Aberdeeni (Suur-Britannia)

"ARNOLD SOMMERLING" - Sunderlandis (Suur-Britannia)

"HUDOŽNIK PIMENOV" - teel Hamburgist Benghazi (Liibüa)

"HUDOŽNIK KORIN" - Riias

"JURI KLEMENTJEV" - väljub Antwerpenist Tallinna

"KAPTEN VOOLENS" - Århusis (Taani)

"MEHHAANIK KRULL" - Tallinnas

"JUNOI PARTIZAN" - saabub Tallinna

"VIIRELAID" - suundub Tallinnast Stockholmi

"KESSULAID" - teel Helsingist Århusi

"SUURLAID" - rendil

"MANILAID" - teel Leningradist Creeksasse (Suur-Britannia)

"HEINLAID" - saabub Helsingisse

"VASSILI KUTŠER" - Tallinnas

"GLEB SEDIN" - saabub Vesterasse (Rootsi)

"FRITZIS GAILIS" - Gefle (Rootsi)

"FRITZIS ROZIN" - plaaniline remont Loksas

"AUGUST KULBERG" - asub teele Rotterdamist Tallinna

"AMBLA" - jätkab teed Ventspilsist Hollandisse

"ANDJALFELD" - väljub Roomasaarest Ventspils ja Moerdjiki (Hollandi)

"AEGNA" - plaaniline remont Loksas

"KABONA" - asub teele Sarpsbörgist (Norra) Tallinna

"MOHNI" - Gdanskis

"RAPLA" - teel Leningradist Breenisse

"SEMJON ROŠAL" - Leningradis

"TERIBERKA" - saabub Londoni

"VIRTU" - saabub Roomassaarde

"KARL KRÜSTEIN" - Roomassaades

"OSMUSSAAR" - plaaniline remont Loksas

"OIEPÄÄ" - Brüsselis

"TAHKUNA" - Ventspilsis

