



Eesti Merelaevanduse ajaleht

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

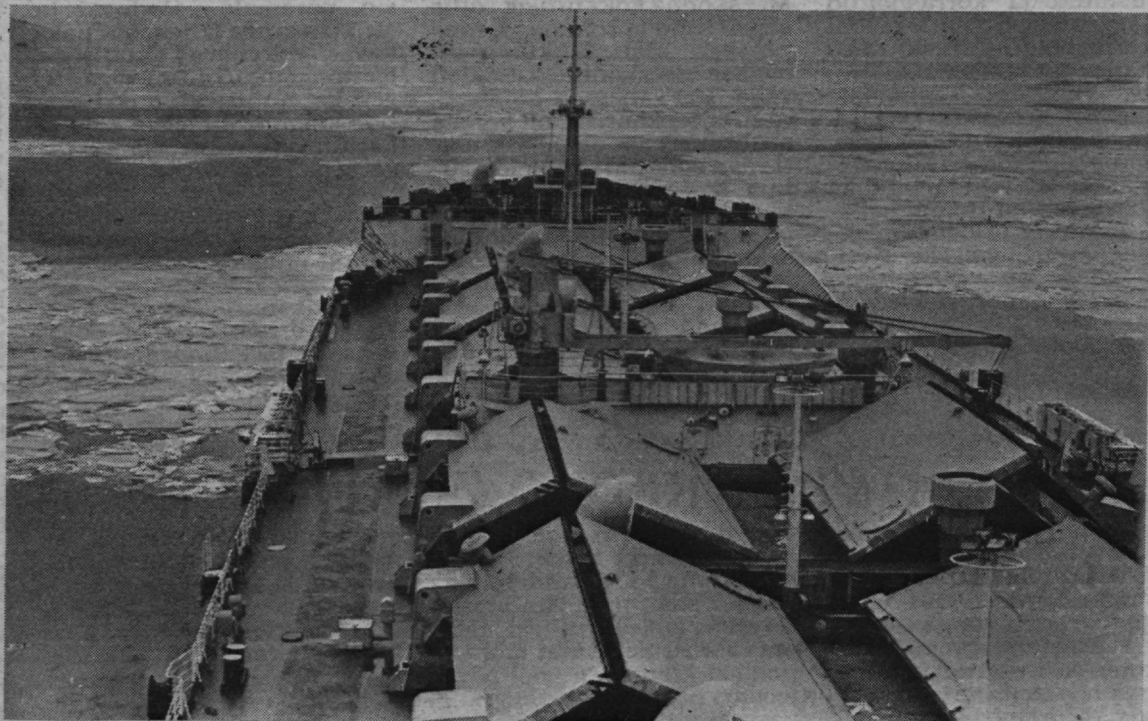
EESTI MEREMEES

Nr. 6 (896) Teisipäev, 3. aprill 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- **Pardakõnelusi ja kaldakommentaare** lk. 1
- **Kuivastu päästejaamas** lk. 2
- **Bakuu 40 päeva hiljem** lk. 3
- **Kõige väiksem kaubalaev** lk. 4
- **Kollektiivlepingust** lk. 5
- **Jätkuv reis III** lk. 6
- **Jätkuv reis III** lk. 7



Pardakõnelusi

"Kristjan Palusalul"

MAAROTT MEREL

Meie lehe möödunud aastases 2. numbris esitlesime "Kristjan Palusalu", uusimat Eesti Merelaevanduse laeva. Nüüd viis juhuse selle laevaga lähemalt tutvuma, sõitsin kapteni kutsel kaasa 15-16-tunnilisele reisile Tallinnast Leningradi, mis kestis tegelikult kolm ja pool ööpäeva ehk 4 korda 15-16 tundi. Sellest kulus sõidule tõesti ehk 16 tundi, ülejäänud aga ootamisele. Oodata tuli kaua, algul jupikaupa, siis esmaspäeva hommikuni, mil Leningradi sadam pidi meie laevaga tegelema hakkama, seejärel veel ööni. Ootasime jääs triivides Kroonlinna ligidalt, kasutasin seda aega laevaga tutvumiseks ja meeskonnaliikmetega vestlemiseks.

Kapteni vanemabi, lõbus häbemik Fjodor Seljanko tutvustas laeva, oli näha, et ta oli oma laeva üle uhke. Ja on, millega uhkustada. Eelkõige maarotti jaoks hiiglaslikud mõõtmed: pikkus 217 m, laius 32 m, kõrgust kiilust mastitipuni 50 m. Kandejõud on 52 000 t, veeväljasurve 66 000 t.

Püüdsin laeval ka pildistada, kuigi niisugust hiiglast ei saanud ühestki punktist teravikuna objektiiviga haarata. Kahjuks juhtus fotofilmiga tuntuima Murphy seaduse kohaselt: mis untsu võib minna, see kindlasti untsu ka läheb; järele jäi vaid esimene kaader.

Laev oli eriti kaunis öösel, kui võimsad lambid valgustasid hiigelsuuri trümmiluuke.

Udus ei olnud küll laevanina nähagi, tuled kadusid kaugusse nagu linnatänaval. Vastupidi sellele, mida kujutleda võisin, oli masinaruum valge ja puhas, seal on lausa võimatu end ära määrada. Ulatub läbi kuue korruse nagu suur tehas. Hele värv oli algul vastuseisu tekitanud, kuid nüüd meeldib puhtus neilegi, kel tuleb selle eest hoolitseda. Laeval on ka väike võimla, basseini ja saun. Kõik käib mehhaniseeritult ja automatiseeritult, seetõttu on ka meeskond niisuguse "tehase" jaoks usumatult väike - 36 inimest. (Kuuldavasti olevat mujal sellised laevad veelgi enam automatiseeritud ja meeskond veelgi väiksem.) Elamine on nagu hotellis, igal meeskonnaliikmel kõigi mugavustega kajut, juhtkonna liikmel koguni korter. Tundsin igatsust vaid koduse raadiohääle ja ajaleheputka järele "hotelli" ukse juures.

Segasin küll meeskonna liikmeid nende argitões, pärides alailma üht-teist, kindlasti vähiklikku, nende käsituses olevate tehnikaimede kohta, kuid arvatavasti pakus see vaheldust igapäevarutiinile, ega muidu oleks alati olnud: "Aga te tulge meiega Ameerikasse." See-kord ma Ameerikasse küll ei sõitnud, kuid nii meeldival laeval sõidaksin edaspidi meelsasti sinnagi. Maarott, kes pole Ameerikaski käinud, on meremeeste hulgas kahtlemata vähiklik ja pealiskaudne, seetõttu esitangi

edaspidi põhiliselt meeste endi arvamusi oma tööst.

Kummitama jäi ühelt meeskonnaliikmelt kuulnud lause:

"NIISUGUST HALASTAMATUT SUHTUMIST RAHASSE KUI MEIL EI OLE MA KÜLL KUSKIL MUJAL NÄINUD."

Palusin öeldut kommenteerida laeva kaptenil Ilmar Veskimäel. "Kristjan Palusalu" on eksploatatsioonis olnud 9 kuud ja teinud selle ajaga 3 reisi Mehhiko lahte, et tuua Nõukogude Liidule vilja. Ühe reisi Kanada Arktikast Puna-sele merele Saudi Araabiasse tegime välistarbija odraga, sellega teenisime puhast valuutat. Kui arvestada, et selliseid laevu on üldse neli, siis need koos teenivad umbes veerandi kogu laevanduse tuludest.

"Kristjan Palusalu" oleks jõudnud teha veel ühe reisi selle ajaga, mis kuulub seisimisele Nõukogude sadamais, näiteks Tallinnas ja Leningradis, et saada kai äärde ja lossida. Nelja laeva veod oleks võimalik teha kolme laevaga, neljas võiks raha teenida välistarbijate vedudega. Kui laevad läheksid meilt üle ookeani täislastis, jätkuks senise raha teenimiseks poolteisest laevast. Puistlastilaevad on ehitatud spetsiaalse laadungi jaoks, seda ei ole Läänemerele aga võtta, seetõttu sõidamegi Ameerikasse tühjalt. Laadungit sinnaviimiseks võiksime leida võib-olla põhja poolt,

näiteks Murmanskist.

Siinkohal tahaksin vastu vaielda 10. oktoobril 1989 "Morjak Estoniis" avaldatud seisukohale, et laevanduse olukord halveneb tunduvalt, kui see tuuakse üle Eesti al-luvusse. Kasutaksin selleks NSVL mereministrilt Juri Volmerilt (ajakirjast "Morskoi Flot" 1989, nr. 12) laenatud argumenti: Nõukogude laevad veavad NSV Liidu vajadustest 56,8%, välismaa laevad 43,2%. Riik maksab välislaevadele neiks vedudeks, mida saaksime teha ise, 500 000 000 valuutarubla. Nii on praegu, aga olukord halveneb iga päevaga, kui midagi kardinaalselt ei muutu.

Eesti ei vaja küll nii palju kaubalaevu, kui meil praegu on, kuid neid võib saata teenima Nõukogude Liidu ja teiste riikide vajadusi. Arvatakse, et omaette olles ei saaks laevu uuendada. Kuid ka mereministerium ei luba uueks viisaastakuks ühtki uut laeva. Kui Eesti Merelaevandus teeniks välisturul iseseisvalt, suudaks ta uued laevad ise välja teenida ja olemasolevad remontida. Arvan, et iseseisvalt suudaks Eesti Merelaevandus need laevad rutemgi välja teenida kui oodates neid nagu mereministeriumi annetust.

Eesti Merelaevanduse töökollektiiv kartvat, et kohalikud organid ei saa laevanduse juhtimiseks hakkama. Laevandust ei olegi vaja kõrgemalt juhtida, ta juhib end ju ise. Pigem on tegemist kar-

(Järg lk. 8)

Kaldakommentaar

Miks peab laev nii kaua lossimist ootama?

Tallinna Uussadama kapten Rein Raudsalu:

Laevu suunatakse vilja lossimiseks Nõukogude Liidu sadamatesse igaks kuuks koostatud graafiku alusel, mille kokkupanekus osalevad:

- Mereministeriumi Sadamate ja Laevastiku Eksploatatsioon Peavalitsus (Glavflot)

- väliskaubandusorganisatsioon "Eksporhtleb"

- NSV Liidu Ministrite Nõukogu Toitlustuse ja Varumise Riikliku Komisjoni juures asuv Toitaineresursside Riiklik Peavalitsus

- Teedeministerium (raudtee).

Sel sollidisel konsiliumil peaks olema kogu vajalik informatsioon laevade kõige ratsionaalsemaks suunamiseks lossimissadamatesse.

Saanud vastava graafiku, kinnitab sadam selle ja võtab aluseks tööde plaanimisel. Kuid graafik laguneb enamikul juhtudel peaaegu täielikult ning tööta-da tuleb operatiivsete otsuste alusel. Peaaegu 80% viljaga sadamatesse saabuvatest laevadest on graafikuvälised ja nendes Glavfloti vastuvõetavates operatiivsetes otsustes ei ole sadamad, laevandused ja seda enam meremehed mingit loogilist olemust leidnud. Sellest ka laevade kogunemine ühtedesse sadamatesse teiste alakoormuse juures, samuti pahandused

(Järg lk. 8)

Kuivastu päästejaamas

Minu isamaja asus Muhu saarel Kuivastus, kiviviske kaugusel päästejaamast. Isa, rahva keeles "Kuivastu Vana Tõnu", elukutselt kaugsõidukapten, oli seotud mereasjandusega, olles samaaegselt ka päästejaama ülem ning päästepeadi kapten. Poisikesepõlves oli mul mitmeid kokkupuuteid jaama tegevusega ja seal valitseva olukorraga. Alljärgnevalt sellest, kuidas seda kuus-seitsekümmend aastat hiljem mäletan.

Eesti Vabariigis oli Kuivastu päästejaam üks paremini varustatud ja korrashoidu päästejaamu. Tema tegevust ja korrashoidu juhtisid Eesti Punane Rist kohapealse Veeteede Valitsuse esindaja kaasabil. Kuivastu päästejaam oli püstitatud merepinna 3 meetri kõrgusele raudkivist vundamendile, et saavutada suuremat kallakut kaldtele. Hoone merepoolne, suurte valgeks värvitud ustega ots, kust algas kaldtee, asus normaalse veeseisu joonel. Piki jaamahoonet ja kaldteed jooksvas rennis olid teatud kaugusel üks-teisest malmist rullid, mille seisis ja veeres vette ning tõmmati välja päästepeat.

