



MEREMEES

Ilmub
(vahega) alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 4 (934)

Teisipäev, 2. märts 1993

Hind 1 kroon

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Tallinna põhjatipus lk. 2
- ☛ Avariid merelaevanduses lk. 3
- ☛ Pärand X lk. 4
- ☛ Kaarel Orviku —
geoloogiadoktor lk. 5
- ☛ Wolfgang Russow — 125 lk. 6
- ☛ Bremeni linnas lk. 7
- ☛ MerLe XXXV lk. 7



Kadetid andsid vande, lipp õnnistati sisse

Eesti Merehariduskeskuses oli pidulik sündmus. 22. veebruaril kogunesid esmakursuslased ja õppejõud, külalised lisaks, m/l ESTONIA pardale. Eesti Vabariigi 75. aastapäeva künnisel sai teoks järjekordne kadetite pühitsemine, prorektor Eduard Olle sõnul tänu Eesti Merelaevandusele, E-Liini ASle ning m/l "Estonia" toetusele.

Alustati kooli lipu sissetoomisega. Eesti Meremisjoni pastor Jaan Jaani õnnistas lipu sisse. Ta sõnas, et õnnistades lippu õnnistab ta sellega kogu Merehariduskeskuse tööd meremeeste õpetamisel ja kasvatamisel. Meremeestele on avanenud uus lehekülge Eesti merenduses, sündimas on uus põlvkond Eesti meremehi, kes hakka-

vad seilama suurtel meredel. Jaan Jaani pani kadettidele südamele, et need võtaksid tõsise meelega vastu seda, mis vanemad ametihed neile õpetavad. "Armsad mehed-vennad, õpetajad, järgige ja pidage meeles seda Issanda õpetust — "Ole mu talledele karjane!", oli pöördumine õppejõudude poole. Kõigile meenutuseks: "Anna meile tarkust ja usinust tähele panna, mida meie vanemad on meile õpetanud!" Õnnistades lippu ja kadette soovis ta neile kasvamist meie Issanda ja Õnnistegija armus. Vahemärkusena: kuigi mõnikord tundub usutalifus meile natuke võõras, hakkas meremehi (endisi ja tulevase) jälgides tekkima mõte, et ilmselt hakkab meilgi usk ja luteriusu kirik saa-

ma sellist normaalset kohta ühiskonnas, kus ta on olnud aastasadu üks elamisviisi osa, kus ta on olnud paljudele traditsiooniliselt järgitav kombetähtmine.

Pärast "Õnnista ja hoia..." laulmist astusid kaaslaste ette tulevastest laevajuhtidest Vambola Mander ning Tõrno Paju, et ette lugeda kadetitootuse tekst ning kolme laevakella löögi saatel andsid kadetid oma töötuse. Neile anti kätte ka Merehariduskeskuse märgid ning neile, kes juba esimesed mereristsed saanud, ka madrusetunnistused.

Siis said sõna õnnitlejad. Rektor Tarmo Kõuts tundis rõõmu sellest, et 1990. a. alguse saanud kadetikspühitsemine on saanud nüüd traditsiooniks ning sellestki, et Merehariduskeskus on vaid aasta noorem kui Eesti Vabariik, seega leiab sümboliliselt veelkord kinnitust, et Eesti ON mereriik. Ta arvas, et kindlasti on vanadel meremeestel praegusi noori vaadates hea tunne, et meresõitjate-traditsioon pole Eestist kadunud.

Teede- ja sideminister Andi Meister pani südamele, et meie väikese rahva ja riigi tulevik peitub tema rahva aususes, tarkuses ja hariduses. Ta tõi ka emotsionaalse võrdluse: Heinaste Merekooll, esimene Eestis, asutati 1864. a., samal aastal sündis ka ärkamisajastu luuletaja Juhan Liiv, kes küll polnud merepoeg, kuid merest laulis temagi.

Tarmo Ojamets, Eesti Vee- teede Ameti peadirektor soovis alustajatele, et nende elu kulgeks nii, et paarikümne

aasta pärast võiksid nad olla õnnelikud nagu tema praegu. Oma valikut — tulla meremeheks õppima — pole kunagi vaja olnud kahetseda.

Kõigi laevaomanike esindajana tervitas E-Liini direktor Valdo Heinla. Uuel lipulaeval on hea näha kauni väljanägemisega kursante, kellest tulevikus saab hea kaader.

Põlvkondade ühtsuse edasikandmise märgina anti sõna Eesti Merelaevanduse veteranile, sotsialistliku töö kangelasele Paul Rohlaanle. Tema leidis, et uuel põlvkonnal on vedanud, sest lootused ja võimalused on neil kindlasti suuremad kui eelnenutel, neil on võimalik jääda sillale, aga ka saada laevaomanikuks või laevaosani- kuks.

"Estonia" kapten Rein Erlach tundis head meelt selle üle, et pidulik sündmus just nende laeval aset leidis. Ta

pani veelkord südamele, et meretöö on tõsine mehetöö. Kaptenile andsid kadetid ka pärja, paludes see kõigi hukkunud meremeeste mälestuseks Soome lahes merre lasta.

Noortele näidati laeva, sillas oli hulk uudistamist. Lõpuks oli kõigil võimalus tutvuda laeva kõõgi võimalustega ja istuda mõnusalt restoranis.

Kadetid nägid välja nii ütlemata kenad oma uues vormis, et jääb ainult soovida, et sisu vastavaks kujuneb. Õppejõududel on tore noor rahvas väärt spetsialistideks koolitada.

Lugemata arv kordi sooviti 7 jalga vett küllu alla ning head pärituult. Midagi enamat meretöö tegijaile vist soovida ei oskakski.

Reet Naber
Isi Trapido foto

Kõneleb Eugen Olle, istuvad Rein Erlach, Tarmo Kõuts, Andi Meister ja Tarmo Ojamets.

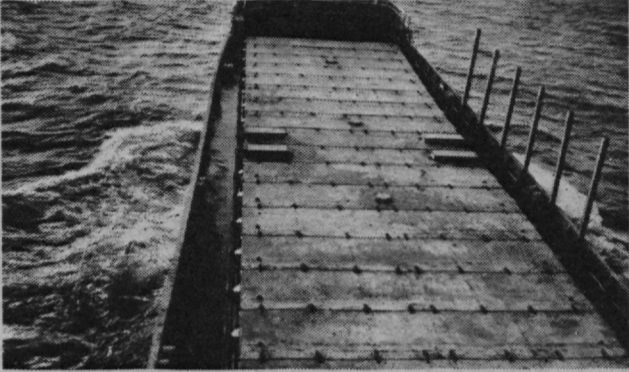


Tallinna põhjatipus

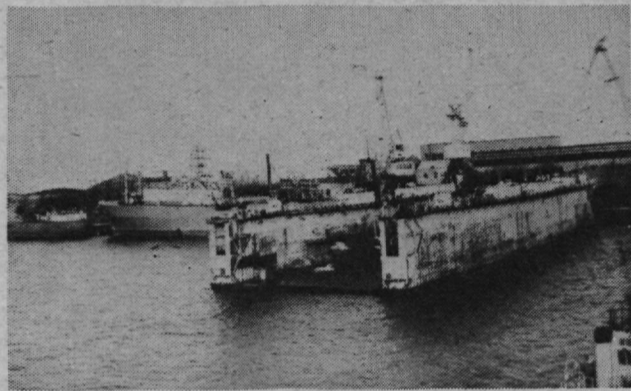
Seal, kus trammitee Koplis lõpeb, on parkimisplats ja pääsila. Valvas valvur ("Kelle juurde?"), ajalehekiosk, puude varjus ettepoole kummardunud samimuv Lenin (vist Tallinna viimane), klaasuuris baar, teises veidi eemal puhvet-sõõkla-kohvik ja ongi meri. Kaid kuuluvad Balti Laevaremonditehasele. Kaunistest suur sadam, kus tehakse kõike, mida ühes sadamas ikka tehakse. seejuures remonditakse laevugi. Suurim Kopli lahe sadamaist.

