

## 9.2. V a b a a j a h u l g a s t

Kõige üldisemas plaanis määravad töö ja vaba aja vahetõkõorra tootlike jõudude arengutase ja tootmissuhete iseloom / 3, lk. 242-311/.

Inimeste käsutuses oleva vaba aja hulka mõjutab oluliselt ühiskondlikult vajaliku tööaja hulk ja selle jaotumine.

Tööviljakuse tõusu ja tootlike jõudude arenguga suureneb toodetavate ja tarbitavate hüvede hulk. Ka vaba aega võib vaadelda ühe tarbitava hüvena ja samal ajal ühe tarbimise tingimusena. / 4, lk. 265 /.

Vaba aja kasvu probleeme tuleb vaadelda seoses tarbimise probleemidega. Seega peab ka tööaeg lühenema koos töötasu suurenemisega. Tavaliselt see nii ongi. Lääne-Euroopa maade viimase 100 aasta majandusliku arengu uurijad väidavad, et tööviljakuse kasvust saadud ökonoomia on nendes maades läinud rohkem töötasu suurenemisele kui tööaja lühenemisele / 7, lk. 57 /.

Tööaja lühenemine on siiski olnud märkimisväärne. Mõõdunud sajandi keskel oli Lääne-Euroopa maades töönädala pikkuseks 74 tundi / 28, lk. 51 /. 1965. a. oli enamikus arenenud kapitalistlikes maades töönädala pikkus 44-46 tundi / 18, lk. 99 /. Nõukogude Liidus toimus 1960. aastate alguses üleminek 41-tunnisele töönädalale (töönädal muudeti 5-päevaseks). Tegelik töönädala pikkus oli 1965.a. siiski veidi suurem - 43,4 tundi (arvestades ka ületunni- ja lisatööd) / 18, lk. 99 /. Mõned majandusteadlased ja sotsioloogid on arvanud, et juba käesoleva sajandi

di lõpuks õnnestub viia tööpäeva pikkus 2-3 tunnile / 20, lk. 109/.

Töötajate lühenemisele ei vasta aga samasugune vaba aja suurenemine. Töö intensiivistumise tõttu on suurenenud väljapuhkamiseks vajalik aeg. Süveneva urbaniseerumise tulemusena suureneb ka tööle tuleku aeg. Nõukogude Liidus kulub töötajatel mittetootmissfääri mahajäämuse tõttu palju aega kodustele toimetustele, elukondliku teeninduse ettevõtete kasutamisele jne. Kõige selle tulemusel pole Nõukogude Liidu töötajatel vaba aeg märkinisväärselt suurenenud, vaatamata töötajate lühenemisele. Seda on näidanud üks tuntumaid töötajate ajabüürettide uurijaid Nõukogude Liidus, V. Petrušev, võrreldes 1963. a. uurimistulemusi andmetega 1924. a. kohta /29, lk. 28/.

Seepärast on vaba aja suurenemiseks Nõukogude Liidu töötajatel praegu kõige tähtsam vähendada kodustele töödele ja toimetustele kuluvat aega, parandada elukondliku teeninduse sfääri tööd ja tõsta töötajate elatustaset /vt. lähemalt 23, lk. 68 jj.; 19, lk. 4; 29, lk. 28/.

Elukõige tuleb suurendada töötajate sissetulekuid ja tarbimist, töötajate olulisem lühendamise ei tule lähemal ajal kõne alla /25, lk. 89/. Ainuüksi töötajate lühendamise tegevusega vaba aja suurenemist ei saavutata. Kui töötajate elatustase ei ole küllaldaselt kõrge, siis hakatakse lähema töötajate korral tegema rohkem ületunni- ja täiendavaid töid, et tõsta oma elatustaset. Sest kuigi materiaalsete väärtuste eelistamine vaba aja väärtustele on omane

kapitalistlike naade töötajatele, ilmneb see teatud määral ka sotsialismi ajal / 19, lk. 23 /.

Järgnevalt vaatleme lähemalt, milline on vaba aja hulk vaatluse all olevatel autojuhtidel ja remonditöölistel.

### 9.2.1. Vaba aeg tööpäeval

Vaba aeg on osa töövälisest ajast, mis jääb üle m. seotud ajast. Vaba aja hulk sõltub nii tööpäeva kui ka seotud aja pikkusest. Pärast tööd (kaasa arvatud tööle tulekuks kuluv aeg) ja vajalikku unesega jääb autojuhtidel üle umbes 6 ja remonditöölistel 7,4 tundi. Kui sellest ajast maha arvata sööniseks, isiklikuks hügieeniks, koduste majapidamistöödeks, mitmesuguste tööväliste kohustuste täitmiseks jms. kuluv aeg, siis jääb üle m. vaba aeg.

Palusime töötajatel endil hinnata oma vaba aja hulka: "Kui mitu tundi jääb Teile seda vaba aega, mida Te saate kasutada oma äranägemise järgi?" Küsitluse tulemustest selgub, et autojuhid hindavad oma vaba aja pikkuseks nii suvel kui talvel tööpäeval keskmiselt 3 tundi ja ruhkpäeval umbes 7 tundi, remonditöölised vastavalt 3,9 ja 7 tundi.

Flaanitasaautojuhtidel on vaba aeg lühem (2,9 t.) kui tunnitasaautojuhtidel (3,2 t.).

Tabel 9.4

## Vaba aja pikkus tööpäeval

Vaba aeg tundides	alla 1	1,1-2,0	2,1-3,0	3,1-4,0	4,1-5 üle 5
Autojuhid %	14,7	22,9	14,7	13,4	5,6 6,5
Remonditöölised %	12,9	13,9	12,9	13,3	10,9 20,2

Autojuhid  $\bar{x} = 3,0 \pm 0,1$   $\delta = 1,7$

Remonditöölised  $\bar{x} = 3,9 \pm 0,2$   $\delta = 2,2$

Esitama järgnevalt autojuhtide ja remonditööliste vaba aja veevnise tingimuste hindamiseks võrdlusandmeid vaba aja hulga kohta.

Vaba aja hulk tundides Nõukogude Liidu töötajatel keskmiselt oli 1965.-1966.a. rahvusvahelise uurimuse andmeil järgmine (Nõukogude Liidu osas on aluseks Pihkva linn)

/ 27 / :

Töötavad mehed, tööpäeval 4,2

laupäeval 4,7

pühapäeval 7,7

keskmiselt 4,9

Töötavad naised, tööpäeval 2,6

laupäeval 2,9

pühapäeval 5,2

keskmiselt 3,0

Keskmine vaba aeg (mehed ja naised koos arvestatuna) on 4,2 tundi.

Niisiis, arvestades seda, et autojuhid ja remonditöölised on peamiselt mehed, võib väita, et autojuhtide vaba aeg on tunduvalt väiksem kui Rõukogude Liidu töötavatel meestel keskmiselt, remondimeestel aga peaaegu võrdne.

Vaba aja hulk sõltub tööpäeva pikkusest järgniselt:

Tabel 9.5

Vaba aja hulga sõltuvus tööpäeva pikkusest  
(tundides)

Tööpäeva pikkus	Vaba aja hulk autojuhtidel	Vaba aja hulk remonditöölistel
Kuni 7	-	4,3
7,1 - 8,0	3,8	4,3
8,1 - 9,0	3,3	3,4
9,1 - 10,0	2,8	3,6
10,1 - 11,0	3,0	-
11,1 - 12,0	2,6	-
Valitsuses	3,0	3,9

#### 9.2.2. Puhkepäevadest

Puhkenäevi on autojuhtidel keskmiselt 5, remondimeestel 6,3 päeva kuus. Seejuures on ühel kümnendikul autojuh-

tidest ainult 2 või veelgi vähem puhkepäeva kuus ja ainult veerandil 7-8 puhkepäeva kuus. Samal ajal remondimeestest on ligi kolmveerandil 7 või rohkem puhkepäeva kuus.

Suurel osal autojuhtidest (98%) ja remonditöölistest (92%) tuleb vahel töötada ka laupäeviti või pühapäeviti; sealjuures 41% -l autojuhtidel ja 34 % -l remondimeestel küllaltki sageli või pidevalt (vt. lähemalt 3. ptk.).

Töötajate rahulolust oma puhkepäevade arvuga kuus ja laupäeviti-pühapäeviti töötamisega tuleb juttu peatuki lõpuosas.

Vantlone järgnevalt autojuhtide ja remonditööliste vaba aja hulka kuus.

### 9.2.3. Vaba aja hulk kuus

Vaba aja hulga kohta kuus on moodustatud indeks. Indeksiks moodustamiseks on liidetud vaba aja hulk tööpäevadel ja puhkepäevadel kuus.

Indeksi jaotused on järgised:

Skaala	1	2	3	4	5	6	7
Aeg t. kuus	30-45	46-60	61-75	76-90	91-105	106-120	121-135
Autojuhid %	3,2	8,6	11,0	15,9	13,6	15,7	8,4
Remonditööli- sed %	4,0	5,8	7,3	12,8	9,2	6,8	7,6

8	9	10	11	12	13	14	15
136-150	151-165	166-180	181-195	196-210	211-225	226-240	üle 240
9,7	4,8	3,5	1,9	1,3	0,6	0,9	1,5
9,4	7,2	7,9	8,2	4,1	2,4	1,8	5,5

Autojuhid  $\bar{x} = 5,7 \pm 0,2$   $\delta = 2,9$

Remonditöölised  $\bar{x} = 7,3 \pm 0,3$   $\delta = 3,8$

Seega autojuhtidel on kuus keskmiselt  $108 \pm 3$  tundi, remonditöölistel  $132 \pm 4$  tundi vaba aega. Seejuures remonditööliste puhul on vaba aja hulga järgi palju suuremad erinevused kui autojuhtidel.

Erineva vanuse, staaži, palga, kvalifikatsiooniga ja haridustasemega töötajate vaba aja hulga erinevuste väljaselgitamiseks kasutame korrelatsioonianalüüsi (vt. joonised 9.1.1, 9.2.1). Autojuhtidel puuduvad nende tunnuste vahel olulised korrelatiivsed seosed. Remonditöölistel on indeksil "Vaba aja hulk kuus" negatiivsed korrelatsioonid vanuse, palga, staaži ja kvalifikatsiooniga. Järelikult vanematel, staažikamatel ja kõrgema palgaga ning kvalifikatsiooniga remonditöölistel on vaba aja hulk kuus väiksem. Autojuhtide kohta korrelatsioonide alusel seda ütelda ei saa.

### 9.3. V a b a a j a k a s u t a m i n e

Autojuhtide ja remonditöölise vaba aja struktuuri uurimisel kasutasime etteantud tegevuste nimekirja ning palusime küsitletutel märkida, kas nad neid tegevusi harrastavad ja kui palju aega sellele kulutasid eelmisel nädalal (või kui mitu korda nad tegelesid sellega eelmisel kuul).\*

Tegevuste nimekiri koosnes 27 üksiktegevusest (või ühelaadsete tegevuste grupist). Nimekirja koostamisel me arvestasime uuritavate iseärasusi vaba aja kasutamises ja seniseid kogemusi vaba aja uurimisel.

Tegevuste nimekiri koos andmetega nende harrastamise kohta automajandites on toodud tabelites 9.1.10 ja 9.2.8. Kõik üksikud tegevused on koondatud nende sisu alusel 8 tegevusgrupiks. Vastavalt nendele tegevusgruppidele on moodustatud ka indeksid. Vaba aja tegevusgrupid, mille kaupa me järgnevalt vaatleme ka autojuhtide ja remonditöölise vaba aja kasutamist, on järgmised:

1. Eriala ja enesearendamisega seotud tegevused.
2. Massikommunikatsiooni (televisioon, raadio, ajakirjandus) tarbimine.
3. Kultuuritarbimine (ilukirjandus, kino, teater).
4. Aktiivsed kultuurialased tegevused (isetegevus, kunstiharrastused jne.).
5. Enese füüsiline arendamine.
6. Seltskondlikud tegevused.
7. Alkoholi tarvitamine.

\* Järgnev analüüs baseerubki töötajate hinnangutel, mis võivad olla tegelikust olukorrast monevorra erinevad.



## 8. Perekonna ja koduga seotud tegevused.

Viimases grupis ei ole täiesti vaba aja tegevused, kuid paljudele võib üks kui teine sellesse tegevusgruppi arvatud tegevus olla rohkem või vähem vabalt valitud tegevuseks. Seepärast käsitleme neid koos teiste vaba aja tegevustega.

### 9.3.1. Eriala ja enesetäiendamisega seotud tegevused

Sellesse gruppi on arvatud tegevused, mis on seotud kutsetööga ja erialase või üldise enesetäiendamisega. Nende tegevuste kõrval vaatleme siin ka ühiskondliku tööga tegelemist. Nimetatud tegevused on erialase arengu ja staatuse tõstmise seisukohalt olulise tähtsusega.

Isikliku auto, mootorratta või mõne muu mootorsõiduki hooldamise, parendamise või ehitamisega tegeleb 37% autojuhtidest, kulutades selleks keskmiselt ligi 6 tundi nädalas<sup>\*\*</sup>; remonditöölistel on vastavad näitajad 45,1% ja üle 7 tunni.

Erialaselt täiendab end 55,7% autojuhtidest (üle 3 tunni) ja 56,0% remonditöölistest (ligi 4,5 tundi nädalas).

Õpivad 3,9% autojuhtidest (keskmiselt 7 tundi) ja 11,6% remonditöölistest (keskmiselt 9 tundi nädalas).

Ühiskondlikku tööd teeb 22,4% autojuhtidest (3,5 tun-

---

<sup>\*\*</sup> Siin ja edaspidi on keskmine ajakulu arvestatud ainult tegelejate kohta.

41) ja 27,3 % remonditöolistest (4,5 tundi nädalas).

Ajakulutuste alusel õppimisele, erialasele enesetäiendamisele ja isikliku mootorsõidukiga tegelemisele on moodustatud indeks "Eriala ja enesetäiendamisega seotud tegevused".

Indeksi jaotused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid, %	56,7	40,3	2,9	0,1	0
Remonditöölised, %	46,3	43,7	7,2	2,7	0,1

Autojuhid  $\bar{x} = 1,5$   $\delta = 0,6$

Remonditöölised  $\bar{x} = 1,7 \pm 0,1$   $\delta = 0,7$

Skaala 1. jaotuspunktis on need, kes harrastavad neid tegevusi väga vähe või üldse mitte, 5. jaotuspunktis need, kes kulutavad neile väga palju aega.

Seega kulutavad autojuhid ninetatud grupi tegevustele vähem aega kui remondimehed.

"Erialase enesetäiendamise"indeksil on korrelatiivsed seosed haridustaseme, vanuse ja staažiga, remonditöölistel ka palga ja kvalifikatsiooniga (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et nooremad, väiksema staaži ja kõrgema haridustasemega (remonditöolistest ka madalama kvalifikatsiooniga ja palgaga) töötajad tegelevad selle grupi tegevustega rohkem.

Vaatleme järgnevalt erialase enesetäiendamise, õp-

pimise ja ühiskondliku tööga tegelemist eraldi lähemalt.

Erialaselt täiendab end kõrgema liigi autojuhtidest suurem protsent, kuid keskmine ajakulu sellele on neil väiksem kui madalama liigiga autojuhtidel (vt. tabel 9.6).

Tabel 9.6

Autojuhtide erialane enesetäiendamine  
ja liik

Liik	Tegelejate %	Keskmine ajakulu t. nädalas
I	60,5	2,0
II	54,1	3,5
III	52,1	3,5
Valitsuses	55,7	3,2

Kõrgema haridustasemega töötajad kulutavad erialasele enesetäiendamisele üldiselt rohkem aega ja sellega tegelejate protsent on nende hulgas suurem.

Tabel 9.7

Erialane enesetäiendamine ja haridustase

Haridus	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 4 kl.	14,0	2,5
5 - 6 kl.	46,2	2,5
7 - 8 kl.	57,7	3,3
9 -10 kl.	57,2	3,5
Keskharidus	64,5	3,3
Keskeriharidus	64,0	2,3
Valitsuses	55,7	3,2

Nooremad autojuhid täiendavad end erialaselt rohkem kui vanemad, kõige rohkem aega kulub selleks 21 - 25 aastastel.

Tabel 9.8

Erialane enesetäiendamine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 20	65,2	3,2
21 - 25	56,9	4,0
26 - 30	66,0	3,0
31 - 35	54,9	3,3
36 - 40	57,3	2,5
41 - 45	47,7	2,8
46 - 50	50,6	2,5
51 - 55	33,3	2,5
Valitsuses	55,7	3,2

Kõrgemapalgaliste autojuhtide ajakulu erialasele enesetäiendamisele on väiksem kui madalamapalgalistel, tegelejate protsent on aga mõnevõrra suurem.

Tabel 9.9

Erialane enesetäiendamine ja palga suurus

Sissetulek rbl. kuus	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 90	43,9	3,0
91 - 120	47,7	4,0

121 - 150	56,7	3,5
151 - 180	52,5	3,5
181 - 210	53,7	3,5
211 - 240	54,3	3,3
241 - 270	56,8	3,3
271 - 300	57,8	2,0
301 - 330	65,3	1,8

---

Valitsuses	55,7	3,2
------------	------	-----

Seega ilmnevad kõige suuremad erinevused autojuhtide erialases enesetäiendamises haridustaseme ja vanuse järgi, kõige suuremad erinevused erialasele enesetäiendamisele kulutatavas ajas - kvalifikatsiooni ja sissetuleku järgi. Seejuures kvalifikatsiooni ja sissetuleku kasvuga tegelejate protsent suureneb, sellele kulutatav aeg aga väheneb; seepärast puudusid tunnustel "kvalifikatsioon" ja "sissetulek" ka korrelatiivsed seosed indeksiga "Eriala ja enesetäiendamisega seotud tegevused".

Õppimisega tegelevad kõrgema kvalifikatsiooniga töötajad märksa vähem kui madalama kvalifikatsiooniga töötajad (tabel 9.10 ja 9.11).

Tabel 9.10

## Õppimine ja liik (autojuhid)

Liik	Tegelejate %	Keskmine ajakulu t. nädalas
I	2,6	3,8
II	5,1	12,8
III	5,2	13,0
Valitsuses	3,9	7,0

Tabel 9.11

Õppimine ja kvalifikatsioon (remonditöölised)

Kvalifikatsiooni- järg	Tegelejate %	Keskmine aja- kulu t. nädalas
I	13,6	9,5
II	21,9	9,7
III	25,4	12,0
IV	9,5	5,2
V	4,8	8,2
Valitsuses	11,6	9,0

Mida kõrgem haridustase, seda rohkem tegeldakse õppimisega (autojuhtidel  $r = 0,26$ , remonditöölistel  $r = 0,52$ ).

Tabel 9.12

Õppimine ja haridustase

Haridus	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	t. nädalas	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 4 kl.	2,3	3,5	0	0
5-6 "	2,1	1,5	3,1	3,0
7-8 "	5,0	6,5	9,7	6,0
9-10 "	6,9	6,5	26,3	8,0
Keskharidus	7,3	12,0	18,4	16,5
Keskeriharidus	4,0	3,5	9,1	15,5
Valitsuses	3,9	7,0	11,6	9,0

Kõige rohkem on õppijaid nooremate hulgas (tabel 9.13).

Tabel 9. 13

## Õppimine ja vanus

Vanus a.	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	t. nädalas	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 20	17,4	10,5	26,8	5,5
21 -25	8,0	8,0	23,5	13,0
26 -30	4,4	6,0	14,6	18,7
31 -35	4,5	9,0	5,6	7,5
36 -40	3,9	7,5	3,4	12,5
41 -45	2,3	5,0	4,5	2,5
46 -50	1,1	7,7	0	0
51 -55	2,0	0	3,4	1,0
Valitsuses	3,9	7,0	11,6	9,0

Õppijate protsent ja õppimisele kuluv aeg madalama- ja kõrgemapalgalistel autojuhtidel ei ole erinevad.

Seega on kõige suuremad erinevused nii õppijate arvu kui ka õppimisele kulutatava aja osas haridustaseme ja vanuse järgi, suured on erinevused ka kvalifikatsiooni järgi.

Nagu näeme, kinnitab ka erialase enesetäiendamise ja õppimise eraldi vaatlemine, et eriala ja enesetäiendamisega seotud tegevuste osas on kõige suuremad erinevused vanuse (sellellega on seotud ka staaž) ja haridustaseme järgi.

Ühiskondlikku tööd teeb kõrgema haridustasemega töötajatest suurem protsent.

Tabel 9.14

Ühiskondliku töö tegemine ja haridustase

Haridus	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 4 kl.	16,3	3,5
5 - 6 "	21,7	3,3
7 - 8 "	21,5	3,5
9 -10 "	24,8	3,2
Keskharidus	22,7	4,0
Keskeriharidus	26,0	4,0
Valitsuses	22,0	3,5

Nooremad töötajad ( v.a. vanuses 21 - 25 aastat) kulu-  
tavad ühiskondlikule tööle mõnevõrra rohkem aega.

Tabel 9.15

Ühiskondliku töö tegemine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 20	26,1	5,5
21 - 25	11,7	2,0
26 - 30	21,2	4,3



31 - 35	22,8	3,8
36 - 40	25,8	3,0
41 - 45	29,7	3,3
46 - 50	21,3	5,0
51 - 55	19,6	1,8
<hr/>		
Valitsuses	22,0	3,5

Kõrgemapalgaliste autojuhtide hulgas on ühiskondliku tööga tegelejaid rohkem.

Tabel 9.16

Ühiskondliku töö tegemine ja palga suurus

Palk rbl. kuus	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 90	21,9	3,0
91 - 120	12,3	6,7
121 - 150	20,9	4,0
151 - 180	19,3	2,5
181 - 210	18,9	3,3
211 - 240	33,6	3,7
241 - 270	30,4	3,5
271 - 300	27,7	2,3
301 - 330	32,6	4,7
<hr/>		
Valitsuses	22,0	3,5

Seega on erinevused ühiskondliku töö tegemises töötajate vahel haridustaseme ja vanuse järgi väikesed. Ilmneb, et kõrgemapalgaliste (üle 200 rbl. kuus) autojuhtide hulgas on ühiskondliku töö tegijaid keskmisest märksa rohkem.

### 9.3.2. Massikommunikatsiooni (MK) tarbimine

Massikommunikatsiooniks nimetatakse informatsiooni vahendamist tehniliste kanalite abil massilisele hajutatud auditooriumile /vt. lähemalt 15/. Kitsamas mõttes, nagu ka käesolevas töös, mõistetakse massikommunikatsioonivahenditena televisiooni, raadiot ja ajakirjandust, laiemas tähenduses ka kino ja raamatuid.

Pärast televisiooni leiutamist on MK-vahendid hõivanud olulise koha ka inimeste vabas ajas. Massikommunikatsiooni osa on kaheksugune. Ühelt poolt võimaldab ta laialdel massidel olla kursis kogu maailma aktuaalsete sündmustega ja osa saada kultuuriväärtustest /8/. Teiselt poolt tekitab MK (eriti televisioon) tendentsi eemalduda tõelistest probleemidest, põhjustab rahuldamist pealiskaudsusega. Televisioon mitte ainult ei levi kultuuri, vaid võib seda ka labastada ./26, lk. 180-181/.

Massikommunikatsioon võib stimuleerida üldist kultuuritaseme tõusu, mida võib saavutada ainult MK-vahendite ka-

utamise seostamisel aktiivse töölisest kultuurist osa-  
saamisega.

Vaatleme järgnevalt autojuhtide ja remonditöölise  
MK tarbimise iseärasusi.

Ajalehti loeb ja raadiot kuulab peaaegu iga  
küsitletu. Autojuhid hindasid ajalehtede lugemisele  
kuluvat aega keskmiselt 4 tunnile nädalas ja raadio kuu-  
lamisele üle 7 tunni; remondimehed vastavalt 5 ja 8  
tunnile.

Telesaateid jälgib 87,8% autojuhtidest (keskmi-  
selt 6 tundi nädalas) ja 85,4% remonditöölisest (7  
tundi).

Seega pole autojuhtide hulgas massikommunikatsioo-  
ni tarbijate protsent remonditöölise omast väiksem,  
kuid väiksem on ajakulu sellele.