Paarisaruline päästepeat seisis lukustatud ruumis alati sõidukorras. Pinkide alla paigutatud õhukesest vaskplekist valmistatud hermeetiliselt suletud õhukastid tagasid uppumatuse. Osa õhukaste sai avada, ning neid kasutati esmaabitarvete, tulekukkude, kuivatatud toiduainete ja niiskust kartvate abinõude või ainete hoiupaigana. Väljaspool poorti rippusid kõieaasad veepinnani, et hädasõiduga saaks sealt kinni haarata. Paat liikus peamiselt "kondiauruga", aerude abil. Ta oli aga varustatud ka masti ja purjedega ning soodsa tuulega võis kasutada loodusjõudu. Paadis valmistolev varustus koosnes järgmistest esemetest: aerud, mast purjede ja muu juurdekuuluvaga, pumbad pilsivee välja-pumpamiseks, veeämbrid samaks otstarbeks, signaalpausun, latern, esmaabitarbed, tuletikud, päästerõngas nõõriga, päästevestid, õliriided, ankur, triivankur, kuivatatud toidu tagavara, mage vesi ja muu hädavajalik. Paadi meeskond koosnes täielikult vabatahtlikest, lähemas ümbruses elunevatest kaluritest ja talunikest. Tasu maksiti ainult mõni kord aastas toimuvatel harjutustel ning päästetöödel veedetud aja

ceest.

Meeskonna kokkukutsumiseks kasutati signaalpausinat, jaamahoone lipuvardasse tõmmati lipp. Päästemeeskonna elukohtades asuvate tühjade õlivaatide tagumise-ga aratati kogu ümbruskonnas tähelepanu. Pimedal ajal süüdati ning tõmmati üles sadamasilla otsas asuvasse vardasse tugevajõuline gaasilamp, mida harilikult õõsiti saabuvate liinilaevade saabumisel kasutati silla asukoha tähistamiseks ning silla ja ümbruse valgustamiseks. Meeskonna kokkutulek võttis sageli tundi ja rohkemgi, ning peaaegu alati lahkus paat osalise meeskonnaga. Sõideti välja, kui vähemalt kolmveerand meeskonnast oli kohale saabunud. See oli minule alati väga oodatud ja meeldiv juhust, sest siis võeti ka "poiss" kaasa, kel küll puudus kate ja selja tugevus aerutamiseks, kuid selle asemel oli tal terav nägemine, erk kuulmine ning karmed liigutused, nii nagu päästemeeskonna liikmed enne paadi vette lükkamist tavaliselt lausuvad. Kuid ma isiklikult usun, et kaasavõtmist põhjustas osaliselt ka "poisi" tutvus päästepeadi kapteniga, Kuivastu Vana Tõnuga, mida aga ta kunagi ei lasknud välja paista. Osa paadi meeskonnast, kaasa arvatud kapten paadi paras ning poiss paadi ninas, ronisid paati juba paadikuuris enne, kui see rullteel liikuma lükkati, ülejäänud liikmed hoidsid kummagil pool paati joostes paati tasakaalus ning kargasid järjekorras kiiresti paati ja asusid oma kohtadele nii, kuidas paat vette sõõstis.

Päästeretkelt või harjutusest tagasi jõudes tuli paat alati nii seest kui väljast puhataks pesta, purjed, riided jne. kuivatada ning kohtadele tagasi asetada, vigastused kõrvaldada, varud täiendada jne., et päästepeat oleks valmis kasutamiseks järgmise vajaduse korral.

Üks hästi lõppenud päästeekspeditsioon, mida oli mul võimalus kaasa teha, algas ühel varasügisel, tuulevaiksel, kuid erakorraliselt uduisel hilisõhtul. Kuulsime Suurt väina läbistava laevate põhjapoolsest otsast, esimese ilmasõja ajal Lalli küla kohal karile jooksnud vene lahingulaeva "Slava" vraki ja Kessulaiu vahelkohalt aegajalt laeva uduvilet kostvat. See kõla liikus pikkamööda piki laevateed Suure väina

lõunapoolse otsas asuva Viirelaidu suunas, kust algab juba hädahoone laevatee Liivi lahte. Oli kohe selge, et üks aurik katsub sel väga udusel õöl läbi väina Liivi lahte sõita, ning see teadmine tegi meid väga rahutuks, kuid samal ajal ka valvsaks. Keskööl kuulsime kõla juba Kuivastu kohalt mööduvat ning suur hädahoone näis möödus olevat. Mõned päästemeeskonna liikmed, kes olid igaks juhuks kohale ilmunud, kavatsesid juba lahkuma hakata, kui märkasime vilekõla läände, s.o. paremale pöörduvat ja Muhu saarele lähenema hakkavat. Järgnevalt kuulsime laevamasinate müra väga tugevaks muutuvat, ankrutekõlminat, inimeste kisa ja karjumist ning sellejärele tugevat ja võimsat raginat. Oli kohe selge, et laev oli liiga vara, enne Viirelaidust möödumist, läänepoolse pöörangu teinud ning Viirelaidu ja Kuivastu vahele Muhu randa karile jooksnud. Kuna "Vana Tõnu" oli samal ajal ka Balti-Päästeeltsi kohapealne esindaja, siis teatas ta kohe peakorterisse laeva karile jooksmisest. Sealt lubati pääste-laev kohale saata. Selle järel "poissi" kaasa võttes, purje ning masti kuuri jättes, alustasime kiirelt õnnetuskohale aerutamist. Päikese kõrgele tõustes ja udu hõrenedes nägime läbi udu suurt tumedat laevakogu esile kerkiivat. Kogu laevameeskond oli kibedasti ametis vintside abil kauba laevast väljaladimise-ga ja üle parda merre laskmisega, et laeva raskust vähendada, ning laeva ankrute hii-vamise ning laevamasinate edasi-tagasi käivitamisega karilt vabastada. Kuna seal ei paistnud olevat mingit hädahoone meeskonnale, siis päästepeadi laeva külge kinnitades ronis "Vana Tõnu" nõõrredelit mööda laevale olukorraga lähemaks tutvumiseks. Kuna laeval mingisugust suurt vee sissevoolu ei paistnud olevat, samuti ka mitte otseselt hädahoone meeskonnale, siis jäime laeva külge kinnitatuina lihtsalt pealt-vaatajate ossa kuni pääste-laeva kohale jõudmiseni, mis saabus päästeoperatsiooni oma kätte võttes.

Meile, s.t. päästepeadi meeskonnale avanes kohale saabudes väga naljakas ja huvitav vaatepilt, mida võib vahel ainult filmides esineda, iseäranis peale seda, kui päike jõudis udu ära põletada. Laeva laadung koosnes sega-

kaubast: jahu, suhkur, sool, margariin, või, ning igasugu muud kraami sisaldavad kotid, kastid ja tünnid, millega oli veepind kogu laeva ümbruses kaetud, kohe põhjavajunud nähtamatust esemetest rääkimata, millest osa nädalaid ja kuid hiljem tormid randa ajasid. Kohe peale udu lahustumist hakkasid nagu nõiaväl ei tea kust mitmesugused veesõidukid, nagu paadid, lodjad, isegi kiiruga kokkumeisterdatud parved jne. kohale ilmuma, et midagi enne põhjavajumist veel ära päästa, milline tegevus kestis öid ja päevi. Isegi mitmed kuud hiljem võis näha peale tormi kohalikke ja kaugematest küladest pärinevaid elanikke randa mööda jalutavat, et veidi "värsket õhku sisse tõmmata".

Tagasi päästejaama jõudes ning järgmisel päeval paati puhastades leidsime oma suureks üllatuseks ka meie päästepeadi pinkidelt ja nende alt jahu, suhkrut ja muud. Isegi paadipuhastajad meeskonna liikmed avaldasid omavahel imestust. Vaatamata vaiksusele ilmale oli tugev tuul ka meie paati jahu ja suhkru kotte kandnud. Veel nädalaid hiljem olevat mandrerahvas vastaskaldalt imestust avaldanud, et alati, kui tuul puhub Kuivastu poolt, olevat nende kaldal tunda kanget värskest küpsetatud peene saia lõhna. Ka Virtsu ja Kuivastu vahel ühendust pidava laeva juht olevat uhkustanud, et Kuivastusse võib keskööpimeduses või ükskõik kui uduse ilmaga ilma kompassile pilku heitmata sõita, muudkui tee roolikambri aknad lahti ja sõida värskest küpsetatud saia või pannkoogi lõhna sisse ning olecki kohal.

Kuid see ei toimunud ega lõppenud alati nii, nagu võite näha järgmisest väga traagiliselt lõppenud päästeekspeditsioonist. See sai alguse 1942. aasta hilissügisel, lumetormisel õöl, mil üks rannasõidu purjekas vile mehega pardal jooksis Kesselatust lõuna pool mandri randa kaljudele ja hukkus. Rannamehed, märgates läbi lumetormi tulekuma ja tulevälgatusi, alarmeerisid Kuivastu merepäästejaama, kuid tormi ja pideva tugeva lumesaju tõttu ei olnud päästepeadiil võimalik appi rutata. Päästemeeskond jäi ilma valgenemist ja paranemist ootama. Hommikul valgenedes, tormi nõrgenedes ning lumesaju lõppe-

des alustati päästeretkega, see kujunes väga aeglaseks, ohvri- ja vaevarikaks. Tormijõud olid mõnevõrra raugenud, kuid kõrge lainetus ja väga tugev veevool väina kitsuses tegid olukorra peaaegu ületamatuks. "Kuid saare mees, kes on poisikesepõlvast alates olnud rinnutsi koos tormi ja merega", tuli seekord võitjaks. Pimeduse saabudes jõuti kohale, kust kaljude vahelt leiti kahemastiline mootorpurjeka vrakk, kahe mehega veest väljaulatuval laeva kajutil, kuna ülejäänud liikmeid ei olnud mingit jälge. Sadu oli uuesti alanud ja tuul tugevamaks muutunud. Vaatamata sellele, et tuule suund oli tagasisõiduks soodsam, otsustas päästemeeskond väsimuse, pimeduse ja uuesti tugevamaks muutunud lumesaju tõttu väsinuina ning läbimärgadena õõ päästepeadis koos kahe päästetuga purje ning paadikatte all kuni valgenemiseni vastu pidada. Järgmisel hommikul, soodsama tuule ning alanenud lainetusega oli tagasisõit, võrreldes sinnaõiduga lõbusõit. Isegi sõudmist, mida soodsa tuule tõttu enam vaja ei olnud, tehti selleks, et oma läbimärga ja külmetavat keha soojendada. Tagasi jõudes suudeti alles mitmekordse katse järele paadi kiil rullidele juhtida ning paat tervena kuuri toimetada. Sel ajal töötasin Tallinnas. Mõned nädalad hiljem sain isakodust teate, et isa, kes oli eelkirjeldatud päästeretkest saadik kopsupõletikus haigena voodis lamanud, ootab minu koju tulekut. Sõiduluba Virtsu sõiduks aitas saada üks hea sõber, kapten Julius Laas, kes töötas sel ajal Tallinn-Harju prefektina. Kui jõudsin Virtsu, selgus, et jääolude tõttu oli laevaliiklus Virtsu-Kuivastu liinil katkestatud. Puuteivast igaks juhuks kätte võttes jalutasin posti vedava kelguga kaasa üle väina Kuivastusse. Koju jõudes ootas mind kurb uudis, olin kohtumisele hilinenud. Minu isa "Kuivastu Tõnu" oli eelneval õöl seitsmekümne ühe aasta vanusena kõigevägevama kutsel siit maisest maailmast lahkunud, olles surmatunnini truuks jäänud oma kodusaarele, merele, elukutsesele ja sellega seoses olevatele hädahoontele.

Adolf Kolk
Toronto

Fotod Eesti
Meremuuseumi fotokogust

Kuivastu päästejaam



Kuivastu sadam



Bakuu

nelikümmend päeva hiljem

Bakuus on kevad: päikeselised päevad, pehmed malbed pajuurvad, Merepuistee taimede mõrkjas lõhn. Esimeste märtsipäevade soojusel pole püsi. Jumal teab kust tormab kohale pilvi: nii meenutab end talviste ilmade tujukus. Soolane tuul paneb rahutult lehvima musti kangaid. Üldrahvaliku leina neljakümne päevaga põhjalikult pleekinud, ripuvad need katustelt ja rõdudelt alla, lehvivad telefonipostide küljes. Meenutavad sadade aserite kodadesse astunud muret. Räägivad sellest, kui raskelt linn saab üle teda jaanuaris tabanud tardumusest – loodus ärkab talvest palju kergemini. Aserbaidžaani pealinna elluärkamine sarnaneb ebaõnnestunud opereerituga omaga – see käib aeglaselt ja ootamatute tuisustustega. Ent see on siiski tagasitulek ellu. Selle märgid on kõikjal.