Töösused ekspordiks

Aeg-ajalt on Koplisse remonti sattunud mõni väiksem välismaine laev. Jaanuaris seisis seal aga "Georg Ots" ja "Estonia" ning mitu Eesti Merelaevanduse kaubalaeva ("Sompa", "Rapla" jt.). Kõrvalkai ääres võis näha Kaliningradist ("Porfiri Tšantsibadze") ja Kertsist ("Krasnoi Lutš") pärit laevu, sirp ja vasar veel korstnal.



→ „Haväng” auringil ümber Kopli poolsaare.
→ Teel dokki.



Dokiremonti tuli kaubalaev "Haväng" Rootsist. Kas siinsetel töömeestel on nii hea kuulsus? Kapten **Inge Halli** sõnul on laeva Eestis remondida tunduvalt odavam kui läänes. Ent kvaliteetki rahuldab: hiljaaegu siin laeva remontinud tuttav firma jäi rahule. Ka nende väike reederifirma "Nedjan", kel üldse kaks laeva, kavatseb teise laeva mais siia remonti saata. Muidugi kui esimesega rahule jäädakse.

"Haväng" sõitis kitsast sadamavärvast tagurpidi sisse; muide, tuled sadamavärvast ei põle. Loots **Eino Paju** paigutas laeva kahe pukseri, "Amigo" ja "Baltijetsi" abiga kai äärde. "Amigoga" seejuures eesti keeles, "Baltijetsiga" vene keeles suheldes. Ent kohe oli kohal ka tehase esindaja, kes üritas vanemtüürimehele selges vene keeles selgeks teha, et dokki sissesäämiseks tuleb ahtri- ja võõrisüvise vahet vahendada. Soovitas meeskonna seks ajaks võõri seisma saata. Vanemtüürimehel ei jäänud üle muud kui käsi laiutada. Vähe sellest, et ta ei osanud vene keelt. Ei saanud ta ka aru, kuidas 9-liikmeline laevapere saab aidata võõri süvist oluliselt suurendada, kui maha arvata kapten, roolimadrus, mehaanik ja kokk, kes sel ajal igauks oma tööpostil peavad seisma. Et lootus polnud veel lahkunud, sai jutt inglise keelde ja vastupidi vahendatud. Ühtlasi lepitati kokku, et ehk aitavad ballastitankid.

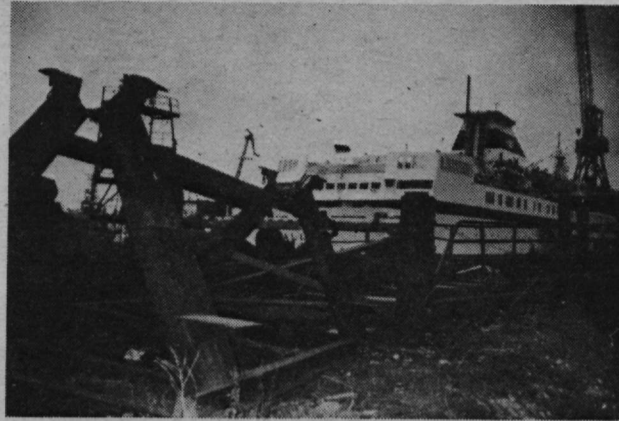
Veebruari algul läks Koplisse remonti ka "Nord Estonia". Ehk osatakse seal vene keelt paremini, ikkagi kaks ja pool aastat Tallinna vahet sõidetud.

Sadam nagu sadam ikka

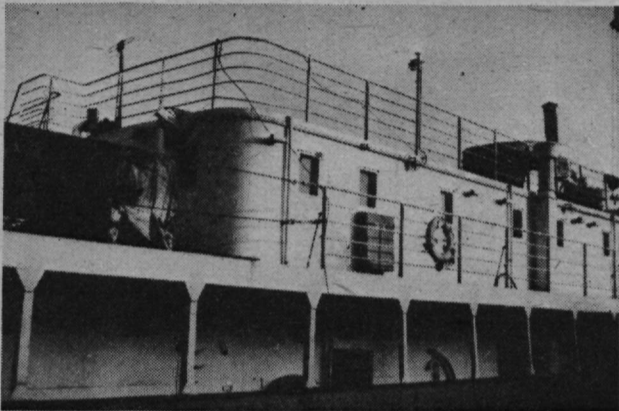
Balti Laevaremonditehase kai ääres ei seista üksnes remondiks. Püsivalt on end sisse seadnud treeninglaev "Arzamass". Veidi eemal seisab betoonkeregga nimetu ujuvhotell. Nõukogulik korstnamärk on punasega üle võõbatud. Sees aga kunagise nõukoguliku hiilguse ja hilisema nõukoguliku laastamise jäljed. Ning ninnaööbiv hais, mis koridoris sisseastujat vastu võtab, igas ruumis tunda on ja väljagi kaasa tuleb.

Seisab sadamalaevastik: ujuvkraana, lootsikaa-

ter, pukserid. Kõige põhjapoolsema kai ääres kaubeldakse — ekspordit lähevad nii kütus kui ka puit. Tankereist võis ühekorraga näha kaht "Volgonefti", ühel kodusadamaks Leningrad, teisel Astrahan, ja



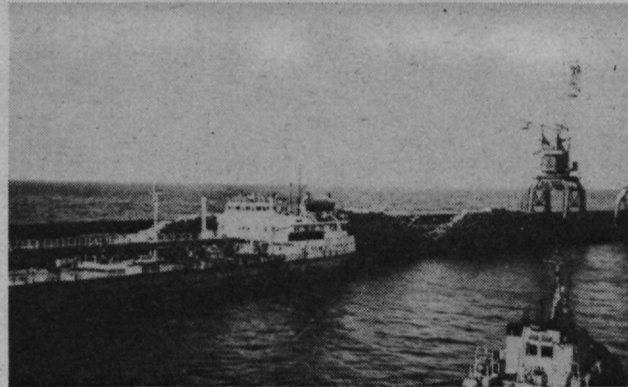
„Georg Ots” harjumatus ümbruses.



Betoonkeregga nimetu ujuvhotell.



On säilinud üht-teist Vene-Balti tehastest.

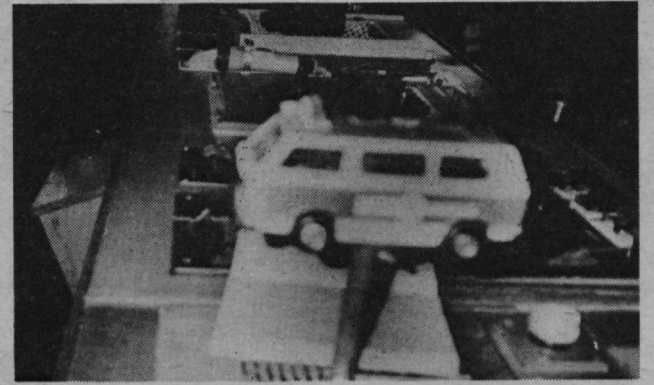


Kõige põhjapoolsemalt kailt laaditakse vedelat ja tahket kütust.

üht "Nefterudovozi". Ka naftaäri tuntuks saanud Rootsi tanklaev "Avior" jõudis veebruari algul uuesti Koplisse.

Kapten **Percy Ponten**, kes oli just selleks reisiks Norrköpingis peale tulnud, ei teadnud ajalehtedest loetule midagi olulist lisada. Lasti müümine laeva teel olles olla üpris harilik asi, seda võivat enne sadamasse jõudmist mitugi korda juhtuda.