Tuleb arvestada, et osaliselt loetakse ajalehti  
ja kuulatakse raadiot ka töö ajal. Ka võib raadio kuula-  
mine ja televiisori vaatamine toimuda paralleelselt  
mõne teise tegevusega (näit. koduste töödega, külalis-  
te vastuvõtmisega jne.).

Seega on tunduv osa autojuhtide ja remonditöölise  
vabast ajast seotud massikommunikatsioonivahendite ka-  
sutamisega.

Võrreldes saadud tulemusi teiste uurimustega, ilm-  
neb, et autojuhid ja remonditöölised pole selles osas  
erandiks. Nii kulus Nõukogude Liidus 1965.a. raadio  
kuulamisele keskmiselt 0,7 tundi päevas ( sellest 0,6

tundi teiste tegevuste kõrval) ja telesaadete vaatamisele samuti 0,7 tundi tööpäevadel; puhkepäevadel olid need näitajad umbes 1,5 korda suuremad. Rahvusvaheline ajabüdzettide uurimine näitas, et arenenud maades möödub põhiosa (30-50%) töötajate vabast ajast raadio või televiisori juures olles /27, lk. 74-78/.

Ajalehtede lugemise, raadio kuulemise ja telesaadete jälgimise alusel on moodustatud MK tarbinise indeks. Indeksi jaotumused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid %	0,9	35,8	55,6	7,4	0,4
Remonditöölised %	1,4	29,7	55,3	13,1	0,5
Autojuhid	$\bar{x} = 2,7 \pm 0,0$			$\sigma = 0,6$	
Remonditöölised	$\bar{x} = 2,8 \pm 0,1$			$\sigma = 0,7$	

Indeksi 1. skaalapunkt näitab, et nimetatud tegevusele kulutatakse väga vähe aega või üldse mitte, 5. - väga palju aega.

Indeksi "MK tarbimine" korrelatsioonide alusel ei saa öelda, et erineva vanuse, haridustaseme, staži, kvalifikatsiooni ja palgaga töötajate vahel oleks MK tarbimises mingid erinevusi. Samuti ei saa öelda, et lühema tööpäeva ja suurema vaba aja töötajad MK-vahendeid vähem (või rohkem) kasutaksid (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1).

Vaatleme järgnevalt massikommunikatsioonivahenditest kõige iseloomulikuma - televisiooni - kasutamist detailsemalt (hariduse, vanuse, kvalifikatsiooni ja palga suuruse järgi).

Kõrgema haridustasemega autojuhtide hulgas on televaatajate protsent veidi suurem, remonditööstel, vastupidi, veidi väiksem.

Tabel 9. 20

## Telesaadete jälgimine ja haridustase

Harigus	Autojuhid		Remonditöölised	
	vastajate %	nädalas	vastajate %	t. nädalas
Kuni 4 kl.	79,1	8,3	95,4	7,5
5 - 6 "	87,9	5,5	89,6	6,2
7 - 8 "	87,8	5,8	83,9	8,0
9 -10 "	87,6	6,8	82,4	6,8
Keskharidus	90,9	6,0	83,7	7,5
Keskeriharidus	92,0	7,5	81,8	8,0
Valitsuses	87,8	6,0	85,4	7,5

Kõrgema kvalifikatsiooniga remonditöölise hulgas on televaatajate protsent suurem, vaatamisele kuluv aeg aga mõnevõrra väiksem.

Tabel 9.21

## Telesaadete jälgimine ja kvalifikatsioon

Kvalifikatsiooni- järg	Remonditöölised	
	vastajate %	t. nädalas
I	77,3	8,0
II	75,6	10,5
III	92,1	6,8
IV	82,1	6,8
V	88,5	6,8
Valitsuses	85,4	7,5

Televaatajate protsendis vanuse järgi olulisi erinevusi pole.

Tabel 9.22

## Telesaadete jälgimine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid		Remonditöölised	
	vastajate %	t. nädalas	vastajate %	t. nädalas
Kuni 20	91,3	5,3	82,9	9,5
21 - 25	88,3	6,8	82,3	7,0
26 - 30	90,1	6,3	77,1	7,0
31 - 35	85,4	6,0	87,0	7,0

36 - 40	86,5	6,0	91,4	6,2
41 - 45	89,0	6,3	88,1	6,8
46 - 50	88,8	5,5	88,5	8,0
51 - 55	90,2	4,7	82,8	8,0
Valitsuses	87,8	6,0	85,4	7,5

Suurema palgaga autojuhtide hulgas on televaatajate protsent mõnevõrra suurem, vaatamisele kuluv aeg aga veidi väiksem.

Tabel 9.23

## Telesaadete jälgimine ja palga suurus

Palk rbl. kuus	Autojuhid	
	vastajate %	t. nädalas
Kuni 90	85,4	6,2
91 - 120	87,7	6,5
121 - 150	83,6	6,5
151 - 180	85,1	6,5
181 - 210	89,5	6,2
211 - 240	88,6	6,0
241 - 270	88,0	5,8
271 - 300	90,4	6,2
301 - 330	100,0	4,0
Valitsuses	87,8	6,2

Seega ei ole küsitletute hulgas vanuse, hariduse, kvalifikatsiooni kui ka palgataseme järgi telesaadete jälgimi-

ses üldiselt suuri erinevusi. Palga, haridustaseme ja kvalifikatsiooni tõusuga ilmnevad vastandlikud tendentsid: saadete jälgijate protsent suureneb, jälgimisele kuluv aeg aga väheneb. See asjaolu seletab ka, miks MK tarbimise indeksil puuduvad korrelatiivsed seosed palga suuruse, haridustaseme ja kvalifikatsiooniga. MK tarbimise indeksi ja vanuse vahel puudub korrelatiivne seos sellepärast, et kasutatud korrelatsioon näitab ainult ühesuunalise seose olemasolu, kuna aga telesaadete jälgimisele kuluv aeg vanuse kasvades algul väheneb (keskealised kulutavad sellele vähem aega), siis aga jälle suureneb.

### 9.3.3. Massikommunikatsiooni tarbimise struktuurist

MK tarbimise tähendusest saab lähemalt rääkida alles siis, kui on teada tarbitava MK struktuur, s.o. mida töötajad loevad, kuulavad ja vaatavad. Seepärast me selgitasime, milliseid ajalehti ja ajakirju autojuhid ja remonditöölised loevad ja milliseid telesaateid jälgivad.

Iga autojuht ja remonditööliline loeb keskmiselt 2 - 3 ajalehte.

31,2 % autojuhtidest ja remonditööl<sup>2.</sup>istest 38,4% ei loe regulaarselt ajakirju, ülejäänud loevad keskmiselt 1-2 ajakirja regulaarselt.



Tabel 9.24

Ajalehtede ja ajakirjade lugemine ( % küsit-  
letutest)

A r v	Ajalehti		Ajakirju	
	Autojuhid	Remondi- töölised	Autojuhid	Remondi- töölised
0	5,1	6,6	31,2	38,4
1	13,4	19,1	32,4	28,3
2	30,2	30,7	19,9	19,5
3	31,8	28,8	12,2	9,0
4	16,1	8,2	3,0	3,2
üle 4	3,5	6,7	1,3	1,4

Ajalehtedest loetakse kõige rohkem vabariiklikke  
ajalehti.

Tabel 9. 25

Ajalehtede lugemine ( % küsitletutest)

Ajaleht	Autojuhid	Remonditöölised
Vabariiklikud ajalehed	87,5	89,1
Rajoonilehed	39,1	40,5
Üleliidulised keskajalehed	32,2	29,1
Sportilehed	22,6	22,1
"Edasi"	21,2	22,5
"Õhtuleht"	17,2	10,1

Teaduslikud või erialased ("Экономическая газета", "Труд")	3,1	2,1
"Sirp ja Vasar"	1,8	1,6
Teised kirjandus- ja kunstiajalahed	1,6	2,1

Nagu näeme, on loetavate ajalehtede struktuur autojuhtidel ja remonditöölistel väga sarnane. Ajalehtede lugemisel võib toodud tabeli 9.25 alusel pidada autojuhtidel ja remonditöölistel domineerivaks kohaliku, vabariikliku ja laiemalt aktuaalse informatsiooni huvi; märkimisväärseks võib pidada spordihuvi.

Ajakirju loetakse kõige rohkem erialalahedest valdkondadest.

Tabel 9.26

## Ajakirjade lugemine (% küsitletutest)

Ajakirjade temaatika	Autojuhid	Remonditöölised
Autotransport ja tehnika	37,2	29,6
Satiiri- ja pildiajakirjad	20,2	21,4
Populaarteaduslikud ("Horisont", "Техника молодежи" jt.)	19,1	26,0
Kultuur ("Looming", "Noorus" jt.)	14,5	10,1
Sport	8,5	6,8
Teaduslikud ("Вопросы экономики", "Eesti Loodus" jt.)	6,7	7,1
Ühiskondlik-poliitilised	3,9	4,6

Peale erialahuvi ilmneb siit ka märkimisväärne kultuuri- ja teadushuvi. Autojuhtide ja remonditöölise poolt loetavate ajakirjade struktuur on küllaltki sarnane; autojuhid loevad ainult mõnevõrra rohkem autotranspordialaseid, remonditöölised aga populaarteaduslikke ajakirju.

Raadiost kuulatakse järjekindlalt järgmisi saateid:

Tabel 9.27

## Raadiosaadete kuulamine (% küsitletutest)

Saate valdkond	Autojuhid	Remonditöölised
Kerge muusika ja meelelahutus	49,5	48,1
Aktuaalne informatsioon ("Päevakaja" jt.)	48,7	48,3
Sport	16,1	15,8
Kuuldemängud	4,5	7,6
Informatsioon autojuhtidele	3,3	1,9
Teadus, kirjandus, kunst	1,5	1,5

Seega on nii autojuhtidel kui ka remonditöölistel põhilised kuulatavad raadiosaated aktuaalse informatsiooni ja meelelahutussaadet.

Telesaadetest jälgitakse järjekindlamalt järgmisi:

Tabel 9.28

## Telesaadete jälgimine (% küsitletutest)

Saate valdkond	Autojuhid	Remonditöölised
Filmid	39,7	44,3
Sport	33,6	30,3
Aktuaalne informatsioon	25,8	24,9
Kerge muusika ja meelelahutus	20,2	21,6
Telelavastused, teatri- ohtud	14,2	13,3
Saadet autojuhtidele	4,6	1,2
Teadus, kirjandus, kunst	1,9	1,0
Majandus	1,6	1,0

Tabelist ilmneb, et autojuhtide ja remonditöölise poolt jälgitavate telesaadete struktuur ei erine. Aktuaalse informatsiooni ja puhtmeelelahutuslike saadete osatähtsus on autojuhtide ja remonditöölise jaoks televiisiooni puhul tunduvalt väiksem kui raadio puhul.

Kui võrrelda autojuhtide ja remonditöölise poolt jälgitavate telesaadete struktuuri kõigi eesti televaatajate huvide jaotusega ETV programmi vastu, siis ilmneb nende küllaltki suur sarnasus. Märkida võib ainult autojuhtide ja remonditöölise tunduvalt suuremat huvi spordisaadete vastu /13/, mis on täiesti mõistetav, kuna autojuhid ja remonditöölised on põhiliselt mehed.

Massikommunikatsiooni taset ja kvaliteeti iseloomustavaks näiteks on autojuhtidel regulaarselt loetavate ajalehtede-ajakirjade hulga ja pidevalt vaadatavate telesaadete ning pidevalt kuulatavate raediosaadete arvu põhjal moodustatud indeks "Valiku ulatus massikommunikatsiooni (MK) suhtes".

Indeksi jaotus on järgmine.

Skaala	0	1	2	3	4	5	6
Autojuhid %	34,0	36,9	20,0	7,1	1,8	0,1	0,1

$$\bar{x} = 1,6 \pm 0,1 \quad \sigma = 0,8$$

See indeks näitab, kui võrd suur on MK-vahenditest saadava informatsiooni valikulisus: kas vaadatakse-kuulatakse ilma valikuta kõiki saateid ja seega ei osata neist nimetada ühtegi konkreetset või jälgitakse ainult teatud kindlaid saateid. Sama kehtib ka ajalehtede ja ajakirjade kohta: kas loetakse mõni kohalik või keskajaleht algusest lõpuni läbi või valitakse huvipakkuvat informatsiooni reast (ka erialastest) ajalehtedest või ajakirjadest. Seega iseloomustab antud indeks autojuhtide nõudmiste taset, kriitilisust ja üldist kultuuritaset.

6. skaalapunkt näitab suurt valiku ulatust MK suhtes, 1. skaalapunkt - väga väikest. Mittevastanud said skaala väärtuseks nulli.

Indeks näitab, et enamiku autojuhtide valiku ulatus MK suhtes on võrdlemisi väike.

Üldiselt on suurem valivus ja kriitilisus

**MK** suhtes seoses haridustasemega. Autojuhtide hulgas analoogilist seost ei ilmnenud (vt. korrelatsioonimaatriks joon. 9.1.1). Seda võib seletada asjaoluga, et autojuhtide hulgas pole suuri erinevusi haridustaseme järgi.

Nooremate autojuhtide valiku ulatus MK suhtes on suurem kui vanematel. Palga ja tööpäeva pikkusega vaadeldaval indeksil seos puudub.

Suurem valiku ulatus MK suhtes on seotud väiksema rahuloluga tööga, erialaga, palgaga, automajandiga ning suurema sooviga antud automajandist lahkuda. Seega on need, kelle nõudmiste tase ja kriitilisus kõrgemad, rahulolu väiksem.

Need, kelle valiku ulatus MK suhtes on suurem ja kes on rohkem lülitatud MK-süsteemi, on vähem rahul ka oma vaba aja hulgaga ja selle kasutamisega, kuigi nende vaba aja hulk ning kasutamine ei erine märkimisväärselt teistest (korrelatsioonid vaba aja hulga ning tegevuste ja MK suhtes valiku ulatuse vahel polnud).

Need, kes rohkem loevad ja rohkem valivad, hindavad ka ennast kriitilisemalt: nende enesehinnang ja hinnang oma valikuvabadusele elus on madalamad.

#### 9.3.4. Kultuuritarbimine

Kultuuriväärtuste omendamise ja kultuurilooming rikkastavad inimest vaimselt, arendavad tema isiksust / 34,

Teaduslik-tehniline revolutsioon ja ühiskonna sotsiaalse struktuuri muutumine loovad soodsamad tingimused isiksuse funktsioneerimiseks, kultuuri omandamiseks ja kultuuriloominguks.

Selles seoses on oluliseks probleemiks isiksuse ja tema kultuurilise keskkonna vahetõrja muutumine.

Käesolevas peatükis vaatleme, millised on teatud spetsiifiliste sotsiaalsete gruppide - autojuhtide ja remonditöölise iseärasused kultuuritarbimises ja kultuuriloominguga tegelemises (viimaseid käsitleme järgmises alapeatükis kui aktiivseid kultuurialaseid tegevusi).

Kultuuritarbimise all vaatleme järgmisi tegevusi: ilukirjanduse lugemine, kinos käimine, teatri, kontsertide, kunstinäituste külastamine.

Ilukirjandust loeb küsitletute endi hinnangute järgi 69,8% autojuhtidest (keskmiselt 3-4 tundi nädalas)<sup>22</sup> ja 70,8% remonditöölisest (5 tundi nädalas).

Kinos käib 78,4% autojuhtidest (keskmiselt ligi 3 korda kuus, 11,1% üle 4 korra) ja 77,0% remonditöölisest (keskmiselt üle 3 korra kuus, 26,4% üle 4 korra).

Teatris, kontserdil, kunstinäitustel käib 63,4% autojuhtidest (keskmiselt 4-5 korda aastas, 10,6% üle 9 korra aastas) ja 59,0% remonditöölisest (keskmiselt samuti 4-5 korda aastas, 9,4% üle 9 korra).

Seega on autojuhtide hulgas kultuuritarbijate protsent sama suur kui remonditöölistel, kuid ajakulu neile tegevustele (v.a. teatrikülastamine) on väiksem.

<sup>22</sup> Nendel, kes loevad, kulub sellele 3-4 tundi nädalas. Kulutatava aja hulk vaba aja osas on arvestatud tegelejate, mitte koigi küsitletute kohta.

Ilukirjanduse lugemisele kuluva aja ja teatri ning kino külastamise sageduse põhjal moodustasime kultuuritarbimise üldnäitaja - "kultuuritarbimise indeksi". Indeksi jaotused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid %	19,3	35,7	36,7	8,9	0,2
Remonditöölised %	20,0	34,7	34,4	10,1	0,8

Autojuhid	$\bar{x} = 2,3 \pm 0,1$	$\delta = 0,9$
Remonditöölised	$\bar{x} = 2,4 \pm 0,1$	$\delta = 0,9$

1. skaalajaotus tähendab, et nendele tegevustele ei kulutata üldse aega, 5. - nendele tegevustele kulutatakse väga palju aega.

Indeksil "Kultuuritarbimine" on korrelatiivsed seosed staaži, vanuse ja haridusega, remonditöolistel ka palgaga ja kvalifikatsiooniga (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et nooremad, väiksema staaži ja kõrgema haridustasemega (remonditöolistest ka madalama palga ja kvalifikatsiooniga) küsitletud tegelevad rohkem selle grupi tegevustega (ilukirjandus, kino, teater).

Selleks, et täpsemalt välja selgitada kultuuritarbimise erinevusi küsitletutel, vaatleme selle grupi tegevustest eraldi teatrikülastamist kui kultuuritarbimise kõige aktiivsemat vormi sõltuvalt vanusest, haridusest, kvalifikatsioonist ja palgast.



Teatrietenduste, kontsertide jne. külastajaid on kõrgema haridustasemega töötajate hulgas rohkem ja nad külastavad teatrit sagedamini.

Tabel 9. 29

## Teatrikülastamine ja haridustase

Haridus	Autojuhid		Remonditöölised	
	külastajate %	korda aastas	külastajate %	korda aastas
Kuni 4 kl.	37,2	3,9	31,8	2,7
5 - 6 "	56,2	4,2	54,2	3,5
7 - 8 "	64,3	4,4	75,1	4,8
9 - 10 "	69,6	4,7	70,2	4,1
Keskharidus	66,4	4,5	65,3	5,3
Keskeriharidus	80,0	5,0	81,8	4,2
Valitsuses	63,3	4,5	59,0	4,4

Nooremate töötajate hulgas on teatrietenduste, kontsertide ja kunstinäituste külastajaid rohkem.

Tabel 9.30

## Teatrikülastamine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid		Remonditöölised	
	külastajate %	korda aastas	külastajate %	korda aastas
Kuni 20	73,9	4,1	43,9	4,8
21 - 25	60,1	4,5	74,5	4,6
26 - 30	70,9	4,4	75,0	4,5

31 - 35	63,4	4,6	63,0	4,2
36 - 40	62,9	4,6	75,9	3,8
41 - 45	65,7	4,5	50,8	4,9
46 - 50	55,1	4,4	56,8	5,2
51 - 55	54,9	4,4	37,9	4,0
<b>Valitsuses</b>	<b>63,3</b>	<b>4,5</b>	<b>59,0</b>	<b>4,4</b>

Suurema palgaga autojuhtide hulgas on teatri jne. küllastajaid veidi rohkem.

Tabel 9.31

## Teatrikülastemine ja palga suurus

Palk rbl. kuus	Autojuhid	
	küllastajate %	korda aastas
Kuni 90	51,2	4,3
91 - 120	60,8	4,5
121 - 150	60,7	4,5
151 - 180	61,3	4,3
181 - 210	60,5	4,1
211 - 240	60,7	4,9
241 - 270	70,4	4,3
271 - 300	74,7	4,9
301 - 330	73,5	4,8
<b>Valitsuses</b>	<b>63,3</b>	<b>4,5</b>

I kategooria remonditöölise hulgas on teatrikülastajaid keskmisest vähem, kuid need, kes teatrit külastavad, teevad seda keskmisest sagedamini.

Tabel 9.32

## Teatrikülastamine ja kvalifikatsioon

Kvalifikatsiooni/järk	Remonditöölised	
	külastajate %	korda aastas
I	45,4	5,2
II	61,0	4,8
III	60,3	4,1
IV	60,7	4,3
V	60,8	4,4
Valitsuses	59,0	4,4

Seega on teatrikülastamises kõige suuremad erinevused küsitletute vahel haridustaseme järgi.

Teatrikülastamise ülaltoodud analüüs aitab täpsustada erinevusi üksnes kultuuritarbimises sõltuvalt vanusest ja haridusest, eriti aga kvalifikatsioonist ja palgast.

### 9.3.5. Aktiivsed kultuurialased tegevused

Filme või teatrietenduste vaatamisel, veel enam aga

raadio kuulamisele ja telesaadete jälgimisele on vaataja-kuulaja osa suhteliselt passiivne. Osasamine ühiskonna kultuurielust on nende vahendite abil pigem tarbijalik kui loominguiline. Isiksuse kujunemise ja arengu seisukohalt on suurem mõju kultuuriväärtusi loovatel või aktiivselt vahendavatel tegevustel (kunstiharrastused, isetegevus). Need tegevused eeldavad suuremat ettevalmistust ja nõuavad süstemaatilist tegelemist, seepärast on need suhteliselt vähe levinud.

Aktiivsest kultuurialasest tegevusest vastlesime mõnel muusikariistal mängimist, laulmist, isetegevuslikku näitlemist, kirjanduslikku ja kunstilist omaloomingut. Pidasime otstarbekaks selgitada, kes küsitletutest nende aladega tegeleb või on varem tegelnud.

Mõnel muusikariistal mängib 12,9 % autojuhtidest (26,2 % on sellega varem tegelnud) ja 17,4 % remonditöölised (23,4 % on sellega varem tegelnud).

Lenlukooris või ansamblis osaleb 7,5 % autojuhtidest ja 7,7 % remonditöölised (vastavalt 29,1 % ja 26,2 % on sellega varem tegelnud).

Näitekunsti harrastab 1,5 % autojuhtidest (32,2 % on sellega varem tegelnud) ja 2,8 % remonditöölised (29,2 % on sellega varem tegelnud).

Kirjandusliku omaloominguga tegeleb 1,3 % autojuhtidest (7,4 % on sellega varem tegelnud) ja 1,7 % remonditöölised (9,7 % on sellega varem tegelnud).

Kujutava kunsti (joonistamine) alal teeb katsesusi

4,4 % autojuhtidest (24,4 % on sellega varem tegelnud) ja 7,1 % remonditöölised (27,0 % on sellega varem tegelnud).

Seega on remonditöölised hulgas antud grupis tegelejaid veidi rohkem.

Aktiivsete kultuurialaste tegevuste koondnäitajana on moodustatud vastav indeks. Indeks on arvesse võetud ka varasemat tegelemist. Indeksi jaotumused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid %	53,5	30,7	13,8	1,9	0,1
Remonditöölised %	46,9	32,9	15,8	4,0	0,4

Autojuhid  $\bar{x} = 1,6$   $\delta = 0,8$   
 Remonditöölised  $\bar{x} = 1,8 \pm 0,1$   $\delta = 0,9$

1. skaalajaotuses on need, kes ei tegele üldse ega ole ka varem tegelnud, 5. need, kes tegelevad väga palju.

Indeksil "Aktiivsed kultuurialased tegevused" olid korrelatiivsed seosed autojuhtidel ainult haridusega, remonditöölised ka vanuse, staaži, kvalifikatsiooni ja palgaga (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et nooremad, väiksema staaži, kvalifikatsiooni ja palgaga ning kõrgema haridustasemega remonditöölised harrastavad selle grupi tegevusi (isetegevus, kunst) rohkem. Autojuhtidel ilmneb ainult seos haridustasemega - kõrgema haridustasemega autojuhid on aktiivsemad.

### 9.3.6. Enese füüsiline arendamine

Füüsiline arendamine on isiksuse igakülgse arengu üks komponente ja hädavajalik hea tervise ja tööväime tegemiseks. Autojuhtidel on see osa kutsetöö iseärasuste tõttu eriti vajalik.