Tänavad ei jää pimeduse saabudes tühjaks, linlased suunduvad hirmu tundmata oma asju ajama, kõik poed on lahti, transport töötab. Lambada on vallutanud kõik suured kaubamajad, linnaparkide varjulistes nurkades soosivad armunud. Bakuu üliõpilased asusid 5. märtsil lõpuks taas õppima. Ehkki õsiti kostab veel laske, on tankid tänavatelt ometi ammu läinud. Vaid neli soomusmasinat on valitsushoone esise Lenini väljaku igas nurgas.

Muide, väljak ei kannu varsti enam Nõukogude riigi looja nime. AKP KK büroo soovitas 10. märtsil Bakuu linna täitevkomiteele vormistada *de jure* see, mis *de facto* juba sündinud: nimetada see Vabaduse väljakuks. Park, kuhu maeti 19. ja 20. jaanuaril hukkunud (praegu S. Kirovi nimeline), saab samuti uue nime, linna kaardilt kaob ka XI Punaarmee nimeline väljak.

Küsimused, mis 40 päeva olid vastuseta, tõstusid neil mälestuspäevadel endise teravusega. Miks otsus sõjavägi sisse tuua võeti vastu Aserbaidžaani NSV suveräänsust arvestamata, täiesti ilma vabariigi juhtorganitega kooskõlastamata? Miks käsuandjad ei pidanud vajalikuks informeerida NSV Liidu Ülemnõukogu, rääkimata juba selle niivõrd vastutusriikka sammu astumiseks ülemnõukogu nõusoleku saamisest? Kes provotseeris 13.–14. jaanuari pogromme armeenlaste vastu? Kas verevalamist oleks olnud võimalik ära hoida ja kes on kõige toimunu tõeline süüdlane?

Neil hirmsail jaanuaripäevil, kui emotsioonid võtsid võimust mõistuse üle, mis ei suutnud haarata tragöödia kogu õudust, vastasid tuhanded bakuulased sellele täiesti üheselt: süüdi on partei, selle kohalikud ja keskorga-

nid. Vabariigis tõusis parteipiletite, äraandmise laine. Kuu aega hiljem jõudis kätte põhjaliku analüüsi ja järelekaalutud hinnangute aeg. Süüdistada süütute inimeste hukkamise pärast ainuüksi parteiparaati, kelle käes tõepoolest on ikka veel võimuhoovald (AKP KK uus esimene sekretär A. Mutalibov tunnistas kohtumisel aserite ja venekeelse elanikkonna esindajatega, et parteijuhid, sealhulgas ka ta ise, on vastutavad selle eest, et ei suutnud mõttetuid ohvreid ära hoida), on oma lihtsuses ahvatlev. Ainult et kas kõik lihtsad lahendused on ka õiged? "Paljude maade ajalooline kogemus ütleb, et rahvustevaheline vaen on juhtivringkondadele kasulik, kui nende võim hakkab kõlkuma ja nad tunnevad, et nende kõrvaldamine on vältimatu," ütles Aserinformile NSV Liidu Ülemnõukogu seaduslikkuse ja õiguskorra komitee liige S. Belozertsev. "Peale selle, praegu on veel olemas teatud ringkond inimesi, kes kasutavad ära ühiskonna rahulolematust *perestroika* tempoga. Need inimesed pole toimivatest muudatustest huvitatud, sest võivad oma positsiooni kaotada ja satuvad olukorda, kus on sunnitud alluma nõukogude seadustele ega saa enam teha kõike seda, mida siamaani tegid."

Hulk aseribaidžaani intelligente arvab, et võrdset vabariigi juhtkonnaga peavad rahva ees pattu kahetsema ka Rahvarinde juhid, selle radikaalse tiiva pooldajad, kes on küllalt suured osalised kõrge üleskõltsimises ning kes ei suutnud verevalamist ära hoida.

Loomingulised töötajad ise peaksid minu meelest endalt küsima, miks nemad jäid sündmuste keskpunkti kaugelt. O. Suleimenov, kes oli Bakuus otse pärast sündmusi, märkis kahjutundega (ja väga täpselt): "Ajakirjanikud, õpetlased ja kirjanikud pole veel oma peamist sõna öelnud". Mitte nende mõtted polnud inimeste südames; rahvuse intellektuaalse potentsiaali kandjate humanismile kutsuv hää ei tunginud kalemuse ja kättemaksuha soomusest läbi. Aserbaidžaani Demokraatlike Intelligentside Liit loodi kahjuks pärast dramaatilisi sündmusi, mitte enne.

"Nad on kangelasid, nad püüdsid kaitsta meie õigust ise oma asju otsustada. Ka mina oleksin pidanud seal olema, aga lõin kartma..." Nii seletas mulle ägedalt üks aserbaidžaani tütarlaps, meditsiinainstituudi üliõpilane. Tõepoolest, Aserbaidžaan suhtub tol hirmsal jaanuarilõõl hukkunutesse kui kangelasesse. Neile püstitatakse mälestusmärke, nende matmispaika ehitatakse Bakuus

memoriaal. Kannatanute perekondi abistatakse. Seda tööd korraldab hukkunute ja haavatute perekondade abistamise ajutine ühiskondlik komitee. Vabatahtlikke annetusi kogunes neljakümneks päevaks üle pooleteise miljoni rubla. Komitee esimehe, filmirežissöör Eldar Kuljevi sõnul on osalist abi antud 130 hukkunute ja umbes 300 haavatu perekonnale. Rahalise abi täielik summa veel täpsustatakse, aga juba praegu on selge, et alammäär hukkunute peredele on 5 000 rubla. Igale isa või emale kaotanud lapsele – aga neid on komitee andmetel 140 ringis – kavatakse anda 2500 kuni 3000 rubla. Haavatuile hangitakse sanatooriumituusikuid, rästastoole ja muud vajalikku normaalsesse ellu tagasipöördumiseks. Bakuu suured tööstuskondid on valmis valuutat eraldama.

Kõige sagedamini küsivad bakuulased oma uuel juhilt, millal kaotatakse erakorraline olukord. A. Mutalibov vastab: siis, kui olukord linnas täielikult stabiliseerub, inimeste julgeolek on garanteeritud ja uute rahutuste tekkimise võimalus kaob. Streikivad töökollektiivid (pealinnas seisid pooled ettevõtted) omakorda aga esitasid ühe tööle hakkamise tingimusena erakorralise olukorra kaotamise. Mõlemad pooled kõndisid kaks kuud seda kinnist ringi mõõda, ei tahtnud positsiooni loovutada. Lõppede lõpuks oli ilmselge, et kui boikott jätkub, siis Aserbaidžaan majandus lihtsalt laguneb. Aga 1. jaanuarist 1991 taheti üle minna vabariiklikule isemajandamisele. Tekkis reaalne oht, et üleliidulise alluvusega suurte tehaste sisseaede lihtsalt demonteeritakse ja paigutatakse teistesse N. Liidu regioonidesse ümber. Aserbaidžaani Demokraatlike Intelligentside Liit kutsus töölisi üles streigid lõpetama ja poliitilise võitluse teed valida. Sokiteraapiana mõjus teade kõrgis vabariigi ajalehtedes katastroofiolukorrast Sumgaidi keemiaettevõtetes. Raudteelaste poolt tehase territooriumilt välja vedamata kümned tuhanded tonnid mürgiseid ja tuleohtlikke aineid tegid sellest linnast pantvangi. Mistaheks rumal juhused võinud millal tahes tekitada tuhandeid uusi ohvreid.

Kaine mõistus võitis. Nädala aja jooksul pärast 2. märtsi mälestuspäeva hakkasid peaaegu kõik Bakuu ja rajoonide tootmisüksused täie võimusega tööle. Vabariik loeb kahjusid kokku. Et naftapuurauud töörežiimi jõuaksid, kulub umbes aasta. Nahahtsevani vaibatõustus kaotas 8 miljardit rubla, portselanivabrik 2 miljonit, "Asneftemaš" jäi kahe kuuga ilma 60 miljonist rublast.

Streik kui poliitilise võitluse vahend osutus perspektiivituks. Streik ei mõjutanud kuigivõrd võimude käitumist, tegi aga lõpptulemusena streikijatele enestele suurt kahju, mõjudes nende perekondade eelarvele.

Üks mu sõber, kuulnud, et lendan Bakuusse, ütles süngelt: "Tagasipiletit pole sul siis tarvis." Kui ma Bakuu lennujaamas esimest korda elus nägin sõjaaja seaduste kohaselt varustatud sisevägede patrulle ja meenutasin kõike loetut-kuuldut, tuli tahtmatu mõte, et tal võib õigus olla...

Muide, loetust. Meie meelest ei aseta "Pravda" Eesti sündmusi kirjeldades just täpseid rõhke. Selle peale me ärritume ja nõrdime, aga esitame endale harva küsimuse, kas ta muud materjalid vastavad tegelikkusele. Pole ju võimalik, et kõik oleks vale? "Sihipärane aserbaidžaani rahva diskrimineerimise poliitika", "tendentslik sündmuste valgustamine", "võltsimine", "informatsiooniblokaad" on ebatäielik loetelu etteheidetest massiteabe keskorganitele. Need süüdistused pole alusetud. Aserbaidžaan lehtedes ilmub pidevalt spetsialistide, ajakirjanike või pealtnägijate kommentaaridega tsitaate "Pravdast", TASS-i ja Kesktelevisiooni teadetest. Võtame näiteks "Krasnaja Zvezda" korrespondendi teate, et paljud vene koolid jäid jaanuaris tühjaks. Ta toob näiteks 153. kooli. Aga see asub ju Saljani kasarmute territooriumil, seal õpetavad peamiselt sõjaväelaste naised ja õpivad nende lapsed...

Vene põgenikud muutusid üksvahe keskseks teemaks. Oli loomulik, et pärast sõjaväelaste perekondade evakueerimist ja veriseid kokkupõrkeid linnatänavail venelaste bakuulased hakkasid oma julgeolekus kahtlema. Aserbaidžaan rahvale tuleb au anda, et sel hetkel tehti inimeste rahustamiseks ja kindlustunde loomiseks kõik võimalik. Intelligentsid, töölised, partei- ja riigitegelased esinesid raadios ja televisioonis, kirjutasid ajalehtedes artikleid. Rahvakirjanik B. Vagabzade kutsus kõiki aserbaidžaanlasi üles venelastele olukorda seletama, veenma, et ei usutaks kuulujutte, et jäädaks kohale. Rahvarinde juhatus andis juhatusel liikmete telefonid, millel võis teada venekeelse elanikkonna vastu suunatud provokatsioonilisest tegevusest. Ühiste jõupingutustega õnnestus paanikas jagu saada, töö, korteri ja omandi mahajätute vool lakkas. Vastupidi, paljud hakkavad tagasi tulema. Aserbaidžaan Moskva-esindus kindlustab vene põgenike tasuta tagasisõidu. Põgenikke oli Vene NFSV Ministrite Nõukogus ja Töökomitees

jaanuari lõpuks registreeritud 15 000.