5600 t mahutav "Avior" kuulub reederifirmale "Veritas Tankers" Donsölt Göteborgi lähedalt ja on selle peresfirma ainuke laev. Seestpoolt mugav ja kodune, laevapere 10 rootslast ja 1 soomlane. Sõidetakse tavaliselt Põhja-Euroopa sadamate vahel, seekord mindi Tallinnast võetud lastiga Rotterdami poole teele. 1966. aastast tanklaevadel teeninud kapten arvas, et tuleb vaid olla ettevaatlik, siis pole karta mingeid juhtumisi. Ning merel juhtub õnnetusi vähem kui maal. Ent kui Rootsi laevadesse hakatakse võtma meremehi kogu ilmast, nagu olla kavas, siis võib karta, et tulnukad



Et ohutunne püsiks, on „Havängi” roolikambri ambulantsiauto.

ei suuda kinni pidada sellest standardist, milleni on jõutud. Vähemalt sellisele rannikutankerile arvas ta võõramaa meremehi mitte jõudvat.

Samal kail vedas puitu Rootsi metsaveoauto, valguskiri "Rootsi metsatalitus" põlemas. Kas ka standard või kõigest humanitaarabi?

Jagatakse territooriumi

Nii nagu seda on teinud Sadama tänaval või Balti jaamas tegutsevad (võlts)ajalehepoisid, nii jagavad nüüd liivakaste agendifirmad. Paar aastat tagasi oli kõik ette ära jagatud: punalipulised laevad "Transflotile", kõik muud "Inflotile". Seejärel suundus hulk uusi firmasid tulusale välismaiste laevade teenindamise alale.

Möödunud aastal oli meie ajalehes juttu, et agent esindab laevaomaniku huve, seetõttu ei tohi ta olla seotud ei sadama ega ühegi muu laeva vastuvõtmisel tegeva talitusega. Kuid mõistagi peab ta kõigiga hästi läbi saama. Ent nüüd püüavad agendifirmad kindlas sadamas kanda kinnitada: "Novotrans" Muugal, "Kopli" Balti Laevaremonditehases, "Infast" on spetsialiseerunud tankeritele... Ja kuigi agendi valib laevaomanik või ka kaubasaatja, et tema huve teise maa sadamas paremini kaitsaks, on konkurents karm ja lubab nähtavasti iga-suguseid võtteid.

Veebruari algul Balti Laevaremonditehase sadamas oli küllaltki õpetlik. Kui "Eesti Mereagentuur" oli kaks ja pool aastat "Nord Estonia" agenteerinud, tegi ta seda mõistagi ka laeva viimasel Eestireisil — Koplisse remonti tulekul. Ent agentuur "Kopli" käsitas seda kui sissetungi oma liivakasti.

"Aviori" kaubasaatja "Svenska Statoil" oli oma agendiks valinud sama "Eesti Mereagentuuri", kes oli tööd laeva vastuvõtuks juba alustanud. Ent "Infast" leidis nähtavasti, et tungitud on tema liivakasti. Ja võib vaid ette kujutada, missuguseid vahendeid ja võtteid seejuures kasutati, et kaubasaaja "Eesti Kütus", kes teatavasti ei ole agendi ei vali, võis "Eesti Mereagentuurile" teatada: "Me võtame uue agendi." Võib vaid oletada, missugused huvid pidid mängus olema ja kui kõrge mäng ise, sest laeva üleandmiseks teisele agendile oli vaja "Svenska Statoili" otsust.

Päeva jooksul astus "Eesti Mereagentuuri" asemele "Infast". Mis sellest hiljem välja tuli, võis lugeda ajalehtedest, ent seda, et "Aviori" jaoks vahetas agendi "Svenska Statoil", kinnitas ka tol skandaalsel reisisil olnud kapten **Sven G. Bergström**. Temale öelnud "Infasti" tegevdirektor Igor Kleiner, et last on müüdnud ja tuleb edasi viia, ning andis uued lastidokumendid. Kapten arvas, et tegu on hariliku ekspordiga ja alles siis, kui tehing tehtud, kuulis, et tahetud laeva pidulikult vastu võtta.

Kui lisada veel "Kihnuga" juhtunu ja pärast "Kihnu" tühjaks-pumpamist nähtud tsisternauto, mida saatis noormees "Zigulil", kes pakkus sadamas seisvaile laevadele kütust, võib öelda, et tänavu on ühes Kopli lahe sadamas huvitavaks läinud. Või oli varemgi huvitav, ainult me ei teadnud seda.

Madli Vitismann



Elmar Rauami fotol on skandaalne „Avior” enne teistkordset ärasõitu.

Päränd



Veel üks lõhutud maja.

Jaauanuaris-veebuaris näitas Veeteede Ameli hüdrograafiatallitus oma Rootsi abimeestele Eesti tuletorne. Ühel niisugusel käigul koos tehnikamehe Christian Lagerwalli ja navigatsioonipoolle esindaja Dorje Hellbreniga Rootsi Sjöfartsverketist (meresõiduametist) resümeeris viimane: on huvitav näha, kuidas te

avastate omaenda maad.

Jah, nii see on. Eestlased oma kodumaal, sedapuhku Naissaarel. Enne seda tegi "EVA-002" auringi ümber Tallinna majaka. Kadedusega võis märgata, et Rootsi riigiametnike abivahendid, fotoaparaadid ja diktofonid olid mitu järku kõrgemast klassist kui Eesti ajakirjanike põhitööriistad. Eesti riigilaua vene sõjaväe sadamas oli omaette vaatepilt, ent sellegipoolest sai saarele vaid pärast admiralil resolutsiooniga palvekirja ettenäitamist. Ning hoiatust: "Hoiduge paremale poole raudteed, see on teie territoorium. Vasakul on meie oma."

2x5 km krossi,

et jõuda Naissaare põhjatiipu ja tagasi. Et maa oli

külmunud, õnnestus see enne pimedat ja kuiva jalaga. Ent teid tavaarusaama järgi seal pole. On nn. pinnaseeed ja kitsarööpmeline raudtee. Suurim rööbaste vahel kasvav mänd on mehekõrgune, põlvkõrgusi kuusekesi ei jõudnud kokku lugeda. Kohati said rööpad omavahel kokku, kohati lahkesid teineteisest paari meetri kaugusele, liiprid rööbaste vahel vaid dekoratsiooniks. Kahel pool enamjaolt inimtegevuse jälgedeta ürgmets, kohati soine, kuivanud puud maas seal, kuhu nad kukkunud. Luited liivarannal, mis pelutasid mõtlema kõigist kord väljaõeldud Las-Vegase-plaanidest Tallinna külje all — see pinnas küll suuri puhkajate vägesid ei talu.

Metsa vahel lagedamal kohal on mahajäetud raudteeklassitsistlik hoone. "Mis siin varem oli?" küsisid külalised. No mis siin ikka oli, Vene sõjavägi muidugi, ohkab tulpinud ajakirjanik kohusetundlikult järjekordset lagastamist jäädvustades. Nagu ikka, ukсед-aknad kaiki (tõsi, mõni ruut on küll veel terve), loosungiräbalad seintel. "Mis sinna kirjutatud on?" küsiti. No mida erilist

ikka, sellise paatose tõlkimiseks jääb keeleoskusest napiks. Pole eesti keeleski nii kõlavaid sõnu, loosungid kippusid märksa tagasihoidlikumad olema kui originaalis.

"Sellest peaks ju ajalehtedes kirjutama," öeldi. No on pildistatud ja kirjutatud, kohe üsna palju, kui kokku koguda. Aga see on lihtsalt veel üks lõhutud maja. Üks koht, mida Eestis koristama tuleb hakata. Tegu on süsteemiga, siin on vaid üks element. Aga kui nad lahkudes lammutaksid seinad, viiksivad kivimurdu tagasi ja riisusid prahigi kokku, saaks selle koha peale midagi ehitada. Nii soovis üks eesti mees, teades, kuidas keegi kord seesuguste varemete koristamisele asub, kurja vandudes ja pahameelest sülijates.

Püüdlilikult jäädvustas lõhutut rootslanegi. Kuid ta täidab Rootsi riigi ülesannet ega tohi praegu oma muljeid avaldada ei ajakirjanduses ega ajakirjandusele. Kuigi hämmeldus on silmanähtav.