Tegevustest, mis soodustavad töötajate füüsilist arengut, vaatlesime tegelemist kehakultuuri ja spordiga ning kalal- ja jahilkäimist kui levinumaid ning tähtsaid.

Autojuhtidest tegeleb spordi või kehakultuuriga 29,3% (keskmiselt 4 tundi nädalas), remonditöölistest 33,0% (nendel, kes tegelevad, kulub sellele 5,5 tundi nädalas)

Kalal või jahil käib 42,0 % autojuhtidest (suvel keskmiselt 3 - 4 korda kuus) ja 46,4 % remonditöölistest (suvel üle 4 korra ja talvel 2 - 3 korda kuus).<sup>1</sup>

Seega remonditöölised tegelevad rohkem enda füüsilise arendamisega.

Spordi ja kehakultuuriga tegelemisele kuluva aja ning jahil- ja kalalikäikude sageduse alusel on moodustatud enese füüsilise arendamise indeks. Indeks jaotumused on järgmised:

---

<sup>1</sup> Selle üle, kui palju nendest on kalasportlasi ja kui palju jahisportlasi, võib otsustada järgmiste arvude põhjal. Kalasahevarustus on 33,5 % autojuhtidest ja 42,5 % remonditöölistest, jahisahevarustus vastavalt 12 % ja 13 %-l (vt. tabelid 8.1.8 ja 8.2.5).

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid %	55,2	35,1	3,7	0,9	0,1
Remonditöölised %	58,3	27,2	12,1	2,1	0,4

$$\text{Autojuhid } \bar{x} = 1,5 \quad \delta = 0,7$$

$$\text{Remonditöölised } \bar{x} = 1,6 \pm 0,1 \quad \delta = 0,8$$

1. skaalajaotuses on need, kes tegelevad sellega väga vähe või üldse mitte, 5. - kes tegelevad väga palju.

Indeksil "Enese füüsiline arendamine" on korrelatiivsed seosed vanuse, staaži ja haridustasemega (remonditöölistel ka kvalifikatsiooniga ja palga suurusega vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et nooremad, väiksema staaži ja kõrgema haridustasemega (remonditöölised ka madalama kvalifikatsiooniga ja palgaga) küsitletud pööravad oma füüsilisele arendamisele rohkem tähelepanu.

Selleks, et täpsemalt välja selgitada erinevusi küsitletute vahel füüsilise arendamise järgi, vaatleme veel eraldi spordi ja kehakultuuriga tegelemist sõltuvalt vanusest, haridusest, kvalifikatsioonist ja palgast.

Spordi ja kehakultuuriga tegelejaid on kõrgema haridustasemega töötajate hulgas rohkem.

Kõrgema kvalifikatsiooniga remonditöölise hulgas on spordi ja kehakultuuriga tegelejaid vähem.

Tabel 9.33

Spordi ja kehakultuuriga tegelemine ja  
haridustase

Haridus	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegele- jate %	t./näd.	tegeleja- te %	t./näd.
Kuni 4 kl.	7,0	2,7	9,1	15,5
5 - 6 "	15,4	3,0	16,7	3,8
7 - 8 "	29,3	3,8	33,2	5,5
9 -10 "	42,8	4,7	57,9	5,3
Keskharidus	41,8	4,7	38,8	4,7
Keskeriharidus	36,0	3,8	31,8	5,5
Valitsuses	29,3	4,0	33,0	5,5

Tabel 9.34

Spordi ja kehakultuuriga tegelemine ja  
kvalifikatsioon

Kvalifikat- sioonijärk	Remonditöölised	
	tegelejate %	t. nädalas
I	59,1	4,3
II	43,9	5,3
III	39,7	5,3
IV	26,2	3,8
V	22,0	5,5
Valitsuses	33,0	5,5



Nooremate töötajate hulgas on spordi ja kehakultuuriga tegelejaid rohkem, samuti kulutavad nad sellele rohkem aega.

Tabel 9.35

Spordi ja kehakultuuriga tegelemine ja  
vanus

Vanus aastates	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	t. nädal- las	tegelejate %	t. nädal- las
Kuni 20	43,5	5,3	57,3	5,5
21 - 25	48,9	5,5	56,9	5,5
26 - 30	32,5	3,8	29,2	5,3
31 - 35	29,9	3,2	29,6	4,7
36 - 40	23,6	3,5	17,2	3,2
41 - 45	18,0	3,5	25,4	6,2
46 - 50	18,0	3,2	18,2	6,5
51 - 55	11,8	2,0	10,3	2,6
Valitsuses	29,3	4,0	33,0	5,5

Kõrgemapalgalised töötajad tegelevad spordi ja kehakultuuriga mõnevõrra vähem.

Seega põhjustab vanus kõige suuremaid erinevusi spordi ja kehakultuuriga tegelemises.

Tabel 9.36

Spordi ja kehakultuuriga tegelemine ja palga  
suurus

Palga suurus	Autojuhid	
	tegelejate %	t. nädalas
Kuni 90	26,8	6,8
91 - 120	30,8	3,8
121 - 150	32,3	4,7
151 - 180	27,6	4,7
181 - 210	23,7	3,5
211 - 240	31,4	3,2
241 - 270	24,8	2,3
271 - 300	30,1	2,3
301 - 330	22,5	3,8
Valitsuses	29,3	4,0

Lähem analüüs kinnitab indeksi korrelatsioonidest ilmnevaid tendentse. Nähtuvad ka autojuhtide spordiga tegelemise erinevused sõltuvalt palga suurusest.

Uurimise käigus selgitasime välja ka autojuhtide ja remonditöölise huvi mitmesuguste spordialade vastu.

Mingist spordialast on huvitatud 74,8% autojuhtidest ja 76,6 % remonditöölisest. Eespool on näidatud nende suurt huvi spordisaadete ja -uudiste vastu.

Küsitluse andmeil tunnevad autojuhid ja remonditöö-  
lised mitmesuguste spordialade vastu huvi järgmiselt:

	Autojuhid %	Remonditöölised %
1. Sportmängud (jalgpall, jää- hoki jt.)	49,7	52,6
2. Raskejõustik	19,2	19,9
3. Automotosport	19,0	13,3
4. Kergejõustik	8,6	9,6
5. Talisport	6,9	6,2
6. Kala- ja jahisport	6,0	5,8
7. Veespord	4,1	4,7
8. Võimlemine, iluuisutamine	4,1	3,9
9. Laskmine, vibuspord	3,8	3,6
10. Male, kabe	3,6	2,8
11. Lauatennis	1,5	3,3
12. Kereona, piljard	0,9	0,4
13. Muud spordialad	3,5	6,2

### 9.3.7. Seltskondlikud tegevused

*Seltskondlikud tegevused rahuldavad vaja-*  
Vajadusest sotsiaalse kontakti järele on seltskond-  
*dust sotsiaalse kontakti järgi.*  
likud tegevused kõige tähtsamateks tegevusteks pärast tööd.

Seltskondlikest tegevustest vaatleme järgnevalt kü-  
laskäike, tantsuõhtutel käimist, ajaviitemänge ja välja-  
sõite. Alkoholi tarvitamisega seotud seltskondlike tege-  
vusi (napsivõtmine, baaris käimine) käsitleme järgnevas

alapeatükis.

Külas käib või võtab külalisi vastu enda pool 86,3% autojuhtidest (keskmiselt 2-3 korda kuus)\* ja 85,4% remonditöolistest (samuti keskmiselt 2-3 korda kuus).

Ajaviltemängudele (keerdid, doomino jt.) kulutab aega 57,2 % autojuhtidest (keskmiselt 2,5 tundi nädalas) ja 60,7 % remonditöolistest (3 tundi nädalas).

Pidudel ja tantsuõhtutel käib 31,2 % autojuhtidest (keskmiselt 2,4 korda kuus) ja 34,6 % remonditöolistest (keskmiselt 2,9 korda kuus).

Väljasõite (maale, sugulaste juurde jne.) teeb 76,8 % autojuhtidest (2-3 korda kuus) ja 75,3 % remonditöolistest (samuti keskmiselt 2-3 korda kuus). Seega autojuhtide ja remonditöoliste vahel selles osas erinevusi faktiliselt pole.

Nendele tegevustele aja kulutamise elusel on moodustatud soltskondlike tegevuste indeks. Indeksi jaotumused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid, %	29,5	62,5	7,9	0,1	0
Remonditöölised, %	15,4	55,5	25,5	3,5	0,1

$$\text{Autojuhid } \bar{x} = 1,8 \pm 0,0 \quad \sigma = 0,6$$

$$\text{Remonditöölised } \bar{x} = 2,2 \pm 0,1 \quad \sigma = 0,7$$

1. skaalajaotuses on need, kes nimetatud tegevustele üldse või peaaegu üldse ei kuluta aega, 5. - kes kulutavad nendele tegevustele väga palju aega.

† Tegevuse sagedust on arvestatud tegelejate, mitte kõigi küsitletute kohta

Seltskondlike tegevuste indeksil on korrelatiivsed seosed vanuse, staaži ja haridustasemega (remonditöolistel ka kvalifikatsioonil ja palga suurusega vt. jooniseid 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et nooremad, väiksema staaži ja kõrgema haridustasemega (remonditöolistest ka madalama kvalifikatsioonil ja palgaga) küsitletud on seltskondlikult aktiivsemad.

### 9.3.8. Alkoholi tarvitamine

Alkoholi tarvitamise peamiseks põhjuseks on sotsiaalsed mõjud (laiemas mõttes) ja inimese püüd tugevate elamuste järele. Alkoholi liigtarvitamisel on väga tähtis ka isiksuse individuaalsete iseärasuste mõju (nõrgenenud enesekontroll ja vastutustunne, passiivsus, oskamatus toime tulla eluraskustega jne.). Joomine võib esineda vahendina, mis võimaldab illusoorset üle saada eluraskustest ja konfliktidest / 31, lk. 391/.

Autojuhtide ja remonditöolistest juures me uurisime, kui võrd levinud on nende hulgas alkoholi tarvitamine.

Õllebaaris, restoranis vms. käib 53,3 % autojuhtidest ja 43,8 % remonditöolistest, mõlemad keskmiselt ligi kaks korda kuus.

Õlut joob küsitluse andmetel 81,9% autojuhtidest ja 73,4 % remonditöolistest (mõlemad keskmiselt 3-4 korda nädalas).

Napsi võtab 80,3 % autojuhtidest (keskmiselt kuni 3

korda kuus) ja 76,0 % remonditöolistest (kuni 4 korda kuus).

Seega on autojuhtide hulgas alkoholi tarvitajaid rohkem.

Nende tegevuste alusel on moodustatud alkoholi tarvitamise indeks. Indeksi jaotused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid, %	23,7	52,6	20,6	3,0	0,1
Remonditöölised, %	29,9	45,1	20,6	4,1	0,3

$$\text{Autojuhid } \bar{x} = 2,0 \quad \sigma = 0,8$$

$$\text{Remonditöölised } \bar{x} = 2,0 \pm 0,1 \quad \sigma = 0,8$$

1. skaalajaotuses on need, kes üldse ei tarvita alkoholi, 5. need, kes tarvitavad väga palju.

Indeksil "Alkoholi tarvitamine" on korrelatiivsed seosed märkimisväärsed ainult vanusega (joonised 9.1.1 ja 9.2.1). Sellest järeldub, et vanemad töötajad tarvitavad vähem alkoholi. Kvalifikatsiooni, haridustaseme ja palga suuruse alusel küsitletute hulgas alkoholi tarvitamises erinevusi ei ole.

Selleks, et täpsemalt välja selgitada küsitletute erinevusi alkoholi tarvitamise järgi, vaatleme eraldi lähemalt napsivõtmise sageduse sõltuvust vanusest, haridusest, kvalifikatsioonist ja palgast.

Napsivõtmise osas on erineva haridustasemega töötajate erinevustest raske rääkida.

Tabel 9.37

## Napsivõtmine ja haridustase

Haridus	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	korda kuus	tegelejate %	korda kuus
Kuni 4 kl.	67,4	3,0	59,1	2,2
5 - 6 "	80,4	2,6	67,7	2,9
7 - 8 "	78,9	2,6	80,2	2,8
9 -10 "	79,3	3,0	68,4	2,8
Keskharidus	80,0	3,0	75,5	2,6
Keskeriharidus	80,0	3,1	77,3	3,0
Valitsuses	79,0	2,7	74,5	2,8

Alla 20 aastaste töötajate hulgas on napsivõtjaid kõige vähem, need, kes võtavad, tegelevad sellega aga kõige sagedamini. Vanemate töötajate hulgas on alkoholi tarvitajaid samuti vähem.

Tabel 9.38

## Napsivõtmine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	korda kuus	tegelejate %	korda kuus
Kuni 20	60,9	3,2	65,8	3,5
21 - 25	77,1	2,8	90,2	3,2
26 - 30	83,2	2,8	85,4	2,7
31 - 35	82,5	2,9	83,3	2,5

36 - 40	79,8	2,5	72,4	2,5
41 - 45	92,6	2,5	74,6	2,6
46 - 50	89,8	2,4	75,0	2,7
51 - 55	64,7	2,8	72,4	2,5
<b>Valitsuses</b>	<b>79,0</b>	<b>2,7</b>	<b>74,5</b>	<b>2,8</b>

Erineva kvalifikatsiooniga töötajate erinevustest napsivõtmise järgi on küsitluse andmetel raske midagi kindlat öelda. Madalama kvalifikatsiooniga töötajate hulgas on napsivõtjaid vähem, kuid sellega tegeldakse mõnevõrra sagedamini.

Tabel 9.39

## Alkoholi tarvitamine ja kvalifikatsioon

Kvalifikatsiooni- järg	Remonditöölised tegelejate %	korda kuus
I	56,8	3,3
II	70,7	3,2
III	85,7	2,6
IV	78,6	3,1
V	74,6	2,6
<b>Valitsuses</b>	<b>74,5</b>	<b>2,8</b>

Kõrgema palgaga töötajate hulgas on napsivõtjaid veidi rohkem.



Tabel 9.40

## Alkoholi tarvitamine ja palga suurus

Palk rbl. kuus	Autojuhid tegelejate %	korda kuus
Kuni 90	77,2	3,1
91 - 120	66,9	3,1
121 - 150	76,6	2,7
151 - 180	76,2	2,7
181 - 210	82,6	2,5
211 - 240	80,7	2,6
241 - 270	86,4	3,0
271 - 300	81,9	2,6
301 - 330	83,7	2,8
Valitsuses	79,0	2,7

Seega ka napsivõtmise lähem analüüs kinnitab, et alkoholi tarvitamises on töötajate vahel kõige suuremad erinevused sõltuvalt vanusest.

### 9.3.9. Perekonna ja koduga seotud tegevused

Perekonna ja koduga seotud tegevused võivad olla meelepärased, vabalt valitud tegevused või kohustuslikud, mittevabad tegevused.

Sellest tegevuste grupist vaatleme järgnevalt laste eest hoolitsemist, koduseid majapidamistöid, meisterdamist kodus ja töid aias.

Lastega tegeleb 60,4 % autojuhtidest (keskmiselt 7,5 tundi nädalas) ja 50,4 % remonditöolistest (keskmiselt 9 tundi nädalas).

Igapäevastele kodustele majapidamistödele (koristamine, kütmine, toidu valmistamine jne.) kulutab aega 78,4 % autojuhtidest (ligi 6 tundi nädalas) ja 80,3 % remonditöolistest (8,5 tundi).

Millegi meisterdamisega tegeleb kodus 62,5 % autojuhtidest (keskmiselt 6,5 tundi nädalas) ja 64,2 % remonditöolistest (keskmiselt 7 tundi nädalas).

Koduaias töötab 56,7% autojuhtidest ja 59,4% remonditöolistest (suvekuudel kuni 6 päeval kuus). Seejuures veerand autojuhtidest ja remonditöolistest töötab aias 8 ja rohkem päeva kuus.

Nende tegevuste alusel on moodustatud koduste tööde indeks. Indeksi jaotused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5
Autojuhid %	14,8	44,5	33,6	6,9	0,3
Remonditöölised %	0,4	22,4	47,6	24,7	4,9

Autojuhid  $\bar{x} = 2,3$   $\sigma = 0,8$

Remonditöölised  $\bar{x} = 3,1 \pm 0,1$   $\sigma = 0,8$

1. skaalajaotuses on need, kes sellega üldse ei tegele, 5. need, kes sellele väga palju aega kulutavad.

Autojuhtidel indeksil "Kodused tööd" ei olnud olulisi korrelatiivseid seoseid vanuse, staaži, kvalifi-

katsiooni, haridustaseme ja palgaga (joonis 9.1.1). Remonditöölised olid indeksil "Kodused tööd" olulisemad korrelatiivsed seosed kvalifikatsiooni ja palgaga, samuti ka vanusega (joonis 9.2.1).

Seega võib öelda, et vanemad, kõrgema kvalifikatsiooni ja palgaga remonditöölised kulutavad kodustele toimetustele rohkem aega.

Aiatööga tegelemine ei sõltu rahulolust perekonna sissetulekuga. Nii perekonna sissetuleku täiesti piisavaks kui ka mittepiisavaks hinnarutest tegeleb aiatööga ühesugune protsent töötajaid, samuti on nende aiatööga tegelemise päevade hulk kuus ühesugune.

Aiatööga tegelemise seos isikliku aiamaa omamisega on järgmine.

Nendest, kel on kasutada oma maalapp, tegeleb aiatööga 90,3 % autojuhtidest ja 88,8 % remonditöölisest. Nendest, kel pole kasutada oma maalappi, tegeleb vastavalt 33,8 % ja 37,7 %.

Erineva haridustasemega töötajate aiatööga tegelemise erinevustest on raske midagi kindlat öelda.

Tabel 9.41

## Aiatööga tegelemine ja haridustase

Haridus	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	p. kuus	tegelejate %	p. kuus
Kuni 4 kl.	53,5	6,1	36,4	4,6
5 - 6 "	57,9	5,7	66,7	5,9
7 - 8 "	56,4	5,9	59,9	6,2
9 - 10 "	53,1	6,1	64,9	5,4
Keskharidus	54,5	5,5	57,1	5,7
Keskeriharidus	64,0	6,4	54,5	5,3
Valitsuses	56,3	5,9	60,3	5,9

Kõrgema kvalifikatsiooniga töötajate hulgas on aiatööga tegelejaid rohkem.

Tabel 9.42

## Aiatööga tegelemine ja kvalifikatsioon

Kvalifikatsiooni- järg	Remonditöölised	
	tegelejate %	p. kuus
I	45,4	5,1
II	43,9	4,7
III	60,3	6,2
IV	73,8	6,4
V	61,7	5,9
Valitsuses	60,3	5,9

Vanemate töötajate hulgas on aiatööga tegelejaid üldiselt veidi rohkem, kuni 20 aastaste hulgas kõige vähem.

Tabel 9.43

## Aiatööga tegelemine ja vanus

Vanus aastates	Autojuhid		Remonditöölised	
	tegelejate %	p. kuus	tegelejate %	p. kuus
Kuni 20	34,8	5,0	52,4	4,9
21 - 25	55,3	5,1	72,6	6,3
26 - 30	60,1	5,6	56,2	6,3
31 - 35	52,2	6,0	55,6	6,4
36 - 40	59,0	6,5	63,8	5,6
41 - 45	58,1	6,4	58,2	6,3
46 - 50	49,4	5,4	56,8	5,6
51 - 55	58,8	6,2	72,4	6,4
Valitsuses	56,3	5,9	60,3	5,9

Kõrgemapalgaliste autojuhtide hulgas on aiatööga tegelejsid mõnevõrra rohkem, tegelemise sagedus on aga veidi väiksem.

Tabel 9. 44

## Aiatööga tegelemine ja palga suurus

Palk rbl. kuus	Autojuhid	
	tegelejate %	p. kuus
Kuni 90	36,6	5,1
91 - 120	50,8	6,0
121 - 150	54,2	5,9
151 - 180	63,5	5,9
181 - 210	56,3	6,2
211 - 240	59,3	5,9
241 - 270	54,4	6,6
271 - 300	59,0	5,6
301 - 330	69,4	5,5
Valitsuses	56,3	5,9

Seega võib järeldada, et aiatööga ei tegelda majanduslikel põhjustel ning et see on pigem meelepärane, vabalt valitud tegevus.

Autojuhtide ja remonditöölise tegelemine aiatööga ning üldse koduste töödega sõltub vähe haridusest, kvalifikatsioonist ja palgast. Ainult kõige nooremad ja kõige väiksema kvalifikatsiooniga töötajad tegelevad nendega vähem.

## 9.3.10. Tegevuste lähedusest

Mitmesugused tegevused, millele inimesed oma aega kulu-  
tavad, on nende jaoks erineva tähtsusega, vastates rohkem  
või vähem nende sisemistele vajadustele. Tegevused, mida  
tehakse sisemisest vajadusest, eneseväljendustungist läh-  
tudes, on inimestele kõige lähemad ja tähtsamad, kuna nad  
võimaldavad saavutada sisemist tasakaalu. Sellepärast paku-  
vad nad inimestele kõige suuremat rõõmu ja rahuldust.

Neil põhjustel on uuritud ka autojuhtide ja remonditöö-  
liste lähedasemaid, rohkem rahuldust pakuvaid tegevusi.  
Selleks paluti vastata küsimusele, millised tegevused paku-  
vad vastajale kõige rohkem rõõmu ja rahuldust (tabel 9.45).

Tabel 9.45

Tegevuste lähedus  
(% küsitletutest)

Tegevusvaldkond	Autojuhid	Remonditöölised
1. Kultuuri tarbimine (lugemi- ne, muusika kuulamine, teater, kino, raadio, televisioon)	18,2	15,9
2. Töö	16,0	13,4
3. Tegolemine perekonnaga, lastega	15,0	11,4
4. Kalal-või jahilkäimine	14,2	14,9
5. Sport	12,9	13,7
6. Jalutamine looduses	8,0	8,0
7. Puhkus	7,4	6,2
8. Aed, aiandus	7,2	7,3
9. Kodused toimetused, korteri sisustamine	7,2	5,8

10. Seltskondlik tegevus (sõpradega restoranis käimine, tants, ajaviitemängud)	6,2	4,0
11. Matkamine, turism	5,8	7,2
12. Tegeline tehnikaga, millegi konstrueerimine	2,5	4,1
13. Laulmine, mängimine muusikariistal vms.	2,4	3,8
14. mõni muu hobi	2,3	2,9

Siinjuures tuleb märkida, et paljudel (nii autojuhtidest kui remonditöölisest 18 %) polnud mingit kindlat tegevust, mis oleks neid rahuldanud rohkem kui teised tegevused.

Neid tegevusi grupeerides saame järgmised tähtsamad rühmad:

	Autojuhid %	Remon- ditöölised %
1. Füüsiline arendamine ja puhkus (kalkaigud, sport, matkamine, jalutamine looduses)	40,9	43,8
2. Perekond ja kodu (ka eed)	29,4	24,5
3. Kultuur (tarbimine ja aktiivne tegemine)	20,6	19,7
4. Töö ja tehnika	18,5	17,5

Arvestades remonditöölise ja eriti autojuhtide töö iseloomu, on täiesti mõistetav füüsiliselt arendavate ja aktiivset puhkust võimaldavate tegevuste suur osatähtsus. Nagu eeltoodud andmetest ilmneb, on seda laadi tegevustel ka tegelikult vaba aja struktuuris oluline koht, kuigi mitte domineeriv.

Tegelikus vaba aja struktuuris on ülekaalus mitmesugused aktiivsema või passiivsema iseloomuga meelelahutuslikud ja seltskondlikud tegevused. Ideaalses plaanis, läheduse järgi töötaja isiksuse sisemistele vajadustele, on valdavalt meelelahutuslikel ja seltskondlikel tegevustel üsna väike osa.

Töövälisest ajast kulub autojuhtidel, nagu eespool näidatud, suur osa mitmesugustele kodustele töödele ja tegevustele. Paljud nimetatud tegevustest on enamikule kohustuslikud, hädavajalikud ega kuulu täielikult vaba aja tegevuste hulka. Perekond ja kodu, samuti nendega seotud tegevused, rahuldades vajadust lähedaste inimlike suhete järele ja pakudes teatud vaheldust ning võimalusi eneseteostuseks, on üldiselt tähtsaks rõõmu ja rahulduse allikaks.