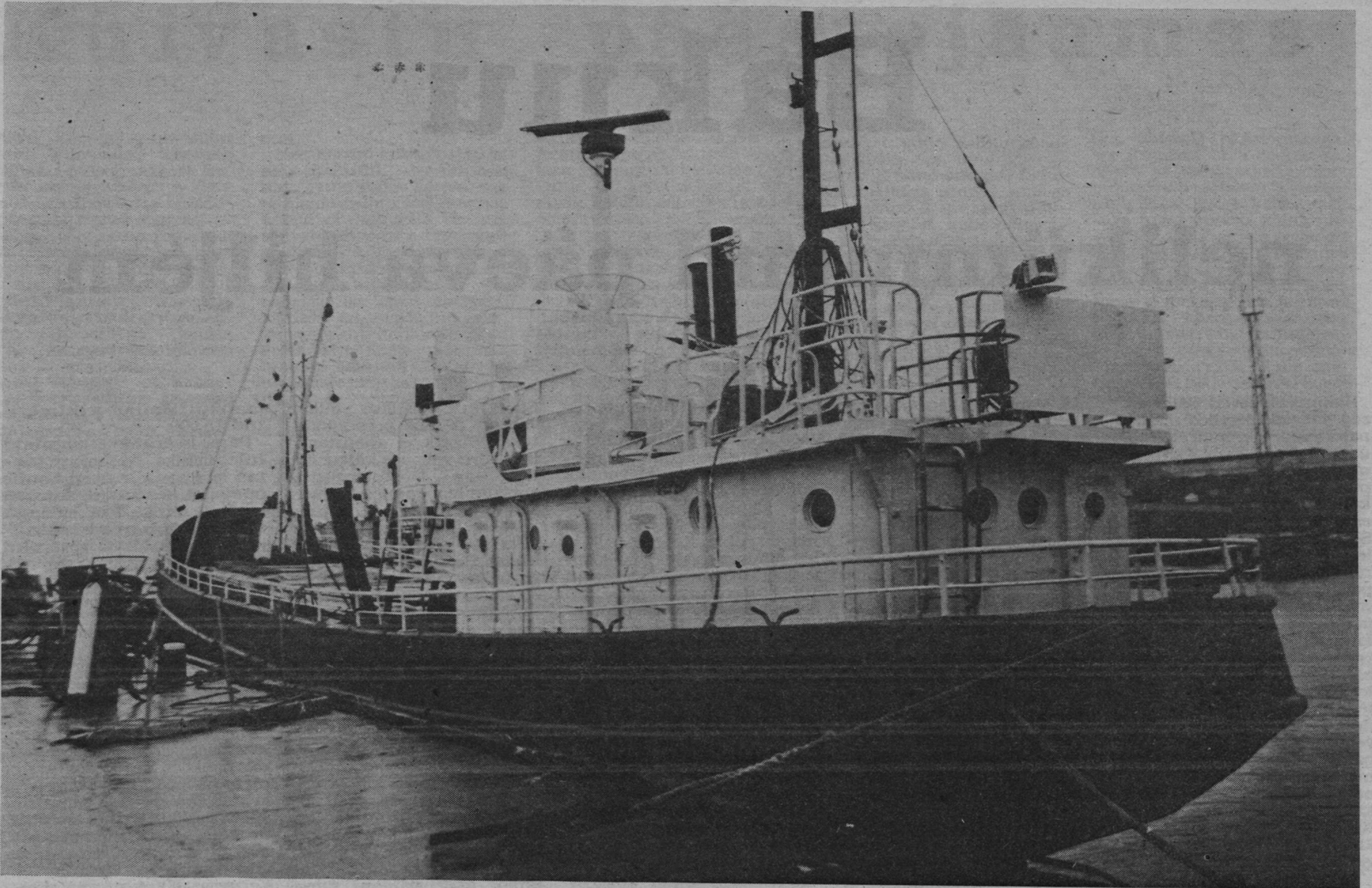
Päris iseäralikke juhtmeid tuleb ilmsiks. Aserinform teatas lehelugejaile ühest kooliõpetajast, kes raskelt jaanuaripäevil sõitis koos naisega Bakuust tütre juurde Leningradi. Seal läks ta põgenike abistamise punkti ja sai iga pereliikme kohta 100 rubla abiraha, sealhulgas ka tütrepoja jaoks, kes on Leningradis sisse kirjutatud. Nädala pärast saabus see nn. põgenik Bakuusse tagasi ja ilmus tööle. Oma käitumist seletas ta väga lihtsalt: "Raha pole ilmaski üleliia."

Märtsis polnud Bakuu jaamahooned enam ümberasumispunkti moodsa. Esimene hirm oli möödas, kuid venekeelse elanikkonna tahtmine siit võimalikult ruttu ära sõita säilis. Kuulutustahvliete mahub ära õige väike osa teateid sooviga vahetada korter Venemaa, Ukraina või Valgevenemaa mistahes linna. Majasid kirendavad siltidest: vahetan, müün, vahetan... Inimesed vajavad garantiid. Sõnad ei veena kedagi. Mäletatakse vabariigi endise juhi juttu rahvaste sõprusest ja vendlusest – ajal, mil vabariigis süttis kodusõja leek.

Minu meelest on praegu vähemalt kaks põhjust, miks Aserbaidžaanile ja aseritele ei ole osa venekeelse kogukonna lahkumine kasulik. Esimene on majanduslik põhjus. Üksnes "Asneftemaš" on viimasel ajal umbes neljasajast erineva eriala töölises ilma jäänud. Masinaehitus on tööstusharu, mis vajab kõrge kvalifikatsiooniga töölisi. Neid erialasid on võimatu lähikese ajaga ära õppida. Pole raske ette kujutada, mis saab kaadri puudumisel vabariigi isemajandamisest. Teine põhjus on see, et N. Liidu kõrgis osades leidub suuri aserite kogukondi. Neid inimesi on üle miljoni. Venelaste diskrimineerimine Aserbaidžaanis toob tingimata kaasa teiste vabariikides elavate aserbaidžaanlaste suhtes negatiivse hoiaku. Jaanuarikuine paanika on seda juba teinud. Ajalehe "Molodjož Aserbaidžana" teatel on Bakuusse ilmunud esimesed aserbaidžaanlastest põgenikud Venemaalt.

Bakuu komandandi teadaandes on öeldud: "Kuritegusid ja muid grupilisi seaduserikkumisi rahvuslikul pinal 5. kuni 11. märtsini ei olnud."

Nõukogude võimu ajal Bakuus esimest korda kehtestatud erakorraline olukord kehtib.



Kõige väiksem kaubalaev

Tormisel märtsikuu reedel kogunes lõuna paiku Miiduranna sadama kalle salgake inimesi. Ei ilm ega ümbrus viidanud erilisele pidulikkusele. Siiski varsti rüüstus värskelt värvitud laeva ette selle meeskond ja tseremoonia võis alata.

"MINU SELJA TAGA OLEVA LAEVA NIMEKS SAAB "AAL"."

Need sõnad lausus 16. märtsil kell 13.15 laeva kapten Jakob Rang. Sündmuse tähistuseks tõusis vardasse rahvuslipp. Huvilised said laevaga põhjalikumalt tutvuda. Kõlasid õnnitlused. Õnnitlejate hulgas olid aga vastu ootusi mitte mere, vaid maa- või pigem rannamehed. Pikka aega, edu ja kolme jalga vett küllu alla soovisid Kirovi-nim. kalurikolhoosi laevastiku peakapten Ando Tõrs, Lääne-Virumaa abimaavanem Tarmo Lindmaa, aktsiaseltsi "Virurand" esimees Urmas Arumäe, Kotka vahendusfirma "KymTrade OY" tegevdirektor Tapio Riikkonen, "Esttexpank", turismifirma "Võsu" direktor Harri Rohila, Võsu alevinõukogu esimees Enno Harmipalk. Meenutati omaaegset Käsmu laevastikku ja loodeti sellele edaspidi lisa.

Täiesti loomulik on küsida, mis tõi Virumaa mehed Tallinna külje alla Miiduranda, mis on aktsiaselts "Virurand" ja mis seos on kõigel sellel laevaga.

Laeva kapten Jakob Rang: Möödunud aastal sattusin haiglasse. Tekkis vajadus ja oli aega elu üle järele mõelda. Pärast kõigi asjaolude kaalumist leidsin, et kõige paremini tunnen ma siiski meresõitu. Viimased 13 aastat olin "Miidurannal" vanemabi ja siis kapten. See on töö, mida ma oskan ja tahan teha. On tulnud aastate kogemused, tunnen merd ja natuke ka kaubalaevastikku, teisest küljest lähinaabrite suhteid ja seda tasandit, mis on tekkinud ühis- ja väikeettevõtete, kooperatiivide ja aktsiaseltside näol. Kõik pürgivad ju Lääne turule, kuid kaubakogused, mida sinna suudetakse saata, on väikesed. Seda kõike analüüsides tuligi mõte muretseda alus, millega vedada väikesi kaubapartiid.

Võsu alevinõukogu esimees ja aktsiaseltsi "Virurand" juhatuse esimees Enno Harmipalk:

Väikeste piirkondade õnnetus on krooniline ajude defitsiit, leidub paar-kolm ettevõtet inimest, uute asjadega kaasaminejaid on vähe. See oli juhus, kui uksest astusid sisse Tallinna mehed konkreetsete ettepanekutega. Ma tundsin neid ja riskisin vallavanemana kaasa lüüa. Aktsiaselts "Virurand" loodi 18. aprillil 1989 eeskätt konventsiturismi arendamiseks Võsu ümbruskonna ettevõtluse baasil. Osa liikmeid ei

olegi ettevõtluse esindajad, vaid hoopis kohalik võim, kes saab aidata leida ruume, maad ehitamiseks, partnereid ja sidemeid tegevuse laiendamiseks. Selle tee peab läbi käima enamik piirkondi, kus üldse aktsiaseltside asutamine ette võetakse. Tahame arendada terviklikku turismi, mitte piirduda vaid hotelli ja bussiga, mis turisti veab. Kuid meil tuli alustada nullist, ei olnud kasutada mingeid riiklikke baase. Rahata kohaliku võimu partneriks on ümbruskonna majandusvõim: "Eesti Tsement", Viru kolhoos, Rakvere EPT ühistu, Lahemaa Rahvuspark. Tahtsime jõuda ühisfirma rajamiseni, kuid need partnerid, kellega läbirääkimisi pidasime, leidsid, et suurt kapitali nad siia paigutada ei saa, sest risk on liiga suur. Väikese kapitaliga me aga terviklikku turismikeskust rajada ei saa. Laev hakkab teenima raha ja eeskätt arendama sidemeid.

Jakob Rang: Meil oli valida kahe kooperatiivi ja sellesama aktsiaseltsi vahel. Aktsiaseltsil on muidugi eeliseid, sest kooperatiivide hulgas on olnud neid, kes on oma tegevusega kõiki kooperaatoreid häbistanud, sellest ka halvustav suhtumine neisse ja kohatine vastuseis. Aktsiaseltsil on oma põhikapital, kooperatiivid peavad aga alustama laenust. Ka laenu on aktsiaseltsil kergem võtta, pangal on tagatis. Meie oleme

aktsiaseltsis iseseisva üksusena.

Praegu on küllalt firmasid, kes on suutelised välismaaga suhtlema, kuid takistuseks saab transport. Välispartneritega sõlmitud lepingus võetakse tihti transport enda peale, sest loodetakse seda teha Nõukogude raha eest. Hiljem aga selgub, et see polegi nii lihtne. Kõige väiksemad kaubalaevad võtavad peale 600 t kaupa. Väike firma võib sellise koguseni jõuda alles teatava aja jooksul, siis läheb tal vaja laohoonet. Ta hakkab tasapisi oma kaupad sadamasse laoplatstile vedama, see rikneb seal vihma ja tuule käes ja seda hinda, mida võiks saada, selle kauba eest enam ei saa. Väikesel firmal võib olla kuus ühe konteineri jagu kaup. Argimisel kuul teine, ja kui ta saab selle kohe ära saata, pole tal vaja laohoonet kauba kogumiseks. Tihti peale ongi nii, et sõlmiti leping laeva muretsemisele siitpoolt, see aga ei õnnestu. Kui siis partner tahab kaupad õigel ajal kätte saada, peab firma muretsema autod ja see, mis ta teenib, läheb kõik transpordi peale. Seetõttu on praegu nii, et kellel on oma transport, on teistest mitte enam sada meetrit, vaid terve kilomeetri ees. Seepärast otsitakse praegu hooliga vanu laevu ja tehakse neid ümber.

Muidugi on väikelaeva eksploatatsioon kallis, sest arves-

se tuleb võtta välissadamate eksploatatsiooni-, sadama-, tule-, tollimaksud, loots jms. Tuhandetonnisel alusel jaguneb see maks tuhande tonni peale, meie laeval tuleb ühe tonni vedu muidugi kallim, sest ühesugune maks on 0—



999 brutoregistertonnile. Kuid väikelaeva eeliseks on suurem operatiivsus ja mugavus, sest sellega pääseb ka jõgedele ja järvedele. Ka meie rannas ei pruugi kaup, mis on adresseeritud Pärnusse, Haapsallu või Hiiumaale, ve-



↳ Nimi on nüüd olemas
↳ "Aali" meeskond: kapten Jakob Rang, mehaanik Mati Murumaa, mehaanik Urmas Lepiku, tüürimees Rein Metsoo

rahvusvahelistele nõuetele. Mõnes mõttes oleme rohkemgi teinud, näiteks ei nõuta niisugustel väikestel laevadel kinnist süsteemi tualettveele. Kui me aga tahame Soomes



dada Tallinna, et maha laadida, laahoonet otsida ja pärast autoga näiteks praami peale saata. Lihtsam on tollimees kohale tuua ja kaup kohapeal vastu võtta. Eestis polegi sellist sadamat, kuhu me ei mahuks sisse sõitma. Kauba väljasaatmiseks saab samuti peale võtta seal, kus vaja. Näiteks "Eesti Tsement" tahab ehitada oma sadamat, et tehase rekonstrueerimiseks tsemendiga valuutat teenida.