2x59 m trepiastmeid,

et ronida Naissaare põhjaotsa tuletorni. Enne aga

Tuletorn Tallinna madalal.

vaadatakse seadmetemajas lähemalt iga ruumi ja mitmeid seadmeid lausa üksipulgi. Millal viimati seadistati-remonditi-reguleeriti?



Naissaare põhjaotsa tuletorn.

Kuidas saadakse hakkama sellega, mis tervist või loodust kahjustaks? Kuidas võib olla, et aparaadi kaas, millel neljas nurgas kruviaugud, on kinni kahe kruviga? Viimase küsimuse vastus ei olnud ühestki selgitusest

hoolimata arusaadav. Ei saa ju võimalik olla, neli auku on tehtud selleks, et neisse keerataks tingimata neli kruvi. Pole parata, küsijad on pärit maalt, kus ilmselt viimasel sajalt aastal pole kruvisid haamriga sisse löödud.

Pildistatakse, loetakse tehnilisi andmeid diktofoni.

59 meetri kõrguselt paisatab Soome rannik. Lähemal lehma karjatav mees, ilma vaatluspost ja võõraste valvamise post. Selles viimases polevat enam õieti kedagi.

Naabruses oli seniitvæeosa, nüüd on järele jäänud vaid miitsman ja neli meest — valvavad, et vara laiali ei tassitaks (saarel!).

Osa küsimusi on sellest suunast, et mida nii hulgakesi tehti. Kas tuletornivaht ei võinud ilmavaatlusi teha? Miks igaüks pidi oma laevaga kaardisõitma? Selgitatakse eri ametkondadest. Jaa, seda nad teavad, aga on ju olemas koostöö. Jah, on küll, aga mitte terves ilmas. Oleme riigist, kus majanduslik otstarbekus samuti oluline polnud.

(Järgneb)

Madli Vitismann

Rööpad lahknevad ja koonduvad, et viia lõpuks tuletorniasulasse.



Eesti mererandade ehitus ja arengutendentsid

Väitekiri geoloogiadoktori kraadi taotlemiseks

Kaarel Orviku näol on meil lõpuks doktor meregeoloogia alal. Kraad sai kaitstud 1992. aastal Tartu Ülikooli juures. Seega on tunnustust leidnud Kaarel Orviku aastatepikkune töö meie mererandade uurimisel. Rohkemgi veel, võiks öelda, et tegemist on mitme põlvkonna huviga, sest nagu Kaarel Orviku ise väljendas, on ta tänulik oma isale Karl Orvikule, tuntud geoloogile, kes ta sellele teemale juurde viis ja kelle vaatlusandmeid seni võrdluseks kasutada saab.

Doktorihärraga ta tagasihoidlikus kabinetis Teaduste Akadeemia Geoloogia Instituudi meregeoloogia sektoris vesteldes küsisin kõigepealt, palju Eestis üldse geoloogiadoktoreid on.

"Ühe kää sörmedel võib üles lugeda," tuli vastus.

Kas kraadikaitsmine Tartu Ülikooli nõukogus oli kergem kui varem nähtud?

Kaitsmine oli raskem. Pärast on mulle öeldud, et see oli esimene päris tõeline doktorikraadi kaitsmine meie erialal. Kestis kolm ja pool tundi, oponentide arvamustega ma kõigiga kursis ei olnud, ja kui kõik läbi oli, oli pea märg nii mul kui oponentidel.

Mida võid öelda oponentide kohta?

Tunnen-tean neid pikka aega. Heldur Nestor on universaalne mees, rohkem paleontoloogiale spetsialiseerunud, muuseas on ta kirjutanud palju mandrite triivimisest. Juri Dolotov on Vene TA okeanoloogiaosakonna juhataja. Ta on Idabloki esindajana liige *International Geographical Union's Commission of Coastal Systems*'is. 1971. a. töötasime koos NL TA korraldatud Vaikse ookeani korallideuurimise ekspeditsioonil uurimislaeval "Dmitri Mendelejev", sinna olid kaasa kutsutud ka nende maade teadlased, kellele selle piirkonna saared kuulusid. Nii



sai sellest rahvusvaheline ekspeditsioon. 1976 ja 1978 osalesime rannaurimistööl del stationsaarides Poolas ja Bulgaarias.

Boris Winterhalter on Soome Riikliku Geoloogiateenistuse mereuurimisrühma juhataja. See keskus on ainuke geoloogiline asutus Soomes, mis teeb ka teaduslikku uurimistööd. Paarikümne aasta eest saime tuttavaks, kuna olime mõlemad päris head sukeldujad. Viimasel ajal oleme teinud koostööd Soome lahe uurimisel, 1992 ilmus töö kokkuvõtteks kahehekiline monograafia "Soome lahe geoloogia" (vene keeles).

Milline on uurimistöö side praktikaga?

Tihe. Meregeoloogia on suhteliselt noor teadusharu, sageli lausa öeldakse, et teeme liiga palju praktilist tööd. Aga see on vajalik. Teisalt — olen olnud konsultandina tegev mitme projekti juures. Ju on seda vaja olnud, sest näiteks minu kaitsmine sai teoks suurel määral AS-i MERIN ja selle juhi Aavo Rangi toel, sest instituudil polnud toetuseks raha. Nii maksis MERIN kinni kooptate tegemise ning andis transpordivahendi, et me koos oponentidega Tartusse ja tagasi

jõuaksime.

Teete koostööd edasi?

Praegu uurime, kas purustused randades on loomulikud või ebaloomulikud. Suurem töö oli Kunda sadamaga. Uus sadam peaks seal tulema ilus. On olnud mitmeid suurejoonelisi plaane, mis uuringuid ja olusid vähe arvestasid. Nüüd oleme jõudnud tagasi vana sadamakohta juurde, et kasutada ära vana silla koht ja edasi ehitada laadimiseks merre estakaad. Kui uus muul tuleb vana kohale endises mahus, ei peaks see kahju põhjustama. Ehitab ja maksab selle eest "Nordic Cement". Aga praegu on seal keegi juba suure lolluse teinud — buldooseriaga on otse sadama kõrvalt luited maha lükatud. Seda ajal, kui kogu maailm püüab luited igal võimalikul viisil kinnistada. See, mis seal tehti, mõjub väga hullusti liivarannale. Nii paistab ikka veel, et arvatakse mererannas võivat teha, mis iganes tahetakse.

Oleme tihti kohtunud Saaremaal. Kas see on lemmikkoht?

Saaremaal olen palju käinud ja seal palju tööd teinud. Seal olen jõudnud järeldusele, et paljud kasvõi randu lõhkuvad protsessid ei ole sugugi inimese tegevuse põhjustatud. Praegu aetakse kõik inimtegevuse kaela, rohelistel ja keskkonnakaitsjatel hea süüdistada. Aga kui meenutada kasvõi viimaseid aastaid — viis aastat ei kaitse enam merejää ja veetase on kõrge. Siis need suured tormid, mille sagedus viimasel ajal samuti on keskmisest suurem, lõhuvad randu ja inimene ei saa midagi teha. Loodus ei jõua taastuda, kõik lõõgid käivad haige organismi pihta. Liivarand on olnud see amortisaator, mis purustusi ära hoiab. Meie tormid arenevad aeglaselt ja vaibuvad järsku. Seda pikka ummikkat, mis ookeanil

on ja setted tagasi toob, meil pole. Seega on ka liiva äramine ja tagasitulek tasakaalust väljas. 1967. aasta torm oli nagu ettevalmistus sellele tormisele perioodile, mida me nüüd kogeme. Meie raskused liivarandadega pole midagi enneolematut. Kogu maailma liivarandadest allub purustustele 70%, 20% on stabiilsed ja vaid 10% on selliseid, kus liiva jurde tuleb.