Võrreldes tegevuste struktuuri ideaalses plaanis, suurima rahulduse pakkumise seisukohalt, ja tegelikku tegevuste struktuuri, ilmneb nende küllaltki suur sarnasus. Siiski esimesel juhul domineerivad aktiivsemad tegevused, teisel juhul passiivsemad ja meelelahutuslikku laadi tegevused. Sellest võib järeldada, et autojuhid ja remonditöölised saaksid ka olemasolevate tingimuste juures vaba aja tegevuste struktuuri muutmisel oma vajadusi vabal ajal paremini rahuldada.

Vaadeldes kõige enam rahuldust pakkuvate tegevuste sõltuvust vanusest, perekonnaseisust, haridusest ja palgast, ilmnevad järgmised seosed.

Vanemad töötajad peavad kõige enam rahuldust pakkuvateks



tegevusteks (keskmisest sagedamini) aiatööd, puhkust, tööd ja koduga seotud tegevusi, nooremad seltskondlikke tegevusi, sporti ja aktiivsemaid kultuurialaseid tegevusi.

Vallalised töötajad hindavad rohkem sporti ja seltskondlikke tegevusi ning abielus töötajad perekonnaga tegelemist, aiatööd, jalutamist ja puhkust.

Kõrgema haridustasemega töötajad hindavad rohkem aktiivseid kultuurialaseid tegevusi, seltskondlikke tegevusi, sporti, tehnilist konstrueerimist ja mõne muu hobiga tegelemist; madalama haridustasemega - aiatööd.

Kõrgema palgaga töötajad hindavad kõige enam rahuldust pakkuvaks tegevuseks keskmisest rohkem tööd, aias tegelemist, puhkust ja ka perekonnaga ning hobidega tegelemist; madalamapalgalised - aktiivseid kultuurialaseid tegevusi, matkamist, sporti, tehnilist konstrueerimist ja kultuuri-tarbimist.

### 9.3.11. Autojuhtide ja remonditöölise vaba aja kasutamise iseärasustest

Teeme kõigepealt kokkuvõtte autojuhtide vaba aja kasutamise erinevustest remonditöölisega võrreldes.

Iseloomulik on, et enamiku tegevustega ei tegele autojuhid protsentuaalselt vähem, kuid aja kulu nendele on väiksem. Et autojuhid ja remonditöölised on küllaltki sarnased sotsiaalsed grupid, ei ole ka nende vaba aja kasutamises suuri erinevusi. Autojuhtide väiksem aja kulu vaba aja

tegevustele remonditöölistega võrreldes tuleb nende väiksemast vaba aja hulgast.

Enamiku vaba aja tegevuste osas on autojuhtide hulgas tegelejate protsent sama suur kui remonditöölistel, kuid on ka tegevusi, kus autojuhtide hulgas on tegelejaid vähem. Need on õppimine, ühiskondlik töö, mitmed aktiivsed kultuurialased tegevused, oma autoga vm. mootorsõidukiga tegelemine (remonditööliste hulgas on auto- ja mootorratta omanikke rohkem), sport ja kehakultuur, kala- ja jahilkäigud, tantsupidudel käimine. Need on valdavalt suuremat aktiivsust ja initsiatiivi nõudvad tegevused.

Kuigi üldreeglina on autojuhtidel aja kulu vaba aja tegevustele väiksem kui remondimeestel, on see mõnede tegevuste osas remonditöölistega võrdne. Need tegevused on teatrietenduste ja kontsertide külastamine, külaskäigud, väljasõidud, õllejoomine, aiatöö, samuti ka jahil- ja kalalkäigud. Siin on tegevist põhiliselt seltskondlike ja füüsilist arengut soodustavate tegevustega.

Tegevusteks, mida autojuhid harrastavad remondimeestega võrreldes rohkem, on lastega tegelemine, baaris käimine, napsivõtmine ja õllejoomine. Osaliselt on see seletatav autojuhtide ja remonditööliste vanuselise struktuuri erinevustega: remonditööliste hulgas on palju noori (alla 20 aasta), autojuhid on valdavalt 25 - 40 aastased. Alkoholi tarvitamise laiemat levikut võib seletada ka autojuhtide suurema lõdvestusvajadusega pärast pingelist tööd.

Niisiis autojuhtide pingeline töö ja väiksem vaba aeg mõjub halvasti eelkõige aktiivsematele ja arendavamatele

tegevustele (õppimine, ühiskondlik töö, kunstiline isetegevus, sport). Seltskondliku suhtlemise ja füüsilise arendamisega (v.a.sport) seotud tegevused ei ole autojuhtidel väiksemast vabast ajast hoolimata kannatanud ei levikult ega ka aja kulult. Autojuhtide pika tööpäeva ja väiksema vaba aja üheks negatiivseks tagajärjeks on ka alkoholi tarvitamise laiem levik.

Võrdleme järgnevalt autojuhtide ja remonditöölise vaba aja struktuuri teiste töötajate kategooriate vaba aja kasutamisega. Uurimismetoodikate läheduse tõttu on kõige sobivamad võrdluseks TRÜ Sotsioloogia laboratooriumis läbiviidud uurimised. Kasutame nendest ajalehe "Edasi" auditooriumi / 10 / ning "Punase Kunda" / 14 / ja "Järvakandi Tehaste" / 11 / töötajaskonna rahulolu/uurimiste andmeid. Siinjuures tuleb silmas pidada võrreldavate mõningaid iseärasusi. Autojuhid ja remonditöölised on küllaltki ühtlase koosseisuga sotsiaalsed grupid, mida aga ei saa öelda Järvakandi ja Kunda töötajate kohta (peale tööliste küsitleti seal ka administratsiooni). Pealegi on nende juures küllaltki olulised lokaalsed iseärasused, küsitletud autojuhid ja remonditöölised paiknevad üle kogu vabariigi, ning seega lokaalsed erinevused nivelleeruvad. "Edasi" lugejaskond haarab kogu vabariigi territooriumi, kuid selle koosseis on väga erinev nii erialagruppide kui ka hariduse järgi. "Edasi" lugejate keskmine haridustase on autojuhtide ja remonditöölise omast kõrgem. Võrdlemisel on aluseks võetud tegelejate protsent, mitte aga tegevusele kuluv aeg. Kuigi vaba

aja struktuuri seisukohalt on see vähen täpne, on erinevate uurimuste tulemused selle näitaja järgi paremini ja usaldusväärsemalt võrreldavad.

Osaliselt oli võrdlemisel võimalik kasutada ka rahvasvahelise töötajate ajabüdjettide uurimise tulemusi Nõukogude Liidu osas (Pihkva linna alusel) / 27 /. Osaliselt sellepärast, et suure osa tegevuste osas pole avaldatud andmeid tegelejate protsendi kohta.

Lõpuks tuleb võrdlemisel silmas pidada ka erinevusi uurimiste läbiviimise aegades. "Edasi" lugejaskonna ja Pihkva uurimised toimusid 1965. aastal, Järvakandis ja Kundas 1969. aastal.

Tabel 9.46

Autojuhtide ja remonditööliste vaba aja  
struktuuri võrdlus teiste töötajatega  
(% küsitletutest)

Tegevused	Autojuhid 1971	Remonditöölised 1971	"Järvakandi" 1969	"Puna-Kunda" 1969	"Edasi" lugejaskond (mehed) 1965	Pihkva (mehed) 1965
1	2	3	4	5	6	7
1. Isikliku mootorsõiduki hooldamine jne.	37,0	41,5	24,5	25,4	x	x
2. Erialane enesetäiendamine	55,7	56,0	x	x	65,0	x
3. Ühiskondlik töö	22,4	27,3	55,6	53,1	68,0	9,2
4. Õppimine	3,9	11,6	22,5	23,5	x	26,0

1	2	3	4	5	6	7
5. Ajalehtede lugemine	97,7	97,0	98,9	97,3	95,5	x
6. Raadio kuulamine	96,5	95,7	97,5	95,0	91,0	84,7
7. Telesaadete vaatamine	91,8	90,8	86,8	89,6	88,0	47,3
8. Ilukirjanduse lugemine	69,8	70,8	82,7	87,9	87,0	80,7
9. Kinosõitmine	78,4	77,0	88,2	87,5	83,0	x
10. Teatrikülastamine	63,4	59,0	82,5	82,1	72,0	x
11. Tegemine pil- linanguga	12,9	17,4	x	x	x	x
12. Tegemine laulmisega	7,5	7,7	x	x	x	x
13. Sportimine	29,3	33,0	43,3	46,5	52,0	30,8
14. Kalastamine, ja- hilkäigud	42,0	46,4	x	x	20,0	x
15. Külaskäigud	86,3	85,4	91,8	91,3	64,0	x
16. Tantsuõhtute kü- lastamine	31,2	34,6	x	x	x	x
17. Kaardimängud jms.	57,2	60,7	56,4	59,2	36,0	x
18. Napsivõtmine	80,3	76,0	74,8	77,7	x	x
19. Õllebaarid jms. kõik	53,3	43,8	52,9	57,9	32,0	x
20. Aiatöö	56,7	59,4	90,4	62,2	x	x
21. Meisterdamine	62,5	64,2	65,5	59,0	x	x
22. Lastega tegele- mine	60,4	50,4	79,9	61,3	48,0	x
23. Kodused tööd (koristamine, küta- mine...)	78,4	80,3	86,8	88,8	79,0	x

x - andmed puuduvad või ei ole võrreldavad.

Ilmneb, et nii autojuhid kui ka remonditöölised tegelevad aktiivsemate, üldarendavate tegevustega teistest töötajatest Bestis vähem, vähem ka Kunda ja Järvakandi töötajatest. Eriti suur on vahe õppimisega tegelejate protsendis, samuti ka ühiskondliku töö, teatrikülastamise ja ilukirjanduse lugemise osas, mõnevõrra väiksem spordi ja keha- kultuuriga tegelemise ning kinokülastuste osas.

Erinevused võrreldes teiste töötajatega puuduvad või on vähe olulised erialase enesetäiendamise, massikommunikatsioonivahendite kasutamise, seltskondliku suhtlemise (ka alkoholi tarvitamise) ja koduga seotud tegevuste osas.

Autojuhtide ja remonditööliste hulgas on teiste töötajatega võrreldes rohkem kalal- ja jahilkäijaid ning isikliku mootorsõidukiga tegelejaid.

### 9.3.12. Tegevuste seostatus

Inimeste elu on tervik, mis koosneb pidevast üksteiseks üleminevate ja kattuvate tegevuste reast. Aja veetmise näitajad võimaldavad saada tervikliku ülevaate igapäevasest käitumisest. Siiski ei suuda andmed aja kulutuste kohta edasi anda elava igapäevase käitumise kogu liikuvust ja keerulisust / 22, lk. 60 - 62 /.

Vaba aja struktuuri uurimine üksikute tegevuste kaupa võimaldab avastada mitmeid sotsiaalseid probleeme, eriti aga neid, mis on tingitud meie ühiskonna sotsiaal-majan-

dusliku ja kultuurilise progressi tempode vastuolust. Autojuhtide ja remonditööliste probleemid ei erine selles osas palju kõigi teiste töötajate probleemidest. Puhke- ja vaba aja vähesus on autojuhtidel suhteliselt veelgi teravam probleem. Ka autojuhtidel ja remonditöölistel kulub suur osa töövälisest ajast mitmesugustele kodustele töödel. Samuti on nende hulgas aktuaalsed vaba aja aktiivse ja racionaalse kasutamise küsimused (vt. lähemalt töövälise aja kasutamise probleemide kohta / 16; 17; 18; 21; 23; 29; 30; 32 jt. /).

Vaba aja struktuuri väljaselgitamine toob ilmsiks ühiskondlike protsesside tendentsid ja näitab üldistes joontes sotsiaalse planeerimise ülesandeid. Sotsiaalse planeerimise reaalseste objektide, käitumise järgi tüpiseeritud iningruppide väljaselgitamiseks on tarvis kõrgema astme analüüsi / 22, lk. 356 /.

Vaba aja kasutamine on seotud inimese üldise elustiiliga /35, lk.211/, kus ilmnevad isiksuse iseärasused. Vaba ajakasutamise tüübid ei ole eriti seotud inimeste elukutse ja tööga, vaid on universaalsemad.

Toome järgnevalt lühidalt näitena ühe vaba aja kasutamise alusel moodustatud inimeste tüpologia, mille koostas L.A.Gordon Nõukogude Laidu tööstuslinnade töötajate kohta kogutud andmetest / 21 /.

1. Perekondlik-kodune, on orienteeritud kodule ja perekonnale, tarbib palju MK, tegeleb palju lastega.

2. Majanduslik-kodune, teeb palju kodus tööd, peamiselt aias, meisterdab.

3. Vaba aja kasutamine on mitmekesine ja tasakaalustatud. Suur osa on kultuuritarbimisel, palju õpitakse, televiisori kasutamine on mõõdukas, spordil on oma osa.

4. Töötavad-õppivad noored, palju aega kulutatakse õppimisele, loetakse ilukirjandust, külastatakse teatrit, vähem tegeldakse ühiskondliku tööga.

5. Sõprade kambale, tänavale orienteeritud, kultuuritarbimine on vähene. Pool töövälisest aktiivsest ajast veedetakse väljaspool kodu.

Võib oletada, et ka autojuhtide ja remonditöölise hulgas võib leida analoogilisi tüüpe.

Autojuhtide ja remonditöölise vaba aja kasutamise tüüpidele viitavad seosed nende vaba aja tegevuste vahel.

Autojuhtide ja remonditöölise vaba aja kasutamise analüüsi esimesel astmel me leidsime vaba aja tegevuste ja tegevusgruppide omavahelised korrelatsioonid (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1) ning moodustasime kõige suuremate korrelatiivsete seoste alusel graafi (vt. joonised 9.1.2 ja 9.2.2). Graafid näitavad tegevusgruppide (indeksite) omavahelist seostatust, seda, millised indeksid on omavahel otseselt, millised vahendatult seotud.

Korrelatsioonimaatriksitest näeme, et nõrgemini on seotud teiste tegevusgruppidega indeks "Kodused tööd", remonditöölistel puuduvad seosed täiesti. See asjaolu viitab sellele, et nimetatud indeksisse kuuluvad tegevused ei ole päris vaba aja tegevused. Kõige rohkem on seoseid indeksitel "Kultuuri tarbimine" ja "Seltskondlikud tegevused". Sellest võib järeldada, et nendes indeksitesse kuuluvad



tegevused on kõige üldisemad ja keeksemad vaba aja tegevused. Nii autojuhtidel kui remonditöölistel on indeks "Kultuuri tarbimine" kõige tugevamini seotud indeksiga "Seltskondlikud tegevused". "Kultuuri tarbimine" on tugevasti seotud "MK tarbimisega", see viitab nende sisulisele lähedusele. "Seltskondlikud tegevused" on tugevasti seotud "Alkoholi tarvitamisega", mis on tegelikult samuti seltskondliku tegevuse üks vorm.

Korrelatsioonimaatriksitest ilmneb, et rea tegevusgruppide (indeksite) vahel puudub seos täiesti nii autojuhtidel kui ka remonditöölistel. Nendeks tegevusteks on "Eriala ja enesetäiendamise seotud tegevused" ja "MK tarbimine", "Eriala ...." ja "Alkoholi tarvitamine", "MK tarbimine" ja "Aktiivsed kultuurialased tegevused", "MK..." ja "Enese füüsilise arendamine", "Aktiivsed kultuurialased tegevused" ja "Alkoholi tarvitamine". Remonditöölistel puudub seos ka "Enese füüsilise arendamise" ja "Alkoholi tarvitamise" vahel (autojuhtidel on see seos nõrk). Autojuhtidel puudub seos "Eriala ..." ja "Aktiivsete kultuurialaste tegevuste" vahel, remonditöölistel oli see seos küllaltki tugev. Need tegevused, mille vahel seosed

puuduvad, on nagu teineteisest eraldatud; ühega tegelemine ei soodusta (ega ka takista) teisega tegelemist.

Graafidelt võime välja lugeda järgmist:

1. "Kodused tööd" pole remonditöölistel teiste indeksitega seotud, autojuhtidel on see seos võrdlemisi nõrk.

2. Aktiivsemad, arendavamad tegevused on suhteliselt nõrgalt seotud ülejäänud tegevusgruppidega.

3. Vähem aktiivsed, enam tarbimise ja seltskondliku iseloomuga tegevused moodustavad omaette rühma.

Sellest võib järeldada, et koduste töödega (indeksisse "Kodused tööd" kuuluvate tegevustega) tegelemise ja teiste vaba aja tegevuste vahel pole remonditöolistel seost: kodustele töödele kulutatav aeg ei sõltu teistele tegevustele kulutatavast ajast; autojuhtidel on nende vahel nõrk seos olemas. Ja teatud mõttes kehtib ka vastupidine seos: teistele tegevustele kulutatav aeg ei sõltu kodustele töödele kulutatavast ajast (autojuhtidel on, nagu märgitud, nende vahel nõrk seos olemas). Enamus töötajast kulutab kodustele töödele teatud kindla hulga aega. Osa töötajaid kulutab kodustele töödele palju, teistele tegevustele suhteliselt vähe aega.

Vaba aja põhilisteks tegevusteks uuritutel on seltskondlikud tegevused (kaasa arvatud ka alkoholi tarvitamine) ja kultuuritarbimine (eriti MK tarbimine). Ülejäänud tegevused: füüsiline arendamine, enesetäiendamine ja aktiivsed kultuurialased tegevused on vähem levinud.

Vaatleme järgnevalt, kuidas töötajad on ise rahul oma

vaba ajaga, nii selle hulgaga kui ka kasutamisega.

#### 9.4. Rahulolu vaba aja hulga ja selle kasutamise- ga

Käesolevas alapeatükis käsitleme lähemalt töötajate hinnanguid ja hoiakuid vaba aja suhtes; rahulolu vaba aja hulga ja selle kasutamisega ning orienteeritust vabale ajale.

##### 9.4.1 Rahulolu vaba aja hulgaga

Käsitledes töötajate rahulolu oma vaba aja hulgaga, vaatleme nende rahulolu laupäeviti ja pühapäeviti töötamise sagedusega, puhkepäevade arvuga kuus, rahulolu vaba aja hulgaga tööpäevadel ning nende hinnangute alusel moodustatud üldise vaba aja hulgaga rahulolu näitajat - indeksit "Rahulolu vaba aja hulgaga". Vaatleme ka tegureid, mis mõjutavad töötajate üldist rahulolu sellega.

Nagu eespool nägime, tuleb suuremal osal autojuhtidest (98 %) ja remonditöölistel (92 %) vahel töötada ka laupäeviti või pühapäeviti, sealjuures 41 %-l autojuhtidest ja 34 %-l remondimeestest pidevalt või küllaltki sageli. Ilmneb, et enamus töötajaid on sellega harjunud ning rahul: rahulolematuid on autojuhtidest 31,7 % ja remonditöölisest 28,6 %.

Autojuhtidel on laupäeviti või pühapäeviti töötamise sageduse ja sellega rahulolu vaheline korrelatiivne seos (tunnitasuautojuhtidel  $r = 0,5$ ; plaanitasuautojuhtidel  $r = 0,59$ ) palju tugevam kui remonditöölistel ( $r = 0,34$ ). Seega võib oletada, et autojuhtidel, eriti plaanitasuautojuhtidel, põhjustab laupäeviti või pühapäeviti töötamine suuremat rahulolematust kui remonditöölistel.

Vaadeldes rahulolu sõltuvalt pühapäeviti töötamise sagedusest (vt. joonis 9.1.), ilmneb, et nendest, kes töötavad laupäeviti-pühapäeviti "harva" või "vahetevahel", on valdav enamus sellega rahul. Need, kes väidavad, et nad töötavad laupäeviti-pühapäeviti "killaltki sageli" või "pidevalt", on valdavas enamikus rahulolematud, siiski on ka nende hulgas osa sellega harjunud ja rahul (või vähemalt ei avalda otsest rahulolematust).

Puhkepäevade arvuga (plaanitasuautojuhtidel ja tunnitasuautojuhtidel 5,0, remonditöölistel 6,3 päeva kuus) pole rahul 21,3 % autojuhtidest (tunni- ja plaanitasuautojuhid ei erine rahulolematuse poolest) ja 8,1 % remonditöölistest.

Puhkepäevade arvuga ja sellega rahulolu vaheline korrelatiivne seos on autojuhtidel palju tugevam ( $r = 0,5$ ) kui remonditöölistel ( $r = 0,26$ ). Nendel autojuhtidel, kes ei suuda puhkepäevadel alati välja puhata, on seos puhkepäevade ja rahulolu vahel veelgi suurem ( $r = 0,63$ ).

Ilmneb, et autojuhtidel piisab rahuloluks mõnevõrra väiksemast puhkepäevade arvust (joonis 9.3).

Seoses puhkepäevadega esitame ka töötajate hinnangu oma puhkuse korraldusele.

Puhkus ei olnud nii pikk, nagu oli ette nähtud, küsitluse andmeil 9,7 % autojuhtidel ja 13,3 % remonditöölistel. 37,3 % autojuhte ja 23,2 % remonditöölisi oleksid soovitud saada oma viimast puhkust kätte mõnel teisel, neile sobival ajal.

Oma vaba aja hulgaga (plaanitasuautojuhtidel keskmiselt 2,9 tundi, tunnitasuautojuhtidel 3,2 tundi, remonditöölistel 3,9 tundi tööpäevadel) on rahul 47,2 % autojuhtidest ja 68 % remonditöölitest, rahulolematuid on vastavalt 24,8 % ja 13,3 % (plaanitasuautojuhtidest ei ole rahul 27,1 %, tunnitasuautojuhtidest 19,2 %). Nendel autojuhtidel, kes on oma vaba aja hulgaga tööpäevadel rahul, on vaba aja pikkuseks 3,2 - 4,1 tundi, remonditöölistel 4,1 - 4,9 tundi; rahulolematutel on vaba aega vastavalt 1,8 - 2,3 tundi ja 2,6 tundi (joonis 9.2).

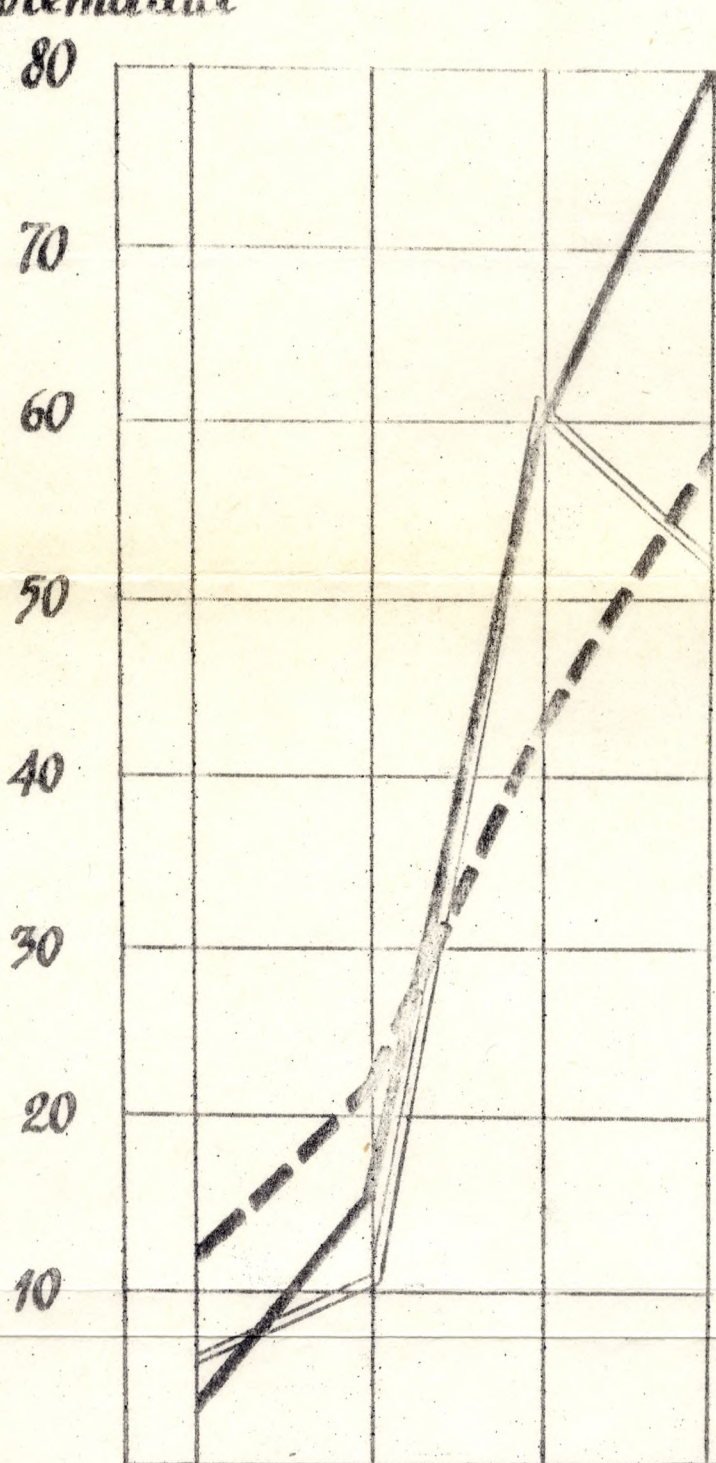
Autojuhtidel piisab rahuloluks mõnevõrra väiksemast vaba aja hulgast.