Mahakantud laevakere ostisime Kirovi-nim. kalurikolhoosilt. Lõhkusime välja kõik vaheseinad, mida me vajalikuks ei pidanud. Laev on lõigatud pooleks ja 4,5 m pikemaks tehtud ning täielikult moderniseeritud. Korpuse-tööd tegi Kirovi-nim. kolhoos, aga laevakere puhastamist ja rooste väljatagumist ei usal-

danud me kellelegi, selle tegime ise. Ümberehituse plaani mõtlesin ise välja, kõik arutasime konstruktoritega korduvalt läbi, et oleks mugavam ja parem, meresõiduks otstarbekam ja vastaks rahvusvahelistele nõuetele. Plaanisime ka uue pealishituse teha, aga ei jõudnud, loodame seda teha järgmisel või ülejärgmisel talvel. Arvame, et teeme joonised ja tellime tehases, pärast tõstame kraanaga peale. Siis hoiame aega kokku ja saame tänapäeva nõuetele vastavad ruumid.

Laadluuk on suur, mugav on kaupa paigutada. Trümmi mahuvad ka merekonteinerid, kas kaks 20-jalast või üks 40-jalane, nende kõrvale mahub veel kaup. Laev on 32 m pikk, kaup võtame peale 60-65 t. Süvis on 2 m, sellega pääseme igasse sadamasse.

Kõik laevaruumid vastavad

või Rootsis minna jõgedele või järvedele, siis selleks, et midagi üle parda ei satuks, tegime sellise süsteemi, et ka pesuvee läheb tsisterni. Selle saame kaldale ära anda, nii ei teki meil mingeid takistusi.

Oleme ette näinud, et oma firma inimesi või neid, kelle rahakott ei kannata luksuslaeva või -lennukiga sõita, oleme nõus sõbraliku seltskonnaga eest kaasa võtma, meile mahub 4-5 reisijat. Meil on pisike laev ja pisikesed ruumid, sellest peab muidugi aru saama, kuid registri luba ja päästevahendid on olemas, nii et hirmu ei tohiks olla. Sellised laevad on hästi merekindlad, ükski torm pole neid põhja ajanud.

Laeva ehitamine läks maksma 100 000 rubla ringis, kuid meie meeskond ei kahelnud hetkekski, et see tulu hakkab tooma. Tunneme üksteist juba kaua, mehed on kõik

kaua merd sõitnud, nende jaoks siin üllatusi pole.

Laeva nimi "Aal" tähendab näkki ja saksa keeli angerjat, nii üks kui teine on pikk ja libe, sellisele väikesele laevale sobib see nimi hästi. Nime panekul lähtusime sellest, et keelt murdmata võiks selle õigesti välja ütelda niihästi eestlane kui ka venelane, soomlane või rootslane. Satub registri alguse ka, tahapoole mahub teisi nimesid veel küll.

Neljast mehest on kaks kõrraga vahis, kaks vabad. Maksin on täisautomaatikaga, mehaanikul tuleb seda jälgida ja kontrollida, kuid ta jõuab selle kõrvalt ka süüa teha. Ei ole ju tööd, mida meremees teha ei oskaks.

Suurte laevade mured on veidi teistsugused. Meie saame kütte ja vee ise kätte, toidu võtame ise kaasa. Meie reis kestab kõige rohkem nädala, ämbritäis kartuleid peab muidugi olema. Aga muu, mida kaldal tuleb korjata ajada, selle peale mõtlesin oma abikaasa välja õpetada ja firmasse kaasata. On ka meeste omi asju, mida peab aitama ajada, nii olekski meil oma agent. Palju on muidugi selliseid püüasju, mida ei oskagi praegu ette näha, neid tuleb lahendada siis, kui nad tekivad.

26. märtsil läheme esimesse reisi Kalmarisse.

Vanasti olid meremehed jõulust kevadeni kodus, meie teeme arvatavasti ka nii. Kui on aga pehme talv nagu tänavu, võime sõita kasvõi terve aasta. On ka võimalus vedada talvel Läti või Leedu kaup, seal on sadamad jäävabad. Arvame ka, et leiame tarbe korral suvepuhkuse ajaks vahetusmehi. Kalamehed puhkavad suvel, ehk leiame nende hulgast mõneks reisisiks või kuuks ajaks asendajaid kasvõi sealt samast Kirovi-nim. kalurikolhoosist. Sellest probleemi ei tohiks tekkida, et oleme väga kinni ja maal olla enam ei ole aega.

Kui me ei oleks leidnud tellijat, oleksime sõlminud lepingu "Sojuzvneštransiga". Meil läks aga nii hästi, et satusime ettevõtliku mehe peale Tartu Katseremonditehases, kes hakkab rootslastega äri tegema, nüüd on lepingud sõlmitud. Hakkame sõitma Kalmaris vahet - 2 päeva sinna, 2 tagasi, mõlemad otsad täislastis. Sinna viime kauba Nõukogude raha eest, tagasi toome sealse kauba Rootsi

raha eest.

Meil on tehtud partneritega niisugune kaup, et kui me siitpoolt ei saa laadungit, siis otsib ta meile laadungit ise. Kalmar on ilus koht ja kui käia pidevalt ühes sadamas, tekib seal juba tutvus ning meeldiv on tulla sinna, kus sind teatakse ja oodatakse. Esialgne leping on 4 kuu peale, aga kui äraütlemisi ei ole, pikeneb see automaatselt. Meie veotasu on umbes kolmandiku võrra odavam kui autodel. Sellega saame maksitud võlad, kogume "Virurannale" hotelli vundamendi jaoks ja maksame meeskonnale palga.

Meie oma aktsiaseltsil on samuti tekkinud veovajadus. Viru kolhoos tahab eksporti alustada, Rakvere EPT tahab autoakusid teha ja neid välja vedada, "Eesti Tsement" tahab tsementi vedada, Rakvere Metsakombinaat veab oma suvilaid ja puitu välja. Mõtlesime nii, et kui muudu läbi ei löö, siis saame tööd oma aktsiaseltsi liikmete vedudega. Nüüd on aga alustamisest möödunud 8 kuuga nii palju muutunud, et oleks vaid laevu küllalt.

Arvamusi on igasuguseid, mõned kõhklevad ja kahtlevad, et keegi peab ju pankrotti ka minema, uutesse asja-

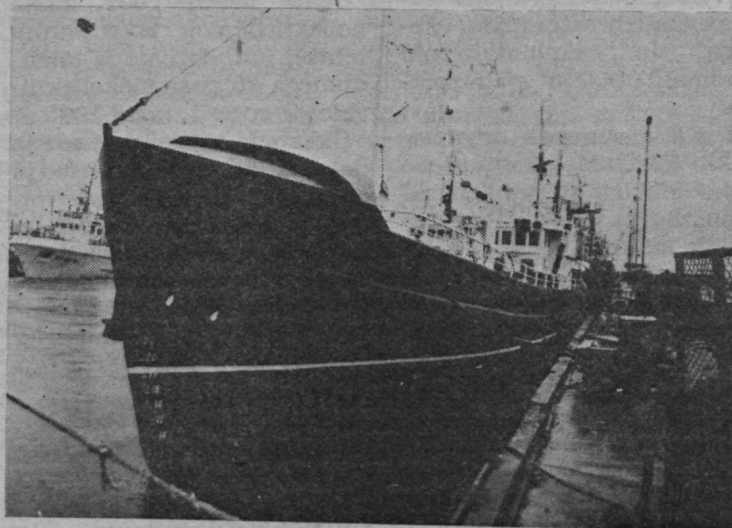
desse suhtutakse eelarvamusega. Meie kalkulatsioonid näitavad, et pankrotti me küll ei lähe, pigem saame aluseid veel juurde. Läänemeres on niisugusel väikesel laeval oma tegevusväli. Arvan, et uusi väikelaevu tuleb juurde, mitu kalurikolhoosi on alustanud samuti kaubalaevade ehitust. On meilgi käidud vaatamas ja asja uurimas. Meie laev on esimene, n. ö. näitlik agitatsioon, ja ma usun, et kanged eesti meremehed veel surnud pole. Rauda peab taguma, kuni ta tuline on ja mehed peavad ikka tegutsema, kuni neil eluvaim sees on.

Küsigem külaliselt tema arvamust. Ega niisugune väike laevafirma järsku pankrotti lähe?

"KymTrade OY" tegevdiriكتور Tapio Riikkonen: Ei lähe. Väikelaeval on suurte kõrval nagu koormaauto, kulutab vähe aega ja võtab peale vähe kaup. Läänemeres on palju väikesi sadamaid, kuhu selline väike laev saab sisse sõita ning kiiresti ja operatiivselt kaup tuua. Üle Läänemere sõiduks on laev seejuures küllalt suur.

Ristimispeol käis Madli Vitismann

Fotod: H. Mosolainen



Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ja kaldaorganisatsioonide töökollektiivi konverentsi

OTSUS

kollektiivlepingu täitmisest 1989. aastal ja uue kollektiivlepingu vastuvõtmisest 1991. aastaks

Kuulanud ära ja arutanud läbi Eesti Merelaevanduse ülema T. Ninnase ja ametiühingukomiteede esimeeste N. Ššekotini ning G. Vesselovi ettekanded, märgib konverents, et 1989. aasta kollektiivleping on oma peamistes punktides täidetud.

Eesti Merelaevanduse laevade ja kaldajaoskondade töökollektiivid on riigi keerulises poliitilises elus 1989. aasta ülesannetega hakkama saanud. Selle tulemusena on lahendatud mitmed probleemid Eesti Merelaevanduse töötajate elu parandamisel:

- + on suurendatud Eesti Merelaevanduse laevameeskondade toitlustamiseks eraldatavat rahasummat;
- + hakatud tasu maksma öötöö eest;
- + rohkendatud valuuta osa ööpäevatasus;
- + kehtestatud lisasoodustused pensionäridele ja noortele emadele;
- + kui laev on remondis, makstakse meremeestele palga 100% ulatuses jms.

Ühtlasi märgib konverents ära puudused kollektiivlepingu kahepoolsete kohustuste täitmisel.

211-st kollektiivlepingus ette nähtud üritusest ja kohustusest on täidetud 209, täitmata kaks:

1. Kuigi Merelaevandus toetas elamuehitust miljonit rubla, on eksploatatsiooni andmata 3000 m² elamispinna.

2. Käte saamata on maatükk Eesti Merelaevanduse pioneerilaagri ja puhkebaasi ehitamiseks Paunküla veehoidla kandis.

Ülalnimetatud ettevõtmiste läbikukkumise põhjuseks on esimesel juhul see, et Tallinna linnavõimud ja ehitusorganisatsioonid ei taganud tarvilikku elamuehituse mahtu ning teisel juhul see, et külanõukogu ei andnud maatüki eraldamiseks Merelaevanduse pioneerilaagri ja

puhkebaasi tarvis oma nõusolekut.

Kollektiivlepingu nelja osa kohta, mis käsitlevad laevade materiaal-tehnilist varustamist ja transpordilaevastiku ning valitsuse "Torgmortsans" tööd, on tulnud 63 laeva kollektiivilt kriitilisi märkusi.

Töökollektiivi konverents OTSUSTAB:

1. Kinnitada Eesti Merelaevanduse 1989. aasta kollektiivlepingu täitmise kontrollakt. 1989. aasta kollektiivlepingu täitmine administratsiooni ja ametiühingukomiteede poole pealt tunnustada RAHULDAVAKS.

2. Lähtuvalt laeva ja kalda töökollektiivide ning konverentsi delegaatide ettepanekutest ja märkustest teha administratsiooni ja ametiühingukomiteedel parandused ning muudatused 1990.—1991. aasta kollektiivlepingusse. Kiita 1990.—1991. aasta kollektiivlepingu heaks ja teha ametiühingukomiteedele ning administratsioonile ülesandeks kirjutada käesolevale lepingule alla pärast seda, kui sellesse on tehtud muudatused ja täiendused vastavalt delegaatide ettepanekutele.

Kinnitada töö korras lahendatavad küsimused.

Saata 1990.—1991. aasta kollektiivleping koos sinna tehtud muudatustega ja täiendustega kõigisse töökollektiividesse enne 1. maid 1990.

Üldistada töökollektiivide ja delegaatide need märkused ja ettepanekud, mida ei ole võimalik kohapeal lahendada, ning saata need ÜAÜKN-ile, Mere- ja Jõelaevastiku Töölise Ametiühingu Keskkomiteele, NSV Liidu Ministrite Nõukogule, Merelaevastiku Ministeriumile.

Eraldi tõsta välja need küsimused, mis tuleb lahendada töö korras.

3. Kinnitada ujuvkoosseisu ametiühingukomiteede ja

Eesti Merelaevanduse juhatuse 1990. aasta eelarved.

4. Kinnitada Merelaevanduse 1990. aasta materiaalse ergutamise fondi, sotsiaalse ja kultuurirühmituste fondi ning elamuehituse eelarved.