Meil on paljud asjad üle poliitiseeritud. Igaüks tahab midagi seletada ja põhjendada, see on ka üks võimalus raha saada. Vahel on kasulik mitte arvestada teadlaste nõuandeid, kui ikka vägisi tahetakse sadam vale kohta peale ehitada või ehitusprojekteerimistöödeks suuri summasid välja pressida. Näiteks Nasva sadam oli puhtalt poliitiline küsimus. Pitk sai loa sliipi ehitamiseks, kuid ta oli tollal odavam rendida süvendaja, kui kogu infrastruktuur siirdada Nasvalt kuhugi mujale. Sealne muul tegelikult ei suuna, vaid hoopis takistab liiva, šetete puudus tekib muuli taga.

Meeldib viimase aja koostöö Tallinna Sadamaga. Nad on asjast aru saanud, et sadamaid on vaja ehitada-rekonstrueerida nii, et ei teeks olukorda hullemaks, ja küsivad nõu. Teeme kollektiivselt nende tellimisel tööd.

Mida arvata viimase aja teemantide-perspektiivist?

Minu arvates on see väga kahtlase väärtusega argument. Kui me liivagi ei saa toodetud, millise hinnaga siis need oletatavad teemandid veel kätte võiksid tulla. See maavarade küsimus on väga teoreetiline.

Aga Pranglis tuleb gaasi nii palju, et sinna võiks ühe triiphoone peale panna. Seal jookseb gaas 30 aastat.

Meregeoloogia eeldab ka mingi veesõiduki kasutamist?

Oleme 15 aastat kasutanud "Yoldia"-nimelisi laevu, neid oli kaks. Nüüd oleme ilma. Viimane "Yoldia" oli remonti minemas, siis selgus, et kere on nii läbi, et ei tasu ära. "Revalia" ostmist sai kaalutletud, see jäi raha taha. Eks katsume üürida siit ja sealt, kuigi uurimistöödeks on vaja ka teatavat varustust.

Autoreferaadist loen liiksaks, et Kaarel Orviku on sündinud Tartus 1935. a., kogu elu praktiliselt geoloogiaga tegelenud, avaldanud arvukalt artikleid ja ka monograafiaid, alates "Eesti Loodusest", lõpetades Pennsylvania's kirjastatud "The Encyclopedia of Beaches and coastal environments".

Reet Naber

Kaarel Orviku fotol on lähimädanenud „Yoldia-2”.



Mootorlaev "Halli"

tähendab hüljest) on ehitatud 1987. a. Hollming Ltd. laevaehitustehases Soome Keskkonnaministeriumi tellimisel. See loovutas ta Merejõududele, kelle *kuljetusvõime* rikkõ'sse laev kuulub. Nagu II tüürimees Kari Kiiskilä ja mehaanik Hannu Vesala selgitasid, on see tegelikult rohkem hoolduslaev, mis tegev saarestikus ja läheb appi, kui kaugemalgi õliroostuse oht ähvardamas. Kodusadamaks on Turu. Põhiandmed: pikkus 60,5 m, laius 12,4 m, süvis 4,0 m, dedveit 1100 t, kiirus 11,7 sõlme, tegevusraadius kuni 3000 mere miili. Laev on ehitatud rahvusvahelisi nõudeid jälgides, jääklassiga 1A, kuigi klassifitseerimata. Tegevuspiirkonnaks Läänemeri, mõeldud järgmiste operatsioonide läbiviimiseks:

- aktiivne õlikogumine kiirusega 0,5 kuni 1,5 sõlme, kuni 1-meetrise lainetusega tuule kiirusega 10–12 m/s,
- kogutud saastatud tahke või vedela ollu eeltöötlemine, säilitamine, transport,
- mageveetransport või kü-

tuseainete transport õlikorjelaevadele,

- meeskonna ja juhtkonna baas päästeoperatsioonide läbiviimise ajaks,

- teeninduslaev keskkonnakaitses- jt. uuringute läbiviimiseks,

- saarestiku ja ranniku- piirkondade tank-, teenindus- ja transportlaev.

Seega on arvestatud võimalikult mitmekülgsede kasutusvõimalustega. Nafta- ja magedusvee tankid on 980 m³, magedusvee tankid mahutavad 400 m³, lisaks veel naftasepareerimistankid 460 m³ ja tekil vaba pinda kuni 150 t raskuse laadungi jaoks 269 m². Tankides on soojendustorud.

Kogu varustus on kõrgetasemeline, selline, et oleks võimalik kasutada erinevate operatsioonide läbiviimiseks. On spetsiaalsed harjad ning kaks naftapoomi, mis võimaldavad puhastada 40 m laia ala.

Alusele võib maanduda helikopter, tal on kaasas väike kahemehe-allveepaati KUUTTI (hülgepoeg).

Meeskonda kuulub tavaliselt 20 inimest, kes on spetsiaalselt koolitatud.

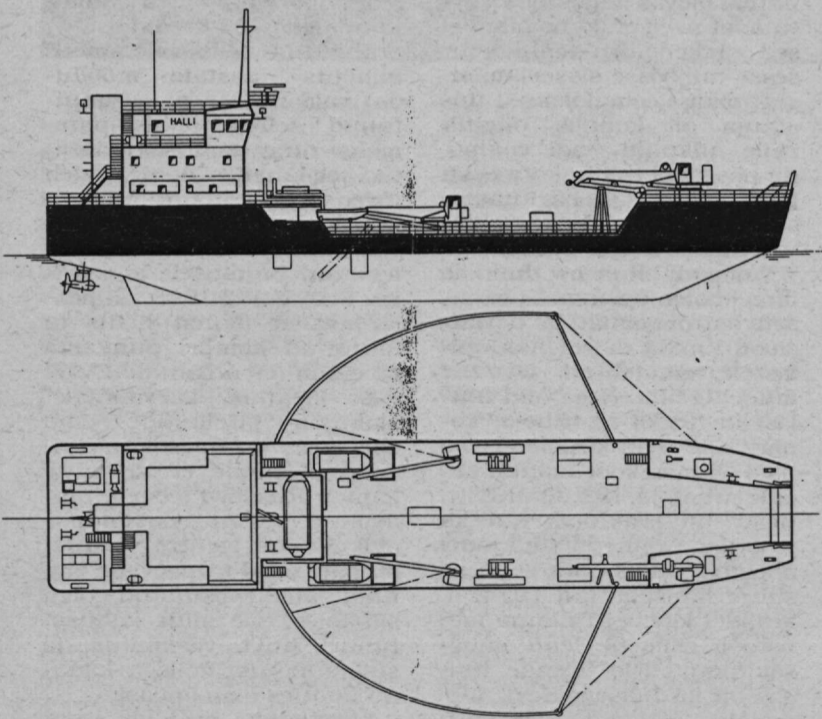
Meeste sõnul juhtub mainimisväärsed õnnetusi vast kord paari aasta kohta, pisemaid alatasa. Esimeseks tõsiseks jõuprooviks oli "Antonio Gramsci" avari liivideerimine. Kui paari aasta eest Karlskrona lähedal vene tankeri saksa laevaga kokku põrkas, oli merev 1000 tonni jagu kütust. Osa saadi kätte, osa haihtus.

Laeva ehitamine läks maksma 30–40 miljonit marka, kindlustus on tehtud 50–60 miljonile. Hinnatavad on mitmesugused lisatud eriseadmed.

Meeskond oli uhke oma laeva üle, ka õnnelik, et siinne töö lõppes tõsisemate tagajärgedeta. Kui olime laeva üksipulgi ära vaadanud, rääkisime natuke ka muljetest.

"Imelik, et teie laevamehed ei ole laeva oma kodus pidama hakanud," imestati. Me nimetame seda vist peremehetunde puudumiseks. Ülejäänud ei kommenteerinud.