Tööpäeva pikkusega ja vaba aja hulgaga rahulolu vahelise korrelatiivse seose tugevus oli plaanitasuautojuhtidel 0,27, tunnitasuautojuhtidel 0,33 ja remonditöölistel 0,25.

Vaba aja ja puhkuse korraldusega rahulolu puudutavate küsimuste alusel on moodustatud indeks "Rahulolu vaba aja hulgaga".

Indeksi jaotused on järgmised:

Rahulolematul  
%



Plaanitasuautojuhid

Remonditöölised

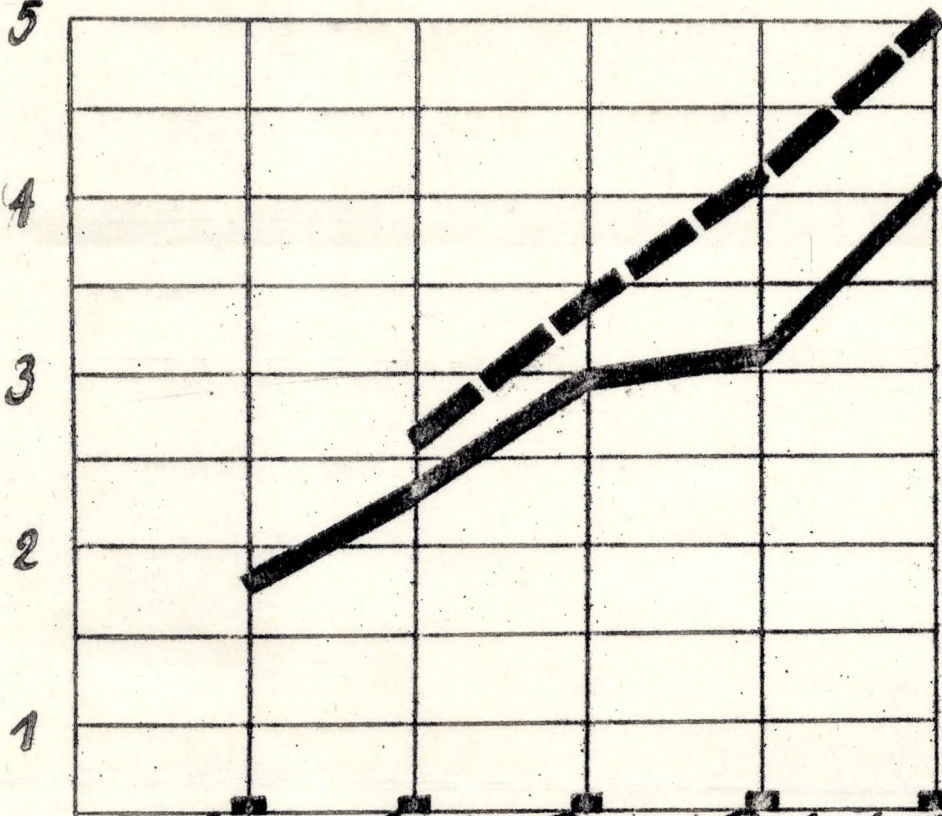
Tunnitasuautojuhid

Laupäeviti ja pühapäeviti töötamise sagedus

Harva vahete vahel Kõllalt Pidevalt sageli

Joonis 9.1. Rahulolu laupäeviti või pühapäeviti töötamisega

Tundides

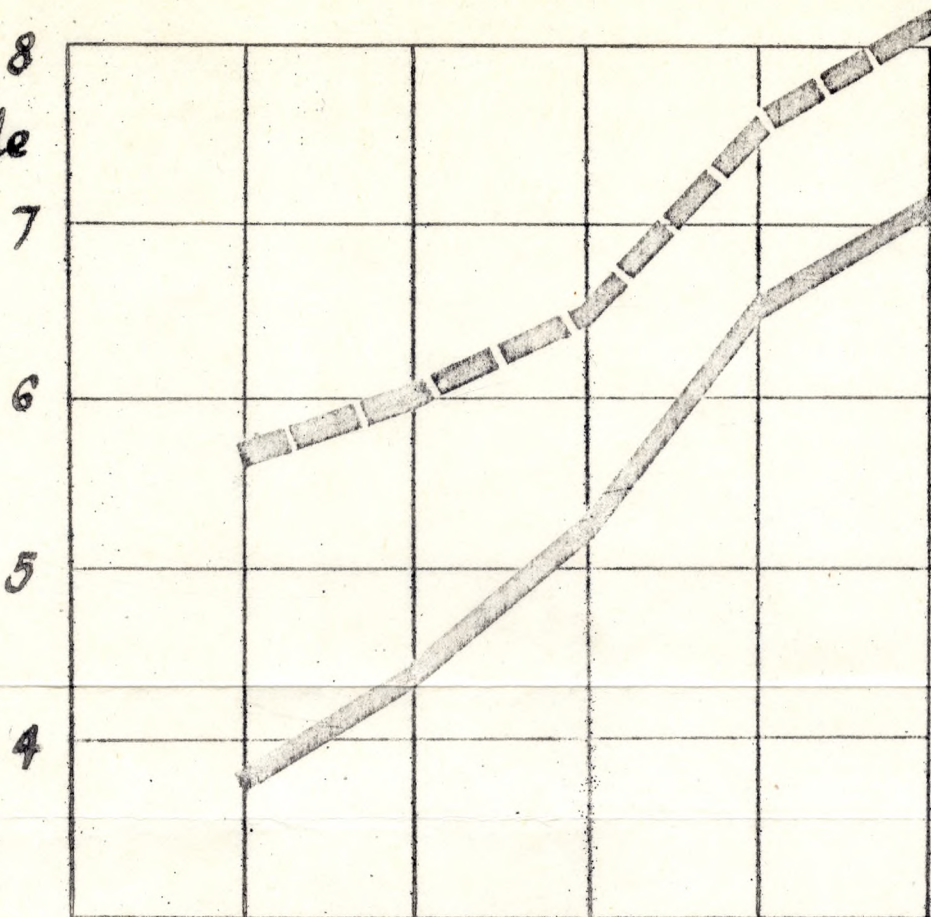


Rahulolu aste

Üldse ei ole rahul Ei ole rahul Raske öelda Rahul Väga rahul

Joonis 9.2. Vaba aja hulgaga rahulolevate ja rahulolematute töötajate vaba aja hulk tööpäevadel

Puhkepäevade arv



Rahulolu aste

Üldse ei ole rahul Ei ole rahul Raske öelda Rahul Väga rahul

Joonis 9.3. Puhkepäevade arvuga rahulolevate ja rahulolematute töötajate puhkepäevade arv kuus

12

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid %	0	0,6	10,5	39,8	46,9	2,2
Remonditöölised %	0	0,5	6,0	30,4	60,4	2,7
Autojuhid	$\bar{x} = 4,4 \pm 0,04$				$\sigma = 0,7$	
Remonditöölised	$\bar{x} = 4,6 \pm 0,1$				$\sigma = 0,7$	

Indeksi 1. skaalajaotuses on need, kes olid kõige vähem, 6. - need, kes olid kõige rohkem rahul. Indeksi jaotused näitavad, et autojuhtide hulgas on vaba aja hulga rahulolijaid vähem kui remonditööliste hulgas.

"Rahulolu vaba aja hulgaga" indeksiga on lähedalt seotud tunnus "Perekonnas viibimise võimalused" ( $r = 0,26$ ). Perekonnas olemise võimalusi paluti küsitluses hinnata järgmisele küsimusele vastates: "Kui sageli Te saate veeta oma perekonnaga koos niipalju aega, kui Te tahate?" 26,2 % autojuhtidest ja 15,4 % remonditöölistest väitsid, et neil on selleks võimalusi küllaltki harva või pole kunagi.

Hinnangud perekonnas viibimise võimalustele sõltuvad oluliselt vaba aja hulgast (autojuhtidel  $r = 0,22$ , remonditöölistel  $r = 0,25$ ), autojuhtidel ka tööpäeva pikkusest ( $r = 0,18$ , remonditöölistel  $r = 0,0$ ).

Tuleb märkida, et head perekonnas viibimise võimalused mõjutavad positiivselt ka töölaseid hoiakuid (rahulolu tööga, automajandiga, töökohal püsimise kindlust -  $r = 0,20$ ).



Eespool me näitasime, et rahulolu vaba aja hulgaga sõltus küll vaba aja hulgast, kuid see seos polnud väga tugev. Selleks, et selgitada, millised tegurid mõjutavad rahulolu vaba aja hulgaga, esitame järgnevalt "Rahulolu vaba aja hulgaga" indeksite korrelatiivsete seoste pingeread. Autojuhtide puhul saime järgmise pingeread:

1.	Laupäeviti või pühapäeviti töötamise sagedus (t. 20)	-0,46
2.	Rahulolu töö organiseerimisega majandis (i. 119)	0,36
3.	Puhkepäevade arv kuus (t. 18)	0,30
4.	Rahulolu remonditingimustega automajandis (i. 85)	0,26
5.	Perekonnas viibimise võimalused (t. 575)	0,26
6.-7.	Rahulolu töötingimustega autos (i.79)	0,25
	Emotsionaalne rahulolu tööga (i.36)	0,25
8.-10.	Töö raskuse hinnang (i.78)	-0,24
	Rahulolu varustamisega (i.86)	0,24
	Hinnang remondi kvaliteedile (i.87)	0,24
11.-14.	Rahulolu töö organiseerimisega kliendi juures (i. 130)	0,23
	Rahulolu mitteametlike soodustustega tööl (i.176)	0,23
	Rahulolu remonditöö juhtidega (i.208)	0,23
	Rahulolu sissetulekuga tööl (i.495)	0,23
15.-19.	Rahulolu tööga (i. 32)	0,22
	Soostumus automajandiga (i.74)	0,22
	Rahulolu töötajate vaba aja organiseerimisega automajandis (i.494)	0,22
	Rahulolu oma vaba aja veetmisega (t. 556)	0,22

Väljapuhkamise võimalused (i.740)	0,22
20.Rahulolu töö juhtidega (i. 214)	0,21
21.- 23.Rahulolu erialaga (i. 64)	0,20
Rahulolu auto hooldamise tingimustega (i. 83)	0,20
Rahulolu direktsiooniga (i.181)	0,20
24.- 25.Rahulolu tööletuleku ajaga (t.2)	0,17
Tööpäeva pikkus (t.3)	-0,17
26.Vaba aja hulk (i.738)	0,15

ja remonditöölistel:

1.Rahulolu vabadusega töö (i.81)	0,34
2.Soostumus automajandiga (i.42)	0,33
3. - 4.Rahulolu töö sanitaar-hügieeniliste tingimustega (i.88)	0,31
Hinnang töö juhtimisele (i.278)	0,31
5.Rahulolu töö organiseerimisega (i.115)	0,30
6.- 8.Rahulolu sissetulekutega töö (i.378)	0,29
Rahulolu tööga (i.33)	0,29
Laupäeviti või pühapäeviti töötamise saadus (t.13)	-0,29
9.- 10.Rahulolu töötajate vaba aja organiseerimisega automajandis (i. 377)	0,27
Emotsionaalne rahulolu tööga (i.34)	0,27
11.- 12.Perekonnas viibimise võimalused (t.462)	0,26
Rahulolu oma vaba aja veetmisega (t.443)	0,26
13.- 14.Rahulolu oma kvalifikatsiooniga (t.25)	0,25
Rahulolu tööpäeva pikkusega (t.3)	0,24
15.-16. Informeeritus (i.397)	0,23
Rahulolu varustamisega (i.110)	0,23
17.- 18.Rahulolu elamistingimustega (t.505)	0,22

Valikuvabadus töövälises ajas (t.442)	0,22
19. Rahulolu erialaga (i.35)	0,21
20. Hinnang perekonna sissetulekule (i.618)	0,20
21. Vaba aja hulk kuus (i. 469)	0,19
22.-23. Töökohal püsimise kindlus (i.79)	0,18
Väljapuhkamise võimalused (i. 516)	0,18
24.-25. Vaba aja hulk tööpäevadel (t. 446)	0,15
Ületundide esinemise sagedus (t.10)	-0,15
26. Puhkepäevi kuus (t.11)	0,14
27. Rahulolu vahetustega tööl (t.8)	0,13
28. Rahulolu tööletuleku ajaga (t.2)	0,12

Pingeridadest ilmneb, et autojuhtide rahulolu vaba aja hulgaga sõltub kõige rohkem puhkepäevade arvust ja laupäeviti-pühapäeviti mittetöötamisest, tööpäeva pikkus on teisejärgulise tähendusega. Remonditöölise rahulolu vaba aja hulgaga mõjutab kõige rohkem vabadusaste tööl (vabadus valida ise tööritmi, teha vajaduse korral puhkepausi jne.), vaba aja hulka otseselt mõjutavatest teguritest on tähtis ka laupäeviti-pühapäeviti mittetöötamine, kuna vaba aja üldine hulk kuus, puhkepäevade arv, ületunnid, vahetustega töö, tööletuleku aeg ja väljapuhkamise võimalused on vähem tähtsad. Siinjuures tuleb meele pida, et remondimeeste vaba aja hulk tööpäevadel ja puhkepäevade arv kuus on sama suur kui teistelgi töötajatel keskmiselt, kuna autojuhtidel on see tunduvalt väiksem. Niisiis, kui vaba aega (puhkepäevi) on vähe, siis mõjutab see rahulolu tugevasti; kui vaba aja hulk üldisest keskmisest

suurt ei erine, siis mõjutavad vaba aja hulgaga rahulolu rohkem teised tegurid kui vaba aja hulk ise.

Nii autojuhtide kui ka remonditöölise rahulolu vaba aja hulgaga on seotud rahuloluga sissetulekuga, vaba aja veetmise organiseerimisega automajandi poolt ja vaba aja veetmisega, samuti perekonnas viibimise võimalustega. Rahulolu vaba aja hulgaga sõltub järelkult rohkem selle kasutamise viisist ja tingimustest kui vaba aja üldisest hulgast.

Keskne tähtsus vaba aja hulgaga rahulolule on hinnangutel töökorraldusele - varustamisele, remondile, töö juhtimisele ja juhtijatele, samuti hinnangutel töötingimustele ja töö raskusele. Seda võib seletada sellega, et töökorraldusest sõltub esiteks otseselt tööpäeva pikkus ja laupäeviti või pühapäeviti töötamine, teiseks sõltub töökorraldusest ja tingimustest füüsilise ja vaimse energia kulu ning järelkult ka puhkusevajadus, kolmandaks sõltub töökorraldusest töötasu, mis mõjutab kaudselt rahulolu vaba aja hulgaga.

Siin ilmneb ka rahulolu ülekandumise omadus. Rahulolu ühes sfääris mõjub soodsalt ka rahulolule teistes sfäärides.

Rahulolu vaba aja hulgaga on märkimisväärselt seotud üldiste tööhoiakutega (rahulolu tööga, automajandiga, erialaga), eriti remonditöölistel. Need, kes on rahul oma vaba aja hulgaga, on sagedamini rahul ka automajandiga, tööga ja erialaga.

Kõrgema haridustasemega ja nooremad töötajad on oma vaba aja hullega vähem rahul. See kinnitab tõsiasi, et nende nõudmiste tase on kõrgem (vaba aja hulk polnud neil väiksem kui teistel).

Need, kes on oma vaba aja hullega rohkem rahul, on ka iseendaga rohkem rahul, nad tunnevad end kindlamalt, nende vabadusaste elus on suurem ja soov muuta oma senist elujärge (staatust) on väiksem - selliseid järeldusi võib teha käesoleva uurimuse materjalidest korrelatsioonanalüüsi alusel (vt. joonised 9.1.1. ja 9.2.1).

#### 9.4.2. Rahulolu vaba aja veetmisega

Vaba aeg võimaldab inimestel täielikumalt rahuldada oma vajadusi, end arendada, meelt lahutada, laiemalt osa võtta ühiskondlikust ja kultuurielust. Vastavalt sellele, millised on inimeste püüdlused oma vaba aja kasutamise osas ja kui võrd vabal ajal neid püüdlusi suudetakse realiseerida, on inimesed ka rahul või rahulolematud oma vaba aja kasutamisega.

Rahulolematuus oma vaba aja kasutamisega kujundab hoiaku vaba aja kasutamise ratsionaalsemaks muutmiseks ja on selle üheks esmaseks tingimuseks.

Autojuhtide ja remonditöölise rahulolu oma vaba aja veetmisega me mõõtsime küsimusega "Kui võrd Te olete rahul sellega, kuidas Te olete harjunud veetma oma vaba aega?"

Küsitluse tulemustest selgub, et enamus on oma vaba aja kasutamise rahul (autojuhtidest 55,6 %, remonditöolistest 66,7 %); rahulolematuid on vastavalt 14,5 % ja 9,0 %. Suurel osal (vastavalt 29,0 % ja 22,8 %) ei ole kindlat hoiakut oma vaba aja kasutamise suhtes välja kujunenud (vt. tabelid 9.1.13 ja 9.2.10).

Analüüsist ilmneb, et kõrgema haridustasemega ja nooremad töötajad on oma vaba aja kasutamise rahul. Nagu eespool nägime, on nende vaba aja kasutamine aktiivsem ja ratsionaalsem (nad tegelevad aktiivsemate, arendavamate tegevustega rohkem). Seega, mida aktiivsem ja ratsionaalsem on vaba aja kasutamine, seda väiksem on rahulolu.

Seda järeldust kinnitab ka vaba aja kasutamise rahulolu vaatlemine sõltuvalt mingi tegevusega tegelemisest. Need, kes õpivad, end erialal täiendavad, tegelevad rohkem ühiskondliku tööga, kehakultuuri ja spordiga ning külastavad sagedamini teatrit, on vähem rahul oma vaba aja kasutamisega.

Ka need, kes tegelevad rohkem aiatööga, on oma vaba aja veetmisega vähem rahul.

Need, kes jälgivad rohkem telesaateid, on oma vaba aja veetmisega rohkem rahul.

Nende hulgas, kes on rahulolematud oma vaba aja kasutamisega, on rohkem alkoholi tarvitajaid.

Korrelatsioonanalüüsist (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1) ilmnes, et rahulolu vaba aja veetmisega on seotud ka järgmiste teguritega: rahulolu vaba aja hulgaga ja tööpäeva pikkusega, väljapuhkamise võimalused ning perekonnas viibi-

nise võimalused. Vaba aja kasutamisega rahulolu korrelatiivsed seosed vaba aja hulga, magamisaja ja tööpäeva pikkusega on väikesed, remonditöölistel puudub see seos kahe viimati märgitud tunnusega täiesti. Uurimisanalüüsi põhjal võib seega vaba aja kasutamisega rahulolu tähtsamateks eeltingimusteks pidada väljapuhatust, võimalust olla perekonnaga koos, teatud hulga vaba aja olemist. Oluline on ka rahulolu palgaga: need, kes on oma palgaga rahul, on sagedamini rahul ka oma vaba aja veetmisega.

Rahulolu vaba aja veetmisega on seotud ka hinnangutega oma materiaalsele tingimustele (joonised 8.1.1 ja 8.2.1). Mida rohkem ollakse rahul korteritingimustega, kommunaalnugavustega, palgaga ja perekonna sissetulekuga, seda suuremad on eeldused ka vaba ajaga rahuloluks.

Rahulolu vaba ajaga on sõltuv ka korteritingimustest (eriti kommunaalnugavustega kindlustatusest).

Rahulolu vaba ajaga mõjutab olulisel määral töösfäär, eriti rahulolu tööga. G. Friedmann väidab, et rahulolematuse tööga mõjub kehvalt ja mitmekesiselt ka pärast tööd / 9 /. Autojuhtide ja remonditööliste uurimisel ilmneb, et need, kes on rohkem rahul oma tööga, erialaga ja automajandiga, on sagedamini rahul ka oma vaba aja veetmisega, ja vastupidi.

Nii nagu rahulolu tööga, nii on ka rahulolu vaba ajaga (viimane võib-olla isegi rohkem) seotud inimeste üldiste hinnangutega enda kohta: suurema rahuloluga vaba aja suh-

tes kaasneb kõrgem enesehinnang, suurem valikuvabaduse tunne ja kindlustunne ning rahulolu endaga.

Vaatleme järgnevalt orienteeritust vabale ajale.

### 9.4.3 Orientatsioon vabale ajale

Orientatsioon vabale ajale - see on töötajate püüd saada, saada vaba aega. Orientatsiooni vabale ajale mõõtsime ainult autojuhtidel, kuna nende tööpäeva pikkus on vähem rangelt piiratud ja sõltub mõningal määral ka neist endist.

Nagu eespool juba räägitud, pakub vaba aeg võimalusi isiksuse igakülgeks arenguks. Viimase eelduseks on esmas- te vajaduste rahuldatud: kui need pole rahuldatud, siis hinnatakse vaba aja väärtust vähe ja seda püütakse siis sageli kasutada materiaalse heaolu parandamiseks.

Orientatsioon vabale ajale näitab, milline on vaba aja osa inimeste vajaduste ja väärtuste süsteemis. Vabale ajale orienteerituse tugevust oleme mõõtnud järgmiselt. Me palusime autojuhtidel hinnata, kui võrd kehtib nende kohta järgmine väide: "Ma püüan saada vaba aega, isegi kui ma selle juures kaotan teenistuse." Selgub, et vabale ajale on orienteeritud umbes 1/5 autojuhte; 3/5 on orienteeritud palgale ja 1/5 on kindla hoiakuta. Vaba aja orientatsioon on võrreldes teiste analoogiliselt mõõdetud orientatsioonidega (tervis, perekond, tööalased suhted, prestiiž jt.) kõige nõrgem. Näiteks orientatsioon perekonnale on märksa tugevam: pool au-



tojuhtidest väitis, et nad püüavad võimalikult rohkem viibida oma perekonna ringis, isegi kui nad selle juures kaotavad teenistuses; veerand on rohkem orienteeritud teenistusele ja veerand autojuhtidest ei osanud anda kindlat vastust. Ka autojuhtide otsest ülemuste hinnangud kinnitavad, et autojuhtide orientatsioon vabale ajale on võrdlemisi nõrk, kuigi salgaülemad kindavad autojuhtide orienteeritust vabale ajale veidi suuremaks kui autojuhid ise (vabale ajale hinnati orienteerituks ligi veerand, teenistusele ligi pool autojuhtidest).

Vaba aja orientatsiooni lähemaks uurimiseks vaatleme selle seoseid mõnede tähtsamate töötaja isiku ja tööalaste tunnuste ning tööalaste ja tööväliste hoiakutega.

Vanemad autojuhid (üle 50 aasta) on kõige vähem orienteeritud vabale ajale (15 - 16 %), nooremad (kuni 30 aastat) kõige rohkem (20 - 21 %).

Haridusgruppidest on kõige väiksem orientatsioon vabale ajale kuni 4-klassi haridusega autojuhtidel (16 %), kõige suurem kesk- ja keskeriharidusega autojuhtidel (22 - 24%).