5. Luua ujuvkoosseisu ametiühingukomitee juurde meremeeste sotsiaalse kaitse fond.

6. Avada ujuvkoosseisu ametiühingukomitee valuuta eripangaarve, kuhu kanda valuuta, mis moodustab välislipu all sõitvatel laevadel töötavate meie meremeeste välislaevaomanikelt saadava palga ja meie meremeeste palga vahe, samuti meremeestelt valuutas laekuvad ametiühingumaksud. Sellel arvel olevat valuutat kasutada üksnes meremeeste sotsiaalsete vajaduste rahuldamiseks.

7. Kohustada Merelaevanduse administratsiooni ja ametiühingukomiteesid:

- + teatama kuni 15. maini raadio kaudu otsuste realiseerimisest;
- + välja töötama Eesti Merelaevanduse meremeeste (kaasa arvatud välislaevadel töötavad meeskonnad) tööhoive täpne süsteem.

8. 1990.—1992. aasta jooksul kavandada eraldi kollektiivleping, mis sõlmatakse ujuvkoosseisu ja administratsiooni vahel ning 1992.—1993. a. sõlmida see koos laevade kollektiivide tehtud täiendustega ja ettepanekutega.

9. Meetmed, mis on kirja pandud võetavatena töö korras, konkretiseerida, määrata nende täitmise tähtajad ning saata laiali laevadele.

10. Näha ette sotsiaalse arengu reservfond laevameeskondade toiduhindade tõusu kompenseerimiseks, juhul kui Eestis hinnad tõusevad.

Mööbli jagamisest

1990. aastast kehtiva korra kohaselt jagatakse peaaegu kõiki püsikaupu ettevõtete kaudu. Toimetuse sai oma üllatuseks teada, et kapid ja toolid on laevanduses juba jagatud. Ja nagu selgus, polnud see üllatuseks mitte ainult toimetusele...

"Meie ei saanud siin midagi teha. Mööbli eraldamise teade ja seal märgitud kuupäevad olid ametiühingukomiteele niisama ootamatu nagu meremeestele, kellele see mööbel oli määratud," seletas N. Ššekotin väsinult.

Need lõputust kordamisest kulunud sõnad olid adresseeritud nii "Morjak Estoni" korrespondentile kui ka neile inimestele, kelle käest ujuvkoosseisu ametiühingukomitee esimees võttis vastu järjekordset mööbliavaldust. Paberileht rändas suurde kuhja teiste omasuguste hulka ja Nikolai Ššekotin jätkas:

"Eesti Merelaevandus sai alles 4. jaanuaril teada, kui palju ja missugust mööblit talle antakse. 10. kuupäeval pidid aga õnnelike mööblisaajate nimekirjad juba kaupluses olema. 5. jaanuaril läks laevadele radiogramm. Kaks päeva õiendasid ametiühingukomitee töötajad telegrammidega ja panid kirja, millist mööblitüki keegi tahab. Meie vähestele töötajatele oli see paras põrgu. 9. jaanuaril tuli kokku jaotuskomisjon. Laevandusele mõeldud 280 mööbliesemest sai ujuvkoosseis 186. Jaotamisel arvestati peale kõige muu ka seda, kui kaua oli avalduse esitaja oma korteris elanud. On ju selge, et mööblipuudust tunnetavad eriti valusalt vastsed korteriomanikud."

Mis siis saab nendest avaldustest, mis juba ametiühingukomitee esimehe laual leavad või mis sinna veel tuuakse? Seda polnud mõtet küsida. N. Ššekotin näis meie vestluse käiku juba ette teadvat ja ootas ainult juhust, et vastata ei tea mitmendat korda: "Midagi kindlat ma kahjuks öelda ei saa. Nähtavasti jääb see kuhi siia 1991. aastani, kui tuleb uus jagamine. Pole põhjust arvata, et laevandusele veel midagi juurde antakse."

Kujunenud on küllalt tavatu olukord, kus merelolijad on sattunud eelisseisu. Tüürimehed, mehhaanikud, madrused ja motoristid ning kõik teised, kes uue aasta esimestel päevadel maal olid, said jaotamisest teada alles *post factum*. Ja tött-öelda ei paista, et miski takistaks Nikolai Ššekotini kirjeldatud lugu aasta pärast kordumast. Küllap see just nii lähebki, sest keegi pole teate autoritele öelnud, mida nende asjaajamisest arvata võib ja ega seda praeguse jaotusmajanduse puhul nii lihtsalt ütlegi. Jääd oma mööblit veel päris ilma. Seepärast võtke kuulda head nõu: katsuge jaanuaris merel olla. Äkki näkkabki midagi!

(Algas 27. veebruari lehes) Ameerikast teraviljaga tulles on laeva pardal tegelikult 150 kuupmeetrit lämmastusgaasi fosfeeni, mille mõju inimorganismile pole seni ajani selge. Meeskonna ülesannete hulka käib laadungiruumide hermetiseerimine, sõidu ajal kontrollimine ja töö fumigandi jääkidega lossimisel. Kui meremehed otsustavalt teatasid, et nende töötasu pole töö ohtlikkusele ja keerukusele vastav, otsustas NSV Liidu Tervishoiu-ministerium, et see gaas on täiesti kahjutu... Et aga rahvas väga nõrduinud ei oleks, hakati puhtimise eest juurde maksma - 2 kopikat ühe tonni teravilja pealt. Teeme nüüd lihtsa arvutuse. Meie laadung oli 44 tuhat tonni vilja. Korrutame selle kahega. Saame 880 rubla. Jagame neljakümne meeskonnaliikmega...

Peale selle tekib üks küsimus. Kui see gaas on nii kahjutu, miks peab siis puhtimise ajal kõik praod kinni top-pima, et see kajutitesse ei imbuks ja miks meeskonnaliikmetel ei soovitata ilmaasjata tekile minna? Ning miks Tallinna reidil peab laeva mitu tundi lahtiste trümmidega seista laskma ja fosfeeni välja tuulutama, et kaldarahvast mitte mürgitada? Aga maksab see kõik 2 kopikat.

Oiguse huvides peab ütleva, et me alustasime reisi teadmise: nüüd on fumigandiga töötamisel uued tasumäärad. Nimelt makstakse 10% lisatasu, kusjuures mitte Nõukogude rahas, vaid valuutas. Rõõmu oli sellest niikaua, kuni arvatati välja, et mees, kes lausa otse fumigandiga töötas, saab 5 kuni 7 dollarit. Jõulueelset hinnalandust arvestades sai selle eest mõne tüki seepi, mis teel Ameerikasse otsa oli lõppenud.

Päris kurb hakkas meestel pärast seda, kui saime teada, et Nõukogude ajakirjanduses oli vilksatanud ameerika uudisteagentuuri teade, et fosfeen tekitab geneetilisi muutusi. No aga nemad on ka ameeriklased... Nemand mak-savad oma fumigandiga töötavatele meestele 500 dollarit paari tunni eest. Aga mis meil - jätkuks seebi ostmisekski...

Kuid meremehed on ikkagi elurõõmus rahvas, nad on harjunud kõike huumoriga võtma. Igatahes pärast fumigandiga töötamise teemalist instrueerimist loodi tsastuška, kus on öeldud, et kuigi fosfeeniga töötamine pidi vaid meestele kahjulik olema, ei jäänud mees koju saabudes hoopis naisega rahule.

Tööpöolest pole patt naerda selle üle, mis naljakas paistab. Seepärast ma viin teid, kallid lugejad, korra "igavatest" probleemidest eemale ja luban endale lüürilise kõrvalepoike.

Veavabandus



Selle pildi allkiri sattus trükikoja süül eelmise numbril 2. leheküljelt 1. leheküljele. Pildil on Leo Piik, Elmar Anniko, Karl Leemet ja Eduard Hunt merejaloo konverentsi vaheajal.

Reisimärkmed

Naine laevas

Ma olen palju lõbusaid nais-
telugusid kuulnud. Räägin
neist ühe. See on sellest, kui-
das kapteni esimene ja kol-
mas abi ei saanud omavahel
laeva puhvetipidajannat ära
jagatud.

Daam on parajasti kolman-
da abi kajutis. Armukade esi-
mene abi leiab ettekäände ja
helistab kolmandale: "Kuule,
ma kontrollin just passe, sinu
oma ei ole. Ma tulen sinu
juurde, hakkame otsima."
Tulebki, ja koputab uksele.
Kolmas on hirmsas hädas,
müra hakkab juba uudishi-
mulikke kokku meelitama.
Helistab siis vahti teisele abi-
le, palub: "Aita väljal!" See tõs-
tabki puhvetipidaja illumina-
aatori kaudu sillale. Tormab
siis tulivihane esimene abi lõ-
puks kajutisse, seal on aga
kolmas fälesti üks. Esimene
abi kirjutab kaptenile raporti.
Olen täitsa kindel, et naine oli
tema kajutis, aga kätte ei saa-
nud... Kapten, kel neis asjus
rohkem kogemusi, kutsus
tüürimehed enda juurde:
"Kui te veel kord puhvetipida-
jat ilma päästevestita käest
kätte annate, siis munster-
dan mõlemad laevast mahal!"

Reisil lõbusavad niisuguse-
d lood alati. Kui aga tõsiselt
rääkida, siis laevadel, kus
ametlikuna on kinnistunud
silma kirjalik moraal, on mõ-
ni mees kannatada saanud.

Siia maani on laevastikus
kälbel lugu, kuidas üks
meeskond esimese abi juhti-
misel lõbumajas käis. Vaevast
et ajalehepaber kõik selle loo
detailid välja kannatab. See-
pärast jätan selle nende ku-
jutluse hooleks, kes juhtu-
mist seni kuulnud ei ole. Ka
kaldal pandi lugu suure kella
külge. Mõnedes merelaevand-
use kabinettides arutati iga-
tahes tõsimeelselt asjaosalis-
te vastutuselevõtmist.

Reisi esimestel päevadel
naersin ma teistega koos niis-
suguste lugude üle. Ainult
üks mees ei naernud. Mind
lõbustas, kuidas see isik pä-
rast mu kümneminutilise
vestlust kellegagi tuli vasta-
vate kommentaaridega kõigi
teiste naeru saatel ühiskaju-
tisse.

Kurvaks läks asi esmakord-
selt siis, kui seesama tõsine
inimene soovitas mul välja
töötada meeskonnaliikmetega
vestlemise graafiku, kus
igaühele oleks ette nähtud
kindel aeg. Ent mõne aja pä-
rast see vajadus kadus. Ma
hakkasin aegamööda märka-
ma, et meremehed, kel lae-
vastikus kehtivad au ja mo-
raali seadused hästi selged
ning kes on kursis praeguse
kaadriüleküllusega, püüavad
must märkamatu mooda
lipsata. Mistahes kajutisse si-
senesin ma pärast pikka ette-
valmistust alles kümnendal
katsel, palusin ukse lahti jät-
ta ja kõik valgusallikad põle-
ma panna, et kogu ümbrus
hiilgaks ja säraks. Ning vah-
tisin kartlikult telefoni poole,
mis iga hetk võis helisema ha-
kata ja tõsise häälega küsida,
miks ma nii kauaks olen jää-
nud. Pärast seda ei saanud
jutust miskipärast suurt
asja.

Pärast mu lõputuid palveid
elu muusikaga lõbusamaks
teha ei lastud radiste enam
translatsioonisõlme. Raadio-
vastuvõtjast kostis ookeanil
vaid kurja kähinat. See võis
olla koguni vaenulike hääle

orna - täitsa võimatu oli aru
saada.

Kõige valvsamad seltsime-
hed nuusutasid hommikuti
oma alluvald - et ega nad
prantsuse lõhnaõli järgi ei
lõhna.

Jäi üle ennast kajutisse
luku taha panna ja üldse mit-
te kuhugi minna. Ümberringi
polnud isegi samme kuulda.
Ma pidasin selles vabatahtli-
kus vangistuses vastu terve
ööpäeva. Troopika piinas pa-
lavuse, õiste õudusunenägu-
de ja võimatusega natukene-
gi värsket õhku hingata.

"Toiduta võib hakkama saa-
da, kraanis on vett palju ku-
lub, aga ilma õhuta on raske-
võitu," mõtlesin ma ja läksin
ventilaatorit otsima.

Üks meeskonnaliige halas-
tas mu peale ja ütles: "Kuni
ma vahis olen, minge mu ka-
jutisse ja võtke laua pealt."

Seisin trepil ja ootasin kaua,
et sammud ometi vaikiksid.
Läks juba pimedaks. "No lõ-
puks ometi!" mõtlesin ma ja
valmistusin kauaigatsetud
saagi haaramiseks kajutisse
sisenema. Just siis hakkasid
kaugelt uued sammud kost-
ma. Ma mõtlesin kurvalt, et
see on õine vahtkond. Kohe
tuleb kajuti peremees tagasi,
ja siis on sisseminek juba
täiesti lubamatu. "Teine tah-
tis mulle head teha, aga
mina..." (Lisagem, et ventilaa-
tori ma sain kätte siis, kui te-
kile langes esimest lund.)