Reet Naber



oli tanklaeva "Kihnu" avari liivideerimisel abiks. See on õlikogumise ja -puhastamise jaoks parim alus, mida lähedusest leida võis. 21. jaanuaril oli laev õhtuhämaruses seismas Tallinna sadama kai

ääres, osa meeskonnast otsi kokku tõmbamas, osa puhkamas pärast pingelist tööd. Kommenteerida keegi midagi eriti ei tahtnud, rääkisime laevast.

Õlikorjelaev "HALLI" (mis

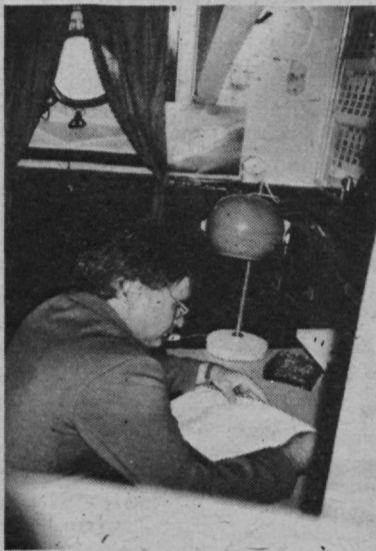
Ajalooliste Laevade Fond

17. veebruaril toimus "Suure Tõllu" salongis Ajalooliste Laevade Fondi esimene üldkoosolek. Kokku olid kutsutud kaks aastat tagasi, 6. märtsil 1991. a. toimunud asutamiskoosolekust osavõtnud ning teisigi. Kokku sai neid 27. Kummaline küll, aga Kultuuriministeerium ei olnud leidnud vajaliku olevat kedagi üritusest osa võtma saata. Merendusringkondades soovitud on huvi ajalooliste laevade ja nende saatuse vastu.

Fondi põhikiri sai 18. jaanuaril kinnitatud ning kõne all olid probleemid, kuidas planeerida edaspidi tegevust laevade ("Vega", "Suur Tõll", "Lembit" ning Maasilinna vrakk, mis hooldamist vajavate laevade nimekirja on pandud) säilitamiseks ning eksponeerimiseks. Põhiline diskussioon tekkis teemal, kas olemasolevad laevad peaksid seisma või olema liikumisevõimelised. Kogu sõnavahetuse tulemusena jäi kõlama seisukoht, et tuleks kindel arvutada praegust majandusolukorda, seada enda ette saavutatavad eesmärgid ning tegevust arendada lihtsamalt keerulemale.

Valiti fondi juhatus.

Reet Naber



Olnuks Ajalooliste Laevade Fondi põhikiri kinnitatud enne "Suure Tõllu" tippetke mullu 20. augustil, oleks Tiit Vähi kapteni kajutis ehk peale tervituse külalisraamatusse midagi toekamat kirjutatud. Näiteks tšeki summale lahkuva valitsuse reservfondist.

Ex-kaitseminister Ülo Uluots, kes "Lembitu" jaoks tookord 135 000 krooni leidis, valiti igatahes fondi juhatusse.

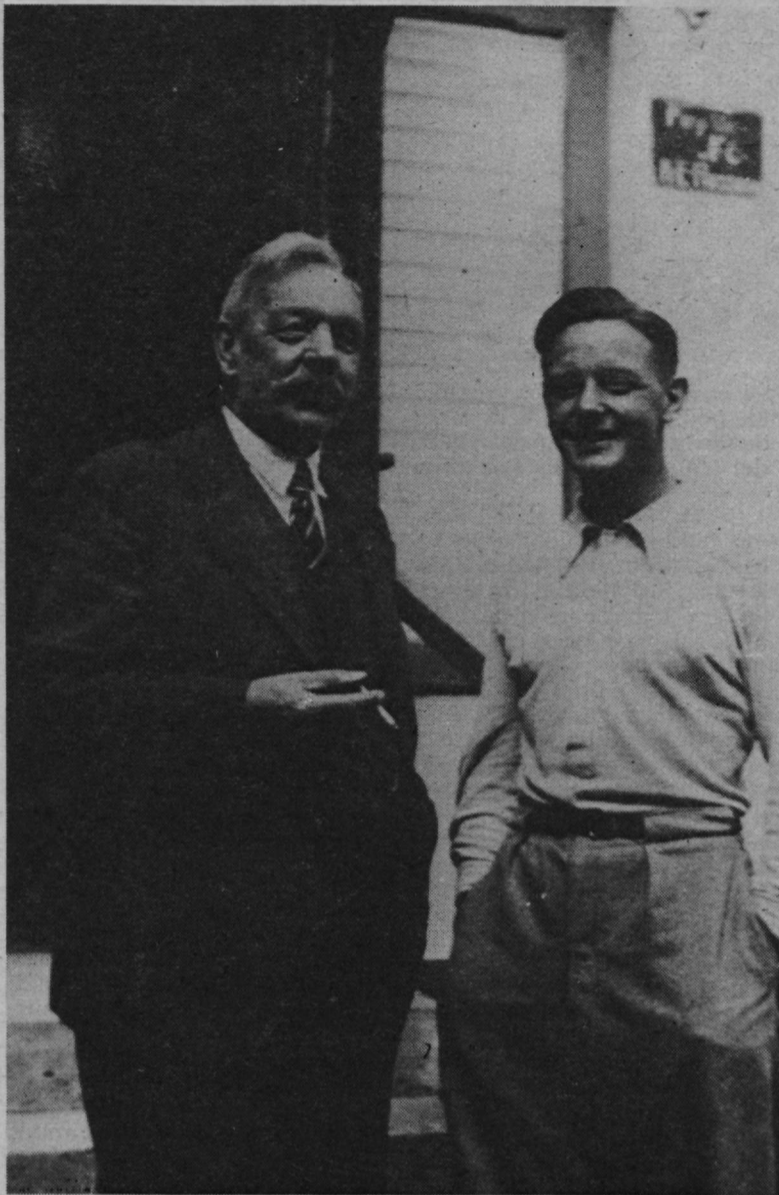
Madli Vitismanni fotod



Meremeheks pürgimine võis Tartu Ülikooli botaanika professorile ja Botaanikaala juhatajale Edmund August Friedrich Russowile (1841—1897) tunduda kergelt kummalisena, kui tema kaheksateistaastane poeg Wolfgang sellise valiku tegi. Vähegi akadeemilisemat karjääri oleks juba celdanud Tartus Kollmani gümnaasiumis saadud klassikaline üldharidus või siis kogu suguvõsa taust.

Wolfgang Russow sündis Tartus 21. veebruaril 1868 ja kui tema vend Karl-Ernst valis arstiteaduse, siis tema otsustas 1886. a. valida vaeeldamatult seikluslikuma meremehe tee. Kahjuks pole neist esimestest meresõitudest tänapäevani midagi dokumentaalset säilinud. Edmund Russowi andmetel olid ta sõitnud suurtes kaugsõidupurjelaevides, millest mõned seilanud Hollandi lipu all. Hiljem andnud sellest tunnistust ka hollandi keele oskamine. 1890. a. sai Wolfgang Russow Riia merekoolist kaugsõidutüürimehe paberid, mis ta juba 1892. a. vahetas kaugsõidukapteni diplomi vastu. Purjelaevad vahetusid nüüd aurikutega ning 1898. a. kutsuti Russow kuulsa Riia kauba- ja reederifirma "Helmsing & Grimm" auriku "Mary" (chitatud 1884 Kopenhaagenis, mahutavus 1053,88 brt) kapteniks. Edasi jäigi ta sellele firmale mitme auriku kaptenisillal truuks, juhtides neid pidevalt kaugsõidus. Meresõidud lõpetas kapten Russow omaaegsel suurel ja moodsal aurulaeval "Xenia" (chitatud 1900 Inglismaal, mahutavus 3772,69 brt), sest 1906. a. kutsuti ta Riia merekooli direktoriks. Meremehest oli saanudki koolipapa, ehkki veel algaja oma uues rollis. Suuremale paiksusele aitas kindlasti kaasa ka tutvumine ühe võlva inglannaga Hamburgis, kes seal mingi ekskursiooniga huvireisil oli. Tutvus viis abieluni, mis sõlmitigi 1907. a. Riias. Vastne kaasa — Maggie Horsemon-Hiorns (14. VI 1884—3. I 1954) oli sündinud ja kasvanud Loode-Inglismaal Warwickschire's ning saanud Oxfordis filoloogilise hariduse. Wolfgang Russowi akadeemiline taust ja nõudlikkus viisid selleni, et Riia merekooli hakati pidama üheks paremaks ning kõrgetasemelisemaks kogu toleleagsele Venemaal. Tegevus jätkus maailmasõja aastail ning see ei katkenud ka siis, kui sakslased Riia vallutasid. 1917. a. talvel hakkas punaste surve linna üha suurenema ning nii mõnedki sealseist asukaist kaalusid äraminekumõtteid. Sama pädes ka Russowite puhul, ehkki nende valikut hõlbustas tõsiasi, et Inglismaa saatis sõjategevuse lähenedes Riiga aurulaeva oma alamate evakueerimiseks. 1918. a. jaanuaris asuti endise reisilaeva "Princess Margaret" pardale, mis oli küll muudetud laevastiku abilaevaks ning relvastatud ka paari suurtükiga. Reisi sujus igati rahulikult, ehkki merel hülpsid miinid, ning mõne päeva pärast jõuti Londoni. Sealt sõideti edasi naisõemehe tallu Warwickschire'i, kuhu jäädigi kogu Inglismaal viibitud ajaks. Parema tegevuse puudusel asus Wolfgang majapidamises põllutööid tegema ning sündmuste edasist kulgu jälgima.