Palgagruppidest on orientatsioon vabale ajale kõige suurem nendel, kelle sissetulek on kuni 90 rubla (22 %), 210 - 240 rubla (22 %) ja 300 - 330 rubla (25 %). Kuni palgagrupini 210 - 240 rubla kuus väheneb orientatsioon vabale ajale (22%-lt 17%-ni), pärast seda gruppi suureneb uuesti (18%-lt 25%-ni).

Need, kelle tööpäev on kuni 8 tundi, ja need, kelle

tööpäeva pikkus on üle 12 tunni, on kõige rohkem orienteeritud vabale ajale; need, kelle tööpäev on 10-11 tundi - kõige vähem. Orientatsioon vabale ajale väheneb pidevalt vastavalt tööpäeva pikenemisele 8 tunnilt 11 tunnini ning seejärel suureneb uuesti.

Need, kes on oma perekonna sissetulekuga ja korteritingimustega rahul, püüavad rohkem saada vaba aega kui need, kes ei ole rahul. Rahulolu kasvades vabale ajale orienteeritute protsent kasvab vastavalt 17%-lt kuni 24%-ni ja 15%-lt 23%-ni.

Autojuhid, kes hindavad oma tervisliku seisundi paremaks, on vähem orienteeritud vabale ajale (orienteeritute protsent langeb 23-lt 17-ni).

Tööga rahulolu ja vabale ajale orienteerituse vahel seost ei ilmnenu.

## K o k k u v ö t e

Töövälise ja vaba aja probleemid on seotud indiviidide, gruppide ja ühiskonna arenguga. Töövälise ja vaba aja struktuur on tingitud ühiskonna tootlikest jõududest ja vahitsevatest ühiskondlikest suhetest, samal ajal mõjutab töövälise ja eriti vaba aja kasutamine olulisel määral ka ühiskonna enda arengut. Sellest tuleneb töövälise ja vaba aja probleemide komplitseeritus ja ka tähtsus.

Tingituna ühiskonna tootlike jõudude arengu iseärasustest ja ühiskonna majandusliku ja kultuurilise arengu vastuoludest, on inimeste töö- ja vaba aja pikkuses ka sotsiaalsi ajal küllaltki suuri erinevusi.

Töövälise ja vaba aja struktuuri erinevuste ja dünaamika, selle põhjuste ja tagajärgede uurimine on ühiskonnateadlaste üks tähtsamaid ülesandeid.

Käesolevas töös püüti välja selgitada kahe sotsiaalse grupi - autojuhtide ja remonditöölise töövälise ja vaba aja struktuuri iseärasusi. Seejuures on püütud töövälise sfääri käsitleda seostatult töösfääriga. Selle seose põhiliseks aluseks on võetud töötajate vajadused ja nende rahuldamine ning uuritud autojuhtide ja remonditöölise töö- ja töövälise sfääri erinevate külgede kohta antud rahulolu

### hinnangute vahetõrka.

Uurimisandmete esialgse analüüsi alusel võib väita järgmist.

Tingituna autojuhtide ja remonditöölise erinevast tööpäeva pikkusest on autojuhtide töövälise aja struktuur mõnevõrra erinev remonditöölise omast. Viimastel on see väga sarnane teiste töölise kategooriate töövälise aja struktuuriga (võrreldud on olemasolevate uurimuste alusel).

Nii on autojuhtidel uneaja pikkuseks keskmiselt 7,1, remonditöölisel 7,3 tundi päevas (Nõukogude Liidus meestel keskmiselt 7,5 tundi), tööle tulekuks ja töölt koju minekuks kuulub mõlemal grupil ligi 1 tund (NSV Liidu keskmine 0,7 tundi), vaba aega jääb autojuhtidel 3,0 tundi, remonditöölisel 3,9 tundi, tööpäevadel (Nõukogude Liidus meestel keskmiselt 4,3 tundi). Puhkepäevi on autojuhtidel kuus keskmiselt 5, remonditöölisel 6,3.

Pingelise ja pika tööpäeva ning lühikese magamisaja tõttu ei suuda paljud töötajad (10-25%) alati uue tööpäeva alguseks välja puhata. Halvemini väljapuhanud autojuhid rikuvad sagedamini liikluseeskirju. Käesoleva uurimuse andmeil esineb pikemat aega halvasti väljapuhanud töötajatel sagedamini tervisehäireid.

Kuna autojuhtide ja remonditöölise kaader on koosseisult küllaltki sarnane (eriti haridustaseme ja soo osas), siis on ka nende vaba aja kasutamises palju ühiseid jooni. Võrreldes teiste töötajatega tegelevad autojuhid ja remonditöölised tunduvalt rohkem isikliku mootorsõidukiga. Palju rohkem armastatakse käia kalal või jahil. Erinevused puudu-

vad või on vähe olulised erialase enesetäiendamise, massi-kommunikatsioonivahendite, seltskondliku suhtlemise (ka alkoholi tarvitamise) ja koduga seotud tegevuste osas.

Võrreldes tööstustöolistega viljelevad autojuhid ja remonditöölised vähem aktiivseid ja üldarendavaid tegevusi. Suuremad on erinevused ühiskondliku töö, teatrikülastamise ja ilukirjanduse lugemise osas, mõnevõrra väiksem spordi ja kehakultuuriga tegelemise osas. Väga vähe on remonditöölise ja eriti autojuhtide hulgas neid, kes õpivad üldhariduslikes koolides vm. (vastavalt 12% ja 4%).

Võrreldes remonditöolistega on autojuhtidel vaba aja kasutamises järgmised erinevused. Autojuhtide pikem tööpäev ja väiksem vaba aeg mõjuvad halvasti eelkõige aktiivsetele ja arendavatele tegevustele (õppimine, ühiskondlik töö, kunstiline isetegevus jne.). Seltskondliku suhtlemisega seotud tegevused ei ole autojuhtidel väiksemast vabast ajast hoolimata kannatanud ei levikult ega ka ajakulult, alkoholi tarvitamine on autojuhtide hulgas isegi laiemalt levinud.

Kõige levinumad ongi autojuhtidel ja remonditöolistel seltskondliku suhtlemise (sellega kaasneb sageli alkoholi tarvitamine) ja kultuuritarbimisega (ka MK tarbimisega) seotud tegevused.

Oma vaba aja kasutamisega on valdav enamus rahul, rahulolematuid on autojuhtidest 15% ja remonditöolistest 9%. Ilmneb, et nooremad ja kõrgema haridustasemega töötajad, kelle vaba aeg on aktiivsem ja ratsionaalsem, on selle kasutamisega vähem rahul. Rahulolematus oma senise vaba aja

kasutamisele on selle ratsionaalsemaks muutmise üheks eesmärgiks tingimuseks.

Rahulolu vaba aja veetmisega mõjutab positiivselt ka rahulolu tööga, erialaga ja automajandiga.

Oma vaba aja hulgaga on autojuhid tunduvalt vähem rahul kui selle kasutamisele. Remonditöölised selles osas oluliselt erinevusi pole.

Puhkepäevade arvuga pole autojuhtidest rahul 24% ja remonditöölised 8%, vaba aja hulgaga tööpäevadel on rahulolematud vastavalt 25% ja 13%. Ilmneb, et autojuhid on sama vaba aja hulga juures remonditöölised rohkem rahul. Rahulolu vaba aja hulgaga mõjutavad (eriti remonditöölised) mitte ainult selle hulk, vaid ka kasutamise tingimused ja viisid (küllaldane väljapuhkamine, perekonna esmaste materiaalsete vajaduste rahuldatus). Raskused ja konfliktid tööl, rahulolematusele tööga mõjuvad halvasti ka pärast tööd ning vähendavad rahulolu vaba ajaga.

Vaba aja kasutamisele rahulolu seose väljaselgitamiseks vaba aja kasutamise viisiga on vajalik kõrgema astme analüüs (see eeldab vaba aja kasutamise põhiliste viiside või tüüpide kindlakstegemist). Esialgse analüüsi alusel võib öelda järgmist.

Vaba aja kasutamine on aktiivsem ja ratsionaalsem nooremalt ja kõrgema haridustasemega töötajatel, samal ajal nende töötajate rahulolu oma vaba aja kasutamisele on väiksem. Seega need, kellele vaba aeg on aktiivsem ja ratsionaalsem, on oma vaba aja kasutamisele vähem rahul.

Sama kehtib vaba aja kasutamisele ja tööga rahulolu seose kohta.

## Kirjandus

1. Архив К. Маркса и Ф. Энгельса, т. IV. М., 1935.
2. Из неопубликованных рукописей К. Маркса, "Большевик", 1939, № II-12.
3. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 23.
4. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 26, ч. III.
5. Маркс К. и Энгельс Ф. Сочинения, т. 46, ч. II.
6. Anderson, J. M. Industrial Recreation. N.Y. a.o., 1955.
7. Андреасе, С.-А. Ökonomik der Freizeit. Hamburg, 1970.
8. Сазенуве, J. Sociologie de la radio-television. Paris, 1965.
9. Friedmann, G. The Anatomy of Work. N.Y., 1964.
10. Хаав, К. Vaba aeg ja massikommunikatsioonid. Diplomitöö. Tartu, 1968. Käsikiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.
11. Kombinaadi "Järvakandi Tehased" töötajaskonna rahulolu sotsioloogiline uurimus. Tartu, 1970. Käsikiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.
12. Parker, S.R. a.o. The Sociology of Industry. London, 1967.
13. Šein, H. Televisioon ja meie. - Sirp ja Vasar, 16. veebr. 1973.

14. Tsemenditehase "Punane Kunda" töötajaskonna rahulolu sotsioloogiline uurimus. Tartu, 1970. Käikiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.
15. Vooglaid, Ü. Kuidas kujuneb ideoloogiline mõju.- Eesti Kommunist, 1967, nr. 8.
16. Артемов В.А. и др. Статистика бюджетов времени трудящихся. М., 1967.
17. Байкова В. Г. и др. Свободное время и всестороннее развитие личности. М., 1965.
18. Бюджет времени городского населения. М., 1971.
19. Бюджет времени, планирование и совершенствование организации свободного времени. Материалы конференции. Вып. II. Новосибирск, 1969.
20. Волков Г.Н. Эра роботов или эра человека? М., 1965.
21. Гордон Л.А. и др. Типология сложных социальных явлений.- Вопросы философии, 1969, №7.
22. Гордон Л.А. Клопов Э.В. Человек после работы. М., 1972.
23. Грушин Б. Свободное время. Актуальные проблемы. М., 1972.
24. Лисичкин Г.С., Волков А.И. Некоторые проблемы социально-экономического планирования. М., 1971.
25. Майер В.А. Доходы населения и рост благосостояния народа. М., 1968.
26. Материалы встречи социологов. I. Княрику - 1966, Tartu, 1967.
27. Международное сравнительное исследование бюджетов времени. Новосибирск, 1969.
28. Образование взрослых и досуг в современной Европе. Прага,



1966.

29. П а т р у ш е в Б.Д. Проблемы рабочего и свободного времени при социализме. Свердловск, 1969.
30. П е т р о с я н Г.С. Вне рабочее время трудящихся в СССР. М., 1967.
31. Проблемы личности. Материалы симпозиума. т. II, М., 1970.
32. П р у д е н с к и й Г.А. Время и труд. М., 1964.
33. Р и х т а Р. Научно-техническая революция и развитие человека.- Вопросы философии, 1970, № I.
34. С о к о л о в Э.В. Культура и личность. Л., 1972.
35. Социальное исследование. Вып. 6. М., 1970.
36. Социологические и психологические аспекты труда в автотранспортных предприятиях. М., 1972.
37. Эргономика. М., 1971.

## 10. p e a t ü k k

## TERVISLIK SEISUND

Tervis on inimese kalleim vara. On tuntud tõsiasi, et terve inimene ei mõtle oma tervisele ja pahasti ei hooli sellest. Tervise tähtsust tunnetatakse alles siis, kui see kipub käest kaduma. Võib juhtuda sedagi, et nooruses kulutatakse tervist, et teenida rohkem raha, ja vananedes tuleb hakata kulutama raha, et saada tervist tagasi.

Autojuhtide elukutse on üks neid, kus töötaja tervislikust seisundist oleneb töö edukus ja ohutus (liiklusohutus), kuid samal ajal ei võimalda autojuhi töö alati oma tervist küllaldaselt hoida.

Autojuhtide ja remonditöölise tervisliku seisundi uurimisega püüdsime välja selgitada töötajatel sagedamini esinevad ja kutsetöoga seostatavad tervisehäired.

Töötajate tervislikku seisundit on uuritud meditsiinilise läbivaatusega. Autojuhtidel sagedamini esinevatest tervisehäiretest (perifeerse närvisüsteemi, seedetrakti ja südame-veresoonehäired) on lähemalt uuritud kahte

esimest gruppi.

Autojuhtide ja remonditöölise tervisliku seisundi uurimisel kasutati järgmisi võtteid: 1) küsitlus (anamneesi kogumine ja hindamine), 2) ühekordne arstlik läbivaatus ja 3) töötajate isiklike ambulaaresete kaartide ja automajandi arstipunkti andmete uurimine. Lisaks määrati 760 autojuhil (74%-l meditsiiniliselt uuritutest) ja 284 remonditöölisel (78% uuritutest) maohappesus atsidotesti abil. Kokku vaatasid arstid kõigis majandais läbi 1027 autojuhti ja 365 remonditöölise.

#### 10.1. O b j e k t i i v s e u u r i m i s e ü l d a n d m e d

Meditsiinilisel läbivaatusel fikseeriti töötajate kasv, kaal, vererõhk ja pulsisagedus. Kasvu ja kaalu alusel leiti Pinet' indeks.

Vanus										
Aastad	kuni 20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	üle 56	
Autojuhid %	1,7	14,0	21,0	21,0	16,7	15,0	7,3	5,1	3,0	
Remonditöölised %	12,6	10,4	9,3	11,9	14,2	16,7	11,0	6,3	7,7	

Meditsiiniliselt uuritud autojuhtide ja remonditöölise keskmine vanus on umbes 38 aastat.

### Sugu

Uuritud autojuhtidest oli mehi 95,1% ja naisi 4,2%, remonditöolistest vastavalt 95,1% ja 4,1%.

### Kasv

cm	kuni 155	156-160	161-165	166-170	171-175	176-180	181-185
Autojuhid %	0,5	2,6	10,4	19,1	27,4	21,5	12,8
Remonditöölised %	1,9	4,4	11,2	19,2	33,4	19,7	8,5
<u>186-190 üle 190</u>							
	4,0	0,3					
	0,8	0,5					

Uuritud autojuhtide keskmine pikkus on 175 cm, remonditöolistel 178 cm.

Pinet' indeks (kasvust on lahutatud 100 cm, saadud tulemus on lahutatud omakorda kaalust kilogrammides).

Kaalu ja pikkuse (-100) vahe	cm)	üle (-10)	(-5)-(-9)	(-1)	(-4)	0
Autojuhid %		3,5	9,7	20,3	7,0	
Remonditöölised %		5,5	11,5	22,5	7,7	
1-4	5 - 9	10-14	15-19	20-24	25-29	üle 30
23,0	19,4	9,4	6,2	2,8	1,7	1,7
19,2	13,7	10,4	4,9	2,7	0,8	0,8

Pinet' indeks iseloomustab inimese keha proportsioonide ja näitab tema suhtelist tisedust.

Autojuhtide ja remonditööliste kehakaal vastab üldiselt kasvule, Pinet' indeksi keskmine väärtus on 1 - 4. 21,8%-l autojuhtidest ja 19,6%-l remonditöölistest on aga Pinet' indeks üle +10, seega võib öelda, et iga viienda töötaja kehakaal on 10 või rohkem kg võrra optimaalsest suurem.

### Vererõhk

Vererõhu skalaar la mm/Hg		alla 60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120
Süstoolne (%) uuritustest)	A	0	0	0	0,2	2,4	9,1	22,6
	R	0	0	0	0	1,4	10,7	26,6
Diastoolne (%) uuritustest)	A	3,8	22,0	40,5	20,1	8,1	1,6	0,7
	R	6,0	28,8	40,0	14,8	7,1	1,6	0,3
		121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	üle 170	
A		25,1	18,0	9,5	4,5	3,1	2,5	
R		28,0	12,1	8,5	4,9	3,6	1,6	
A		0	0	0	0	0	0	
R		0	0	0	0	0	0	

A - autojuhid

R - remonditöölised

Keskmine süstoolne vererõhk autojuhtidel on 133 mm/Hg, keskmine diastoolne vererõhk - 81 mm/Hg, remonditöölistel 132 mm/Hg ja 79 mm/Hg. Kõrgenenud vererõhust võib rääkida vähemalt 10% töötajate juures, (süstoolne vererõhk on üle 150

ja diastoolne üle 90 mm/Hg).

Toodud üldisi andmeid on kasutatud haigestumise analüüsimisel (vt. korrelatsioonimaatriksit joonistel 10.1.1 ja 10.2.1).

## 10.2. Haigestumisest

Uuringute andmeil esineb töötajatel sagedasemaid pikaajalisi haigusi järgmiselt:

	Autojuhid %	Remonditöölised %
1. Neuralgia, radikuliit, neuriit jt. perifeerse närvisüsteemi haigused	14,4	14,2
2. Mao- või kaksteistsõrmikuhaavandid	3,3	2,4
3. Südame - ja veresoonekonna haigused	3,0	5,8

Uuringute alusel tunnustati terveks 60% autojuhtidest ja 55% remonditöölisest.

Võrdluseks esitame Eesti NSV Tervishoiuministeeriumi andmed ajutise töövõimetuse põhjuste kohta vabariigis 1971. aastal. Iga 100 töötaja kohta registreeriti aasta jooksul haigusjuhte järgmiselt:

1) neuriit, radikuliit jt.	7,8
2) mao- või kaksteistsõrmikuhaavandid	0,9
3) südame- ja veresoonekonna haigused	1,6

Kuigi need andmed ei ole päris täpselt võrreldavad, võib nende alusel siiski väita, et autojuhid ja remonditöö-

lised haigestuvad võrreldes vabariigi keskmisega sagedamini perifeerse närvisüsteemi haigustesse, mao- ja kaksteistsõrmikuhaavandisse ja südame-veresoonkonna haigustesse.

Autojuhtidel on see ilmselt seotud nende kutsetöö iseloomustega ja mitmesuguste ebasoodsate tingimustega, nagu töötamine sundasendis, närvisüsteemi pidev pingeline, vibratsioon, viibimine ebasoodsates meteoroloogilistes tingimustes, ebakorrapärane ja mitte-täisväärtuslik toitumine pikemate sõitude korral jms.

Remonditöölistel võib nende haiguste laiemat esinemist seletada järgmiste asjaoludega. Suur osa (36%) remonditöölisest on töötanud varem autojuhina. Remonditöölisete töötingimused on küllaltki halvad (vt. 2.ptk.), sageli tuleb töötada lahtises ruumis, kus talvel on külm, esineb tuuletõmbus, tuleb kokku puutuda tervistkahjustavate gaasidega jms.

Allpool vaatleme lähemalt perifeerse närvisüsteemi ja seedetrakti ning vaevuste, samuti kutsealaste mürgistuste ja muude tervisehäirete esinemist autojuhtidel ja remonditöölistel. Uuritud haigussümptomide esinemise alusel võib rääkida vastavate haiguste tõenäolisest olemasolust või tekkimise eeldustest.

### 10.3. A j u t i s e s t t ö ö v ö i m e t u - s e s t

Andmed töötajate ajutise töövõimetuskohta 1.juulist

1970 kuni 1. juulini 1971 on kogutud automajandite dokumentatsioonist. Ilmneb, et 64% autojuhtidest ja 60% remonditöolistest pole aasta jooksul haiguse tõttu üldse töölt puudunud. Keskmiselt tuleb iga autojuhi kohta 6, iga remonditöölise kohta 7,5 töövõimetuspäeva aastas. Need 36% autojuhtidest, kes töövõimetuslehte on kasutanud, on selle saanud keskmiselt 16 päevaks aastas, 5% seejuures rohkem kui üheks kuuks [redacted], remonditöölise osas on vastavad arvud 19 päeva ja 7,2% [redacted].

Ajutise töövõimetusena on seotud ühiskondlikud kulutused töötajate raviks. Kulutusi töötajate raviks on käesolevas uurimuses mõõdetud vastava indeksiga.<sup>1</sup>

Autojuhtide ja remonditöölise haigestumise võrdluseks teiste kutsealade esindajate haigestumisega kasutasime Tartu Linna Polikliiniku andmeid. Nii on Tartu linna suuremate käitiste töötajatest (ligi 15 tuhandest töötajast) 1971.a. haiguslehel olnud 48,6%, Autokolonnist 3053 aga ainult 39%. Keskmise töövõimetuspäevade arv ühe inimese kohta on 7 - 8 tööpäeva aastas.

Seega võib öelda, et autojuhid kasutavad võrreldes teiste kutsealade esindajatega vähem töövõimetuslehte, st. nende keskmine ajutine töövõimetus aasta jooksul on enamiku teiste kutsealade töötajate keskmisest väiksem, ka on nad vähem aega haiguslehel. Remonditöolistest on haiguslehte kasutanud suurem protsent kui autojuhtidest, nende keskmine töövõimetuspäevade arv ei erine teiste töötajate keskmisest.

<sup>1</sup> Indeks "Kulutused töötaja raviks" koostamisel oli aluseks läbivaatusega kindlakstehtud haigused, kusjuures voeti arvesse töövõimetus, haigla- ja sanatooriumiravi kestus ning operatsioonide tegemine seoses koigi fikseeritud haigustega.



#### 10.4. Perifeerse närvisüsteemi häiretest

Perifeerse närvisüsteemi häiretest on uuritud ninne-, ristluu- või muid närvivalusid, nõrkust ja muid tundeäireid kätes või jalgades, samuti valude esinemist kätes või jalgades ning tundlikkuse ja motoorika häireid. Andmed remonditöölise kohta on esitatud sulgudes autojuhtide järel.

Uurimistulemustest ilmneb, et piirdenärvide, nagu ninne-, ristluu- või muid närvivalusid esineb "väga sageli" või "küllaltki sageli" 16%-l (18%), "vahete-vahel" 23%-l (21%) uuritutest. Nõrkust või muid tundeäireid kätes või jalgades esineb vastavalt "väga" või "küllaltki sageli" 4%-l (8%) ja "vahete-vahel" 13%-l (12%), valusid kätes või jalgades vastavalt 8%-l (15%) ja 17%-l (15%) uuritud autojuhtidest ja remonditöölisest. Tundlikkuse või motoorika häireid esineb 2,3%-l uuritud autojuhtidest ja 3,4%-l remonditöölisest.

Nimetatud haigusnähtude alusel on moodustatud perifeerse närvisüsteemi häirete indeks. Indeksi jaotustabel on järgmine:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid %	69,1	22,6	6,6	1,3	0,3	0,1
Remonditöölised %	65,6	23,7	7,8	1,7	0,9	0,3
Autojuhid	$\bar{x} = 1,4 \pm 0$		$\sigma = 0,7$			
Remonditöölised	$\bar{x} = 1,5 \pm 0,1$		$\sigma = 0,8$			

Indeksi skaala näitab häirete esinemise sagedust. Skaalajaotus 6 tähistab, et esineb palju ja sagedasi häireid. Indeksi üldjaotumus näitab, et enamusel autojuhtidest ja remonditöolistest esineb perifeerse närvisüsteemi häireid vähe ja harva. 22,6%-l (23,7%) esineb neid kaebusi juba rohkem ning 8,3%-l (10,7%) uuritutest suuremal määral.

Korrelatsioonanalüüs näitab (vt. joonised 10.1.1 ja 10.2.1), et piirdenärvide kahjustusi, nagu radikuliit, neuralgia jt. esineb rohkem vanematel suurema tööstaažiga töötajatel. Perifeerse närvisüsteemi häirete üle kaevanute tervis seoses töötamisega antud erialal kaldub pigem halve-  
ma kui parema poole.<sup>1</sup> Selgub, et perifeerse närvisüsteemi häirete all kannatavad rohkem pikemakasvulised, suhteliselt tüsedamad (suurema Pinet<sup>1</sup> indeksiga) töötajad.