Pärast seda trepil passimist
tuli mulle väärt mõte hakata
käima tööpaikades. Seal pole
keegi kahtlusalune - kõik
teevad ju tööd. Puhkehetke-
del siis vestleme.

Järgmisel päeval lõuna-
lauas kostus vanema koge-
nud seltsimehe hääles õpet-
lik-karme toone: "Tatjana
Viktorovna, te olete miskipä-
rast hakanud tihti sillal käi-
ma..."

Pärast lõunat läksin alla
masinaruumi. Õhtusöögi ajal
soovitati üksteise järel kõigile
mehaanikutele minna mulle
teki all asuvat koridori näita-
ma ja ise passiti, kuidas keegi
neist reageerib. Pead kum-
mardusid üha sügavamale
taldrikutesse. "Tõmbavad
veel supi kurku," mõtlesin ma
kurvalt. "Kahju, paistavad
päril toredad poisid olema."

Järgmiseks oli ette nähtud
sillale minna. Missugune
avarus, kui rahulik ja kerge

Tatjana

Smirnova

Jät kuv reis

hingata... Miks ometi inimes-
tel on üksteise seltsis nii kits-
sas ja ebamugav, et mõnel on
teiste tagasiküsimine
omaette eesmärk? Tõesti-
tõesti: mõistuse uni loob kol-
letisi...

Mu mõtisklused katkestas
toosama tõsine hää, ent see-
kord kostis ta kusagilt mu
enda sisemusest: "Tatjana
Viktorovna, kas te kolmanda
abi vahel ajal mitte liiga
kauaks pidama ei jää? Mis
sest, et tema seisab sillal ja
tele hoopis eemal. Ikkagi meri
ümberringi, tähed säravad,
kuutrip otse mööda kurssi...
Niimoodi pole patuni palju
maad." Ent ma ei suutnud
kõigelt sellelt pilku ära pööra-
ta. Kui hea ja vaba on mõel-
da! Tegin mehise otsuse, et
hakkan siin seisma kõik vahik-
korrad jutti. Ööpäev läbi!

Tõsine mees ei teretanud
mind enam ja kahtlusaluste
nimekirja läks tal täiesti sassi.
Ta ristas kõik tüürimehed vi-
haga piimavendadeks. Ühes
sellega aga kasvas minu enes-
sekindlus ja mind ümbritse-
vate inimeste kindlustunne.

"Vastutame kõik koos, kogu
meeskonnaga." Tegime niisug-
use otsuse ajal, mil tõsine
inimene töötas oma nimekir-
ja kallal, mis täienes üha
uute ja uute nimedega.

Ja nüüd, pärast lõogastu-
mist, pöördugem tõsiste küsi-
muste juurde tagasi.

Väsimus

Ma ei kujutanud kuni selle
merereisini ette, kuivõrd ma-
dal on partei ja ühiskondlike
organisatsioonide autoriteet
laevadel. Kui me räägime ter-
ve riigi tasandil usalduskriis-
ist ja koguni huvi kadumi-
st partei vastu, siis tundub
see loomulik, aga kuidagi ei
tahaks mõelda, et nii on siin-
samas su kõrval.

Üks kommunist selgitas
mulle: "Seal, kus laeva toot-
mistegvus on hästi korraldatud
- aga hästikorraldatuks
saab seda nimetada, kui keegi
ei kamanda ja kõik läheb
justkui iseenesest, ilma liigse
närvitsemiseta -, on nende
organisatsioonide eesmärk
mitte segada inimesi töö juu-
res ja sekkuda vaid äärmiste
konfliktide tekkimise korral."
See vahetusmeeskond oli
üksmeelne ja sõbralik. Ma ei
kuulnud korraga, et keegi

oleks häält tõstnud. Väga pal-
ju sõltub muidugi suurte üle-
muste (neid nimetatakse siin
"generaliteediks") omavahe-
listest suhetest, mis selles
meeskonnas olid harukord-
selt heatahtlikud.

Raadiojaama ülem ütles
mulle ükskord: "Kui kapten
ka teeb mingi märkuse, siis
nagu muuseas, ilma rõhuta-
mata. Niisuguses vormis on
sel märksa suurem mõju kui
mõne teise hüsteerilisel kar-
jumisel. Just niisuguse kap-
teni heaks tahaks teha kõik
võimaliku ja ka võimatu."

Mulle tundus algul tõepoo-
lest, et siin toimub kõik isee-
nesest. Igaüks teadis oma
kohta ja kohustusi, kuid keegi
ei passinud ilma tööta. Kül-
lap selles, et ta töötab nagu
hästiõlitatud masinavärk,
ongi kollektiivi väärtus.

Kired löid löömama vaid
koosolekuil. (Kas mitte selle-
pärast pole prantsuse laeva-
de ühisruumides keelatud
kõnelda poliitikast ja usust.)
Peamiselt oli see terav kriitika
kaldatalituste aadressil.

Laeva ühiskondlike organi-
satsioonide suhtes avaldus
aga täielik ükskõiksus.

Ma küsisin mõne organisat-
siooni juhilt, kuidas nad end
oma rollis tunnevad ja sain
vastuseks: "Kui organisat-
sioon on olemas, siis peab sel
ka sekretär olema."

Ja analoogiat pidi edasi: kui
on olemas sekretär, siis on
vaja ka teda kontrollivat apa-
raati. Jne.

Järjekordsete valimiste
aegu juhtusin kuulma ka niis-
sugust avameelsust (oli para-
jasti kõigi organisatsioonide
aruandlus-valimiskoosoleku
te aeg): "Olin alati aktiivne
pioneer ja seejärel kommu-
nistlik noor. Sel aastal oli mul
tähtis sündmus - jõudsin
komsomolieast välja. Palun
mind lubada ühiskondlikust
tegevusest akadeemilisele
puhkusele."

Mind pani algul imestama,
et nüüd, kui on käimas üleül-
dine politiseerumine, kired
mõllavad partei reformi üm-
ber ja lahendamisel on
titutsiooni ja konstitutsiooni
paragrahvi saatus, ollakse siin kogu selle te-
gevuse suhtes huvi kaota-
tud.

Ent parteikomiteest tulnud
küsimustesse suhtuti print-

sipiaalselt. Nii läks parteiko-
mitee poolt pakutud EKP te-
gevusprogrammi projekti va-
riandiga - see lükati tagasi.

Piisab, kui öelda, et pooled
aruandeperioodil kõne all ol-
nud küsimused olid parteiko-
mitee poolt soovitatud.

Parteiorganisatsiooni sekre-
täri arvamus oli: "Nüüdsest ei
määra partei autoriteeti mitte
sõnad ja loosungid, vaid
ainult teod ning iga parteior-
ganisatsiooni suutlikkus la-
hendada kollektiivi ees seis-
vaid konkreetseid ülesan-
deid. "Sügava rahulduse" ja
"üksmeelse toetuse" ajad on
möödas. Enam ei saa olla
"nagu kõik", peab olema oma
seisukoht ja julgus selle eest
seista."

Tahaks lisada, et mistahes
partei ja selle juhtaparaat
peab omakorda igal tasandil
väljendama eelkõige rahva
huve, ilma selleta ei saa seda
nimetada poliitiliseks par-
teiks.

Huvi kadumine kompartei
vastu ei sõltu üksnes sellest,
et ta on lakanud neid huve
väljendama, vaid ka sellest,
et rahvas on lõpututest loo-
sungitest ja üleskutsetest
ning lakkamatutest pingetest
ühiskonnas väsinud. "Mul
ükskõik, mis lipu all sõita,
kui vaid raha makstaks," üt-
levad kõige kohe paremaks
muutumise lubadustest ära-
vaevatud meremehed. Ollak-
se väsinud ja ei taheta tööta-
da idee heaks, mis rohkem
kui seitsmekümne aasta
jooksul pole täide läinud. In-
imesed vajavad selgeid, kind-
laid garantiisid. "Võtaksin
osade kaup, aga mul on kor-
ras tarvis." Neile suure kom-
binaatori (A. Ilfi ja V. Petrovi
"Kaheteistkümneme tooli" ja
"Kuldvasika" kangelase Ost-
tap Benderi - tõlk.) sõnadele
annaksid praegu paljud oma
allkirja.

Mul on meeles, kuidas kord
mu kolmeaastane poeg pä-
rast lastesaaate "Head ööd,
mudilased" lõppemist ja
"Vremja" algust kurva hääle-
ga teatas: "Üks muinasjutt
sai otsa, teine hakkas pea-
le..." Kümneselt NSV Liidu
Ülemnõukogu istungi üle-
kannet vaadates kordas poiss
peaegu sedasama: "Laste
mängud on ikka palju huvita-
vamad..." Mida ta ütleb küm-
ne aasta pärast?

Meeskond paneb suuri loot-
usi ametiühingule. Muidugi
mitte niisugusele, nagu see
praegu on - ei kaitse mitte
rahva huve, vaid oma huve
rahva eest, nagu on öelnud
kirjanik M. Zadornov. Loode-
takse niisugusele ametiühin-
gule, mis kaitseks inimest,
ilma et kogu aeg passiks,
mida arvab administratsioon,
parteiomitee jne.

Inimesed on väsinud ole-
mast üleskeeratavad män-
guasjad bürokraatide käes.
Oma töö tulemustest võoran-
datud tootjad tahavad ise la-
hendada omatootetud pro-
dukti ümberjaotamisega seotud
küsimusi. Ei taha mitte
ainult teada, milleks nende
teenitud raha kulutatakse,
vaid tahavad selles protsessis
ise osaleda. Ainult siis, kui
nad ise saavad oma mate-
riaalset ja vaimset omandit
kasutada, tunnevad nad end
lõpuks tõeliste hoolsate ja
loovate peremeestena.

Ma tahaksin lõpetada selle
teema NSV Liidu rahvasaadiku
M. Poltoranini sõnadega:
"Perestroika ajal on juba pal-
ju vigu tehtud. Nüüd ei tohi
teha veel ühte ja kõige eba-
meeldivamat - edasiste pooli-
kute abinõudega välja kutsu-
da rahva etteaimamatuid lii-
kumisi."

(Järgneb)

(Algus lk. 1)

tusega, et ei jätku kompetent-
sust ja teovõimet laevanduse
juhtimiseks. Arvan, et lae-
vanduse juhtkonnas on siiski
küllalt hakkajaid mehi, kes
suudaksid toime tulla. See
võib olla vaid harjumus vee-
retada oma võimalikku saa-
matust või siis vastutust
Moskva kaela.

Mereministerium on praegu
palju funktsioone juba
"alla" delegerinud, meie lae-
vandus on seda seni edukalt
kasutanud. Kaubavahetust
aga koordineeritakse praegu
ikkagi Moskvas, laevanduse
laevade prahtimist väliskau-
basaatjate vedudeks otsusta-
takse seal, ja see süsteem on
väga jäik. Kui juhtimine oleks
paindlikum ja tegevusele lähemal,
oleks ka põhjendama-
tuid vedusid vähem. Praegu
võib juhtuda, et üht ja sama
kaupa veetakse vastassuun-
dades.

Kõik hädad laevade teenin-
damises on kogu aeg ühesu-
gused, midagi ei ole muutun-
ud. Need hädad ei kao seni,
kuni ei muutu süsteemi alu-
sed. Et need ei ole tõeliselt
isemajandavad organisat-
sioonid, siis ei ole ükski kal-
datalitus huvitatud teenuste
osutamisest, sest nende tu-
lu ja kulud sellest ei sõltu.
Mida vähem nad meid teenin-
davad, seda paremini elavad,
sest nende palk ega preemia
ei sõltu teenuste mahust ega
kvaliteedist, pealegi on praegu
kõik vajalik defitsiitne.

Finantsstegevuses peaks
kaptenitel olema rohkem
õigusi, sellest oleks palju
tulu. Välismaal on kaptenid
või ka meeskonnaliikmed sa-
geli laeva osanikud, nad on
ise otseselt huvitatud, et laev
tooks rohkem tulu. Meie kap-
tenite huvi on nii kauge ja
kaudne, et ei ole mingit mõtet
selleks riskida või midagi ette
võtta, et laeva tulu suurenda-
da. Ja iga eksimus on karis-
tatav.