Wolfgang Russow 125 ehk meremehest koolipapaks



Wolfgang Russow vanema poja Edmundiga Kuressaares 1937. a. suvel.

Loode-Inglismaal rahuliku maaculu clava Russowiga olid aga "Laevanduse" seltsil omad plaanid. Selts oli loodud juba 1917. a. ning selle üheks peatülesandeks oligi merekooli loomine Tallinnas, mis aga sõjategevuse ja okupatsiooni ajal jäi estalgu teostamata. Ent tõenäoliselt juba 1918. a. oli olnud Wolfgang Russowiga ühenduses ning ta oli ka oma nõusoleku andnud kooli juhataja kohale asumiseks. "Laevanduse" seltsi poolt määrati talle juba sel ajal 7200—rublane aastapalk ning prii korter ühes kütte ja valgustusega. Palka hakati Russowile maksuma siiski 1919. a. suvel, kui ettevalmistused merekooli avamiseks võtsid üha kindlamad piirjooned. Juunis 1919 palus "Laevanduse" selts Haridusministeeriumilt nõusolekut W. Russowi ametisseastumiseks, millele 28. juunil saadi jaatav vastus. Seepeale asus Anton Kuldner korraldama seltsi poolt Russowite perekonna transpordi Eestisse, mis ka teostus tänu aurulaev "Kajakule", kes nad 8. septembriks 1919 Hull'ist Tallinna toimetas. 20. septembril nimetaski haridusminister J. Kartau Wolfgang Russowi Tallinna merekooli juhatajaks alates 1. augustist 1919.

Priikorteri anti, nagu lubatud, ent algul tuli seda usna tihti vahetada, sest elati nii

Rüütli tänaval Niguliste kiriku taga, Narva maanteel Konstantinovskij majas (kus ka merekool asus) kui ka Ratakaevu ja Lühikese Jala nurgal olevas majas. Võib arvata, et need elukohavahetused raskendasid algul siinse miljöösse sisseelamist, sest pikast eemalolekust tingituna oli kohalik olustik neile niikuinii veidi võõras. Ka poegadel tuli hakata cesti keelt õppima ja harjutama, sest eelnevalt olid nad valdavalt inglise keeles suhelnud.

Wolfgang Russow hakkas merekoolis õpetama peamiselt astronoomiat ja deviat-siooni, mida ta selgitas õpilastele omatehtud traadist mudelite abil. Need olid ühtlasi ka toeks ta väheke konarlikule eesti keelele. Tema näol oli merekool saanud endale juhataja, kes oli ühtviisi tugev nii praktikas kui ka teoorias. Argine ja sihikindel õppetöö jõudis oma esimese suure tähiseni, kui 1924. a. kevadel lõpetas Tallinna merekooli esimene lend kaugsõidukaptenid. Nende hulgas oli ka hilisem Eesti mereaaloo uurija ja populaarscerija kapten Evald Past. Kokku oli koolis sel ajal nelikümmend üks õpilast.

Russowite perekond kolis umbes samal ajal Toom-Kooli tänavale ning poegadel tuli kooliminekuks vaid kõrvalmaja minna. Scalses korteris elati 1927. aastani, kuni

kolimiseni Meremeeste Kodu vastvalminud majja, kuhu toodi üle merekool ning anti ka juhatajale korter ülemisele korrusele. 1929. a. valiti W. Russow Eesti Laevajuhatate Seltsi aseesimeheks (esimees A. Gustavson), sellel kohal oli ta kuni 1931. a. märtsini. Sama aasta sügisel külastas Tallinna Riia aurulaev "Katie" kapten J. Tode juhtimisel, nii laev kui selle kapten olid talle tuttavad juba meremeheajast "Helmsing & Grimm" aurikutel. Seetõttu ei jätnud ta kasutamata võimalust lastele neid mõlemat tutvustada.

1931. a. sügisel määrati W. Russow ka merekooliga ühendatud Mehaanikutekooli juhatajaks, kasvav tööpinge ja halvenev tervis sundisid aga mõtlema rahulikule elule. Järgmise aasta 1. augustist vabastatigi W. Russow omal soovil merekooli juhataja kohalt seoses pensionileminekuga. Kuna kevadel oli surnud tema Kuressaare linnaarstist vend, pärandades talle kena maja Pargi tänaval, otsustas W. Russow Tallinnast Kuressaarde kolida, elu oli pealegi seal tunduvalt odavam. Armastatud elukutsest ei saanud ta aga kuidagi loobuda, sest asus peagi Kuressaare merekoolis õpetaja kohale. Koorumus polnud väga suur — viis tundi nädalas tegid kuusissetulekuks ümmarguselt 45 krooni.

1935. a. 24. oktoobril korraldasid merendusringkonnad Tallinnas Wolfgang Russowi austamisõhtu, millest võttis osa üle viiekümne meremehe ja merendustegelase. Tervituskõnega esinesid A. Gustavson, E. Aavik, M. Nõmmik, O. Toomara, J. Loosberg, E. Past, J. Klaar, H. Soone ning mitmed teised. Sõnavõttudes rõhutati tema sümpaatsust ja intelligentsust, mistõttu oli ta harukordselt sobiv isik merekooli juhataja ametikohale. Ühtlasi anti ka Russowile Tallinna merekooli lõpetanud kaugsõidukaptenite ühingu auliikme diplom. Pahameelt avaldati vaid selle üle, et seoses õpetajate uue palgaseadusega omistati talle endiste tundide arvu juures noorem-õpetaja koht, kuupalgaga 32 krooni.

Ehkki W. Russow ametinimetuse aastate möödudes vaid noorenes, ei muutunud sellest tervis paremaks ning saatuse määratud aeg lähenes lõpule. Tuleb tõdeda, et tema rahulik ja väarikas elu lõppes sama väarikalt ja mõjus justkui teenitud puhkusele minekuna. 8. augustil 1938. a., peale tavalist lõunat heitis ta harjunud kombel puhkama ja enam ei ärkanud. Evald Past kirjutas "Laevanduse" ajakirjas järelhüde oma õpetajale: "... Käesolevate ridade ülesanne ei ole mitte kapten Russowi teenete hindamine Eesti merenduse alal. Nende teenete suurust on näidanud igapäevane elu. Kuid allakriipsutatud olgu siinkohal see suur kohusetunne, huvi, väsimatus, ja südamlikkus, millega kadunu kohtles oma õpilasi. ..."