Perifeerse närvisüsteemi häiretega töötajatel esineb ka keskmisest sagedamini seedetrakti vaevusi ja neurootilisuse tunnuseid.

Seostest teiste uuritavate teguritega võib olulisemana mainida järgmisi:

<sup>1</sup> Indeks "Tervise halvenemine seoses tööga" moodustati põhiliselt kindlakstehtud haiguste alusel. Iga kindlakstehtud haigust hindasid veel uuritav ja arst selle järgi, kas see haigus seoses edasise tööga paraneb, jääb samaks või halveneb ning kas see haigus on loetud kutsahaiguseks või mitte. Indeksi koostamisel arvestati ka, kas töö ajal on esinenud nägemishäireid - (selgub, et 0,6%-l (4%) esineb seda "küllalt sageli", 2%-l (5%) "vahete-vahel" ja 6%-l (7%) "küllaltki harva"). Kuulmise nõrgenemist esineb 6%-l (12%) - bensiniist või määrdeõlidest tingitud nahakahjustusi esineb uuritavate arvamus järgi sagedamini 2,4%-l (4,3%), vahete-vahel 5,4%-l (4,1%) ja harvemini 10,6%-l (14,8%), mürgistusi heitgaasidest - 7,7%-l (6,1%).

Korrelatsioonide põhjal perifeerse närvisüsteemi häirete indeksi ja töösfääri indeksite vahel (näiteks autojuhtidel "Rahulolu auto hooldamise tingimustega" -  $r = -0,11$ ; "Rahulolu remondi tingimustega" -  $r = -0,1$ ; "Rahulolu remonditöö juhtidega" -  $r = -0,09$  jt., remonditöölistel "Rahulolu töö tehniliste tingimustega" ja "Rahulolu elukondlike tingimustega automajandis" -  $r = -0,12$  jt.) võib täheldada, et perifeerse närvisüsteemi vaevustega töötajad avaldavad sagedamini rahulolematust töökorralduse ja -tingimustega. Seega ei põhjusta halvad töötingimused ainult rahulolematust, vaid mõjuvad halvasti ka töötajate tervisele.

Perifeerse närvisüsteemi häirete indeksil on ka korrelatiivne seos väljapuhkamise võimaluste indeksiga (autojuhtidel  $r = -0,22$ , remonditöölistel  $r = -0,14$ ). Sellest võib järeldada, et neil, kelle väljapuhkamise võimalused (s.o. tööjõu taastamise võimalused) on väiksemad, esineb sagedamini perifeerse närvisüsteemi häireid.

#### 10.5. Seedeelundite häiretest

Seedeelundite häiretest on uuritud kõhuvalude ja ilmsete seedimishäirete esinemist. Atsidotesti abil on uuritud maomahla happesust. Selgub, et mitmel põhjusel kõhuvalusid esineb umbes veerandil uurituist, autojuhtidest 6%-l, remonditöölitest 9%-l küllaltki sageli või väga sageli.

Seedehäireid (kõhulahtisust või -kinnisust) esineb umbes 15%-l autojuhtidest ja remonditöolistest.

Atsidotest andis järgmised tulemused:

	Autojuhid %	Remonditöoli- sed %
1. Tunduv maomahla ülihappesus	9,7	9,0
2. Maomahla ülihappesus	15,1	13,4
3. Normaalne maomahla happesus	30,6	34,5
4. Maomahla alahappesus	10,8	9,3
5. Anatsiidsus (maomahla puudumine)	7,8	11,5

26%-l läbivaadatud autojuhtidest ja 22,2%-l remonditöolistest jäi atsidotest tegemata. Tõenäolistest patoloogilistest muutustest võib rääkida p.4 ja p.5 puhul. Seega umbes 20%-l uuritutest (ehk umbes veerandil neist, kelle maomahla uuriti) võib esineda seedetrakti haigusi. Lõplik diagnoos nõuab edasist täpsustatud uurimist.

Seedeelundite häirete esinemise alusel on moodustatud seedetrakti vaevuste indeks. Indeksi jaotustabel on järgmine:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid, %	39,6	42,1	11,5	5,2	1,2	0,4
Remonditöoli- sed, %	54,2	23,3	14,1	5,9	2,2	0,2

Autojuhid  $\bar{x} = 1,9 \pm 0,1$   $\delta = 0,9$

Remonditöölised  $\bar{x} = 1,8 \pm 0,1$   $\delta = 1,1$

1. skaalajaotus tähendab, et kaebusi ei ole, 2. skaalajao-

tus - on üksikuid kaebusi, 3. ja 4. - esineb selliseid kaebusi, mille alusel võib oletada mingit haigust või selle tekkimise eeldusi; 5.-6. skaalajaotus tähendab, et küllalt suure tõenäosusega on tegemist haige inimesega.

Seega võib öelda, et tõsisemaid seedehäireid esineb umbes 2%-l uuritutest. Ligilähedaselt vastab see ka seedetrakti haiguste kindlakstehtud sagedusele töötajate hulgas. Mõningal määral esineb seedehäireid 17%-l autojuhtidest ja 20%-l remonditöölolistest. Seega kannatab peaaegu iga viies töötaja seedetrakti häirete all.

Seedetrakti vaevusi esineb rohkem vanematel, staažikamatel kõrgema palgaga töötajatel (autojuhtidel need seedes ei ilmnenu nii tugevasti kui remonditöölistel) sageli koos neurootilisusega, perifeerse närvisüsteemi häiretega ja muude tervisehäiretega (vt. joonised 10.1.1 ja 10.2.1).

Töötajatel, kelle väljapuhkamise võimalused on väiksemad, esineb sagedamini seedehäireid. Need, kes kaebasid seedehäirete üle, ei olnud vähem rahul töö sanitaar-hügieeniliste tingimuste ja elukondlike tingimustega, nagu oleks võinud oletada. Ka puudus otsene seos autojuhtide toitumisrežiimi ja seedehäirete vahel; ebakorrapärane toitumisviis iseenesest ei põhjusta alati seedehäireid.

#### 10.6. Muudest kutsetööd segevatest tervisehäiretest

Muudest häiretest on uuritud põhiliselt mürgistus-

tega kaasnevaid nähtusi: kohin või vilin kõrvus, vöörkeha tunne suus, tasakaaluhäired, peavalud, iseeneslikud naha värvuse või higierituse muutused kätel või jalgadel, nüistagn ja kahekordne nägemine.

Läbivaatuse tulemustest selgub, et nimetatud nähte esineb sagedamini 1-5%-l töötajatest. Kohinaid kõrvus esineb autojuhtidel "vahete-vahel" 6%-l (remonditöolistest 9%) ja "küllaltki harva" 15%-l (18%), nahavärvuse muutusi vastavalt 5%-l (7%) ja 7%-l (6%), tasakaaluhäireid 3%-l (5%) ja 6%-l (11%), peavalusid 16%-l (20%) ja 32%-l (26%) uurituteist (sulgudes on toodud andmed remonditöoliste kohta).

Nimetatud nähtude esinemise alusel on moodustatud muude kutsetööd häirivate vaevuste indeks. Indeksi jaotus on järgmine:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid, %	0	1,5	67,0	30,7	0,8	0

$$\bar{x} = 3,3 \pm 0$$

$$\sigma = 0,5$$

Indeksi 6. skaalajaotus tähendab, et nimetatud vaevusi esineb väga sageli või pidevalt, 1. skaalajaotus tähendab, et mingeid vaevusi ei esine. Indeksi jaotusest nähtub, et suurel osal töötajatest esineb vähemalt mõningaid ja vähemalt vahete-vahel kutsetööd segevaid tervisehäireid, millega enamik ega arstiabi saamiseks tervishoiuasutusse ei ole pöördunud või neid ei ole dokumentides registreeritud. Mõnevõrra rohkem esineb mainitud tervisehäireid ühel kolmandikul uurituteist.

Käsitletud vaevustega kaasnevad sageli neurootilisus, perifeerse närvisüsteemi häired ja seedeelundite töö halvenemine (vt. joonised 10.1.1 ja 10.2.1).

### 10.7. Neurootilisusest

Autojuhi töö esitab suuri nõudeid inimese närvisüsteemile. Seepärast uuriti ka autojuhtide võimaliku neurootilisuse tunnuseid. Selleks kasutati Cattelli testi. Vastava indeksit jaotustabel on järgmine:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid, %	20,1	29,1	40,5	7,2	2,3	0,7
Remonditöölised, %	20,4	49,5	16,3	8,6	3,7	1,5

Autojuhid  $\bar{x} = 2,5 \pm 0,1$        $\sigma = 1,0$

Remonditöölised  $\bar{x} = 2,3 \pm 0,1$        $\sigma = 1,1$

Indeksi 1. skaalajaotus tähendab väga madalat, 6. - väga kõrget neurootilisust. Indeksi jaotustabel näitab, et 49% autojuhtide ja 70% remonditööliste neurootilisus on küllalt madal, umbes 40%-l autojuhtidest ja 16%-l remonditöölolistest keskmine ja 10%-l (14%) juba küllalt kõrge. Seega on autojuhtide neurootilisus üldiselt kõrgem.

Neurootilisust tähistavatest nähtustest uuriti muuhulgas muutusi suguvõimes. Sageli ilmnevat suguvõime vähenemist märkis 2,6% (3,5%) uuritutest, vahete-vahel ilmnevat 7,2%

(7,1%) ja harva täheldatavat suguvõime langust märkis 9% (8,2%). Suguliste vajaduste sagedast rahuldamata jäämist seostas kutsetöoga 2,8% (2,1%) uuritutest, 10,7% (7,1%) märkis, et need vajadused jäävad vahete-vahel rahuldamata ja 11% (9,3%) märkis, et see nähtus esineb küllaltki harva (sulgudes on esitatud andmed remonditöölise kohta). Suuremate neurootilisuse tundemärkidega kaasnevad sageli seedetrakti ja perifeerse närvisüsteemi häired (vt. joomised 10.1.1 ja 10.2.1).

Nendel, kes ei saa sageli end täiesti välja puhata, esineb sagedamini ka neurootilisust ( $r = -0,2$ ).

Kõrgema neurootilisuse tunnustega töötajate suhted töökaaslaste ja ülemustega ( $r = -0,1 - 0,2$ ) on halvemad. Neurootilisuse ja tööga rahulolu vahel seost ei ilmnenu. Neurootilisemad töötajad on vähem rahul oma eluga ( $r = -0,15$ ), ka nende rahulolu automajandiga on väiksem ( $r = -0,11$ ).

#### 10.8. Tervisliku seisundi subjektiivne hinnang

Põhiküsitluses on uuritud autojuhtide ja remonditöölise endi hinnangut oma üldisele tervislikule seisundile. Vastava indeksi moodustamiseks on kasutatud töötajate vastuseid järgmistele väidetele:

"Kui mu tervis oleks parem, teeniksin ma tunduvalt rohkem".



"Kui mind ei segaks tervis, võiksin ma elada palju huvitavamalt."

"Kui mind ei segaks tervis, võiksin ma elada palju jõukamalt."

"Kas Te võite öelda, et olete küllalt tugev ja terve selleks, et võite ükskõik millisel tööl teenida nii palju raha, kui on vaja Teile ja Teie perekonnale?"

Vastava indeksi üldjaotus on järgmine:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid, %	1,1	8,8	16,9	38,7	26,3	8,2
Remonditöölised, %	0	1,5	21,5	62,2	14,7	0

$$\text{Autojuhid } \bar{x} = 4,1 \pm 0,10 \quad \sigma = 1,1$$

$$\text{Remonditöölised } \bar{x} = 3,9 \pm 0,1 \quad \sigma = 0,6$$

Indeksi 1. skaalajaotus tähendab, et tervislikku seisundit hinnatakse väga halvaks, 6. jaotus - väga heaks. Indeksi jaotustabel näitab, et autojuhid hindavad oma tervislikku seisundit paremaks kui remonditöölised.

Korrelatsioonanalüüsi alusel (vt. joonised 10.1.1 ja 10.2.1) võib väita järgmist: üksikutest eraldi uuritud haigustest mõjutavad autojuhtidel tervisega rahulolu peamiselt perifeerse närvisüsteemi ja seedeelundite haigused. Need autojuhid, kellel on enam seedeelundite ja perifeerse närvisüsteemi häireid, hindavad oma tervislikku seisundit madalamaks. Neurootilisusele ja muudele häiretele viitavate vaevustega tervisliku seisundi indeksil autojuhtidel olulist korrelatiivset seost ei ole, remonditöölistel aga küll.

Suurema staažiga vanemad töötajad hindavad oma tervislikku seisundit halvemaks.

Need, kes hindavad oma tervist paremaks, on sagedamini rahulolematud tööga ja automajandiga ning soovivad rohkem vahetada oma töökohta; nad hindavad oma perspektiive ja vabadusastet suuremaks.

Lõpuks vaatleme autojuhtide orientatsiooni tervise hoidmisele. Selle orientatsiooni tugevust mõõtsime vastusega järgmisele väitele: "Ma püüan tööl võimalikult hoida oma tervist, isegi kui ma selle juures teenistuses kaotan."

Uuritavate vastused jagunesid protsentuaalselt järgmiselt:

Jah, see on täpselt nii	21,1
See on peaaegu nii	20,1
Raske öelda	27,8
See ei ole päris nii	23,9
Ei, see ei ole üldse nii	7,0

Seega võib öelda, et autojuhtide orientatsioon oma tervise hoidmisele on väga madal, ainult 41% nendest mõtleb sellele tõsiselt.

## K o k k u v ö t e

Käesoleva uuringu käigus kaasatöötanud arstid uurisid 1027 autojuhi ja 365 remonditöölise tervislikku seisundit. Mitmesuguseid haigusi esineb 40%-l autojuhtidest ja 45%-l remonditöölistest. Haigestumisest tingitud töövõimetust esineb autojuhtidel harvem ja vähem kui teistel töötajatel keskmiselt. 1970. - 1971.a. 12 kuu jooksul

on antud töövõimetuslehte 36%-le autojuhtidest ja 40%-le remonditöolistest. Keskmiselt tuleb iga autojuhi kohta 6, iga remonditöölise kohta 7,5 töövõimetuspäeva (tööpäevades) aastas.

Sagedamini on autojuhtidel radikuliiti, neuralgiat jm. piirdenärvide ehk perifeerse närvisüsteemi häireid (14,4%). Perifeerse närvisüsteemi häireid esineb mõningal määral 22,6%-l ja suuremal määral 8,3%-l autojuhtidest. Remonditöolistest esineb piirdenärvisüsteemi haigusi 14,2%-l.

Keskmisest sagedamini esineb uuritutel ka seedeelundite haigusi. Seedetrakti häireid on peaaegu igal viiendal töötajal. Mao- või kaksteistsõrmikuhaavandeid on kindlaks tehtud 3,3 %-l autojuhtidest ja 2,4%-l remonditöolistest. Atsidotesti tulemuste põhjal on ligi veerandil uuritud töötajaist maomahla happesus normist kõrvalekalduv, ning vajab edasist arstlikku kontrolli.

Ligi ühel kolmandikul uuritutest esineb mitmesuguseid muid kutsetööd segavaid tervisehäireid.

Tegeliku haigestumise, selle põhjuste ja tagajärgede väljaselgitamine nõuab nii olemasolevate andmete sügavamalt analüüsi kui ka edasisi konkreetsemaid uuringuid.

## L õ p p k o k k u v õ t t e k s

1. Käesolev uurimus andis meile üldise ülevaate, autojuhtide ja remonditöölise elu ja töö olulisemaid külgi harrava pildi, mida arvestades on võimalik mõnevõrra kindlamalt, täpsemalt ja komplekssemalt lahendada mitmeid edasise sotsiaalse arengu probleeme.

Küllalt paljude küsimuste puhul on kogu Autovedude Valitsuses rahulolematuid, praegusele olukorrale negatiivse hinnangu andnud töötajaid tunduvalt rohkem kui neid, kes on olukorraga rahul ja andsid sellele positiivse hinnangu. Rahulolematute osakaalu järgi küsitletud autojuhtide hulgas kujuneb järgmine kõige teravamate probleemide pingeriida.

	Rahulolematute %
1. Tagavaraosade ja agregaatidega varustamine (t.272)	81,0
2. Varustamine oma majandis (t.269)	72,6
3. Autoremonditehases tehtava kapremondi kvaliteet (t. 276)	62,9
4. Remondi organiseerimine oma majandis (t.278)	59,5
5. Auto rappumine (t. 57)	57,4
6. Auto pesemise võimalused oma majandis (t.101)	56,6
7. Instrumentidega ja abivahenditega varustamine (t.274)	55,5

	Rahulolema- tute %
8. Remonditingimused oma majandis (t.279)	53,1
9. T-2 tingimused oma majandis (t.284)	52,7
10. Lukkseppade töö kvaliteet (t. 282)	50,2
11. Oma auto temperatuur talvel (t.521)	50,2
12. Mõra autokabiinis (t.56)	49,7
13. Vahetõrge varustusosakonna juhatajaga (t.244)	48,9
14. Vahetõrge remondimeestega (t.248)	48,9
15. Oma töötajate kindlustamine elamispiiriga ja elamistingimuste parandamine (t. 421)	46,5
16. Auto käivitamise tingimused majandis talvel (t.99)	45,8
17. Põhitõttasu (traafne tasu) (t. 373)	44,4
18. Tööpäeva pikkus talvel (t.6)	42,0
19. Elamistingimused	-41,7
20. Informeeritus sellest, mida majandis tehakse ja mida kavatsetakse teha (t.361)	41,5
21. Ühtedel ja samadel marsruutidel sõitmine (t.89)	40,9
22. Korteringimused	40,6
23. Automajandis levinud viinavõtmise (t. 165)	40,3
24. Informeeritus automajandi asjadest (t.362)	37,7
25. Autode T-2 ja remondi kvaliteet (t. 285)	36,8

Pingerida näitab, et kõige teravamad on autojuhtide seisukohalt varustamise ja remondiga seotud probleemid. Valdav osa autojuhte pole rahul remondi organiseerimisega ja tingimustega, samuti T-2 tingimustega ning remondimeestega, eriti lukkseppade töö kvaliteediga. Väga halvasti on automajandites korraldatud ka üldine autode hooldamine: pesimine, valve; halvasti on auto käivitamistingimused talvel.

Väga teravaks probleemiks autojuhtidele on töötingimused kabiinis: rappumine, müra, temperatuur talvel. Raskused varustamise ja remondiga halvendavad ka inimsuhteid (eriti varustajatega ja remonditöölistega) ja üldist õhkkonda automajandis (halb informeeritus, viinavõtmine jne.). Teravamaks tööalaseks probleemiks on ka asjaolu, et automajandites tehakse veel liiga vähe oma töötajate elamispiinaga kindlustamiseks ja elamistingimuste parandamiseks.

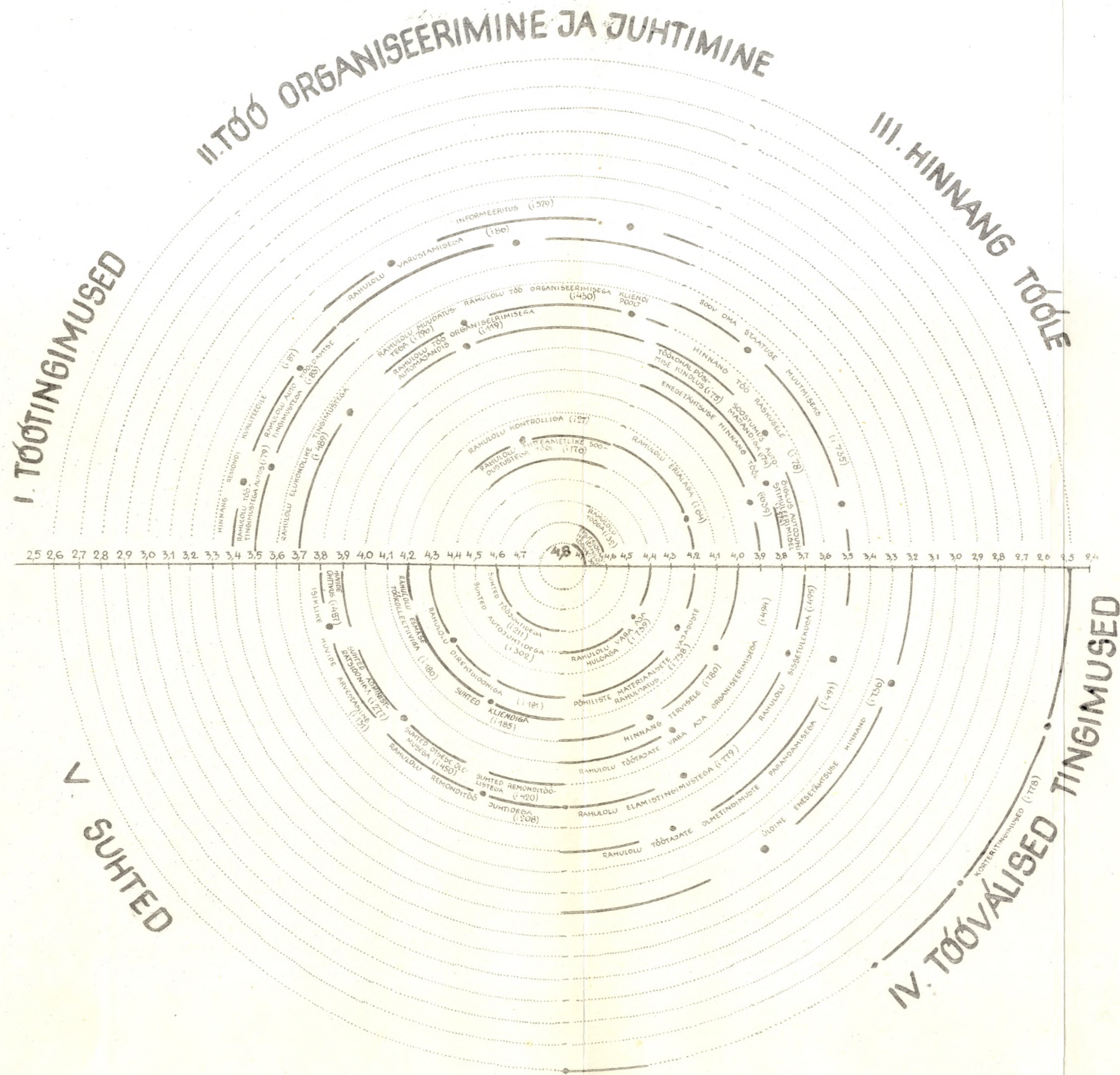
Rahulolematute osakaalu järgi küsitletud remonditööliste hulgas kujuneb järgmine kõige teravamate probleemide pingerida:

	Rahulolematute %
1. Tagavaraosade ja sõlmedega varustamine (t. 167)	73,2
2. Varustamine (t. 164)	68,6
3. Tööriistade ja abiseadmetega varustamine (t. 169)	65,3
4. Ebameeldivad lõhnad ja gaasid töökohal (t.67)	59,2
5. Tööruumi tehniline seisund (t.59)	53,4
6. Kasutada olevad tööriistad (t.60)	50,0
7. Tööriistade valik (t.61)	48,2
8. Müra tööruumis (t.70)	48,1
9. Temperatuur tööruumis talvel (t.65)	40,5
10. Töötajate kindlustamine elamispiinaga ja elamistingimuste parandamine (t.308)	39,5
11. Jannu kustutamise võimalused (t.82)	38,8
12. Valgustus tööruumis (t.71)	38,0
13. Varustamine eririietusega (t. 170)	36,4
14. Töötasu automajandis (t. 254)	34,8

	Rahulolematu- te %
15. Tuuletõmbus (t.72)	33,9
16. Elamistingimused (t.505)	31,8
17. Auto tehnilise hooldamise tingimused (t.78)	31,5
18. Korteritingimused (t. 501)	31,3
19. Tualettruum (t.86)	30,7
20. Puhtus tööruumis (t. 74)	30,4

Ka remonditööliste seisukohalt on kõige teravamad varustamise probleemid. Selle kõrval on suuremateks rahulolematuse põhjustajateks töö tehnilised ja füüsikalised-füsioloogilised tingimused. Olulisemate rahulolematuse tekitajate hulka kuuluvad remonditöölistel nagu autojuhtidelgi töötasu ja korteritingimused.