Ajast, kui olin noor ja algaja
kapten, on mul mees, kui-
das viisime malmilaadungi
Taani Gertemindesse. Seal
teatas agent, et selles sada-

mas alatisti sadamatöölisi
pole, ja tegi ettepaneku, et
meeskond laeva lossiks, pak-
kudes suhteliselt kõrget tun-
nitasu. Et tol ajal pidi mees-
kond andma selliselt saadud
tasu riigile, saades sellest ise
väga väikest protsenti, ei ol-
nud keegi sellest huvitatud.
Nii seisis laev 17 päeva lossi-
mist oodates. Lõpuks toodi 80
km kauguselt teisest linnast
sadamatöölise brigaad (neil
kuulus sõiduaeg tööaja sis-
se), kes lossis laeva 2 päeva-
ga. Laeva seisuaeg oli kallis,
saamatajäänud tulu oli veelgi
rohkem, ja nii sai laevandus
jäikade seaduste karistuseks
mitukümmend tuhat rubla
kahjumit."

Veel üks ütlemine laevalt:
**"NEIL JU TÕOTAB ÜKS
AJUPOOLKERA PIDEVALT
NAGU KOMPUUTER, ET
MÕELDA, KUIDAS RAHA
TEHA"**

ärgitas küsima, kuidas lae-
vameestel oma rahaga lood
on. Selgus, et meremehed
saavat palka kolmes väärin-
gus, need on "puurublad", va-
luuta ja "need paberilipakad,
mis peaksid ju olema minu
higi ja vaevaga teenitud dolla-
rid". Selgituseks võib öelda, et
eelnimetatud rahatähtede
õiged nimed on Nõukogude
rubla, selle ühikus maks-
takse kuupalk ja preemia;
USA dollar, mida saab prot-
sentides palgast, ja Väliskau-
banduspanga tšekid.

Viimaste kasutusala on pii-
ratud, nendega saab tehni-
guid sooritada vaid näiteks
kaupluse "Albatross" sees või
ees. Kui sees eriti midagi va-
lida ei ole, siis oleval lihtsam
need maha müüa, s.t. Nõuko-
gude rahaks vahetada.

Erlist häämingut põhjus-
tas teadasaamine, et mere-
kooli lõpetanud I klassi mad-
ruse palk on kõigest 135 rub-
la, millele lisandub 33% pal-
gast valuutas.

Kapten Ilmar Veskimäe:
"Ometi on roolimadruse käes
kogu laeva saatus, kui see
sõidab näiteks Mississippil
või Suessi kanalid, kus kalda-
ni jääb ainult 40 meetrit. Sel-
leks peab madrus olema hea

spetsialist, ta peab laeva häs-
ti tunnetama. Kui ei ole niisu-
gust spetsialisti, siis on parem
kanalisse mitte minnagi.
Näiteks Kieli kanalid tuleb
loots laevale oma roolimehe,
kõrgelt tasustatud spetsialis-
tiga. Ega meie roolimehed ole
kehvemad, neid ainult ei hin-
nata küllalt.

Nähtavasti põhinevad arva-
mused meremeeste suurtest
rahadest mälestustel ajast,
mil see oli suur palk. Vahe-
peal on elu aga meremeestest
mööda läinud nii paljude kui
ka elukalliduse osas, vaevalt
et nüüd aitaks palga kahe-
kordistaminegi."

Juhtusin pealt nägema, kui-
das tükk aega pärast sü-
daööd unest üles aetud mees
saadeti pimedas mööda libe-
dat tekki soojast ja mugavast
"majast" peaaegu 200 m kau-
gusele laeva võõri, sinna,
kuhu ei kosta isegi masina-
müra, valgustust seadma.
See olla täiesti tavaline mere-
töö.

Tabavalt iseloomustas sei-
sukorda pootsman Juri Rõ-
baltšenko: "Laeval on pide-
valt nälg, hingeline ja infor-
matsiooninälg, ja ohud: mag-
netväli, elektriväli, vibrat-
sioon, ja me keegi ei tea, kui-
das need vanas eas meile mõ-
juvad. Aga arvatakse, et me
lõome raha labidaga kokku,
tegelikult saame vähem kui
kaldal. Kui tuleb mees ja
näeb, et sellest palgast ära ei
ela, on ta aasta-paari pärast
laevalt läinud."

Sageli korduv motiiv
**"TAPA SIIN OMA TERVIST
EI TEA MILLE EEST"**

nii noorte meeste suust
hämmastas, sest selles eas
tavaliselt tervise pärast mure-
t ei tunta. See on viljalaeva
spetsiifiline teema - fumigat-
sioon. See tähendab vilja
puhtimist mürkgaasiga, et
tagada selle parem säilivus.

Mürkgaas tekitab meestes
hirmu, millel on konkreetsed
ajendid: ameeriklased, kes
panevad trümmidesse mürgi-
tabletid, millest eraldub gaas,

kaovad laevalt nii kiiresti kui
jalad võtavad. Ja laev peab
pärast seda tunni jooksul sa-
damast lahkuma. Hirmul
tundub olevat puhtemotsio-
naalne tagapöhi, kuid esitan
nende arvamused, kes peak-
sid asjast rohkem teadma.

Kapten Ilmar Veskimäe:
"Teistes riikides, näiteks
USA-s, on vilja puhtimine lae-
vades keelatud. Seda peaks
tegema mingi teine organisat-
sioon, meil pole ju mingi mür-
givedamise laev. Selle gaasi
mõju laeval pole meile täpselt
teada, me ei tea, kuidas see
meeskonna tervisele mõjub."

Laevaarst Priit Murrut:
"Puhtimisel kasutatav gaas
on kahtlemata mürgine, kuid
me ei tea täpselt, kuidas ja
milles avaldub see kahjulik
mõju. Õige oleks seda tööd
teha meeskonna juuresole-
kuta."

Kas see oleks teema praegu
tekkivale laevaarstide assot-
siatsioonile?

"Võimalik küll, kuid see
oleks vast jõukohasem Eesti
Kaptenite Klubi, nemad
alustavad mitu korrust kõr-
gemalt ja neil on võimukori-
doride läbimise kogemusi."

**Kapteni II abi Anatoli Jer-
jomín,** kes vastutab laeva
laadungi eest: "Puhtimine on
meil muutunud ametiühin-
guski peamiseks problee-
miks. Peame seda praegu
muust tähtsamaks, ei saa in-
melu nii odavalt hinnata, et ei
leita muid lahendusi. Teiste
viljaveolaevade meeskonnad
on meiega ühisel arvamusel.
Vaid ühel neist arvavad me-
hed, et kui selle eest paremi-
ni makstaks, oleksid nad
edaspidigi nõus mürkgaasiga
tegelema. Vilja tuleb puhtida
elevaatoris või siis sadamas
nii, et meeskond majutataks
selleks ajaks hotelli."

Siit koorus välja teema me-
remeeste ametiühingu jõust
ja jõuetusest, aga sellest järg-
mine kord.

23.-27. veebruar
Madli Vitismann

(Algus lk. 1)

Jõrjekorra pärast, kui täpselt
graafiku järgi tuinud laev võe-
takse töötusse varem kui tei-
sed ootavad laevad või nihi-
tatakse kogu graafikut. Täiesti
seletamatu on ka sama graa-
fikut omava raudtee poolt et-
teantavate vagunite abso-
luutselt mittegraafikujärgne
saabumine, aga põhiliselt siis-
ki nende puudumine.

Kaldakommentaari

Miks on madruse palk nii väi-
ke?

**Eesti Merelaevanduse töö ja
töötasu osakonna juhataja
Jossif Slosman:**

Madruse töötasu koosneb
laeva sõidu ajal nii mitmetest
komponentidest, et kuupalk
on sellest vaid osa. Kristjan Pa-
lusalu pole veel tervet aastat
töötanud, seetõttu ei ole
meeskond saanud näiteks
aasta- ja reisipreemiat, vara
on veel keskmist töötasu arvu-
tada. 1989. aastal oli ujuv-
koosseisu keskmine preemia
73% palgast. Lisatasude koe-
fitsient on umbes 2,0, nii saab
lisatasude näol lga kuu veel
ühe palga.

Ujukoosseisu keskmine palk
oli 1988. aastal 240 rubla, lae-
vanduse tulemuslikum töö võl-
maldas selle 1989. aastal tõsta
323 rublani.

Väliskaubanduspanga tšek-
kides on 1989. aastal ujuv-
koosseisu välja makstud
240 000 rubla, see summa on
ühe aastaga kolmekordistu-
nud. Tõsi, tšekkide saamise
võimalus on eri tüüpi laevadel
erinev.

Ma ei ütleks, et meremeeste
töötasu on väike, kuid muidugi
ei kannata see välja võrd-
lust paljude välisriikide mere-
meeste töötasuga.

Eesti Merelaevanduse laevade
asukoht seisuga 2. aprill
(peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel
Tallinnast New Orleans'i
"70-LETJE OKTJABRJA" —
teel Leningradist Beaumonti
"VIKTOR BAKAJEV" — teel
Tallinnast New Orleans'i
"KRISTJAN PALUSALU" —
Beaumontis
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel
Rouenist Genti
"SKULPTOR MATVEJEV" —
teel Rouenist Tallinna
"NIKOLAI JANSON" — teel
Klaipedast Casablancasse
"BORISS BUVIN" — teel Las
Palmasest Tallinna
"NIKOLAI VILKOV" —
Marielis
"TIMUR FRUNZE" —
Abidjanis
"ALEKSANDR OSSIPOV" —
teel Norrköpingist Džiddasse
"LENINSKAJA GWARDIJA" —
teel Klaipedast Mindelosse
"ALEKSANDR
ARTJUHHINA" — Tallinnas
"ANDREI ANDREJEV" —
Freetownis
"MAKSIM LITVINOV" —
Temas
"PJOTR KRASSIKOV" — teel
Abidjanist San Pedrosse
"VASSILI SELGUNOV" —
Temas
"PROVINSKI" —
"JOSSIF DUBROVSKI" —

Neile, kes ootavad...

Dakarid
"NIKOLAI ŠVERNIK" —
Lagosel
"JOHANNES LAURISTIN" —
Rouenis
"JAAN ANVELT" — teel
Ventpilsist Las Palmasesse
"OLGA VARENTSOVA" — teel
Libreville'ist Santa Cruzi
"IVAN RUSSAKOV" —
Rotterdamis
"PAVEL DAUGE" — Tallinnas
"MIHHAIL KEDROV" —
Akabas
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel
Las Palmasest Lomése
"ALEKSANDR VINOKUROV" —
Szczećinis
"VERA LEBEDEV" — Dualas
"IVAN POKROVSKI" —
remondis Szczećinis
"VILJANO" — Marina di
Carraras
"GRUMANT" — Oskarshannis
"GULBENE" — Rotterdamis
"KOHTLA" — Ventpilsis
"KOPU" — teel Takoradist
Tallinna
"PAIDE" — Tallinnas
"POVENETS" — teel Marina di
Carrarast Anconasse

"RISTNA" — teel Pasajesest
kodu poole
"HELTERMAA" — remondis
Loksal
"SEGEŽA" — Tallinnas
"OSVALD TUUL" — teel
Antwerpenist Leningradi
"HUDOŽNIK NESTEROV" —
teel Tallinnast Eshjergi
"IVAN RABTSINSKI" — teel
Tallinnast Speziasse
"ARNOLD SOMMERLING" —
Annabas
"HUDOŽNIK PIMENOV" —
teel Walkomist Alicantesse
"HUDOŽNIK KORIN" — teel
Antwerpenist Leningradi
"JURI KLEMENTJEV" —
Sunderlandis
"KAPTEN VOOLENS" —
Tallinnas
"MEHHAANIK KRULL" —
Kielis
"JUNOI PARTIZAN" — teel
Greakerist Tallinna
"KESSULAI" — teel Helsinkist
Århusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAI" — Helsinkis
"SUURLAI" — Tolkkises
"HEINLAID" — remondis

Klaipedas
"VASSILI KUTŠER" —
remondis Klaipedas
"FRITZIS GAILIS" — Bremenis
"GLEB SEDIN" — Næstvedis
"FRITZIS ROZIN" — Lübeckis
"AUGUST KULBERG" —
Rotterdamis
"AMBLA" — teel Leningradist
Bremenisse
"ANDJALFELD" — teel
Tallinnast Leningradi
"AEGNA" — Ventpilsis
"KABONA" — Leningradis
"MOHNI" — Horsensis
"RAPLA" — teel Leningradist
Antwerpeni
"SEMJON ROŠAL" —
Leningradis
"TERIBERKA" — teel
Ventpilsist Rotterdami
"VIRTUSU" — Moerdijkis
"KARL KRUSTEIN" —
Södertäljes
"OSMUSSAAR" — teel
Tallinnast Ventpilsis
"OTEPAA" — Ventpilsis
"TAHKUNA" — teel Ventpilsist
Moerdijki
"ARNOLD VEIMER" —
Tallinnas