Lõpetuseks avaldab autor tänu hr. Edmund Russowile abi ja väärtuslike andmete eest ning ühtlasi on omal kohal ka tähtpäeva õnnesoovid. Meremuuseumis saab paari nädala jooksul vaadata vastavasisulist väikest vitriininäitust.

Urmas Dresden

Meremuuseum ja tema sõbrad

pidasid üle-eelmisel esmaspäeval "Suurel Tõllul" pidu. Tähistati Vabariigi aastapäeva ja peeti mees ka muuseumi oma. Direktor **Ants Pärna** soovis mõlema puhul kõigile õnne ning meenutas, kui ebasobiv ja -soovitatav aeg 24. veebruari ümbrus pikki aastaid muuseumi sünnipäeva tähistamiseks on olnud. "Suure Tõllu" kapten **Olaf Vaarmaa** võttis kahe nimeatud tähtpäeva kõrval kõne alla kolmandagi. Neli aastat tagasi oli samas kohas kogunenud ametlikult veel justkui Nõukogude Armee aastapäeva puhul, mõtted ja jutud puudutasid aga mõistagi hoopis muud. Kahekümne neljanda hommikul kerkis laeva kohale sini-must-valge, ehkki siis veel vaid rahvuslipu seisuses. Kerkis, ja lehvis uhkelt kõigi Koplis "just nagu pärast seenevihma välja ilmunud punalipude üle".

Selle hetke eelset aega meenutab laeva salongis tahvel, millel vanad fotod, lühike jutt laeva ajaloo ja kõik need paljud, nüüdseks kadunud riikide ning organisatsioonide lipud, mille all "Suur Tõll" on oma pika eluea jooksul sõitnud/sõitma pidanud. Iga lipu juurde on kirjutatud vastavad aastaarvud. Viimane on sini-must valge, allkirjaks üks sõna: MIL-LAL?

Tõesti mõnus pidu pidada, kui tead, et see viimane küsimus on nüüd vaid ajalugu.

Mari Vamba



Roman Matkiewicz karikatuur

Merekultuurist

Viimasel ajal on sellest veidi rohkem rääkima hakatud. Mõiste on lai, sel on mitmeid tõlgendusvõimalusi. Kapten **Karl Leemeti** arvates sisaldab merekultuur: "Mere sõitmine, teedamine, tervitamine, raadiokultuur radistidel, sadamas poomide aetus nii, et ei se-gaks teisi laevu. Laeva sadamas seisemisel laeva tekivahiteenistus, meeskonna käitumine maal, rahvuslik uhkustunne välismaal ning selle sundimatu järgmine. Lipu heiskamine ja selle korrashoid. Sund- ja vaba laeva sisekultuur.

Laeva laadimisel töökorraldus, tööliste käitumine. Meeskonnas üksteisest lugupidamine ja abistamine. Meeskonna maaleminekul riietus.

Meresõidu oskus kanalites, kitsustes. Lubatud kiiruse kasutamine, oskus mööda sõita.

Abistamine hädasignaali saamisel. Laeva meeskonna komplekteerimine. Laeva toot ja selle ratsioon. Ja palju muid pistasju."

Küsinud **Reet Naber**

Avaldame kaastunnet **Anne** ja **Tiit Tuhklale** kalli isa ja äia
AUGUST KARILO
8. VIII 1911 — 24. II 1993
surma puhul.

Veeteede Amet

NB! Austatud merendushuviline!

Meie varasemas tellimiskultu-tuses oli majanumbril kriips kaduma läinud. Õige aadress on **Pikk 70**. Vabandage!

Kui unustasite "Ajakirjanduslevi" kaudu "Meremehe" tellimata, aga tahaksite seda siiski postkastist leida:

- sel juhul saadab ajalehe välja toimetus
- aastatellimuse hind koos postikuludega on **50 krooni**
- võib tasuda ka esialgu poole sellest, st. **25 krooni**
- raha võib tuua või rahakaardiga saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70, Eesti Meremeeste Liit, "Meremehe" tellimus

- kindlasti märkida oma täpne aadress
- Teile saadetakse ka ajalehenumbrid 1 — 3.



ESTLINE



Inreko

KOMMERTSKESKUS



ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.

EEL

Estonian Euro Lines Ltd



TALLINK

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 1. märtsil

"ELMAR KIVISTIK" — Puerto Ordazis
"ALEKSANDER ABERG" — Peterburis
"PAUL KERES" — Dammamis
"KRISTJAN PALUSALU" — Southamptonis
"GUSTAV SULE" — Hiinas
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Hiinas
"EMHAVEN" — Mersinis
"MERVEHAVEN" — teel Hamburgist Beirutisse
"TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Rotterdami
"NARVAHAVEN" — teel Limassolist Milford-Havenisse
"WAALHAVEN" — teel Istanbulist Rotterdami
"ANTSLA" — Monfalcones
"KEILA" — teel Akabast Tuticorini
"KUNDA" — teel Rouenist Bandjuli
"KADRINA" — teel Suezist Antwerpenisse
"PALDISKI" — Bandjulis
"LOKSA" — Antwerpenis
"MAHTRA" — Tallinnas
"SOMPA" — Salvadoris
"KEHRA" — Lagoses
"AEGVIIDU" — teel Mangalore'ist Marina di Carrarasse
"KUIVASTU" — Tallinnas
"KUUSALU" — teel Bombayst Euroopasse
"PARILA" — Tallinnas

Neile, kes ootavad ...

"RAKKE" — teel São Fransisco do Sulist Las Palmasesse
"VALKLA" — Lovisas
"TAMSALU" — Amsterdamis
"PIHTLA" — Muugal
"ORJAKU" — teel Conakryst Cotonou'sse
"TOOTSI" — Rotterdamis
"GRUMANT" — teel Tarragonast Safisse
"GULBENE" — Mersinis
"PAIDE" — teel Sfaxist Euroopasse
"KÖPU" — teel Ashdodist Berdjanskisse
"RISTNA" — teel Iskenderunist Euroopasse
"HELTERMAA" — teel Ceutast Beirutisse
"ORU" — Koplis
"NAISSAAR" — Durres'is
"VAINDLO" — Ellesmere Portis
"FRISOHAVEN" — Istanbulis
"MUHU" — teel Aleksandriast Ceutasse
"ABRUKA" — Jeddah's
"VILSANDI" — teel Tallinnast Marina di Carrarasse
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Stockholmi
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist
Helsinkisse
"POOTSMAN KIBUS" — teel Anwerpenist
Kaliningradi

"KESSULAI" — Koplis remondis
"VIIRELAI" — Arhusis
"MANLAI" — teel Tallinnast Riiga
"SUURLAI" — teel Tallinnast Drammenisse
"HEINLAI" — teel Københavnist Helsinkisse
"VIINISTU" — teel Madalmaadest Tallinna
"KOLGA" — Tallinnas
"PURTSE" — Tallinnas
"VOOSI" — Rotterdamis
"PAKRI" — teel Selzaetest Tallinna
"AMBLA" — teel Klaipedast Ventspilsist
"ANGYALFJÖLD" — Tallinnas
"AEGNA" — teel Antwerpenist Kaliningradi
"KABALA" — teel Tallinnast Peterburi
"MOHNI" — Rotterdamis
"RAPLA" — teel Ipswichist Sarpsborgi
"RAUGI" — Tallinnas
"TORMA" — Rotterdamis
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist Rotterdami
"SUURUPI" — Tallinnas
"OSMUSSAAR" — Kaliningradis
"OTEPÄÄ" — Ventspilsist
"TAHKUNA" — teel Tallinnast King's Lynni
"SOODLA" — Tallinnas
"KLOOGA" — teel Kotkast Antwerpenisse
"LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti Meremeeste Liit
MEREMEES

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Krista Sepper

Järgmine number ilmub märtsis

Toimetuse aadress:
EE0 105 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 919

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUS-RAAMATUKOGU