Üksikute probleemide aktuaalsusest automajandites annavad üldistatuma ülevaate joonistel 1 ja 2 toodud indeksite keskmiste alusel moodustatud graafikud. Esitatud joonistel tähistab indeks keskmine ( $\bar{x}$ ) keskmist rahulolu astet ühe või teise nähtuste grupi suhtes. Mida väiksem on indeks keskmine ( $\bar{x}$ ), mida kaugemal ta asub ringi keskusest, seda väiksem on autojuhtide ja remonditööliste rahulolu aste. Indeks keskmine alla 3,5 näitab, et pool autojuhtidest või remonditöölistest on rahulolematud. Joonisel toodud graafikutest nähtub, milliste nähtustega rahulolu on üksikute vaadeldavate sfääride siseselt madalam ja millistega kõrgem. Näeme, et paljudes sfäärides on tingimustega rahulolematust kõrge.



JOONIS 1.

AUTOJUHTIDE RAHULOLU TÖÖ- JA TÖÖVALISE SFÄÄRI ÜKSİKUTE NÄHTUSTEGA





2. Tuleb rõhutada, et mitte ainult tootmisalasest, vaid ka sotsiaalpsühholoogilisest aspektist lähtudes vajavad realiseerimist eeskätt kõige olulisemad probleemid. Kümenda- või ka viiendajärguliste küsimustega tegelemine põhiprobleemi kõrvale jättes võib mõnel juhul üksnes teravdada olukorda ja suurendada rahulolematust.

Automajandite lõikes esitatud tabelite põhjal on võimalik koostada kõige teravamate probleemide pingeread iga majandi jaoks eraldi, on võimalik kõigi olulisemate küsimuste juures näha hinnangute erinevusi teiste majanditega võrreldes.

Probleemide teravus eri majandites ja sotsiaalsetes gruppides - erineva vanuse, hariduse, liigi, tööstaažiga, samuti erineva automargi ja töö iseloomuga autojuhtidel ja remonditöölistel on erinev. Kuna muutused ja ümberkorraldused on võimalikud ja vajalikud mitte korraga kõigi töötajate, vaid eeskätt ühe või teise töötajate grupi lõikes, on nad seda suurema sotsiaalse efektiivsusega, mida enam nad toetuvad teadmistele nende nähtuste ja inimeste kohta, mida ja keda nad puudutavad.

Seetõttu on vajalik käesoleva töö probleemistiku edaspidine diferentseeritud analüüs majandite ja autojuhtide gruppide lõikes.

Autojuhid ja remonditöölised moodustavad enamikule omaste tunnuste ja omaduste alusel ühtsed grupid, millel on teatud kindlat laadi suhted teiste gruppide ja muude nähtustega. Samal ajal on nende ühtsete gruppide sees terve hulk erinevusi. Nii näiteks erinevad vanad ja noored

autojuhid oma suhtumiselt töösse jm. Noored autojuhid omakorda erinevad selle poolest, kas on tegemist perekonnainimestega, kas nad töötavad plaani- või tunnitasuautol jne. Sellised erinevused tingivad erineva käitumise. Kui tahetakse reguleerida autojuhtide käitumist, on vaja tunda nende kui tervikliku grupi spetsiifikat, samuti neid eristavaid tunnuseid. Meie käsitluse ja probleemide seisukohalt oleks oluline vaadata kahte liiki eristavaid tunnuseid:

1) üldised, mis on erinevuse põhjuseks igasuguses inimekäitumises,

2) reallist tulenevad erinevused, mis mõjutavad prestiiži ja sellega seotud nähtusi.

Esimeste hulka kuuluvad vanus, haridus, sugu, perekonnaseis, rahvus; teiste hulka staaž, kvalifikatsioon, tööiseloom. Nende tunnuste kombinatsioonid annavad meile grupeeringud (tüübid), mille käitumist reguleerivad omavahel erinevad, grupeeringu piires aga ühesugused mehhanismid. Vahendid, mis ühes grupis mõjuvad positiivselt, võivad mõjuda teisele grupile vastupidiselt või üldse mitte. Autojuhi või remonditöölise tööd, selle organiseerimist, juhtimist (selle all ka stimuleerimist, kontrolli), töötingimusi jm. tuleks tingimata peale üldist analüüsi uurida seoses erinevate "tüüpidega", et leida optimaalsed vahendid olukorra parandamiseks ja reguleerimiseks.

Autojuhte ja remonditöölisi saab eristada ka teistel alustel, näiteks rahulolu, hoiakud, väärtused, orientatsioonid, vaba aja veetmise viis jne. Nendel alustel on võimalik eristada teatud üldisi töötajate tüüpe. On alust arvata,

et erinevatel tüüpidel on ka erinevad käitumise regulatsiooni mehhanismid. Seega töötajate tüüpide tundmine võimaldaks töötajate iseärasusi paremini arvestada ja nende käitumist efektiivsemalt mõjutada. Käesolevas aruandes on esitatud üks sellise tüpiseerimise katse - autojuhtide rühmitamine nende rahuloluhinnangute alusel.

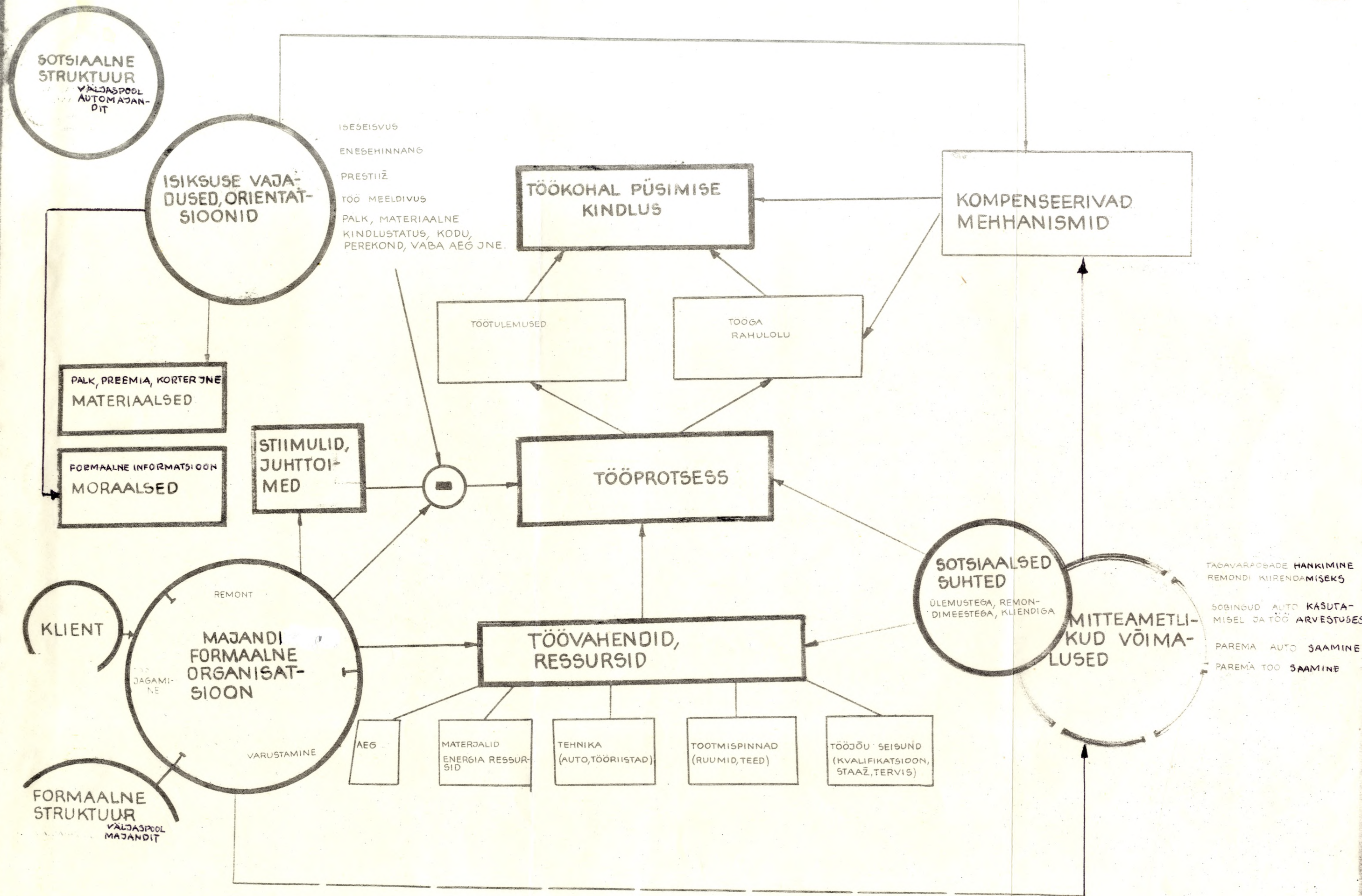
3. Uurimistulemuste põhjal võib esile tuua üksikute valdkondade ja probleemide kõige olulisemad seosed. Neid seoseid võib kujutada üldisel kujul piltlikult: joonisel 3 toodud skeemil.

Nimetatud skeem näitab põhilisi seoseid tegurite vahel, millest oleneb autojuhtide ja remonditöölise töö. Neid tegureid on kolme liiki:

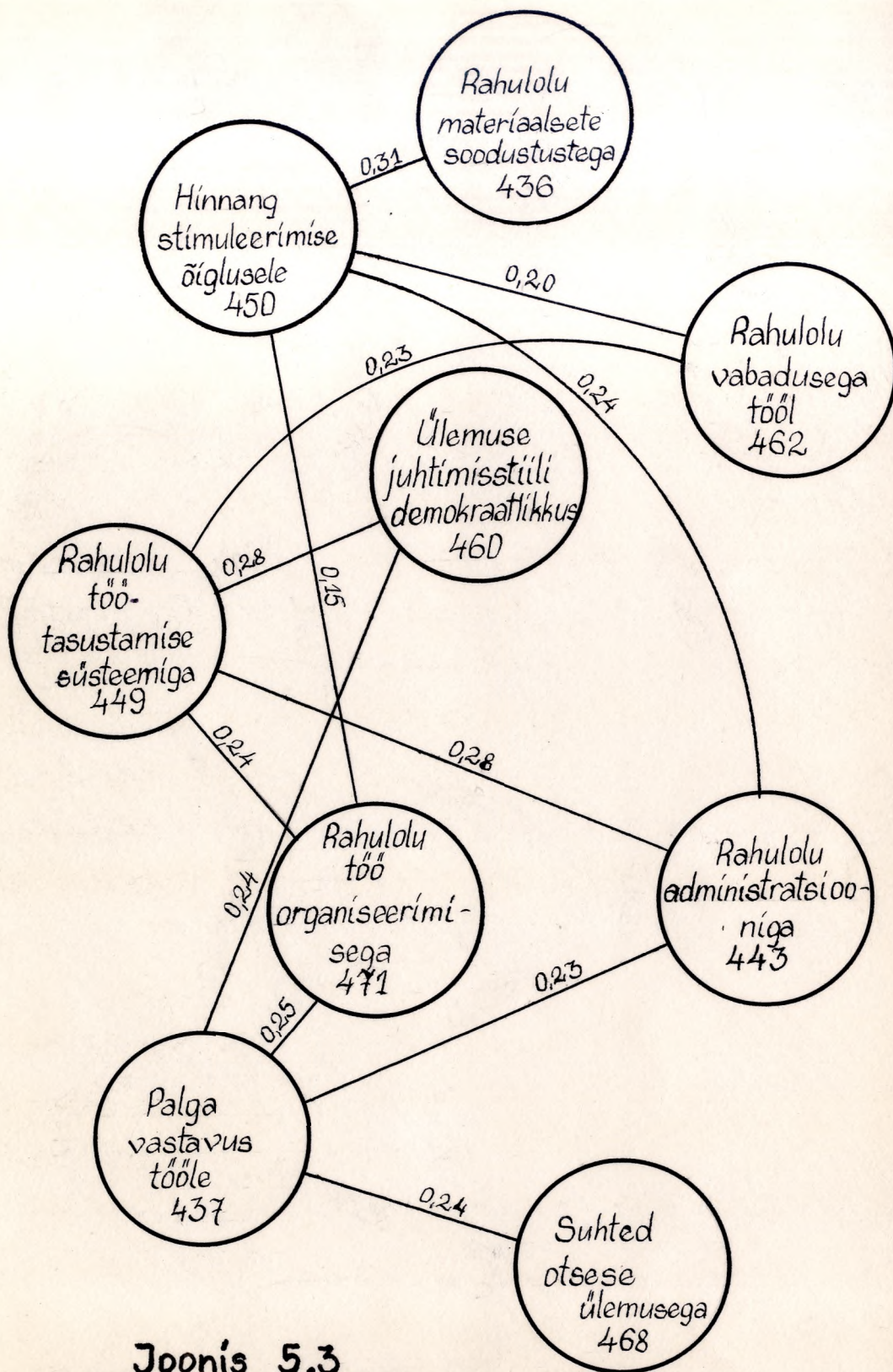
- 1) töövahendid ja ressursid,
- 2) tegurid, mis mõjutavad neid töövahendeid ja ressursse,
- 3) juhttoimed ja stimulid.

Sellest, kuidas töötajad saavad oma tööd teha, sõltuvad nende töötulemused, nende rahulolu tööga ja töökohal püsimise kindlus.

Töövahenditeks on autojuhtidel auto ja kogu sellega seotud tingimuste kompleks (auto tehniline seisund, töötin-  
gimused autos jne.). Remonditöölistel on töövahenditeks tööriistad, mehhanismid jt. remonditöö tehnilised seadmed. Töövahenditeks, töö olulisteks tingimusteks on ka tootmispiinad - ruumid, automajandi territoorium, teed. Ressursidena on vaadeldavad energiaressursid (kütus, elekter jms.),



JOONIS 3. MAJANDI -FORMAALSE ORGANISATSIOONI POOLT TAGATUD VÕIMALUSED TÖÖ ORGANISEERIMISEKS.



Joonis 5.3

Töötasule antavate hinnangute seosed teiste hinnangutega.

toormaterjalid ja tööjõud (töötajate kvalifikatsioon, staaž, töövõime, tervislik seisund jne.).

Automajandi formaalse organisatsiooni ülesandeks selles seoses on tagada töövahendite korrasolek ja ressursside piisavus ning luua eeldused autojuhtide ja remonditöölise edukaks tööks.

Et vahendeid ja ressursse kasutataks automajandi suhtes eesmärgipäraselt, on olemas juhttoimete ja stiimulite süsteem (sisa kuulub ka kontroll töö üle).

Kasutatavate stiimulite kaalu ja efektiivsust mõjutab töötajate käitumise regulatsiooni psühholoogiline mehhanism (vajadused, väärtused, hoiakud).

Stiimulite ja juhttoimete mõju võivad takistada ja muuta nulliks 1) töötaja eesmärkide, väärtuste, hoiakute vastumõju või 2) varustamisest (autojuhtidel ka remondist), mõnevõrra ka töö operatiivsuselt juhtimisest tulenevad asjaolud.

Juhul kui automajandi formaalne organisatsioon ei suuda tagada töötajate kasutuses olevate vahendite normaalset funktsioneerimist, hakkab tööle teine süsteem. Töötajad kasutavad ära mitteformaalseid, isiklikke suhteid, kujuneb välja uus, mitteametlik, varjatud struktuur. See mitteametlik struktuur täiendab ametlikku, korvab selle puudusi ja mõjutab tema funktsioneerimist.

Seega kompenseerib mitteametlik struktuur ametlikku ja võimaldab ka autojuhtide ja remonditöölise tööd kompenseerivate mehhanismide funktsioneerimist. Need kompensatsioonimehhanismid on autojuhtidel ja remonditöölistel erinevad olenevalt nende töö iseärasustest. Autojuhtidel on see

seotud nende kutsetöö kõrge meeldivusega, prestiižiga, kõrge palgaga. Remonditöölistel on see kompensatsioon olulises osas seotud autojuhtidega: oma auto remondi kiirendamiseks on autojuhid sageli sunnitud remonditöölitele "välja teema".

Need kompensatsioonimehhanismid seletavad ka, miks töötajate üldine tööga rahulolu on kõrge, kuigi töö formaalses organisatsioonis on suuri puudusi ja nendega ollakse väga rahulolematud.

Võib väita, et nende mitteametlike, varjatud seoste likvideerimise hakkamisel on kogu senise süsteemi funktsioneerimine tugevasti häiritud. Seepärast hinnataksegi automajandites kõrgemalt neid autojuhte, kes suudavad oma auto jaoks vajalikke tagavaraosi kas või "maa alt" välja tuua.

Automajandi kui süsteemi normaalseks funktsioneerimiseks automatiseeritud juhtimissüsteemi täielikuma rakendamise puhul on seega hädavajalik viia töö formaalne organisatsioon sellisele tasemele, kus kompenseeriv mitteformaalne struktuur kaotab töö organiseerimise seisukohalt oma tähtsuse.

4. Automajandites läbiviidud sotsioloogilise uurimuse majandusliku efektiivsuse arvutamisel tuleb lähtuda sotsioloogilise uurimuse spetsiifikast, millega selgitatakse töötajate rahulolu ja töötingimusi, millest sõltuvad töötajate aktiivsus, püsivus töökohal, tööaja kasutamise intensiivsus, hoolitsus töövahendite eest jms., aga samuti töötajate objektiivne töövõime, mis kõik avaldavad otsest mõju nende töö resultatiivsusele. Uurimiste tulemused näitavad, et



nende tegurite mõju suurus töötajate töö resultatiivsusele on kvantitatiivselt mõõdetav, samuti on mõõdetav nende tegurite eneste suurus. Uurimistöö materjalide analüüs võimaldab selgitada ka need tegurid, mis mõjutavad negatiivselt rahulolu ja töötingimusi.

On alust eeldada, et põhjused, mis mõjuvad töötajate rahulolule, töövõimele jms. negatiivselt, on mitmesugused, nii majandist sõltuvad kui ka sõltumatud. Seetõttu on nende põhjuste kõrvaldamiseks vaja rakendada kompleksseid abinõusid nii majandi raames, ministeeriumi süsteemis kui ka ametkondadevahelistes suhetes, kogu rahvamajanduse mastaapides. Valdav osa põhjustest selgub uurimistöö materjalide analüüsist. Aga ka siis, kui uurimistöö tulemused rakendatakse üksnes majandite raames ja ministeeriumi süsteemis, suudetakse kõrvaldada arvestatav osa negatiivselt mõjuvaid tegureid ning sedavõrd parandada tööjõu ja tootmisvahendite kasutamist.

Sotsioloogilise uurimuse majandusliku efektiivsuse leidmisel lähtusime eeldusest, et majandite ja Valitsuse pädevuses on vaid osaline negatiivsete tegurite kõrvaldamine. Seejuures tasemeks, mille kõik majandid võiksid saavutada, arvestati 3-5 parema majandite vastavate näitajate keskmine. Majanduslikku efektiivsust on arvestatud järgmise näitaja põhjal, võttes aluseks 1971.a. andmed:

- 1) autojuhtide potentsiaalse töövõime kasutamine,
- 2) mitteefektiivse tööaja osatähtsus,
- 3) remondiks kulutatav aeg,
- 4) autojuhtide defitsiit,
- 5) haiguste tõttu kaotatud tööaeg.

### a. Potentsiaalse töövõime kasutamine autojuhtide poolt.

Autojuhtide otseste ülemuste hinnangute järgi kasutavad autojuhid oma töövõimest keskmiselt 81,4%. Paremini teisest hinnatakse autojuhtide töövõime kasutamist 4. autobaasis (88,0%), 10. autobaasis (89%), 2. autobaasis (88,0%) ja 21. autobaasis (88,0%). Seega Valitsuses keskmiselt kasutavad autojuhid oma töövõimet 7,0% võrra vähem kui 4 paremas autobaasis.

Autojuhi keskmine aastane väljatöötlus (automajandi poolt saadud tulu) moodustab 9053 rbl., mida saavutatakse 81,4% töövõime rakendamisega. 100% töövõime rakendamise korral moodustaks väljatöötlus 11122 rbl. 7% töövõime alakasutamine (võrreldes Autovedude Valitsuse 4 parema majandiga) tähendab iga autojuhi kohta 779 rbl. eest teostamata töid ja saamata tulu.

Kui kõikides automajandites kasutaksid autojuhid oma potentsiaalsest töövõimest 88-89% nagu autobaasides nr. 2, 4, 10 ja 21, siis saaksid vebariigi automajandid täiendavalt tulu 7027,4 tuh. rbl. Ideaalsetel tingimustel aga, kui kõik autojuhid töötaksid vastavalt oma võimetele, moodustaks täiendav tulu praeguste võimaluste juures 20925,9 tuh. rbl.

### b. Tööaja kasutamise efektiivsus

Mitteefektiivne tööaeg ühe autojuhi kohta moodustab Autovedude Valitsuse automajandites tervikuna 4,4 tundi tööpäevas, mis autojuhtide faktilise 10-tunnise tööpäeva juures moodustab 44% tööpäevast. Autobasis nr. 24 aga moodustab mittetootlik tööaeg kõigest 3,1 tundi, autobasis nr. 16 3,2 tundi ja Autokolonnis 3055 3,4 tundi tööpäevas, seega kolmes nimetatud majandis keskmiselt 3,2 tundi. Kui fak-

tilise tööaja jooksul toob autojuht majandile aastas 9053 rbl. suuruses sissetulekut, siis tootliku tööaja suurendamisel 12% võrra (s.o. 3 parema majandi tasemele) suureneks automajandites sissetulek 1086 rbl. võrra iga autojuhi kohta ehk kõigi automajandite kohta tervikuna (välja arvatud nimetatud 3 automajandit) 9379,8 tuh. rbl.

#### c. Remontideks kulutatav aeg

Autokolonnides 3051 ja 3052 ning autobaasis nr. 18 moodustab autode keskmine remondiaeg 14 tööpäeva aastas, Valitsuse keskmine on aga 40 tööpäeva, seega 26 tööpäeva rohkem kui nimetatud 3 automajandis. Seega kaotatakse remontide halvema organiseerimise ja autode halvema hooldamise ning remonditööliste puudumise tulemusel ülejäänud majandis 127904 tööpäeva. Päeva keskmine sissetulek 1 auto kohta moodustab 31 rbl., seega vabariigi automajandid kaotavad ülemäära pika remondiaja tõttu aastas keskmiselt 3965 tuh. rbl.

#### d. Autojuhtide defitsiit

Autovedude Valitsuse automajandites oli 1971. aastal puudu 468 autojuhti. Arvestades autojuhtide keskmist tööviljakust (9053 rbl. aastas) jääb automajanditel seetõttu saamata 4236,8 tuh. rbl. sissetulekut aastas.

#### e. Autojuhtide haigestumine

1971.a. kaotasid automajandid autojuhtide haigestumise tõttu 48431 tööpäeva, mis teeb kokku 159 vakantset autojuhi kohta aastas. Selle tõttu kaotasid automajandid, ar-

vestamata väljamakstud haigusrahasid, saamata tulude näol 1439,4 tuh. rbl.

Seega üldsummas moodustab kahju, mida põhjustavad mitmesugused negatiivsed tegurid, 26048,4 tuh. rbl. aastas. See kahju on praktiliselt likvideeritav, rakendades abinõusid vastavate negatiivsete tegurite kõrvaldamiseks.

Sotsioloogilised uurimused, nagu ülalpool märgitud, on vahendiks vastavate negatiivsete tegurite ja nende kõrvaldamise vahendite selgitamiseks. Lisaks sellele tuleb arvestada efekti, mida annavad sotsioloogilised uurimused inimese tundmaõppimise ja kasvatamise kõige otstarbekamate teede leidmise seisukohalt, mis ei ole mõõdetav rublaga, rääkimata sotsiaalsest efektist, mis on seotud töötajate rahulolu tõstmisega ja nende vajaduste parema rahuldamisega - mis ongi lõpuks sotsialistliku majanduse põhieesmärk.